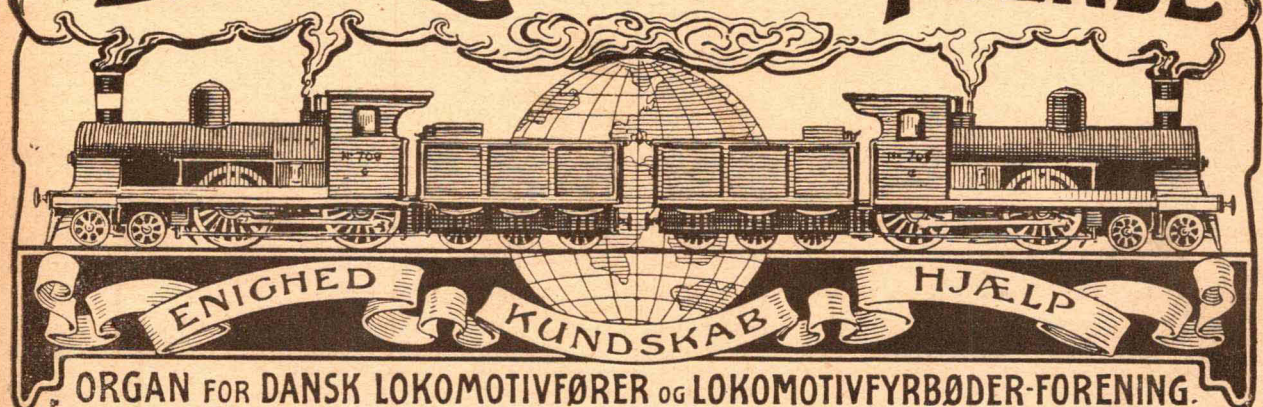


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 15.

1. November 1908.

8. Aarg.

## Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

Kan vi selv bygge dem?

Fra Hr. Assistent A. Ohmeyer har vi haft den Glæde at modtage nedenstaaende Indlæg til nærmere Belysning af ovenstaaende Spørgsmaal. Red.

Spørgsmaalet om Bygning af Lokomotiver paa vore danske Fabrikker, hvilket i de to foregaaende Rigsdagsamlinger har været gjort til Genstand for omfattende Debat i Folketinget, har nu fundet Vej til Lokomotiv-Tidendes Spalter. Sagen er dermed gaaet over paa saglig og faglig Grund, og der tilbyder sig derved en Lejlighed til at fremkomme med følgende Oplysninger, som formentlig maa være af Interesse for en nøgtern Bedømmelse af hele dette vigtige Anliggende.

Det tilføjes, at de i det efterfølgende anførte faktiske Oplysninger hidrører fra det Materiale, jeg i min tjenstlige Stilling som Arkivar i Maskinkontoret i en Aarrække har beskæftiget mig med, og som jeg har erholdt Tilladelse til at benytte.

Da man i Begyndelsen af 1899 stod overfor Anskaffelsen af 10 Rangermaskiner af Ltr. Hs, blev der forespurgt A S »Vulkan« og A/S Smith, Mygind & Hüttemeier, om disse Fabrikker skulde ønske at forsøge at bygge Lokomotiver til Statsbanerne, og Resultatet heraf blev, at hver af de to nævnte Fabrikker overtog Bygningen af 2 Hs-Maskiner til en Pris af 26,000 Kr. pr. Stk., en Pris, der var 1000 Kr. højere pr. Stk. end det akcepterede italienske Tilbud paa de øvrige 6 Maskiner. Dette Beløb af 1000 Kr. udgør den Told, som betales af et Rangerlokomotiv, der indføres til Danmark.

Det følgende Aar fandt Lokomotivan-skaffelsen Sted i Henhold til offentlig Udbydelse. Der skulde anskaffes 10 K-, 10 G-, 10 O- og 10 F-Maskiner. Ved denne Lejlighed havde altsaa enhver dansk Maskinfabrik Lejlighed til at forsøge sig med Lokomotivbygning, men der indkom kun Tilbud fra Smith, Mygind & Hüttemeier og fra »Vulkan« paa 5 F-Maskiner. Leveringen af de 5 Maskiner blev overdraget til Smith, Mygind & Hüttemeier for en Pris, der — Tolden medregnet — var 3500 Kr. højere pr. Stk. end det billigste Tilbud fra en tysk Fabrik.

I de følgende Angivelser af *Prisdifferencer* er Indførselstolden, 1000 Kr. for en Rangermaskine og 1300 Kr. for en Tog-

maskine med Tender, overalt tillagt de udenlandske Tilbud.

I 1901 blev anskaffet 5 K-, 5 D- og 7 Hs-Maskiner, og ved denne Lejlighed blev der af Statsbanerne indhentet Tilbud fra 2 svenske, 3 engelske, 6 tyske og 1 italiensk Fabrik samt fra »Vulcan«, Smith Mygind & Hüttemeier, Burmeister & Wain og Helsingør Skibsværft, af hvilke Fabrikker de to sidstnævnte imidlertid ikke indgav Tilbud. Fra »Vulcan« og Smith, Mygind & Hüttemeier indkom Tilbud paa alle 3 Lokomotivtyper, men disse Tilbud var ganske betydeligt dyrere, end de Tilbud fra tyske Fabrikker, som blev antagne. Prisforskellen androg nemlig for Litra K 14,800 Kr., Litra D 15,135 Kr. og for Litra Hs 9440 Kr.

I 1902 afholdtes paany offentlig Licitation. Leverancen drejede sig da om 5 C-, 5 D- og 5 F-Maskiner. Af de danske Fabrikker indgav kun »Vulcan« og Smith, Mygind & Hüttemeier Tilbud og kun paa F-Maskinerne. Disse Fabrikker holdt samme Pris som i 1900. Hele Leverancen gik imidlertid til Tyskland, idet Prisforskellen androg 14,780 Kr. pr. Maskine Litra F.

Derefter fandt ingen Anskaffelse Sted før i 1904, da 5 D-Maskiner blev udbudt til Licitation. Burmeister & Wain og Helsingør Skibsværft, som i de forløbne Aar overhovedet ikke havde indgivet Tilbud, havde nu opgivet Sagen; tilbage var altsaa Smith, Mygind & Hüttemeier, som ved denne Lejlighed ikke indgav noget Tilbud, og »Vulcan«, der tilbød at bygge de 5 Lokomotiver til en Pris, der var 10,700 Kr. højere pr. Stk. end Tilbudsprisen fra den tyske Fabrik, som fik Leverancen.

Ved de følgende Aars Licitationer blev »Vulcan« og Smith, Mygind & Hüttemeier hver Gang opfordret til at give Tilbud, men Sagen er siden 1904, da »Vulkan« sidste Gang gav Tilbud, gaaet ganske i Staa. »Vulkan«-Fabrikken er nedlagt, og Smith, Mygind & Hüttemeier har i de siden 1903 forløbne 5 Aar ikke villet indgive noget Tilbud og har altsaa opgivet Sagen.

Naar det i Lokomotiv-Tidende anføres,

at Statsbanernes Ledelse burde tage under Overvejelse, om vore Lokomotiver ikke lige saa godt kunde bygges paa vore hjemlige Værksteder, saa vil det af det foregaaende fremgaa, at saadanne Overvejelser forlængst er anstillede. Det vil ogsaa deraf fremgaa, at Forsøg er foretagne, idet 9 Maskiner er byggede paa danske Fabrikker, samt endvidere, at der, for at dette skulde kunne lade sig gøre, er ydet en kunstig Beskyttelse paa indtil 3500 Kr. pr. Maskine (ca. 10 pCt), foruden at Tolden er regnet den danske Fabrik tilgode.

Saalænge Vognfabrikkerne »Scandia« og »Vulkan« og Skibsbygningsindustrien nyder og nød en Beskyttelse af den danske Stat, idet der jevnlig er ydet disse Fabrikker højere Pris for Materiel, end dette kunde købes for i Udlandet, saalænge denne Praxis bestaar, er der ingen rimelig Grund til at antage, at Staten ikke i samme Grad og paa samme Maade skulde værne en dansk Lokomotivfabrikation.

