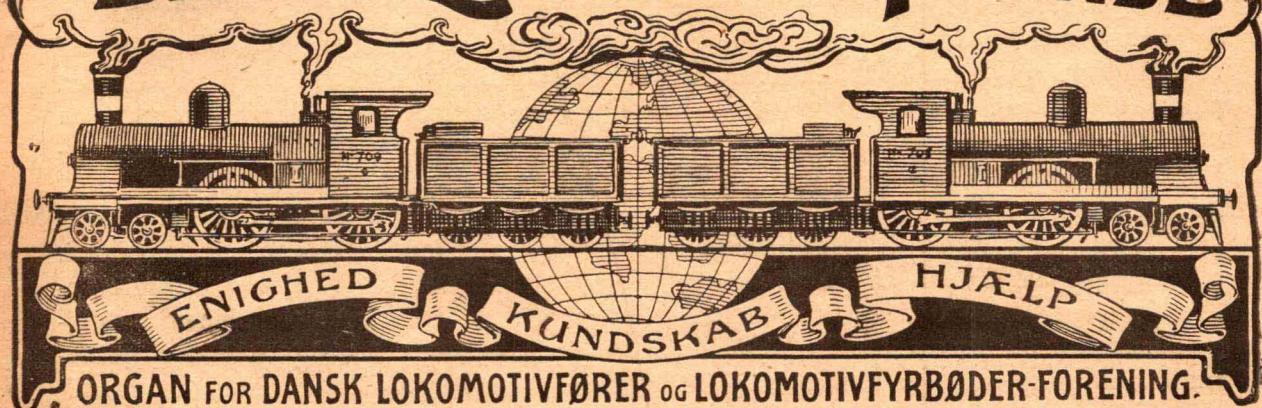


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 16.

15. November 1908.

8. Aarg.

Lokomotivindustrien i England.

Nutiden stiller med Hensyn til alle Samfærdselsmidler, i Særdeleshed med Udviklingen af den højeste Kraftudfoldelse, de største Fordringer. Det tidligere kun i England og Amerika benyttede Ordsprog »Time is money« er nutildags blevet et Motto for heleden internationale Forretningsverden. Har ikke den forrige Aar i Taunis afholdte internationale Vædekørsel om Kejserpræmien tilstrækkelig bevist, at alle kultiverede og industridrivende Magter hver paa sit Gebet stræber efter at præstere den hurtigste Udvikling i Driften. Dog er ikke alene de paa Landevejene henhørende Samfærdselsmidler indtraadte i den almindelige Vædekamp for at opnaa den højeste Hastighed, men ogsaa de til Skinnerne knyttede Lokomotiver har deltaget i denne Hastigheds-konkurrence. Efter at det for nogle Aar siden var lykkedes Forsøgsselskabet for elektriske Hurtigtog ved deres Prøvekørsel paa den kongelige Militærbane fra Berlin til Zossen (tidligere omtalt her i Bladet) at sætte en til Dato uovertruffen Rekord med en Maximal-Hastighed af 212 Klm. pr. Time, blev Spørgsmaalet om en forøget Hastighed

aktuelt ved de med Dampkraft interesserede Baner.

Ved denne Prøvekørsel, som af Ministeren for offentlige Arbejder var beordret til at foretages paa den stærkt kuperede Strækning Göttingen—Cassel, viste det sig, at de almindelige 2-cylindrede Maskiner var for svage. Efter en hel ny Konstruktion løstes Opgaven ved Indførelsen af det 4-cylindrede Lokomotiv. Om end den ny Maskintype langt fra naaede den Maksimalhastighed som Forsøgsselskabets elektriske Vogn, saa opnaaedes dog, at den hidtidige Gennemsnitshastighed af 80 Klm. pr. Time forhøjedes med 40 à 50 Klm. Medens Forsøgene med elektrisk Hurtigkørsel ikke er optaget i andre Lande, er derimod Spørgsmaalet om en forøget Hastighed med Damplokomotivet blevet aktuelt i forskellige Nationer.

