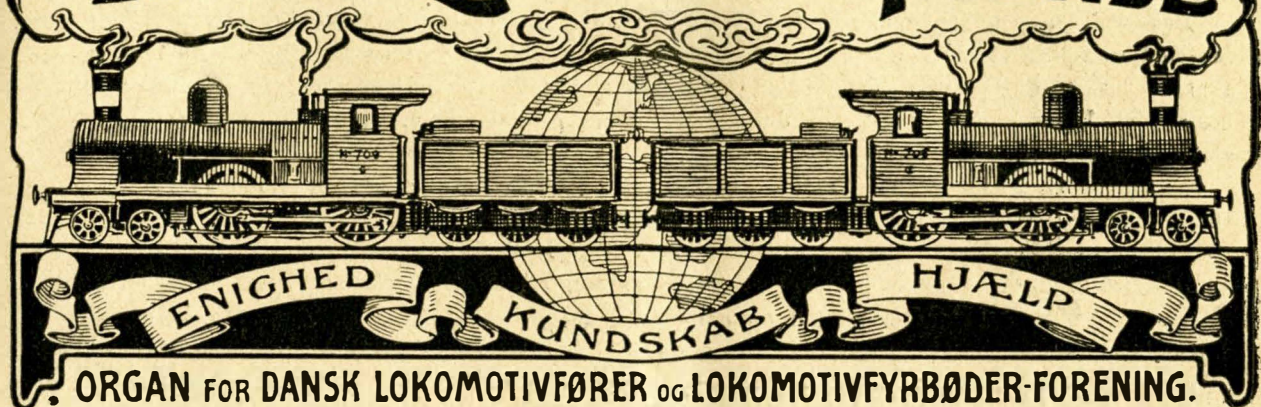


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 19.

1. Oktober 1905.

5. Aarg.

Oversigt over Hovedbestyrelsesmødet i København d. 13. Septb. 1905.

Punkt 1. Fungerende Lokomotivføreres Forfremmelse.

Det vedtoges at henlægge Sagen til næste Hovedbestyrelsesmøde, for at den Sagen led-sagende Følgeskrivelse nærmere kunde blive motiveret af den forslagsstillende Afdeling.

Punkt 2. 8 Dages samlet Sommerferie.

Det vedtoges at overgive Sagen til Fællesudvalget.

Punkt 3. Lokomotivpersonalets Uniformering.

Det vedtoges at sende en Deputation til Direktionen for at erholde de for Sagen fornødne Oplysninger.

Punkt 4. Samarbejde gennem Fællesudvalget ved Lønningslovens Revision.

Det vedtoges, at Hovedbestyrelsen skulde tage Initiativ til Samarbejde gennem Fællesudvalget med de i samme staaende Organisationer.

Punkt 5. Ændring i Forbundslovene.

Det vedtoges, at Hovedbestyrelsen paa førstkommende Generalforsamling fremsætter Forslag om Indskrænkning af Repræsentanternes Antal til Kongressen i Kristiania, saaledes at disse bestaar af Forbundsbestyrelsen samt et Medlem af hver Maskinkreds, valgt af de respektive Afdelinger indenfor samme. End-

videre foreslaas Forbundslovene ændrede i Analogi hermed paa samme Kongres.

Punkt 6. Eventuelt. 1. Sag. Eksamens Afholdelse i 1ste Maskinkreds.

Det vedtoges at rette en Henstilling — ved en Deputation — til Direktøren om Afholdelse af Eksamen i 1ste Maskinkreds under Hensyn til, at saadan var afholdt i de øvrige Kredse.

Punkt 6. 2. Sag. Dygtiggørelse af Lokomotivpersonalet.

Det overdroges til Formanden i Forening med Sekretæren at udarbejde de fornødne Forslag, hvorefter disse forelægges paa et næste Hovedbestyrelsesmøde.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Aalborg Afdeling.

Lokf. Nr. 34 Hansen er valgt til Formand for Aalborg Afdeling. Hansen er indtraadt i Bestyrelsen i Stedet for Lokf. C. Olsen, som forflyttedes til Glyngøre.

De københavnske Afdelinger.

De københavnske Afdelinger afholdt Maanedsmøde den 4. September.

Udvalget, der var nedsat angaaende Søndagsfriheden, afgav Beretning. Maskininspektøren havde stillet sig velvillig overfor Andragendet og havde for næste Aar forlangt

flere ny Førere, samt at Værkstedet skulde have Folk til Afløsning for Fyrbøderne.