Imidlertid maa det erindres, at den Overpris, der skulde betales i alle andre end de foran omtalte 2 Tilfælde, andrager uforholdsmæssig store Summer; det maa forekomme enhver indlysende, at man ikke kan give en kunstig Beskyttelse, som andrager fra ca. 9400 til ca. 15,100 Kr. for et enkelt Lokomotiv og til en enkelt Klasse af Industridrivende. Det vilde være en Beskyttelse paa gennemsnitlig ca. 11,800 Kr. pr. Maskine eller ca. 378,000 Kr. alene paa de 32 Lokomotiver, paa hvilke danske Fabrikker har givet Tilbud uden at faa Leveringen — det er i Gennemsnit over 36 pCt. Der kan ikke herske Tvivl om, at saa vidt kan Staten ikke strække sig, naar dens Interesser samtidig skal varetages paa forsvarlig Maade.

Det Medlem af Folketinget (K. M. Klausen), som saavel i Aar som i Fjor har drøftet dette Spørgsmaal meget indgaaende, ønsker da heller ikke en saadan Beskyttelse, Han siger nemlig den 11. Marts 1907 (Folketingets Forhandlinger Sp. 5900—01) følgende:

»Saa rettede det ærede Medlem for Københavns 4. Valgkreds et bestemt Spørgs-

maal til mig. Det gik ud paa følgende: Om jeg vilde foretrække danske Lokomotiver fremfor Udlandets, selv om de vare noget dyrere. Dertil vil jeg svare et bestemt: Nej. Det vil jeg ikke, og det er heller ikke nødvendigt at gøre det, fordi det er min Overbevisning, at de danske Fabrikanter kunne meget godt paatage sig Konkurrencen med Udlandet . . . .«

Naar selve Sagens varmeste Forkæmper ubetinget nægter at gaa med til Beskyttelse, kan det formentlig ikke forlanges, at Staten skal indrømme en Beskyttelse paa over 36 pCt.

Nu anføres det i Lokomotiv-Tidende, at Priserne paa Lokomotiver gik ganske arktigt i Vejret, da den danske Konkurrence ophørte, idet de sidste K-Maskiner angives at have kostet 45,000 Kr., medens de i Milano tidligere blev byggede for 38,000 Kr. Dette er imidlertid ikke rigtigt. De sidste K-Maskiner (fra Maffei) kostede nemlig i Aaret 1901 kun 40,900 Kr., medens Milanomaskinerne i 1899 — ved hvilken Lejlighed den tyske Konkurrence ikke var repræsenteret — kostede 53,000 Kr. pr. Stk., og for øvrigt er der slet ikke købt K-Maskiner, siden de to danske Fabrikker sidste Gang gav Tilbud paa denne Maskintype, saa de danske Fabrikkers Udeblivelse kan altsaa ingensomhelst Indflydelse have haft for K-Maskinernes Vedkommende.

Skal man bedømme Konkurrencen og dens Virkninger, ligger det nær at tage D- og F-Maskinerne til Eksempel, idet saavel danske som udenlandske Fabrikker flere Aar i Træk har givet Tilbud paa disse Maskintyper.

D-Maskinernes Pris fra udenlandske Fabrikker er gaaet ca. 7,000 Kr. i Vejret, siden danske Fabrikker sidste Gang gav Tilbud paa denne Type, og det paastaas, at de danske Fabrikkers Udeblivelse fra Licitationerne har medført, at disse Maskiner blev *dyrere*.

Tager man derimod F-Maskinerne, faar man akkurat det modsatte Resultat.

Da i 1900 en dansk Fabrik byggede 5 af disse Maskiner, var det laveste uden-

landske Bud 33,500 Kr. Efter at de danske Fabrikker i 4 Aar ikke har givet Tilbud, er Prisen nu i 1908 29,800 Kr. De er altsaa blevet ca. 3700 Kr. *billigere*.

Udenlandske Fabrikker har sikkert ikke regnet med dansk Konkurrence paa Lokomotivbygningens Omraade, thi en Konkurrence, i hvilken danske Firmaer holder Priser, der er gennemsnitlig ca. 36 pCt. for høje, betyder ikke noget, og den vil derfor sikkert være de udenlandske Fabrikker lige gyldig. Vilde de fremmede Fabrikker knuse dansk Lokomotivfabrikation, da maatte de i Sverige, Tyskland, England og Italien danne en »Ring«, men det ligger dog fjernt at antage, at Fabrikker af saa forskellig Nationalitet som t. Eks. England og Tyskland skulde danne Ring sammen. Saa vilde det dog have ligget nær, om der af Vognfabrikkerne forlængst var dannet en Ring for at knuse »Scandia«.

Svingningerne i Lokomotivpriserne dikteres af ganske andre Hensyn. Prisstigningen paa D-Maskinerne skyldes saaledes for en Del den betydelige Stigning i Prisen paa Jern og Kobber. Arbejdslønnens Stigning gør selvfølgelig ogsaa sin Indflydelse gældende. Disse Prisstigninger vilde ogsaa danske Fabrikker være nødsagede til at tage Hensyn til. Desuden findes der en meget væsentlig Faktor, hvis Indflydelse ikke kan angives i Tal, nemlig Fabrikernes større eller mindre Arbejdsnød. Har Lokomotivindustrien for lidt at bestille, beregnes kun en lille Fortjeneste for dog at opnaa Arbejde og holde de store, kostbare Anlæg i Gang; — er der derimod godt at bestille, beregnes en større Avance.

Disse Faktorer tilsammen kan medføre meget store Svingninger i Priserne, men de kan som foran sagt ikke udtrykkes i Tal.

Det er imidlertid bleven anført, at »Vulkan« har bygget adskillige Lokomotiver til de danske Privatbaner og altsaa har hævdet sin Plads i Konkurrencen. Eksemplet fra »Vulkan« synes imidlertid mindre heldigt valgt, thi vel har »Vulkan« bygget Lokomotiver og til lave Priser, som sikrede Fabrikken Leverancen. Men hvad blev Resultatet? Den

Antagelse ligger dog nær, at naar »Vulkan« ikke har kunnet konkurrere ved Statens Lokomotiv-Indkøb, men dog ved Privatbanernes, saa har Tilbudspriserne til Privatbanerne sandsynligvis været exceptionelt lave, thi — som det er sagt i Rigsdagen — Privatbanerne kan ikke rutte med Pengene. Man maa derfor gaa ud fra, at denne Fabrik har bygget med Tab og konkurreret sig selv ihjel.

Med Hensyn til den saa meget omtalte italienske Fabrik, Ernesto Breda & Cie., Milano, skal ved denne Lejlighed anføres, at det beror paa en Forveksling, naar det siges, at den blot er Filial af en tysk Fabrik. Der findes nemlig to Fabrikker i Italien, som har leveret Lokomotiver til Statsbanerne, nemlig Maschinenfabrik »Esslingen«s Filial i Saronno ved Milano, og Firmaet Ernesto Breda & Cie. i Milano.

Af disse Fabrikker har Esslingens Filial, som altsaa er tysk, kun leveret en halv Snes O-Maskiner, som bærer Esslingens kendte Firmamærke, og derfor ikke giver Anledning til Omtale. Ernesto Breda & Cie., paa hvem den fejlagtige Opfattelse stadig tager Sigte, og som har leveret et stort Antal Lokomotiver hertil, er derimod en fuldstændig italiensk Fabrik med italiensk Kapital og italiensk Ledelse. Denne Fabrik havde t. Eks. i sin Tid kun en eneste Ingeniør, der kunde tale Tysk. Ægtheden af denne Fabriks italienske Nationalitet er forøvrigt for over 9 Aar siden godtgjort overfor Offentligheden ved en Erklæring fra den italienske Handelsbank, som den danske Landmandsbank offentliggjorde i Dagbladet »Vort Land« den 22. April 1899, men uagtet de sidste italienske Lokomotiver fra Breda blev bestilt i 1899, lever Rygtet altsaa endnu.