I Begyndelsen indtog England en meget reserveret Holdning overfor den ny Maskintype, til Trods for de mange gode Resultater saavel fra det europæiske Kontinent som Amerika. Fremfor alt var det de store Vanskeligheder med Dampens Kompounding og Udviklingen af den fornødne Damp med det tilsvarende høje Tryk, som fremkaldte den heftigste Modstand imod Optagelsen af Forsøg; men efter at det ved Konstruktionen af et 4-cylindret Lokomotiv i Praksis viste sig, at disse Betæneligheder

var langt lettere at overvinde end oprindeligt antaget, forceredes Bygningen af denne Type saaledes, at England nu har indført et stort Antal af disse Lokomotiver i den planmæssige Drift.

Foruden den højeste Kraftudvikling kan man af et Lokomotiv forde, at det uden væsenlige Reparationer kan anvendes i en længere Aarrække. Disse Krav kan selvfølgelig paa Grund af de forskellige Konstruktioner først bedømmes efter længere Tids Kørsel. Dernæst spiller Cylinderne Anbringelse en stor Rolle. En Del Konstruktører staar paa det Standpunkt, at den bedste Anbringelse af Cylinderne og Hjulene er den, at hver Cylinder driver sin særlige Aksel. Derimod har andre Teknikere den Anskuelse, at alle Cylinderne bør ligge i en Række. Den sidste Stilling har den Fordel ved Komponeringen, at Dampens Vandring fra Høj- til Lavtrykscylinderne forkortes, og desuden kan Konstruktionen af Styringen simplificeres, uden Hensyn til om Høj- og Lavtryk eller ren Højtryk anvendes, idet kun to Styringer er nødvendig for Betjening af de 4 Dampfordelingsventiler efter Lentz' System.

Efter dette Princip er de 4-cylindrede Lokomotiver paa Great Western Railway byggede. Disse har 4 enkeltliggende Cylinder, hvoraf de to indvendige er tilkoblet Krumtapakslen paa de forreste Hjul. De udvendige Cylinder er tilkoblede Krumtapakslen paa de bag den bageste Halvdel af Maskinlegemet beliggende Hjul.

Ved Glehns Lokomotivet er derimod alle 4 Cylinder anbragte i Midten af Maskinlegemet. Maskinerne paa Great Western Railway er forsynede med Walschart Ventilstyring. Ventilerne paa de indvendig beliggende Cylinder er direkte koblede til Styringen, medens de paa de udvendige Cylinder er forbundne ved et Krydshoved til Styringen. Ved Ventilernes Ændring paa denne Maade er for de 4 uafhængige Cylinders Vedkommende kun en dobbelt Styring nødvendig, idet de indvendige Ventiler bevæges i Fællesskab, medens de paa de udvendige Cylinder er tilkoblet Styringen

ved Hjælp af en Tværforbindelse. Cylinderne Anbringelse til Fremdrivning af forskellige Aksler muliggør en Fordeling af den mekaniske Stødbelastning paa 2 Aksler, medens denne ellers kun virker paa en Aksel og for en hensigtsmæssig Gennemførelse af en saadan Fordeling, maa absolut den forannævnte Simplificering af Ventilstyringen anses for at være af stor Værdi.

Great Northern Railway havde i Begyndelsen 4-cylindrede kombinerede Høj- og Lavtryks- og et 4-cylindret Højtrykslokomotiv i Brug. Tre af disse Compound-Maskiner er udført efter det foranbeskrevne System, medens Cylinderne paa det fjerde saavel som paa Højtrykslokomotivet er anbragt i en Række. Disse Maskiner var oprindeligt forsynede med Stephensons Styring, dog er denne efterhaanden bleven forandret saaledes, at de udvendige Cylinder har erholdt Walschaert Styring; medens Stephensons Systemet bibeholdtes for de indvendige Cylinders Vedkommende. Det samme Princip er anvendt ved Doucasters Høj- og Lavtryksmaskiner.