Det vedtoges, at Overskudet fra sidste Maskerade overgik til Julefesten, og at ned-sætte et fast Festudvalg, der kom til at bestaa af Førerne Mortensen og Jespersen samt Fyrbøderne V. Thomsen, Kasinger, Lorentzen og C. F. Thomsen. Fører N. Christensen er Suppleant. Til nyt Mødelokale valgtes Korsgade 49.

Det overdroges Formændene for H. og G. at henvende sig til Inspektøren med følgende 2 Resolutioner:

»Ved Afløsning af Personale fra København til andre Depoter sættes den Regel: Dersom det er en Fører, der udsendes, afløser han den Fører, i hvis Sted han udsendes; er det en Fyrbøder, der udsendes, gælder Anciennitet.«

»Hvorfor er der saa stor Forskel med Hensyn til Eksamens Afholdelse for Lokomotivfyrbødere i de forskellige Kredse?«

Inden Mødets Slutning omtalte Formanden for H., Lokomotivfører Mortensen, det uheldige i, at Østerbros Medlemmer dels aldrig kommer til Møderne samt i det Hele viser megen ringe Deltagelse i Foreningens Sager.

Roosen,
Mødets Sekretær.

Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder- Forening.

Den 3. September afholdt Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening Generalforsamling i Aarhus med følgende Dagsorden:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed.
2. Regnskabet fremlægges i revideret Stand.
3. Hvad agter og hvad kan Lokomotivpersonalet gøre for en tidssvarende, begrænset Arbejdstid.
4. Uniformsspørgsmaalet.
5. Det nordiske Forbund.
6. Bestyrelsesvalg.
7. Valg af Revisorer.
8. Sammenslutningen.
9. Formandsvalg.
10. Eventuelt.

Formanden bød Forsamlingen Velkommen og takkede for den forholdsvis store Tilslutning samt erklærede Generalforsamlingen for aabnet. Man gik derpaa over til at behandle 1ste Punkt paa Dagsordenen. Formanden oplæste Beretningen, og det fremgik af denne, at der var ført en stor Korrespondance, samt at Foreningen var i jævn Fremgang. Beretningen godkendtes.

2. Hovedkassereren oplæste Regnskabet, der efter nogle faa Bemærkninger godkendtes. Regnskabet vil blive tilstillet Afdelingerne.

3. Efter en livlig Diskussion vedtoges det at paalægge Hovedbestyrelsen at fremskaffe — igennem Afdelingsbestyrere og andre, som har Interesse for Sagen — Materiale til Belysning af Tjenestetidens Længde, og af de indkomne Oplysninger at udarbejde en Statistik, og derefter, hvis der ved enkelte Baner er for lang Tjenestetid, da at henvende sig til vedkommende Banes Driftsbestyrer med en Henstilling om Forandring af Forholdet.

4. Det vedtoges efter en livlig Forhandling at afvente Statsbanepersonalets Uniformering og derefter for Lokomotivpersonalets Vedkommende at henvende sig til de respektive Bestyrelser med Anmodning om at blive uniformeret tildels paa samme Maade. Der blev fra flere Medlemmers Side lagt særlig Vægt paa, at Banerne anskaffede Overtrækstøj til Brug ved Udvaskning.

5. Formanden meddelte, at Foreningen var indmeldt i det nordiske Forbund, og at Bestyrelsen havde valgt ham til Forbundsrepræsentant, og at han som saadan var Medlem af Forbundsbestyrelsen.

Toges til Efterretning.

6. Ved Lodtrækning afgik Lokf. R. Petersen, Odder, og Lokf. Jakobsen, Kolding. — Lokf. Pedersen genvalgtes til Hovedkasserer, og i Stedet for Lokf. Jakobsen valgtes Lokf. L. Madsen, Vejle.

7. Til Revisorer valgtes Jakobsen, Kolding, og Mogensen, Aarhus.

8. Formanden aflagde Beretning denne Sag angaaende og oplyste, at Bestyrelsen sammen med et Udvalg, nedsat af »Danske Privatbaners Jernbaneforening«, var bleven enig om visse Regler for et Samarbejde. — Formanden bemyndigedes til paa D. P. J.s Generalforsamling i København den 10. Sep-

tember at tilbyde Forhandling paa det Grundlag, som man var blevet enig med Udvalget om.

9. Efter Opfordring udgik dette Punkt enstemmigt af Dagsordenen, og under Punkt 10 var der intet at forhandle.

Formanden sluttede derefter Generalfors. med en Tak til Deltagerne for den helt igennem smukke og parlamentariske Tone, som havde hersket ved Forhandlingerne, og udbragte et kraftigt besvaret Leve for Foreningen.