— — — — —

Der kan sikkert kun være een Mening om, at det vilde være meget glædeligt, om vor hjemlige Industri vilde og kunde paatage sig at bygge de her i Landet fornødne Lokomotiver. Jernindustrien kan selvfølgelig ikke være i Tvivl om, at en Lokomotiv-

industri kan paaregne Statens og Banernes Støtte i lige saa stor Udstrækning som Vognindustrien og Skibsbygningen herhjemme. Det er i saa Henseende glædeligt at notere Hr. Folketingsmand, Etatsraad Hammerichs Udtalelser derom, idet Hr. Hammerich gennem sit ansete Navn og sin Stilling som Medlem af Bestyrelsen for en af Landets største Maskinfabrikker er særlig kvalificeret til at bedømme Spørgsmaalet. Han siger den 21. Januar 1908 (Foketingets Forhandlinger Sp. 3385): »Om vi kunne bygge Lokomotiver, om Staten med Fordel i større Maalestok kan lade Lokomotiver bygge her i Landet, ved jeg ikke. Jeg tror det iøvrigt. . . .« Man turde maaske haabe, at Hr. Hammerich kunde formaa de Fabrikker, til hvilke han er knyttet, til at tage Sagen op.

Foreløbig staar Sagen jo imidlertid saaledes, at Lokomotivfabrikationen her i Landet kun har ført til, at den ene Fabrik, der gav sig af dermed, er nedlagt, medens den anden har opgivet at fortsætte dermed, og det fremgaar vel deraf, at den danske Jernindustri ikke hidtil har set nogen Udevej for at beholde dette Arbejde i Landet, formentlig fordi der ikke hidtil har kunnet bringes noget lønnende ud deraf.

Og dette virkelig beklagelige Faktum bliver i sidste Instans det afgørende for den hele Sag.

A. Ohmeyer,  
Assistent ved Statsbanerne.

---

## Finansloven 1909-10.

---

I forrige Nr. gav vi en kort Oversigt over Ansættelser af Personale samt Nyan-skaffelser af Materiel. Da Maskinafdelingens Aarsbudget kan paaregne Lokomotivpersonalets Interesse, skal vi efter »Rigsdagstid.« gengive nogle af de forskellige Poster og deres ledsagende Motiveringer.

Red.

## 4. Maskinafdelingen.

## B. Driftsmateriellets Vedligeholdelse.

Kørslen for 1909–10 er regnet til 21,500,000 Lokomotivkilometer. For 1908–09 er beregnet 21,344,000, men da der i 1907–08 er kørt ca. 21,352,000, tør man ikke regne med et mindre Tal end anført for 1909–10.

Der vil herefter være at regne:

Togkørsel .....	14,100,000 km.
Rangering 700,000 Timer .....	7,000,000 -
Reservehold 200,000 - .....	400,000 -

Ialt ca. 21,500,000 km.

- |  |                  |
|--|------------------|
| 1. Lokomotiver og Tendere .....  | Kr.<br>1,333,000 |
| Efter indvunden Erfaring har man ikke ment at burde sætte Udgiften, der for 1908–09 var beregnet til 5, <sub>9</sub> Øre, lavere end til 6, <sub>2</sub> Øre pr. Lokomotivkilometer. Beløbet bliver herefter $21,500,000 \times 6,2 = 1,333,000$ Kr. |                  |
| 2. Vogne.....  | 1,634,000        |
| Udgiften er – af samme Grund som under forrige Pkt. anført – beregnet efter en Enhedspris af 7, <sub>6</sub> Øre, mod 7, <sub>1</sub> Øre i 1908–09, pr. Lokomotivkilometer eller til $21,500,000 \times 7,6 = 1,634,000$ Kr.                        |                  |

## C. Lokomotivtjeneste og Vognopsyn.

Til 1. Lønninger.

Antal.	a) Ansatte i 1.–14. Lønningsklasse.*	Lønning.	Alders- tillæg.	Personligt Tillæg.	Bestillings- tillæg.	
						a Kr.
5	Maskininspektører .....	4,800	24,000	4,800		
7	Ingeniørassistenter.....	2,400	16,800	750		
9	Lokomotivmestre.....	2,100	18,900	5,400	.....	150
21	Lokomotivformænd.....	1,800	37,800	9,000		
	Boliggodtgørelse for Lokomotiv- mestre og Lokomotivformænd, til hvem Fribolig ikke kan leveres.....		3,500			
477	Lokomotivførere .....	1,500	715,500	168,400		
11	Vognopsynsmænd af 1. Grad ...	1,400	15,400	4,600	50	200
11	Vognopsynsmænd af 2. Grad ...	1,200	13,200	2,125		
675	Lokomotivfyrbødere .....	1,050	708,750	77,220	1,560	
3	Underassistenter .....	800	2,400			
12	Mandlige Assistentter.....	900	10,800	12,915		
3	Mandlige Assistentter .....	1,200	3,600	945	346	
			1,570,650	286,155	1,956	350

1,859,111 Kr.

\* Lønningerne ere beregnede efter Lønningsloven af 1903. Red. Anm.

Den stadige Forøgelse af Materiel og Personale ved Depotet i Struer bevirker, at Tjenesten er udstrakt over saa stor en Del af Døgnet, at der maa ansættes en Lokomotivformand ved nævnte Depot til Hjælp for den derværende Lokomotivmester. Som Følge heraf er Lokomotivformændenes Antal forøget med 1 til 21.

Den stigende Anvendelse af Truckvogne, som kræve et særligt omhyggeligt Eftersyn, nødvendiggør Vognopsynsmændenes Forøgelse med 1, der er henført til 1. Grad.

Man har opført et Bestillingstillæg paa 200 Kr. til den Vognopsynsmand af 1. Grad, der leder Vognreparationsværkstedet paa København G. Station, for at yde vedkommende et Vederlag for det ham paahvilende Ansvar og for at holde ham skadesløs for Tab af Rejseemolumenter.

For 1908—09 var bevilget 457 Lokomotivførere og 627 Lokomotivfyrbødere. Da det stadig ved den egentlige Togtjeneste har været nødvendigt at anvende Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere og timelønnede som Lokomotivfyrbødere,\* er Lokomotivførernes Tal foreslaet forøget med 20 og Lokomotivfyrbødernes med 48, af hvilke 18 paaregnes anvendte til Betjening af nye Rangermaskiner. Det samlede Tal bliver herefter henholdsvis 477 og 675

Til 2. Andre Udgifter.

	Kr.
a. Ekstraassistance.....	250,000
Under Hensyn til Forbruget og da Lønning til Uddannelse af det Personale, som maa have for at dække Afgang blandt det faste Personale, afholdes af denne Konto, er Beløbet foreslaet forhøjet med 50,500 Kr. til 250,000 Kr.	
b. Uniformer og Beklædningsgenstande .....	49,000
Beløbet er beregnet efter, hvad der i Henhold til Uniformsregulativet skal udleveres i Finansaaret.	
c. Natpenge .....	160,000
Under Hensyn til den forøgede Kørsel foreslaas Beløbet forhøjet med 7,700 Kr. til 160,000 Kr.	
d. Køre- og Timepenge .....	387,000
Beløbet er under Hensyn til den forøgede Kørsel foreslaet forhøjet med 51,000 Kr. til 387,000 Kr.	
e. Forflyttelsesudgifter, Udgifter til Afløsning under Sygdom og Vakance og Godtgørelse for Tjenesterejser m. m. ....	62,000
Under Hensyn til Forbruget er Beløbet foreslaet forhøjet med 14,200 Kr. til 62,000 Kr.	
f. Opvarmning, Belysning og Rengøring af Remiser med tilhørende Lokaler og Pladser .....	115,000
Ibrugtagningen af de i 1908—09 bevilgede Remisepladser nødvendiggør Beløbets Forhøjelse med 8,500 Kr. til 115,000 Kr.	
	At overføre... 1,023,000

\* Udh. af Red.