Yderlig er fire af Firmaet Vulcan Foundry Co. leverede Lokomotiver udstyrede paa samme Maade som Glehns Maskinerne. Forrige Aar er der af Nord-Eastern Railway indført en ny Type, der ligeledes har fire Cylinder i en Række og to Ventilstyringer. Denne Konstruktion har ved de foretagne Forsøg vist sig at arbejde godt og sikkert.

Tillige er der af London og Northwestern indført en anden Maskintype efter Webbs Konstruktion. Denne, som er benævnt Ekspres-Compound-Lokomotivet, er forsynet med en særlig Styring for hver enkelt Ventil. Ogsaa denne Type bevarer sig godt. De til Dato indhøstede Erfaringer er dog ikke tilstrækkelige til at bedømme, hvilken Konstruktion, der er den mest fordelagtige; dette Spørgsmaal kan først løses efter længere Tids Undersøgelse.

Bemærkelsesværdig er det Omslag, som der til Gunst for de 4-cylindrede Maskiner har fundet Sted indenfor det engelske Jernbanevæsen; et Forhold, der har saameget større Interesse ved, at Stemningen tidligere

absolut var stærkt imod denne Maskintype. Nu har der med den for den engelske Nation saa velbekendte Stædighed rejst sig en saa at sige voldsom Vædekamp for Indførelsen af den ny Lokomotivtype.

Netop dette Bevis er for den tyske Industri af stor Vigtighed; thi at Englænderne ikke ophører, før de har naaet det Maal, de stræber efter, nemlig at staa som den første, er uden al Tvivl. Da Englænderne fra Arilds Tid og vedblivende i høj Grad er misundelige paa den tyske Nation for dens tekniske Fremskridt, bør dens Lokomotivindustri absolut ikke stagnere; thi har England først opnaaet et Forspring, saa er Tyskland ikke i Stand til nogensinde at genvinde det tabte; kun ved en samlet Energi er det mulig at holde Englænderne i Skak ved Udviklingen af de 4-cylindrede Lokomotiver.

Udtalelser

ved

Finanslovens Behandling.

I Anledning af, at der fra flere Sider er rettet Spørgsmaal til Bladet om Lønningslovens Fortolkning m. H. t. Konstitutionerne, skal vi gengive Trafikministerens Udtalelser ved Finanslovens første Behandling, som intet lader tilbage at ønske i Tydelighed.

Ministeren for offentlige Arbejder (*Jensen-Sønderup*): Ved Fremsættelse af Finanslovsforslaget henstillede Finansministeren saavel til Tingets som til Regeringens Medlemmer under Finanslovens fortsatte Gang gennem Rigsdagen at vise Resignation. Det er en Selvfølge, at dette Ønske om Resignation, som Finansministeren fremsatte, ogsaa har maattet give sig Udtryk ved Udarbejdelsen af de enkelte Budgetter, og det er da noget, der siger

sig selv, at det maaske paa de Paragraffer, der vedrører Ministeriet for offentlige Arbejder, har maattet give sig stærkere Udslag end paa noget af de andre Ministeriers Budgetter. Jeg maa maaske gøre opmærksom paa, at hvis man sammenligner, findes der opført paa det Finanslovsforslags § 27 II, vi nu behandle, et Beløb, der med et rundt Tal er $12\frac{1}{4}$ Mill. Kr., medens man paa samme Afsnit § 27 II paa indeværende Aars Finanslov vil finde et Beløb opført af ca. $11\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Naar det nu erindres, at der paa § 27 II er opført $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. i Henhold til de nye Jernbanelove, vil det ses, at drager man disse $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. fra de $12\frac{1}{4}$ Mill., vil man komme til et Beløb, der er mellem 1 og 2 Mill. mindre paa § 27 II end det tilsvarende Beløb i indeværende Aar. Jeg har ønsket at gøre opmærksom paa dette Forhold. Det har selvfølgelig medført, at det ikke har været muligt i saa stor Udstrækning, som det maaske ellers kunde være ønskeligt, og som det maaske i sig selv paakræves, at imødekomme de mange Ønsker og Krav, der altid fremkomme om Udvidelser af Toggangen, Oprettelse af Billetsalgssteder, Billetsalgssteders Omdannelse til Holdepladser, deres Omdannelse igen til Stationer osv., Krav, der ogsaa tydeligt nok have givet sig Udtryk gennem de mange Udtalelser og Henvendelser, der ere rettede til Ministeriet for offentlige Arbejder i de Dage, Forhandlingerne have varet.