Sekretæren.

Meddelelse

til

Medlemmerne af D. P. L. og L. F.

Efter Bemyndigelse deltog jeg i D. P. F.s Generalforsamling i København den 10. September, og er det mig en Glæde at kunne oplyse, at Sæmmentlutningen ikke bliver til noget; jeg har nemlig tildels afbrudt al Forbindelse med denne Forening. Grunden til dette er, at der ved Behandlingen af Sæmmentlutningssagen fra enkelte Medlemmers Side fremkom saa ærerørige og personlige Angreb paa Lokomotivpersonalet, at jeg for Standens Æres Skyld ansaa det for rigtigst at afbryde videre Forhandling ved at tage vort Tilbud tilbage; dog afgang jeg paa Opfordring af Hr. Melander Tilsagn om mulig Forhandling ved passende Lejlighed.

Samtidig kan jeg meddele, at der ved ovennævnte Generalf. indmeldte sig i vor Forening en stor Del Medlemmer. Den ovennævnte Behandling belærte dem om, hvor de hørte hjemme.

H. Christiansen.

Aarhus, den 21.—9. 1905.

Hr. Redaktør!

De bedes optage følgende i Lokomotivtidende for 1. Oktober 1905:

Dansk Lokomotivtidendes Ekspedition.

Det er nu bleven en hel Modesag, at vi ikke faar Bladet tilsendt før 6 a 7 Dage efter den paa samme trykte Dato, saa man maa snart befrygte, at det helt udebliver. (1.) I Dag har vi den 21. September, og endnu er

Bladet for den 15. ds. ikke ankommen til Aarhus, saa den ærede Redaktør maa have meget travlt, hvad jeg heller ikke tvivler om, at han har, da han jo nu har mange Jern i Ilden; men der er et gammelt Ord, der siger: »Naar man har for mange Jern i Ilden, saa brændes de«, og jeg er bange for, at det gaar saadan her.

Med Hensyn til Bladet, maa jeg henlede Redaktørens Opmærksomhed paa, at det er hans Pligt at drage Omsorg for, at det kommer ud i rette Tid, og det maa jo være en let Sag nu, (2) da han er fri for meget af Arbejdet med Annoncerne, da der er bleven Annonceagenter.

Jeg har godt tænkt mig, at det maatte gaa den Vej, da jeg saa, at Redaktøren var bleven General-Agent for et Forsikrings-selskab, hvad jeg nu mener er meget (3) upassende for en Statsfunktionær i al Almindelighed og en Lokomotivfører i Særdelshed; men naar det, som i dette Tilfælde, skal gaa ud over noget, han har paataget sig i Forvejen, da er det jo dobbelt galt, og saa er det nok paa høje Tid, at Medlemmerne tager Haand i Hanke med. (4) Nu f. Eks. Redaktionsartikler, dem har vi ikke haft den store Ære at se noget til i meget lang Tid, og ligeledes (5) Personalialia for Maskinafdelingen, den ser vi heller ikke, og den har de stadig meddelt i Jernbanetidende ca. 1 Maaned før vi faar den i D. L. T., og det er selvfølgelig altsammen fordi der ikke har været Tid for Redaktøren til at ofre nogle Timer paa nævnte Ting.

(6) Lad os nu bare se, hvad der er for en saadan Mand at bestille, saa faar vi nok et Resultat. Først maa vi jo tage Lokomotivførertjenesten, da dette jo vel nok er hans Hovednæringsvej, og som saadan skal den jo absolut passes, og den er nok saadan, at den tager sin store Del af Døgnet, saa det maa betragtes som hans Fritid, hvad der er der udover; den Tjeneste er vi nok alle enige om at han passer, saa det er ikke der, han lader det mangle paa Tid. Dernæst er der Generalagenturet. Først maa en Generalagent selv arbejde for at faa tegnet nye Forsikringer samt modtage Præmier og udskrive Kvitteringer for disse, og endvidere er der jo en livlig Korrespondance med alle de mange

Underagenter, saa der er Arbejde nok til at optage en Lokomotivførers i Reglen knappe Fritid, saa der bliver kun tilbage at indskrænke Tiden paa Redaktionsvirksomheden, og det er ogsaa let at se, at det er der, det kniber med Tid.