	Kr.
	Overført... 1,023,000
g. Brændsel til Lokomotiverne .....	3,440,000
Udgiften er anslaaet til ca. 16 Øre pr. Lokomotivkilometer, hvorefter Beløbet bliver $21,500,000 \times 16 = 3,440,000$ Kr.	
h. Olie og andre Materialier til Lokomotiver og Vogne.....	260,000
Under Hensyn til de høje Priser navnlig paa Smørematerialier er Beløbet foreslaaet forhøjet med 26,500 Kr. til 260,000 Kr.	
i. Lokomotivernes Vandforsyning .....	180,000
I Beløbet, som er forhøjet med 6,000 Kr., er indbefattet 60,000 Kr. til Forbedring af Lokomotivernes Vandforsyning. Udgifterne til Arealerhvervelse og eventuelle Erstatninger ere forudsatte afholdte af Bevillingen paa § 27 til Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg, hvorhos det forudsættes, at Lov Nr. 57 af 12. April 1889 om fornødent kan bringes til Anvendelse ved Arealerhvervelser.	
k. Trækkekraften paa Strækningen Vamdrup—Farris .....	18,000
Da Kørselen er forøget paa denne Strækning, foreslaas Beløbet forhøjet med 1,000 Kr. til 18,000 Kr.	
l. Andre og uforudsete Udgifter (som hidtil) .....	12,500
	4,933,500

### 8. Udgifter til Fornylse af Anlæg og Materiel.

Til E. Udrangering af Driftsmateriel.....	250,000
Beløbet, der er ganske kalkulatorisk, fremkommer saaledes:	
	Kr.
5 Lokomotiver, kalkuleret Anskaffelsespris.....	105,000
10 Personvogne .....	60,000
40 Godsvogne .....	120,000
	Ialt... 285,000
÷ det kalkulerede Nettoudbytte ved Udrangeringen .....	35,000
	250,000

## En salomonisk Dom?

Imellem de mange gennem Aar og Dag af Etatens Autoriteter afsagte Kendelser, er det gentagne Gange hændt, at disse Afgørelser, ikke alene blandt Personalet men ogsaa ude i den store Befolkning, har vakt en Del Opmærksomhed, i enkelte Tilfælde saa stor, at Sagen er bleven fremdraget i

Rigsdagen. For det meste har Sagerne været af mer eller mindre alvorlig Natur, og for de interesserede Parter ofte haft en stor Betydning i finansiell Henseende; dog undertiden er det ogsaa forekommet, at Sagen har faaet et drastisk Udfald, som hos Personalet har vakt en livlig Interesse og fremkaldt et muntert Samtaleemne, i den til daglig monotone Tilværelse.

Her skal idag fra Korsør fremdrages

et Tilfælde af sidstnævnte Art, hvor en Sag, som i hele sin Ubetydelighed og sin *private Natur* af Hr. Maskininspektør Rambusch dog er opfattet som en Art disciplinarisk Forseelse og af denne faaet en højst besynderlig Afgørelse.

For at Læserne kan faa den rette Forstaaelse, maa Sagens Forhistorie i al Korthed refereres, hvortil der er saa meget større Anledning, som kun Klagernes Udtalelser er taget til Følge, medens de Anklagede aldeles ikke er bleven adspurgte om deres Forhold eller Begrundelse i Sagen. Paa-dømmelsen er altsaa ikke i Overensstemmelse med de juridiske Regler, hvor begge Parters Udsagn lægges til Grund for en afgørende Dom.

Umiddelbart efter, at Administrationen paa eget Initiativ, havde forbedret Tjenesten for det rangerende Lokomotivpersonale, forekom ofte private Henvendelser til dette Personale fra Lokomotivførerne i de to forskellige Strækningsture om at køre enkelte Ture for dem. Alt gik saare godt, indtil der i Løbet af 2 Dage fremkom ikke mindre end 3 Anmodninger. Nu vilde Skæbnen, at begge Rangerførerne i de nævnte Dage selv ønskede at beholde deres Tjenstfrihed til en Rejse, og Resultatet blev derfor et Afslag. Dette vakte en mægtig Harme iblandt D'hr., og Udtalelser om Sammenrottelse, Hævn o. s. v. hørtes omkring i Krogene, medens andre Rygter betegnede en bestemt Person som Ophavsmanden. Dels for at slaa disse Rygter ned, dels for at klargøre sit Afslag, nedskriver den ene Rangerfører sin Begrundelse for Afslaget og oplyser blandt andet, at han kun efter Ordre fra de Foresatte agter at køre for D'hr. Medlemmer af Statsbanernes Lokomotivførerforening, hvorefter han henlægger Skrivelsen paa Lokomotivførerstuen, hvor den paa en eller anden uforklarlig Maade skal være havnet i Ordrebogen men atter forsvunden samme Dag.

Medens Skrivelsen omgivet med en vis Nimbus undergaar en Forandring i Opholdsted ved en Rejse og baaret af usynlige Hænder, skal vi atter vende tilbage til de forudgaaende Tildragelser og for at holde

Bladets Læsere à jour med Forholdene, fortsætter vi med, hvorledes D'hr.s Anmodning om en frivillig Tjeneste foregaar.

Indenfor Lokomotivpersonalet i Korsør har det altid været Skik og Brug, at Personalet ved evt. Bytning eller Tjenstfrihed først henvender sig til de stedlige Foresatte og indhenter deres Tilladelse, derefter konfererer Personalet indbyrdes, og naar Enighed er opnaaet, meddeles Resultatet til Depotet. Istedetfor, som den almindelige Taktfølelse byder, at henvende sig personlig til vedkommende Rangerfører, faar D'hr. Lokomotivførere Depotets Leder til at rette Forespørgslen.

Enhver maa give Rangerpersonalet Ret, naar de opfattede denne splinternye Metode, som den skulde gælde for en Ordre. Det skal dog bemærkes, at da begge Rangerførerne forespurgte, om Tjenesten skulde betragtes som en Ordre eller være en privat Tjeneste, var Svaret: Nej, det er privat. Jeg tager ikke Fridagen fra en og giver den til en anden. At Udfaldet blev som angivet er let at forstaa; thi havde Svaret været: Ja, en Ordre. Nuvel, saa havde Rangerpersonalet udført Tjenesten og opsat deres Rejse til næste Fridag. Nu staar derimod Udtalelserne som et eklatant Bevis for, hvorledes Sagen burde have været opfattet af Hr. Maskininspektør Rambusch — nemlig som et aldeles privat Spørgsmaal, men Hr. Rambusch har villet det anderledes, saa Sagen maa vel være bleven opfattet som en Art Insubordination; thi da nogle Dage efter et Udvalg, som var nedsat til at søge Foretræde hos Hr. Rambusch i København angaaende en anden Sag, henvender sig der, overraskes dette ganske uventet ved at træffe paa den forannævnte Skrivelses Udtalelser, som under sin omflakkende Tilværelse fra Kø. til Kh. altsaa maa have naaet Bestemmelsesstedet og der fundet Hjerte- og Husrum.

Da denne Sag ikke var Udvalgets Opgave, taltes der ikke mere derom, og alt syntes at blive ved det Bestaaende, eftersom der ingen Forespørgsler rettedes til Rangerpersonalet. Stor Forundring vakte det derfor for nogen Tid siden, da det forlød, at



Hr. Maskininspektøren havde resolveret, at ingen af det faste Rangerpersonale i Kø. maatte forrette Tjeneste som Fører paa Strækningen, men kun de Fyrbødere, der paa Strækningen gør Fyrbødertjeneste og har bestaaet Prøven. Resultatet er da ogsaa bleven at man nu kan se Fyrb. med 5 à 6 Aars Anciennitet køre II- og Godstog som Fører, undertiden med en Haandværker til Hjælp, medens det faste Rangerpersonale, der har indtil 11 Aars Anciennitet, forbliver ved Rangertjenesten.

Med de Forhold i Erindringen, som for nogle Aar siden fandtes paa Sjælland-Falster, hvor man saa dette Særsyn, at Fyrbødere i 40 Aars Alderen med adskillige Aars Anciennitet gjorde Tjeneste paa Strækningen som Fyrbødere, medens andre i 25 Aars Alderen med faa Aars Anciennitet gjorde Førertjeneste, saavel paa Strækningen som paa Rangermaskinerne, kan denne Reform kun være egnet til at skabe Mistro. Det er med Berettigelse, at Personalet nu spørger: »Hvor er Grænsen for Privatlivets Bestemmelsesret? Hvor begynder og afslutter Frihed og Tjenstgrænser?«

Af de Indtryk, som man derigennem faar, gør uvilkaarlig den Opfattelse sig gældende, at der for Rangerførerne kun findes to Alternativer, der oversat paa Dansk vil sige saa meget som: »I har kun at køre, hvad enten det er Kreti eller Pleti, der befaler — eller Krabasken skal nok hjælpe Jer dertil«. Men et saadant Retssystem er ikke holdbart i Længden og vil vel næppe kunne opretholdes gennem en højere Instans.