Naar jeg i nogen Grad har ment at kunne vise den meget nødvendige og meget ønskelige Resignation ved det foreliggende Finanslovsforslags Udarbejdelse, er det til Dels ogsaa begrundet i, at jeg er enig i, hvad der fra vort Partis Ordførers Side blev udtalt ved Begyndelsen af denne Behandling, idet han gjorde opmærksom paa, at der paa Statsregnskabet viste sig at være for § 27's Vedkommende og specielt for det Afsnit af § 27, der vedrører Statsbanerne, en ret betydelig ubrugt Sum, et Beløb paa ca. $4\frac{1}{2}$ Mill. Kr., som ikke er kommet til Anvendelse. Jeg er enig i den Betragtning og har ogsaa haft Lejlighed til

før at fremsætte lignende Betragtninger, at det er mindre heldigt, at der stadig Aar efter Aar fremkommer ret store, som man plejer at kalde dem, besparede Beløb paa § 27 og specielt § 27 II. Jeg er gaaet ud fra, at har det end været nødvendigt med Hensyn til specielt de paa § 27 II opførte Beløb at vise nogen Resignation, behøver det ikke at betyde, at der udføres væsentlig mindre Arbejde paa Jernbanevæsenets Omraade, idet der maa paaregnes ogsaa for indeværende Finansaar — jeg kan gerne sige desværre — et ikke ringe Beløb, der ikke vil komme til Anvendelse og derfor vil kunne komme til Anvendelse i Finansaaret 1909—10, for hvilket det Finanslovsforslag, vi her behandle, skal gælde.

Efter at have gjort disse noget almindelige Bemærkninger ønsker jeg endnu, inden jeg gaar over til at omtale de enkelte Spørgsmaal, der fra mange ærede Medlemmer ere rettede til mig, at gøre en Bemærkning, der for saa vidt ogsaa kan siges at være almindelig, som den i Virkeligheden har Ærinde til de fleste af de Udtalelser, der ere fremsatte i Anledning af specielt de Afsnit af Finansloven, der vedrøre Statsbanernes Administration. Der har fra flere Medlemmers Side været talt, som om Statsbaneadministrationen gik ud fra, at Publikum var til for Statsbanernes Skyld, medens det selvfølgelig er omvendt, at Statsbanerne ere til for Publikums Skyld — jeg tror, det er et omtrent ordret Citat af, hvad et æret Medlem udtalte forleden Dag. Jeg vil gerne overfor denne Opfattelse, som jeg i øvrigt ikke skal komme nærmere ind paa, gøre opmærksom paa, at hvad specielt Affattelsen af den Del af Finanslovsforslaget angaar, som vedrører Statsbaneadministrationen, er det ingenlunde saaledes, at det er Ministeren, der overfor Statsbaneadministrationen har maattet kræve yderligere Bevillinger, men det er tvertimod saadan, at den Resignation, jeg har talt om, har givet sig Udslag derigennem, at det har været nødvendigt for Ministeren at stryge en lang Række af de Bevillinger, der fra Administrationens Side har været foreslaaede, for at

kunne faa et Budget for Statsbanernes Vedkommende, der, hvad baade § 6 I og § 27 II angaar, kunde siges at være nogenlunde forsvarligt under Hensyn til den finansielle Stilling, som den er i dette Øjeblik. Jeg har ønsket at gøre denne Bemærkning, for at ingen skulde være hildet i den Misforstaaelse, at det er Statsbanerne, der ikke have ønsket at imødekomme endogsaa mange flere Krav end dem, der have kunnet imødekommes ved de Forslag, der allerede findes opførte, specielt da paa § 27 II.