(7) Naar vi nu skal have Generalforsamling, maa vi se at faa en for begge Parter tilfredsstillende Ordning paa denne Sag. Jeg for mit Vedkommende vil holde paa, at Redaktøren ikke maa have Generalagentur eller lignende, (8) da vi jo nu ser, at det gaar ud over vort Blad, hvad vi jo ikke kan være tilfreds med. (9) Da vi betaler Redaktøren for hans Virksomhed, maa vi bestemt forlange, at den ikke vanrøgtes, og han kan jo ikke sige, at han faar for lidt derfor, da han aldrig har forlangt mere, og (10) han kunde have haft 100 Kr. mere, hvis han vilde, men da dette Forslag blev stillet, afviste han som Dirigent selv dette med de Ord, at Forslaget var for sent indkommen, saa der er ingen Undskyldninger for Redaktørens, om jeg saa maa sige, Efterladenhed med sin Virksomhed, og (11) Misbrug af sine Medansattes Tillid.

A. L. P e t e r s e n.

(De anførte Numre, der henviser til Besvarelsen, er vedføjet af os. Red.)

* * *

Da det staar mig klart, at jeg vilde ende i det vildeste Anarki, saafremt ovenstaaende — af Brødnid og Uvederhæftighed byggede — Artikel skulde imødegaaes efter Fortjeneste, skal jeg kun tilføje nogle oplysende Bemærkninger.

Den ærede Indsender lægger for med en vitterlig Usandhed, (ad 1.) thi Bladet Nr. 18 ankom til Aarhus den 18. September d. A. med Tog 949.

ad 2. Arbejdet ved Ordningen af Annonceafdelingen i dette Halvaar har været betydelig større end til Eks. i forrige Halvaar, hvad man ved at kaste et Blik paa Omslaget selv vil kunne overbevise sig om.

ad 3. Den ærede Indsender staar sikkert — i de Medlemmers Bevidsthed, der kender ham, — et Nummer for langt under Lavmaal til, at hans Mening om, hvad der er passende eller upassende for en Lokf. kan anerkendes,

og for de Medlemmer, der ikke har den Ære at kende ham personlig, tjener ovenstaaende Artikel som en troværdig Afspejling af Mandens bedre Jeg.

ad 4. I den Tid, jeg har repræsenteret »Dannebrog«, altsaa fra 1ste Juli d. A., har jeg egenhændig skrevet

8 Spalter af Bladets Nr. 13, og endvidere	
6 — — — —	14,
9 — — — —	15,
9 — — — —	16,
12 — — — —	17,
11 — — — —	18.

ad 5. Personlia udgaar fra Maskinkontoret direkte til Red. og er aldrig udsat til et senere Nummer end det først udkomne efter Modtagelsen.

ad 6. Den ærede Indsender har i sin Oversigt over, hvad en saadan Mand har at bestille, kun faaet ca. $\frac{1}{20}$ med, men jeg maa til egen Forklæjning erkende, at jeg til Trods for min store Arbejdsevne ikke kan overkomme det Hele og har maattet antage en ikke ringe Medhjælp for egen Regning.

ad 7. En Ordning, der griber ind i Redaktørens Privatliv, er uantagelig og despotisk.

ad 8. Naar den ærede Indsender som en Kendsgerning fremsætter den Sigtelse, at jeg ofrer for lidt Tid paa Redaktion og Ekspedition af nærværende Blad, skal jeg henvise til det under 4 anførte og yderligere oplyse, at der foruden en stor Korrespondance med Annoncører, Annonceagenter, Indsendere, Afdelingerne m. m. fl. af Redaktøren ved hvert Nr. af Bladet maa foretages følgende Arbejder:

Rettelse eller hel Omskrivning af indsendt Manuskript, Udfærdigelse af personligt Manuskript eller Oversættelse (se under ad 4), Bestilling og Anordning af Clicheer, Forsendelse, Modtagelse og Fortoldning af Clicheer til og fra andre Blade, Afpasning af Stoffet, Korrekturlæsning, paase Trykning, Falsning og Heftning, Aftælling, Indpakning og Forsendelse af Bladet og to eller flere Gange om Aaret Anordning og Omredigering af Annoncer, Indsamling og Afregning af samme m. m. m.

ad 9. Betaling for min Virksomhed har jeg aldrig krævet og vil ej heller modtage. Det af Generalforsamlingen bevilgede Beløb gives som Kontorholdsgodtgørelse (=: Vederlag

for et som Kontor udstyret Værelse med Lys, Varme og Rengøring m. m.)