Forhaabentlig vil Hr. Rambusch tillige kunne indse, at ved Anordninger, som den fremdragne, vil der aldrig kunne komme til at bestaa det Tillidsforhold mellem Over- og Underordnet, som absolut er en Nødvendighed for saavel Personalet som vor fælles Arbejdsgiver — Staten.

*Chr. Ricardsen.*

## D. L. & L. F.

### Viborg Afdeling.

Lokomotivfører *L. Lassen*, Viborg, som den 1. Oktober 1908 tog sin Afsked, blev i den Anledning af Personalet i Viborg overbragt en Erindringsgave, bestaaende af et Sølvuhr med Springkapsel, en Stok med Sølvhaandtag — begge med Inskription — samt en Adresse. Som Bidragsydere var kun Medlemmer af D. L. og L. F. samt Hr. Lokomotivformand Bærentzen.

Samme Dag modtog Lassen fra Viborg Depotarbejdere ligeledes en Erindringsgave, bestaaende af en nydelig Pibe og et Cigarrør.

Lassen, der er ansat ved Banen d. <sup>8/5</sup> 1873, har siden D. L. & L. F.s Stiftelse været et trofast Medlem og en god Kammerat og godt lidt af alle.

*H. E.*

### Nyborg Afdeling.

Tirsdag den 6. Oktober rejste de Medlemmer, som Tjenesten tillod, en Tur til Svendborg for at bese forskellige industrielle Virksomheder.

Paa Svendborg St. blev Medlemmerne modtaget af Inspektøren og Brygmesteren fra Svendborg Bryghus, der bød os hjertelig Velkommen og udtalte, at det skulde være dem en Fornøjelse at vise os Bryggeriet i Virksomhed. Vi gik straks med d'Hrr. til Bryggeriet, hvor man begyndte med at bese Maskinhallen, derfra til Kogekar, Svalemrum og Kældrene, hvor Øllet i store Kar staar til Afgæring. Overalt var stor Properhed til Stede. Brygmesteren gav interessante Forklaringer over Produktionen af saavel Bajersk Øl, Bock, Skattefri samt Husholdningsøl. Dernæst gik man til Aftapningsafdelingen, hvor man forbavsedes over den Hurtighed, hvormed alt foregik, saavel Skyllingen af Flaskerne som Aftapningen og Tilpropningen. Endvidere besaa man Lagerkældrene og Malteriet, hvorefter Inspektøren

bad Medlemmerne smage paa Bryggeriets Produkt. Under Nydelsen heraf tog Lokf. Böckel Ordet og takkede paa Medlemmernes Vegne for udvist Elskværdighed. Hvor paa Inspektøren inviterede Medlemmerne paa en Køretur for at se lidt af Svendborgs kønne Omegn. Turen gik over Ovinehøj, Caroline-Amalielund og Christiansminde; derfra tilbage til Hotel »Phønix«, hvor Aftensmaden var forud bestilt.

Kl. 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> gik man til Bords og havde Fornøjelsen at have Inspektøren, Brygmesteren og 1ste Maskinmester med som Gæster.

Ved Bordet herskede der en ypperlig Stemning, og der var god Appetit til den dejlige Mad, som blev serveret.

Efter Bordet tilbragtes en Timestid i gemytligt Samvær, indtil vi Kl. 9 returnerede tilbage til Nyborg, alle enige om, at det havde været en interessant og behagelig Tur.

l—n.

## Til Medlemslisten.

### Struer Afdeling.

Indmeldt <sup>1</sup>/<sub>9</sub>: Lokfb. 361 Sørensen.

### Esbjerg Afdeling.

Indmeldt <sup>1</sup>/<sub>10</sub>: Lokfb. 210 H. P. Rasmussen.

Medlemsantallet er nu 68.

## En K-Maskine styrtet i Orehoved Færgeshavn.

Som det gennem Dagspressen sikkert vil være Læserne bekendt, kørte Tog 74 den 26. f. M. Kl. 7-Fm. ved Ankomsten til Orehoved Færgeshavn mod Stoppebommen, sprængte denne og Bolværket og styrtede ud paa ca. 14 Fod Vand.

Da det den Morgen var ualmindelig »fedtet«, har Lokomotivfyrbøder C. Olsen

(109), der fremførte Toget, ikke haft tilstrækkeligt Herredømme over det til at kunne standse paa rette Sted. Da Olsen ca. 800 Alen foran Stopperen mærkede, at han trods gentagne afgivne Faresignaler ikke opnaaede den fornødne Bremsevirkning, idet Togpersonalet har ladet Hjulene slæbe, gav han Kontradamp Resten af Vejen. Da han var i Nærheden af Stopperen, beordrede han Fyrbøderen til at springe af og fulgte selv med Maskinen, som straks skiltes fra Tenderen, ud i Vandet. Idet Maskinen, der styrtede sideværts ud, kastedes Olsen over mod Førerhusets venstre Side og blev i denne farlige Situation hængende fast ved Værktøjsskabet, men fik imidlertid revet sig løs og svømmede op til Overfladen. Olsen var dog ikke mere forknyt, end da han saa sin Uniformshue flyde paa Vandet, svømmede han hen og tog den, inden han svømmede i Land.

Som anført var Skinnerne fedtede; det maa derfor antages, at der intet Sand har været i Sandkasserne i det afgørende Øjeblik. Spørgsmaalet om Sandkassernes praktiske Anvendelighed har ved denne Lejlighed som ved Ulykken ved Skive trængt sig i Forgrunden. Man maa derfor spørge, om Sandkasser, der ligger mellem Rammepladerne, er gode. Enhver Lokomotivmand vil sikkert besvare det med et ubetinget Nej. Thi idet en Maskine har et længere Ophold i Remisen, antager Sandkasserne Remisens Temperatur, og bliver, naar Maskinen kører ud i det Fri, atter afkølede, hvilket bevirker, at disse »emmer« og gør Sandet vaadt. Af Skønhedshensyn maa indvendige Sandkasser foretrækkes, men enhver Lokomotivmand vil af praktiske Hensyn foretrække — som paa de ældre Maskintyper — at have Sandkassen liggende paa Rundkedlens Ryg, fordi man da altid er sikker paa at have tørt Sand, og da det tillige ved at falde fra en større Højde bedre søger Skinnerne i Mod-sætning til de andre, hvor Sandet i Blæsevejr føres bort fra Skinnerne. Der haves da ogsaa en til Vished grænsende Formodning om, at dette og flere andre Uheld vilde være undgaaede, saafremt Sandkassen

havde været anbragt paa Kedlens Ryg. — Denne har ogsaa et betydeligt større Rumfang end de Sandkasser, der er anbragt mellem Rammepladerne.

---

## „Jernbanebladet“.

---

Under Savnet af saglige Argumenter fremturer »Jernbanebladet« fremdeles i sin Stortalenhed. Men kan man vente andet af et saa »stort« Blad, der behøver Tusinder af Opraab for at henlede Opmærksomheden paa sin Eksistens blandt Statsbanernes faa Tusind Ansatte? Om Lokomotivtidende er lille (og skinsyg), er en Skønssag, og naar »Organet for den danske Jernbanestand« en Gang faar et Abonnental, der svarer til 85 % af samtlige Ansatte, kan vi til den Tid tale om, hvem der er stor og lille.

For de af vore Læsere, der kun kender »Jernbanebladet« af Navn, skal vi hidsette en Prøve paa dets Journalistik og samtidig anmode om at bringe sig i Erindring Diskussionens Udspring: —

### Lutter Misforstaaelse.

*Den lille skinsyge Lokomotivtidende* tumler sig fremdeles vildfarende omkring. Om alle dens Misforstaaelser skyldes Mangel paa Evne eller Mangel paa Vilje til at forstaa, hvad der er Kærne i en Sag, og hvad der er Skal, fremgaar ikke tydeligt af dens besynderlige Vridninger; men man tager neppe meget fejl, naar man anser dem for at stamme fra en ubevidst Blanding af Brist paa baade Evne og Vilje.