Dernæst kom det ærede Medlem ind paa Spørgsmaalet om 15de Lønningsklasse, hvad ogsaa andre ærede Medlemmer have været inde paa, og som jeg er taknemmelig for at faa en Lejlighed til at udtale mig om. Jeg skal med Hensyn til dette Spørgsmaal minde om, at min Forgænger i Embedet under første Behandling af Finansloven i Fjor og senere under Behandlingen af de 4 Etaters Lønningslov udtalte — det findes i Rigsdagstidende for i Fjor Sp. 1510 —, at det er hans og Administrationens Mening, at der ved Bevillinger paa Finansloven bør søges Hjemmel til at give det faste Personale indenfor 15de Lønningsklasse en Lønforbedring, der nogenlunde kan staa Maal med det, der gives det øvrige Personale. Hvis man baade hos det paagældende Personale og fra det ærede Medlems Side havde været opmærksom paa denne Udtalelse, vilde man ikke have fundet nogen Grund til Forundring over, at det under 15de Lønningsklasse eller rettere den tidligere 15de Lønningsklasse værende Personale ikke endnu har set noget til en Forbedring af deres Lønninger. Thi det er tydeligt at den daværende Minister for offentlige Arbejder udtalte, og jeg mener, det er rigtigt, at en saadan Lønningsforbedring kun bør gives efter fornøden Bevilling paa Finansloven. Men deri ligger igen, at da de 4 Etaters Lønningslov af 27. Maj d. A. først blev færdig, længe efter at baade Finansloven og Tillægsbevillingsloven havde forladt ikke alene dette Ting, men i det hele Rigsdagen, kunde det ikke lade sig gøre hverken paa Finans- eller Tillægsbevill-

lingsloven at faa bevilget de Beløb, der paakræves for at kunne yde dette Personale et Lønningstillæg, der nogenlunde svarede til, hvad der blev givet ved de i Fjor vedtagne Lønningslove. Som det vil bemærkes, findes der paa Finanslovsforslaget optaget det fornødne Beløb til en saadan Lønningsforbedring for den tidligere 15de Lønningsklasse. Jeg gaar ud fra, at det ikke kan være Meningen, at jeg her i Enkeltheder skulde gøre nærmere Rede for, hvordan denne Lønningsforbedring vil falde indenfor de forskellige Afdelinger. Det er en Selvfølge, at naar der er beregnet et Beløb af ca. 465,000 Kr. til Forbedring af Lønningerne for hele dette Personale, er dette Beløb opført paa Grundlag af ret udførlige og omfattende Beregninger. Disse Beregninger ville, hvis Finansudvalget maatte ønske det, blive stillede til Raadighed for Udvalget, og hvis der fremkommer Ønsker, der ellers maa siges at være rimelige, skal jeg ogsaa være villig til at tage fornødent Hensyn til saadanne Ønsker fra Finansudvalget med Hensyn til de mere specielle Lønningssatser for de enkelte Etater. Men jeg gaar ud fra — jeg tror, det ærede Medlem fra Ringsted (Zahle) i sin Tid, det var vist i Fjor eller i Forfjor, udtalte noget lignende —, at det er den Slags Ting, nemlig Fastsættelse af Lønninger, hvor der maa gives Administrationen en ikke ringe Frihed. Det kan ikke fastsættes ved Forhandling eller Afstemning her i Tinget, om en Dagløn skal være 3 Kr. 10 Øre, 3 Kr. 20 Øre eller 3 Kr. 40 Øre, eller hvilken Sum man nu vil nævne. Maa jeg dernæst sige, at det ogsaa er Regeringens og Jernbaneadministrationens Hensigt, hvis det maatte finde Billigelse indenfor dette Ting, paa indeværende Aars Tillægsbevillingslov at foreslaa et tilsvarende Beløb, for at det paagældende udenfor Lønningsloven værende Statsbanepersonale kan faa det samme Lønningstillæg for indeværende Finansaar som det, der er tiltænkt dem ved de Forslag, der staa paa Finanslovsforslaget. Men ogsaa der er det jo saadan, at det ikke har kunnet komme frem før, det kan kun opføres paa Tillægsbevil-