ad 10. Det maa staa den ærede Indsender og ethvert Medlem klart, at jeg som Dirigent har samme Pligt efter parlamentarisk Skik og Brug, selv om det gælder en for mig personlig Gevinst af 100 Kr., og Forholdet var jo det, at et æret Medlem, efter at Afstemningen havde taget sin Begyndelse, foreslog at sætte Kontorholdsgodtgørelse 100 Kr. højere, hvilket jeg som Dirigent ikke kunde gaa med til at godkende.

ad 11. Denne Sigtelse forekommer mig at være af en saa alvorlig Natur, at jeg ikke selv tør tage Stilling til samme, men vil lade Organisationens Hovedbestyrelse, eventuelt førstkommende Generalforsamling, dømme i dette Punkt.

Efterskrift:

Jeg tør sikkert gøre mig Haab om at være i nøjeste Samklang med det store Flertal af Organisationens Medlemmer, naar jeg udtaler, at ingen Redaktør af vort Blad med Billighed kan paalægges et større Offer af Fritid specielt for Bladets Redaktion og Ekspedition, end sket hidtil. Naar dertil kommer mit Offer af Tid paa min Virksomhed som Sekretær for D. L. og L. F. og Nordisk Lokomotivmandsforbund, er jeg forvisset om, at en Forsinkelse af Bladet en to-tre Dage er undskyldelig; men hvis ikke, haaber jeg, den ærede Indsender paa førstkommende Generalforsamling vil stille Forslag om en speciel Ekspedition af Bladet, og hertil kan de 100 Kr., Indsenderen kører op med, jo passende anvendes.

Fredericia, den 26. Sept. 1905.

L. Mauritzen.

De samvirkende Brugsforeninger for Statsfunktionærer.

For lidt over 2 Aar siden dannede de den Gang bestaaende Brugsforeninger for Funktionærer ovennævnte Sammenslutning, hvis væsentlige Opgave skulde være at sammenkalde til mindst et Møde om Aaret til Drøftelse og gensidig Belæring af Spørgsmaal vedrørende Brugsforeningssagen.

I Aar blev dette Møde afholdt den 17. Sep-

tember i Hannerup ved Fredericia. Følgende Foreninger havde sendt Repræsentanter: Frederikshavn, Aarhus, Horsens, Fredericia, Struer, Nyborg og København (Fællesindkøbsf.).

Til Dirigent valgtes Konduktør Sclander, København.

Af Beretningen fortjener at fremhæves, at Foreningen i Aarets Løb havde fremskaffet Udtalelser fra kompetent Side om de forskellige Fuldmagters juridiske Værdi, samt om hvorvidt Lønningsudbetalere har Ret til, naar Fuldmagt foreligger, at fradrage Beløb i Lønninger.

Da disse Udtalelser, som man har ladet trykke, har betydelig Interesse for alle Funktionær-Brugsforeninger, vedtoges det at udlevere dem gratis til enhver, ogsaa til de Foreninger, der staar udenfor Sammenslutningen. (Anmodningen, der sendes til Formanden i Fredericia, maa dog vedlægges frankeret Konvolut.)

Der forelaa Meddelelse om, at ingen i det forløbne Aar havde benyttet sig af Jernbaneforeningens smukke Tilbud, der gik ud paa, at denne Forening (Guldsnorene) vilde afholde Udgifterne ved de Rejser, som foretoges for at yde Vejledning ved Oprettelse af nye Brugsforeninger for Jernbanefunktionærer. Det overdroges Formanden at bringe Jernbaneforeningen en Tak for den moralske Støtte, nævnte Tilsagn rummede.

Man vedtog at lade udarbejde Lister for de vigtigste Varesorter, der førtes i Foreningerne, med Angivelse af baade Indkøbs- og Udsalgspriser. Disse Lister skal cirkulere blandt alle Foreningerne for at give Oplysning om de mest fordelagtige Forbindelser til Indkøb af Varer. Der nedsattes et Udvalg, bestaaende af Formanden og Assistent Kragh, København, til at undersøge Muligheden af ved Fællesindkøb at opnaa fordelagtigere Indkøb af de Varer, som Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger ikke fører, navnlig Fedevarer, Fjerkræ og Paalæg, idet netop disse Varer spiller en overvejende stor Rolle for Medlemmer af Funktionær-Brugsforeninger.

Det fremlagte Regnskab udviste, at Sammenslutningen ligesom i Fjor kun havde haft en Aarsudgift af 50 Øre pr. Forening.