Det er sikkert en ren Misforstaaelse af et Organisationsblads Opgaver, naar det stirrer sig ganske gul af Misundelse paa nogle Hynder, Togpersonalet har faaet udleveret, i Stedet for at tage til Orde for Lokomotivmændenes Bekvemmeligheder. Og hvis Lokomotivtidende kun hviler paa den Misundelse, som dens hele Fremtræden overfor andre Tjenesteklasser bærer

altfor tydeligt Vidne om, saa er dens Protester mod at nære den Slags Hensigter og dens Paa-stande om, at den nærer al mulig Veneration for Medansattes Arbejde, kun et alt for let gennemskueligt Hykleri.

Men ligesom vi har for lidt Tid til det omhyggelige Studium af Politikens Indholdsfortegnelser, som Lokomotivtidende kræver af os, saaledes har vi ogsaa baade for lidt Tid og Plads til indgaaende at beskæftige os med alle de tanketomme Flovser, hvormed den søger at dække sig. Vi kan derimod ikke tjene Tidenden med at unnlade at omtale Forhold, som den i sin ensidige Skinsyge tror at have Privilegium paa, saa meget mindre som det undertiden er os en kær Broderpligt derved at hjælpe den over en ubehagelig Stofmangel. Vi skal i den Henseende som forhen efter fattig Tid og Evne vise den Troskab, selv om vor Troskab imod de store Organisationer et Øjeblik skulde forsømmes derved.

Vi skal for ikke at trætte Læserne lade dette Udenomssnak staa ved sit Værd; men naar »Jernbanebladet« ganske nonchalant siger, at det ikke har Tid til at studere »Pol.«s Indholdsfortegnelse — og der laa Hunden begravet —, ja, saa har »Jernbanebladet« paa Prent selv givet sig sin Karakteristik for Overfladiskhed —; men det var jo netop det, vi i al Beskedenhed tillod os at gøre opmærksom paa.

Det hele Postyr vilde være undgaaet, naar »Jernbanebladet« havde afholdt sig fra Ting, som den ingen Ide har om; — men naturligvis mener »Jernbanebladet« sig beføjet til at skrive om alt, selv om Emnet i sit Udfald bliver nok saa magert.

Vi skal ikke fornægte Læserne en Himmerigsmundfuld, »Jernbanebladet« serverer den 20. Septbr. i en Artikel med Overskriften »Hvorledes man bygger Lokomotiver i Amerika« og atter er et talende Bevis for dets bristende Evne til at give sig af med Ting, den ingen Forstand har paa. Der staar nemlig i Artiklen (Et Besøg paa Baldwins Lokomotivfabrik): —

Men har Du set den mægtige Kedelcylinder, hvis Dele kun loselig er samlet med

Bolte, blive løftet højt af en Kran og svunget hen foran en hydraulisk Hammer? Naar saa de rødglødende *Bolte* er drevne igennem, *slaar* et let Hammerslag dem til som *rødt Vindueskit*.

»Jernbanebladet« kender vel ikke Forskel paa »Bolte« og Nagler eller paa »rødt Vindueskit« og Mønnie.

Længere nede i Artiklen staar:

Ligesom Køkkenet i moderne indrettede Huse ofte findes under Taget, for at man ikke skal generes af Støjen, saaledes har Baldwins sine Smede i en Bygnings anden Etage, Messingstøberiet i Stueetagen paa en anden og derunder Værksteder for Bygning af *Messingmaskiner*.

Maaske har »Jernbanebladet«, der er bekendt for sin livlige Fantasi, set »Messingmaskiner«; vi har i hvert Tilfælde aldrig. Der kunde passende have staaet under denne »amerikanske« Artikel den amerikanske Opfordring: »Man anmodes om ikke at skyde paa Pianisten; han gør det saa godt, han kan.«

Vi antager, at det til Evidens er godtgjort, hvor farligt det er for »Organet for den danske Jernbanestand« at komme ind paa ukendte Omraader, og skal kun henstille, hvad vi forhen har gjort, kun at beskæftige sig med Ting, der ligger indenfor dets Begrænsning.

---



---

## Lokomotivpersonalets tjenstlige og retslige Stilling.

### VI.

Naar vi i foregaaende Artikel særlig fremhævede Natarbejdets uheldige Egenskaber for det menneskelige Legeme, var ikke dermed sagt, at Faren for Lokomotivpersonalets Sundhed ved en Forbedring af dette ene fremdragne Punkt herved vilde kunne afværges. Vi skal i det efterfølgende paavise

en Faktor, hvis Indflydelse er af lige saa stor Betydning for Personalet, nemlig Togforsinkelserne og den dermed afhængige Fritid.

Hvor ofte har ikke Dagspressen fra det rejsende Publikums Standpunkt beskæftiget sig med Togforsinkelserne og deres Ubehageligheder. Hvor ofte har der ikke fra hele Jernbanepersonalet lydt Klager over den stærkt reducerede Fritid. Med Berettigelse maa Lokomotivpersonalet spørge sig selv: Hvoraf kommer det, at vi altid og i alle Henseender, hvor det angaar Forbedringer af vor Tjenstfrihed og andre Kaar, staar langt tilbage for andre Tjenst kategorier, hvis Arbejde og personlige Ansvar langtfra naar Højden af Lokomotivpersonalets. Er det Mangel paa Personale, der her gør sig gældende, eller er Grunden den, at vor Virksomhed af de ledende Autoriteter ikke tilstrækkelig værdsættes eller tillægges den Betydning, som den har for Samfundet. Vi tror, at man i det sidste Punkt hovedsagelig kan se den rette Fortolkning. I disse bevægede og sociale Tider gaar alle Arbejdernes, Funktionær- og Embedsmændenes Organisationers Bestræbelser ud paa at faa gennemført en menneskeværdig Tilværelse gennem en reguleret Arbejdstid. Bestræbelser, der til Dato ogsaa har gjort gode Fremskridt, naar man ser hen til, at netop Spørgsmaalet »Arbejdstidens Indskrænkning«, som mærkeligt nok af mange anses for at være let at løse, netop er det sværeste Problem at gennemføre, idet vi ikke kan henregne det til et enkelt Nationalspørgsmaal, men derimod betragtes som et internationalt økonomisk Spørgsmaal, hvoraf store Værdier er afhængige.

I Statsbanernes Centralværksteder og Depoter, er den ugentlige Arbejdstid 58 Timer fordelt paa 6 Dage, medens Søndagen er Hviledag. For Kontorarbejderne, saasom Kontorister, Assistenten o. s. v. er Forholdene noget gunstigere, idet den daglige Arbejdstid, som Regel kan regnes til 8 Timer, med Søndagen fri. Noget lignende finder vi hos Personalet ved Driften. Som Regel er Tjensttiden for Jernbaneassistenter

Rangermestre og Formænd Overportører og Portører ændret til 8 Timer med to Fridage pr. Maaned. Regner vi Maaneden til 30 Dage, saa vil det samlede Antal Arbejdstimer pr. Maaned udgøre  $30 \div 2 = 28 \times 8 = 224$  Timer. Undersøger vi samtidig Lokomotivpersonalets Tjenestetid, da viser der sig et saare negativ Resultat for os, idet der dels paa Grund af Tjenestens Natur aldrig kan blive Tale om bestemte Hviletider og dels, at der kun i ganske enkelte Tilfælde tildeles Personalet Fridage.

Medens der fra et kristeligt Standpunkt kun er fastsat 26 Arbejdsdage med 4 Søndage pr. Maaned, er Lokomotivpersonalet tildelt 30 Arbejdsdage pr. Maaned. Med Berettigelse maa vi spørge: Regnes Lokomotivpersonalet ikke for Mennesker med Menneskerettigheder. Hvorfor er Parolen stadig: Med fuld Damp fremad, hvadenten det er Søgn eller Hellig, om det er Jul, Paaske eller Pinse. Er det Sparesystemets Følger, eller maa Grunden søges i den fra gammel Tid saa ofte disputerede Modvilje mod nye Reformers til Personalets Fordel.