lingsloven, og der har jo ikke været nogen Lejlighed til at fremme det før nu. Men jeg benytter, som sagt, gerne Lejligheden til at sige, at det er baade Regeringens og Administrationens Hensigt og har været det hele Tiden, at der paa Tillægsbevillingsloven, hvis ellers Rigsdagen maatte bevilge det, skulde indsættes det fornødne, der svarer til, hvad man for det kommende Finansaar har foreslaet.

Naar det ærede Medlem (Lange) dernæst ogsaa spurgte, hvad Meningen var med, at en hel Mængde af de i Statsbanerne ansatte ere blevne konstituerede i længere Tid i Stedet for at blive fast ansatte, og spurgte, om det var Meningen, at man vilde vente med den endelige Ansættelse i de 4 Aar, som § 7 i Loven om Lønninger for Tjenestemænd ved Post-, Statsbane-, Telegraf- og Toldvæsenet siger, at de deri værende Bestemmelser skulde gælde, saa vil jeg ogsaa gerne benytte Lejligheden her til at sige, *at det er selvfølgelig ikke Meningen**). Naar man i sin Tid gik til at konstituere i Stedet for at fast ansætte de paagældende, da var det Hensynet til at stille de paagældende Tjenestemænd gunstigere, end de vilde være blevne, hvis man straks havde foretaget fast Ansættelse. Det maa nemlig erindres, at Bestemmelsen i § 7 ikke stod i det af Regeringen i Fjor forelagte Lønningslovsforslag. Det var en Paragraf, der kom ind under Lønningslovens Behandling. Men da man havde begrundet Haab om, at Lønningsloven vilde gaa igennem, saa vilde man fra Statsbanernes Side nødig ved at foretage faste Ansættelser, inden Lønningslovene var traadte i Kraft, forurette nogen, hvis de derigennem vilde blive stillede mindre gunstigt, end hvis de vare blevne fast ansatte, efter at Lønningslovene vare traadte i Kraft. Som Følge deraf gav Regeringen Generaldirektoratet Ret til at konstituere i Stedet for fast at ansætte. Saa kom Bestemmelsen i § 7, men Lønningsloven kom jo ikke til 2den Behandling før langt hen i Foraaret, og da var der al-

*) Udh. af Red.

lerede konstitueret en hel Mængde. Bestemmelsen i § 7 gjorde, at der maatte foretages ret udførlige Undersøgelser og Beregninger for at imødekomme de Krav, som indeholdes i § 7 om, at ingen maatte blive daarligere stillet, end de var stillede i Forvejen. Disse Undersøgelser og Beregninger havde taget en ret betydelig Tid for Statsbanerne. Det maa erindres, at det i en saadan Administration som Statsbanernes med saa mange Folk, nødvendigvis maa tage en betydelig Tid at foretage disse Undersøgelser og Beregninger, og jeg haaber, at man vil tilgive Statsbanernes Administration, at det har taget og endnu vil tage nogen Tid, inden man naar til Ende med dem. Det er ikke Mening, at de paagældende skulle lide noget som helst Tab ved, at det har taget denne Tid med disse Undersøgelser og Beregninger udover det, at det selvfølgelig varer noget, inden de faa udbetalt det Tillæg til de nuværende Lønninger, som de ville faa, naar de nuværende Konstitutioner blive afløste af faste Ansættelser.