Til Formand genvalgtes Assistent P. L. Poulsen, Fredericia, og til Sekretær Konduktør R. L. Iversen, Nyborg.

Under Dagsordenens »Forskelligt« blev der drøttet vel en Snæs større og mindre Spørgsmaal vedrørende Brugsforeningernes indre Forhold. Skøndt et Referat heraf sikkert kunde have paaregnet Interesse blandt dette Blads mange Læsere, har man dog ikke ment at turde lægge Beslag paa mere Plads, end alt er sket.

Dirigenten sluttede det vellykkede Møde med et Leve for, at det maatte lykkes Foreningen at bidrage sit til Maalet: Størst mulig økonomisk Fremgang for Brugsforeningernes ca. 1600 Medlemmer.

En Deltager.

Jernbanerne i Indien.

Ved Slutningen af Aaret 1900 fandtes der i Indien et Banenet paa ialt 39,413 km., heraf var 30,306 km. Statsbaner, Resten Privatbaner.

De indiske Jernbanevogne fortjener særlig Opmærksomhed, specielt I. Klasses Vognene, som Europæerne saa godt som udelukkende benytter. Dels er de elegant udstyrede, dels indrettede med alle tænkelige Bekvemmeligheder, saa at Ubehagelighederne ved en Rejse gennem det varme Land for en Del forsvinder ved Benyttelsen af disse Vogne. I. Klasses Kupeerne har kun 4 Pladser, som efter Behag kan forandres til Hvilesøfaer; endvidere er der et Bord, hvorhos Vinduerne er af blaåt Glas, for at Øjnene ikke skal angribes af de brændende Solstraaler. Alle Vognene er hvidlakerede for at blive mindre modtagelige for Solens Straaler, og Taget rager ud over begge Vognsiderne, ligeledes for at beskytte mod Solen. Imellem Vognenes Loft og Tag løber der koldt Vand i Sommermaanederne, hvilket frisker overordentligt i kvælende Hede. Der findes Baderum, hvor man kan saa en forfriskende Douche. Taksten for Rejsegods er meget høj i Indien, undtagen for I. Klasses Passagerer, der frit kan indskrive saa meget Rejsegods, de lyster. Paa II. Klasse rejser Hinduerne sædvanligvis, men der findes baade III. og IV. Klasse, og sidstnævnte er ganske overordentlig billig.

Indierne saa at sige elsker Jernbanerne og benytter dem meget. Det er morsomt at iagttage Folkelivet paa disse Baner. Holder

et Tog stille paa fri Bane, kan man se en Indier løbe ved Siden af Vognene og raabe: »pani, pani!« (»Vand, Vand!«) og Hundreder af nøgne Arme strækkes da ud af Kupevinduerne for at række ham et Bæger, som han kan fylde.

I Dalstrøgene i det nordlige Indien bør Europæere i den varmeste Sommertid kun rejse om Natten; Dagsrejser er meget farlige og har kostet mange Europæere Livet, selv om de har ført Iskasser med sig, hvilket er meget almindeligt. De Rejsende har selv Sengeklæder med sig. I den varmeste Aarstid er der ved de to af Vinduerne i I. Klasses Kupeerne anbragt tætte Bastmaatter, der automatisk løber paa Ruller, saaledes at de stadig holdes vaade ved at dypes i en Vandbeholder under Vinduerne; herved bliver Luften afkølet og virker forfriskende paa de Rejsendes hede Tindinger. Trods alle disse Foranstaltninger er selv en natlig Jernbanefart i den hedeste Aarstid ingen Fornøjelse, man savner ogsaa paa Jernbanen sin Pankha, som hele Sommeren igennem uafbrudt er i Bevægelse i Loftet paa de indiske Boliger for at svalde den lummerhede Luft.

Den interessanteste Rejse er Ruten fra Kalkutta til Darjeeling. Efter en 6 Timers Jernbanekørsel fra Kalkutta naar man Ganges, ved hvis Bred Eastern Bengal State Railway ender. Herfra tager man med Damper, spiser til Aften om Bord og fortsætter Jernbanefarten med Northern Bengal State Railway, en smalsporet og i enhver Henseende elendig Bane, maaske enestaaende i sin Art i Indien. Efter at have tilbragt Natten i de daarligt byggede Vogne, som slingrer og støder i overordentlig høj Grad, er man Kl. 8 om Morgenen i Siliguri, der er denne Banes Endestation, og styrker sig her ved en god Frokost.