Vel viser det sig paa Papiret, at der mellem Afgangstiderne er anført Fritid, populær kaldet Sovedag, naar Tjenesten udføres om Natten, men om Antallet af de Timer, som Personalet maa arbejde ud over disse, nævnes der ikke et Ord, kort sagt, Arbejdstiden er ubegrænset, og dog indtræffer denne Kalamitet ofte ved de hyppige Togforsinkelser.

Det er en Kendsgerning, at efterhaansom Trafiken i de senere Aar er tiltaget, er saavel Forsinkelsernes Antal som Størrelser forøget i en stærkt foruroligende Grad, som bevirker at Lokomotivpersonalets i Forvejen anstrængende Tjeneste forlænges i Timevis, medens den som Regel knap tilmaalte Fritid yderlig reduceres med den tilsvarende Tid.

Omend man kun sjælden med Bestemthed kan paavise Længden af den virkelige Tjensttid, som fremkommer gennem Togforsinkelserne, kan man dog sikkert gaa ud fra, at denne ofte bliver 11, 12 til 14 à 15 Timer pr. Døgn. Vi skal i denne Forbindelse gennem Tjenstfordelingens tørre Tal, ved et Par Eksempler dokumentere vore Paastande om, at Lokomotivpersonalets Tjeneste er betydelig længere end de andre Kategoriers, i Særdeleshed i Forhold til det tjenstgørende Stationspersonale. Eftersom det kørende Trafikpersonales Tjenestetid under ekstraordinære Driftsforhold i tilsvarende Grad som Lokomotivpersonalets forøges, kan man ikke med Berettigelse paa dette Punkt foretage den Sammenligning, naar man ved at Antallet af tilbagelagte Kilometer pr. Maaned omtrent er lige stort for begge Afdelinger, dog kan vi ikke undlade at henvise til, at medens Togpersonalet maa møde  $\frac{1}{2}$  Time før Togets Afgang og umiddelbart efter dets Ankomst kan forlade Tjenesten, maa Lokomotivpersonalet møde 1 à 2 Timer før Afgang og atter efter Togets Ankomst forblive 1 à  $1\frac{1}{2}$  Time længere. Altsaa et Bevis for at Lokomotivpersonalet og med en vis Ret i dette Tilfælde kan paastaa at være bebyrdet med den længste Arbejdstid.

Vi har med dette Formaal for Øje efter Tjenstfordelingen valgt Tur 110 (Sjælland-Falster), som en af dem, hvor Personalets Arbejdstid er i nøje Overensstemmelse med de i forrige Artikel af Dr. Zimmermann og Franskmanden Vagides Udtalelser. Forhaabentlig vil efterstaaende statistiske Fremdragelser bidrage til en Forbedring af Personalets Vilkaar.

Turen, med Beregning over hver enkelt Dag, ser saaledes ud:

## Tur 110.

			Virkelig Arbejds- tid i Timer:	Bemærkninger:
1ste Dag	$\frac{24}{43}$	9 <sup>13</sup> Fm. til 1 <sup>51</sup> Em. og fra 6 <sup>15</sup> Em. til 11 <sup>06</sup> Em.	9 <sup>29</sup>	
2den Dag	$\frac{12}{21}$	4 <sup>50</sup> Fm. til 9 <sup>33</sup> Fm. og fra 11 Fm. til 3 <sup>38</sup> Em.	9 <sup>21</sup>	
3die Dag	$\frac{6}{5}$	1 <sup>30</sup> Fm. til 8 <sup>30</sup> Fm. og fra 8 <sup>30</sup> Fm. til 12 <sup>21</sup> Em.	10 <sup>51</sup>	
4de Dag		Udvaskning	4	Udvaskningen paabe-
5te Dag		Reserve fra Kl. 9 Fm. til Kl. 12 Nat	15	gyndes som Regel Kl.
6te Dag	$\frac{44}{49}$	Reserve fra Kl. 12 Nat til Kl. 9 Fm.	9	6 à 7 Fm.
		5 <sup>15</sup> Em. til 10 <sup>09</sup> Em. og fra 10 <sup>30</sup> Em. til 2 <sup>56</sup> Fm.	9 <sup>10</sup>	Paa Reservedagene
7de Dag	$\frac{32}{45}$	1 <sup>45</sup> Em. til 7 <sup>30</sup> Em. og fra 7 <sup>30</sup> Em. til 11 <sup>44</sup> Em.	9 <sup>59</sup>	maa ofte udføres Kør- sel til København,
8de Dag	$\frac{18}{37}$	6 <sup>45</sup> Fm. til 11 <sup>25</sup> Fm. og fra 5 <sup>28</sup> Em. til 10 <sup>56</sup> Em.	10 <sup>08</sup>	Roskilde eller Sla- gelse med Særtog, evt.
9de Dag	$\frac{16}{31}$	4 <sup>50</sup> Fm. til 10 <sup>38</sup> Fm. og fra 2 <sup>15</sup> Em. til 8 <sup>42</sup> Em.	11 <sup>27</sup>	Forspand.
10de Dag		Udvaskning	4	

Ialt 102 Timer 44 Min.

Beregner vi nu Maaneden til 30 Dage, da bliver Facit 308 Timer 12 Min., men dertil maa saa tillægges de næsten daglige Forsinkelser, særlig fra Overfarterne. Disse kan i Gennemsnit beregnes til 10 Timer pr. Maaned, hvilket giver et Resultat af 318 Timer 12 Min. pr. Maaned, imod de andre Kategoriers 224 Timer, i samlet Tjenestetid uden et eneste Fridøgn; og — Nattesøvnen og den mellem Afgangstiderne liggende Hviletid. Ja, derom vil ethvert sundt og retfærdig tænkende Menneske selv kunne dømme, naar de betragter Klokkeslettene. I Særdeleshed maa Opmærksomheden henledes paa Tiden fra Tjenestens definitive Afslutning og til dens Paabegyndelse, idet denne er af en saadan Beskaffenhed, at det menneskelige Legeme i fysisk Henseende i Længden maa give tabt, da det ikke erholder den fornødne Søvn og Hvile.

At Følgerne heraf ikke er udeblevne, derom vidner de talrige Ansøgninger fra Fyrbøderne om Forflyttelse fra Korsør. Dis- ses Antal har nemlig i Tidsrummet 1904 til Oktober 1908 naaet det enestaaende Tal af 21. I disse Menneskers Begæring, efter at forlade Depotet paa egen Bekostning, vil vore ærede Autoriteter kunne søge de for-

nødne Oplysninger, og vi skulle derfor ikke yderlig fordybe os deri men nøjes med at tilføje, at flere ældre Fyrbødere hellere ville vedblive med at køre Godstog, endskønt dette betyder en Mindreindtægt af 10 à 15 Kr. pr. Maaned.

Det vil sikkert være enhver Lokomotivmand bekendt, at lignende Forhold som de forannævnte findes rundt om i de forskellige Depoter, dog skal vi samtidig indskyde, at disse som Regel træder mere stærkt frem i enkelte Kredse end i andre. Hvilke Motiver, der gør sig gældende, eller hvor Skylden til disse Tilstande ligger, derom skal vi ikke paa nuværende Tidspunkt ud- tale os om, men stærkest har altid og endnu Klagerne lydt fra nuværende 5te Kreds.

Af de forskellige Uddrag, som vi har liggende for os, skal vi af Pladshensyn kun nævne følgende Resultat af udført Reserve- tjeneste paa Godsbanegaarden i Tidsrummet fra den 1ste August til 1ste Septemb. d. A., altsaa 31 Dage. Af disse var de 16 Dage uden Kørsel, medens der i de øvrige 15 Dage tilbagelagdes 2061 Klm. og 44 Arbejds- timer. Nattimerne i hele Maaneden beløb sig til 49. Den samlede Tjenestetid var 316 $\frac{1}{2}$  Timer. Vi skal eksempelvis her an-

føre, hvad der i enkelte Dage er præsteret, Den 5. 17 $\frac{1}{2}$  Timer, 6. 14 $\frac{1}{2}$  Timer, 7. 14 $\frac{1}{2}$  Timer, 8. 15 Timer, 9. fri, medens den 10. figurerer med 19 $\frac{1}{2}$  Timers Kørsel + 4 $\frac{1}{2}$  Timers Natreserve efter de 19 $\frac{1}{2}$  Timers Kørsel = 24 Timers Tjeneste i et Døgn.