Det er jo Mening, at Ansættelsen skal beregnes fra den 1ste i den Maaned, der følger efter den Dag, i hvilken Konstitutionen er foretaget.)*

Maa jeg i Almindelighed sige, at naar der baade for det nævnte Spørgsmaals og for enkelte andre Spørgsmaals Vedkommende er hengaaet betydelig længere Tid, end der under almindelige Forhold vil hengaa, inden Besættelsen af Embeder eller Afgørelsen af Lønningsspørgsmaal kan finde Sted, da er det en Følge af de Synspunkter, der laa til Grund for Lønningsloven for de fire Etater, at man skulde søge at faa saa ensartede Regler som muligt. Man har derfor fra de forskellige Ministerier rettet Forespørgsler til Finansministeriet, saa snart der var et Spørgsmaal, som maatte anses for tvivlsomt med Hensyn til Bestillingstillæg eller lignende, for at der kunde blive truffet ensartede Afgørelser for samtlige de Etater, som Lønningsloven omhandler.

*) Udh. af Red.

Jeg skal dernæst sige til det ærede Medlem fra Helsingør (Christian Rasmussen) at hvad angaar Privatbanefunktionærernes Lønninger i sin Almindelighed, er det jo ikke rigtigt, naar han siger, at det er Ministeriet for offentlige Arbejder, der dikterer deres Lønninger. Det er Ministeriet, der godkender dem, men mig bekendt har det altid været paa Forslag at Privatbanestyrelsen, og jeg vilde ogsaa anse det for at være, om jeg saa maa sige, Indgreb i Privatbanernes Selvstyre, om Ministeriet gav sig til at diktere de paagældende Bestyrelser bestemte Lønninger for Funktionærerne. Det ærede Medlem sagde, at Ministeriet tværtimod at bidrage til, at Lønningerne blev bedre, endogsaa havde modsat sig Lønningsforbedringer. (*Christian Rasmussen: Ja!*) Det ærede Medlem siger: Ja. Selvfølgelig har jeg ladet Sagen undersøge, og jeg ved, at det ærede Medlem sigter til at man for Hornbæk-Banens Vedkommende havde ansøgt ikke om Lønningsforbedringer, men om Tilladelse til at give et i Ansøgningen nærmere bestemt Dyrtidstillæg. (*Christian Rasmussen: Nej, ikke alene det!*) Det har Ministeriet ikke anset for at være rigtigt. Sagen ligger forud for min Tid, men jeg har ladet den undersøge, og jeg kan ikke se, at det vilde være rigtigt, at man sagde ja til Dyrtidstillæg, samtidig med at vi her i Salen var enige om, at det var noget uklogt at gaa til Dyrtidstillæg, og at man hellere maatte faa en virkelig Lønningsreform. Man har fra Ministeriets Side taget dette Standpunkt overfor Privatbanerne og henstillet til dem at gaa til en almindelig Lønningsforbedring i Stedet for at give saadanne Dyrtidstillæg. For øvrigt har Ministeriet ikke stillet sig helt afvisende, men henstillet til den paagældende Banebestyrelse ved Aarets Udgang, naar Størrelsen af Driftoverskuddet forelaa, paany at indsende Sagen; da vil man tage under Overvejelse, om der af det Overskud, Banen eventuelt gav, kunde være Anledning til — i Form af Tantième maatte det vel saa blive — at yde de paagældende Funktionærer enten det hele eller en delvis Forhøjelse af

Lønningerne, saaledes som henstillet i Andragendet.