Siliguri ligger ved Bjergenes Fod og er Udgangspunktet for den berømte Himalajabane, en af Aarhundredets Underværker. Afstanden fra Kalkutta til Darjeeling er 580 km., men først efter at man har forladt Siliguri, stiger Banen til den svimlende Højde af 2325 m., svimlende, fordi det ingen Tandhjulsbane er, men en sædvanlig Jernbane en miniature med en Sporvidde af kun 2 Fod. Denne Højde overgaas kun af Banen fra Callao over Andesbjergene til Oroya.

Toget bestaar af Vogne, der ligner Legetøjsvogne og rummer hver 8 Passagerer. Kørselshastigheden er naturligvis ringe; for at tilbagelægge den 81 km. lange Strækning fra Siliguri bruger Toget 8 Timer. Stigningen begynder paa et Sted, der er opfyldt af frygtelige Feberdunster, som kan virke dødeligt. Toget bevæger sig gennem utallige Krumninger og føres op ad Bjerget ligesom ad en Vindeltrappe og glider langs svimlende Afgrunde ganske tæt ved Randen. Omendskønt der meget hyppigt finder Bjergskred Sted, er der dog endnu ikke siden Banens Aabning i 1880 gaaet noget Menneskeliv tabt.

Efter 5 Timers Kørsel naar man Karseong; her ligger et lille Swejtsarhus, opført af Bølgeblik og Træ, og i dette indtager man sin Frokost. Her begynder Varmen at aftage ganske betydeligt, og mange Rejsende opholder sig derfor i flere Dage paa dette Sted for at undgaa en altfor brat Temperaturforskel. Landsbyerne i denne Egn bliver mere og mere karakteristiske. Hvor Toget holder, stiller Børn sig op og raaber: »Salam, Sahib, Bakshish!« Kl. 5 om Morgenen er man i Darjeeling. Her har de Indfødte stor Agtelse, ja Respekt for Europæerne; saa snart en Europæer nærmer sig, viger de ærbødigt til Side.

Der hersker ligefrem Tumult paa en indisk Jernbanestation, naar et Tog skal afgaa; de Indfødte benytter Jernbanerne i saa udstrakt Maalestok, at alle 3. Klasses Vogne næsten altid er overfyldte. Prisen er ogsaa 7 Gange saa billig som Befordringen i 1. Klasse. I 2. Klasse kører af Indfødte kun de aller fornemste, og 1. Klasse benyttes, som nævnt i Begyndelsen af denne Artikel, saa godt som udelukkende af Europæere. Naar Masserne under Larmen og Skrigen stormer løs mod Toget, hører man en Brusen i Luften som af en Brænding i Havet, og de forvirrede Lyde afbrydes kun af Afgangssignalerne, som bestaar af Hammerslag paa nedhængende Metalstænger.

Inden vi afslutter denne Artikel, maa vi have Lov til at besvære Læserne med nogle Tal, som viser de store Fremskridt, de indiske Baner har gjort i Løbet af 22 Aar.

I Aaret 1878 var den samlede Længde af Indiens Jernbaner 13,144 km. Kapitalen, der

stod i dem den Gang, var 115,059,454 Lst. Antallet af Rejsende androg 38,519,792. Af Varer befordredes 8,171,617 Tons, af Kvæg 594,294 Stk. Indtægterne naaede op til 10,404,753 Lst. Udgifterne var 5,206,938 Lst., altsaa et Overskud paa 5,197,815 Lst.

Den 31. December 1900 var Banernes Længde 39,344 km. Der blev i Aarets Løb befordret 177,614,000 Rejsende og 43,095,000 Tons Gods. Indtægterne var 20,975,354 Lst., Udgifterne 9,978,516 Lst. Oversk.: 10,996,918 Lst. Aktiekapitalen forrentedes med 4,16 pCt. — Med den stadige Udvidelse af det indiske Jernbanenet fulgte naturligvis, at Militærvæsenet derovre valgte Banerne som Befordringsmiddel, og det i fuld saa stor Maalestok som i nogen europæisk Stat.

Som Portsmouth i England, saaledes er Bombay i Indien bleven den nationale Havn for Ind- og Udskibning af Tropper. Er disse ankomne hertil, saa begiver de sig efter en kort Hviletid til Stationen Derlali i Dekans Højland, hvorfra de bekvemt kan naa deres Rejses Maal, saa fjernt det end maatte ligge, ved Hjælp af Jernbanerne.