Naar vi dernæst tilføjer, at Fyrbøderne i dette Depot, foruden at passe og renholde deres egen Maskine, yderlig maa udvaske og rengøre fra 1 til 3 Maskiner paa hver Reservedag og ofte efter, ja, endog under dette Arbejdes Udførelse, pludselig beordres afsted med et Særtog, behøves ingen Kommentar for at forstaa, at denne Tjeneste ikke kan betragtes som et Eldorado for en yngre Lokomotivmand.

Naar vi her har fremdraget enkelte Eksempler over Lokomotivpersonalets Arbejdstid, da maa dermed ikke forstås at alle svage Punkter er nævnt. Nej, der vil sikkert kunne nævnes flere, men de her omtalte maa være tilstrækkeligt til, at Administrationen maa kunne indse, hvor naturlig og nødvendig Lokomotivpersonalets Krav om en efter Forholdene normeret Arbejdstid og et ugentlig Fridøgn er.

*Emil Alsborg.*

#### Efterskrift:

Efter Artiklens Affattelse er den førstnævnte Tur 110 fra 1ste Oktober yderlig bleven skærpet, og skal derfor i næste Nr. komme tilbage til denne Sag.

---

## Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Omsider sejler Febaadene hjem, Gondolerne spredes omkring i Grande, hvor de fortøjer ved de mange gamle Paladser, som her ligger. Synlige Minder om svundne Dages Storhed, nogle endog helt ubeboede og forfaldne. Langt oppe ad Kanalen ses

Rialtobroens Bue, som spejler sig i Kanalen og danner med sine mange Lys en straalende Elipse. Andre Gondoler forsvinder i de smalle Kanalers Labyrinth; vi styrer mod St. Markuspladsens flimrende Lys; just som vi betræder denne, forlader det store Orkester Pladsen. De mange Turister, som til Musikens Toner har nydt deres Vin, Is eller Chokolade ude paa Pladsen, forsvinder i de smalle Gader. Natten sænker sig over Lagunestaden med al dens Trylleri.

Møller foreslaar en Runde ind i Smaagadernes Labyrinth, det var uden Tvivl Mindet om et lille Eventyr fra vor forrige Rejse, der drog ham, men Stemningen hos os andre var mest for at komme til Hvile.

Efter næste Morgen at have nydt Morgenkaffen gik vi ud i Byen, besaa Markuskirken Indre, hvorefter Møller tog nogle Plader, medens vi fodrede de mange Duer. Disse Duer er en Særegenhed for Venedig, her er Mængder af dem, og Turisterne har Fornøjelse af at fodre dem; holder man lidt Majs i Haanden, sætter Duerne sig baade paa Haand og Arm. De bor i Markuskirken mange Glughuller, om de er en Pryd for Byen, er der delte Meninger om, de fremmer ihverfald ikke Renligheden. Da vi efter Frokosten, belæssede med vort Rejsetøj, atter passerer Pladsen paa Vej til Dampbaaden, møder vi en original Begravelsesprocession. Foran Kisten gik Folk med store Blomsterdekorationer paa lange Stokke, medens Kordrengene fulgte efter med lange tændte Lys i Hænderne, efter Kisten fulgte mange Munke og Prælater, som sang og messede, snart højt, snart ganske sagte som en Mumlen. Vor Fotograf var straks paa Tæerne med sin Camera og tog en Plade af det hele Optog. »Saa fik vi den med«, siger han og kaster Cameraen over Skulderen. Nu skulle vi bare have haft Tid til at tage ud til Lido og tage en Plade af Badelivet; saa mindes vi vort Ophold paa Øen Lido for 2 Aar siden. Der ude udfolder sig et enestaaende Badeliv.

Møller syntes, det var saa særlig dejligt at sidde derude paa Etablissementets

Altan og se Damer og Herrer promenere i Vand til Halsen, medens vi paa det tørre nød en Liter af den bedste.

Denne Gang var vi imidlertid afskaarne fra et Besøg derude; vor Tid tillod os kun at gøre korte Ophold.

Kl. 10<sup>55</sup> Formiddag forlod vi Venedig. Rejsen gik gennem et frodigt Landskab, næsten en eneste stor Vingaard. Vi befandt os i en stor Gennemgangsvogn med aabne Kupeer, saa man kunde se alle de medrejsende. Tjenstgørende i Toget var en meget meddelsom Konduktør; ved Hjælp af vor italienske Parlør og i Forbindelse med mange Tegn, som jeg tror, at en Døvtum til Tider kunde have misundt os, gik, skal jeg sige, Samtalen rigtig godt. Vi havde endnu en dansk Snaps i Behold i Tilfælde af, at Maven skulde blive daarlig; men nu syntes Munch, at Konduktøren skulde have en Bitter og en Cigar for sin Venlighed; han tog mod den med et Buk og stak den ud; men han maa enten have troet, det var Vand, eller ogsaa har han aldrig smagt saa stram en Drik, thi den tog ganske Vejret fra ham, og derefter spruttede han, saa alle Passagererne brast i Latter. Cigaren, han fik, havde nær bragt os i Forlegenhed. Munch tog den ud af et Bundt og bød samtidig et Par af de nærmest siddende Passagerer en med, og straks var en uniformeret Person ved Haanden; vi havde antaget ham for en Officer, men nu forstod vi, det var en Tolder; han kunde straks se, at det var indførte Cigarer, og vi forstod, at han mente, vi havde gjort os skyldige i Toldsvig og smuglet Cigarerne ind, som vi vel i streng Forstand ogsaa havde. Han gjorde en farlig Ophævelse og pegede gentagende paa Munchs Kuffert, der stod paa Sædet. Det lovede ikke godt for den Kasse, som befandt sig paa Kuffertens Bund. Men Munch havde sin Uniformshue med; og den laa

til alt Held øverst i Kufferten. Da Munch tog den paa, blev Tolderen helt betænkelig, saa lidt paa den, slog ud med Haanden ligesom til Undskyldning og gik sin Vej. Huen havde aabenbart imponeret ham, og Situationen var reddet.

Imidlertid naaede vi Bologna, hvor vi fik et ufrivilligt Ophold paa ikke mindre end 5 Timer, Det var os en Streg i Regningen eller rettere i Rejseplanen.

Naa, Bologna er ogsaa værd at tage i Øjesyn. Den er fra gamle Dage bekendt for at være Sædet for glimrende Lærdom, høj Statsvisdom, Værdighed og Dyd. Det store Universitet er endog saa gammelt som fra Aar 1119 og har til Tider haft indtil 10,000 Studenter. Først lægger man Mærke til den gamle Byport tæt ved Bane-gaarden i Forbindelse med Rester af den gamle Bymur. Straks, man betræder Byen, fanges Øjet af dens Arkader og Buegange, Gade op og Gade ned gaar man saa rart i Skygge for den brændende Sol, ligesom de i Regnvejr overflødiggor Brugen af Paraply.

Denne Arkitektur danner vist en Særegenhed for Bologna; selv om andre italienske Byer ogsaa paa Steder har deres Arkader, findes de dog ikke i saadan Mængde; de fremhæver absolut ikke Butikkerne, naar undtages om Aftenen under rigeligt Lys.

Af Kirker er der en hel Mængde; interessantest er vistnok San Stefano, som egentlig bestaar af 7 Kirker, opførte til forskellige Tider og hver i sit Niveau, saaledes at en af dem danner Kryptkirken for en anden, men alle hvile de paa Levningerne af et fordums Iristempel. (Fortsættes).

Rettelse.

I Rejsebeskrivelsen i Nr. 13 staar Station Mestre, skal være Station Hestre.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri. Fredericia.