Den store Landevej, der følger hele Gangesdalen, og fra Kalkutta fører til Indiens Nordvestgrænse, og som først i det 16. Aarhundrede blev anvendt af Kejser Sher Shah af Afghanistan, bliver nu til Dags kun benyttet yderst sjældent af Tropperne. Jernbanen har slaaet Bro over de bredeste Floder, er bleven ført over de største Sumpstrækninger, faste Dæmninger er bygget over Gangesflodens Delta, — og dog har Jernbanerne, trods det, at de er Bærerne af det kommercielle Liv, ikke gjort Landevejene overflødige, men tværtimod gjort deres Betydning større og forhøjet deres Værdi. Banerne har fremmet Landvæsenets Trafik og er derved i høj Grad bleven Drivfjedre til Kulturens Fremskridt. Indiens Jernbaner, der har erstattet Postvognene og Last- og Trækdryene, er et glimrende Vidnesbyrd om, hvad engelsk Foretagsomhed formaar at udrette.

Forskelligt.

De første Dampkøretøjer.

De mange mekaniske Køretøjer, som i de sidste Aar er fremkommet i de forskelligste

Former, er en forbedret Konstruktion fra det forrige Aarhundrede. I Frankrig blev den første af den Slags Maskiner konstrueret af Niculus Josef Cugnot i Aaret 1769. Den paa Bestilling af Regeringen i 1771 fuldførte Model er opstillet i Pariser-Musæet for Kunst og Industri.

I Amerika fremkom de første mekaniske Vogne i Aaret 1782 ved Oliver Evans, som udtog Patent paa disse i Philadelphia. 2 Aar senere tog Watt et nyt Patent, hvilket Murdoch benyttede ved Konstruktionen af en Dampvogn, hvis Model befinder sig i en Hr. Tangyes Besiddelse i Birmingham. Vognen har 3 Hjul og drives ved en Krumtap, der er bragt i Forbindelse med Forhjulet. I Kedlen, som er anbragt paa den bageste Del af Vognen, er Cylinderen indsat. Overføringen af Stemplets Bevægelse sker ved Hjælp af en Balance.

I Aaret 1786 udstillede en Skotte, William Symington i Edinburg, en ny Model, og 1802 tog Richard og Vivian Previthick Patent paa en Dampvogn, hvis Model er overført til South Kensington Museum i London.

Et videre Forsøg for Person- og Godstrafik gjorde Julius Griffith i Bramton i Aaret 1821. medens Hill og Burstall i London paa samme Tid satte en Dampvogn i Gang, som løb 5 til 6 km. i Timen. Opfindelsen og Forbedringen af Jernbaner standsede vel Bestræbelserne for en videre Udvikling en Tid, dog allerede i Aaret 1829 etablerede M. Guerney i London en Dampvognsforbindelse, der i 10 Timer tilbagelagde den 143 km. lange Strækning imellem Melksham og Canford Bridge. Ogsaa imellem London og Southampton løb en Dampvogn, som med Maskine vejede 3 Tons, og med Plads til 14 Passagerer; dens Hastighed var 38 km. pr. Time, dog sank denne ved en Stigning af 1:6 til kun 25 km. I 1830

løb en Dampdroske imellem Dresden og Leipzig.

Til sidst maa endnu bemærkes Steam Carriage and Wagon Companys Foretagende, paa hvilket en irsk Baron Sir James Andersen anvendte betydelige Summer. Vognen, som konstrueredes i Aaret 1839 af Hansock, gjorde sin første Tur imellem London og Cambridge, hvor der opnaaedes en Gennemsnitshastighed af 20 km. pr. Time.

Ret mærkeligt synes det, at nye Dampvognsprojekter fremkommer paa samme Tidspunkt, hvor Jernbanerne, som de maatte vige for, har opnaaet en overordentlig høj Grad af Fuldkommenhed.

Medlemslisten.

Aarhus Afdeling: Slettet for Restance er:
Lokf. Nr. 314 C. Christensen og Lokfyrb.
Nr. 292 M. Christensen.
Aalborg Afdeling: Ulmeldt: Lokfyrb. Nr. 319
A. M. Jensen, Randers.
København G. Afdeling: Slettet for Restance:
Lokf. Nr. 76 Jørgensen.

Fortsættelse af »Finlands Statsbaner« og »Lokomotivmandsmødet i Helsingfors« følger i næste Nummer.

Bytning.

En Fyrbøder fra Aalborg ønsker at bytte med en Kollega fra Sjælland (helst Slagelse).

J. M. Henriksen,
Fyrbøder Nr. 88, Aalborg.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.
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.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.