Jeg skal ikke undlade i denne Forbindelse at gøre opmærksom, at jeg finder, det er en vovet Udtalelse af det ærede Medlem, naar han lader skinne igennem, at hvis ikke Privatbanefunktionærene faa en Forbedring i deres Løn, ville de gribe til det Middel at standse en eller anden, maaske flere af Jernbanerne. Det er jo noget, som ikke direkte berører Ministeriet for offentlige Arbejder, for saa vidt som der jo sigtes til Privatbaner, der styres af en Privatbestyrelse, om der end sidder Repræsentanter — i hvert Fald i de fleste af dem — for Ministeriet for offentlige Arbejder. Men jeg vil alligevel gerne benytte Lejligheden til at sige, at det jo vel maa huskes, at der er en himmelvid Forskel mellem det at være — nu tænker jeg paa Statsbanerne — statsansat og saa at være en almindelig Lønarbejder. I det Øjeblik de paagældende tage imod en Statsansættelse som Tjenestemænd, under Statsbanerne ere de Tjenestemænd, og saa kunne de selvfølgelig ikke benytte sig af de Midler, almindelige Arbejdere benytte sig af overfor deres Arbejdsgivere — med Rette eller Urette, skal jeg ikke her indlade mig paa —, men de kunne ikke baade stille Krav om at blive behandlet som Statsarbejdere og alligevel sige: Naar det passer os, ville vi ogsaa have Lov til at optræde som almindelige Arbejdere overfor Arbejdsgivere. Begge Dele lade sig ikke forene. Jeg tror, det kan være rigtigt lejlighedsvis at gøre opmærksom derpaa.

Lokomotivpersonalets tjenstlige og retslige Stilling.

VII.

Som meddelt i forrige Artikel er Tjenstfordelingen for Tur 110 bleven ændret fra

1ste Oktober. I efterstaaende skematisk Fremstilling vil de enkelte Dages Tjeneste og Fritid ogsaa let kunne beregnes, dog vil det sikkert for Læserne være lige saa umuligt derigennem at se en Forbedring, som det for en Kamel er at gaa gennem et Naaleøje. Enhver Lokomotivmand, der indgaende vil sætte sig ind i de forskellige Klokkeslet før og efter Tjenestens Begyndelse og Afslutning, maa indrømme, at Personalet ogsaa her i en overordentlig høj Grad er underkastet den af Lægevidenskaben saa stærkt fremhævede legemlige Overanstrengelse som Følge af utilstrækkelig Nattesøvn og Hviletid, der i Særdeleshed virker deprimerende for Fyrbødernes Vedkommende som Følge af Arbejdets fysiske Beskaffenhed.

At Forholdene i de noksom bekendte gode, gamle Dage, hvortil der fra visse Sider saa ofte henvises, har været langt værre (??) tjener aldeles ikke som Forsvar, thi Nutiden med sine stærkt forøgede Krav lægger i langt højere Grad Beslag paa Lokomotivpersonalets Arbejdsevne, hvilket saavel Kul- som Vandforbruget tilstrækkelig vil kunne bevise.

Vi lever utvivlsomt i en social-politisk Tidsalder, hvor Maalet overalt gælder en forbedret og sund Tilværelse. Selv om der hist og her kan spores enkelte Forbedringer, synes det dog, som om der stadig hviler en usynlig død Haand, naar det gælder Lokomotivpersonalet, hvorimod den samme atter forekommer som bortblæst, naar Personalet tildeles Tjeneste.

Iblandt de mange Opgivelser af udført Tjeneste, som vi har liggende for os, skal vi i Tilslutning til de i forrige Blad fra Gb. anførte Arbejdstider yderligere tilføje et Eksempel, der vel nærmest maa betragtes som en Art Udholdenhedsprøve — i hvert Fald staar den som en Rekord i Længde med uafbrudt Kørsel. Den nævnte Tjeneste er ogsaa her udført i nuværende 5te Maskinkreds og paabegyndtes den 4. August 1907 paa Klampenborg Kl. 4 Em. til Kl. 3 Nat. Derefter maatte Personalet uopholdelig gaa ud til Godsbanegaarden, med Ank. 3²⁰ Fm.

Kl. 3³⁰ Fm. kørtes for Tog 2005, med Ank. til Korsør Kl. ca. 9³⁵ Fm. Den 6te returneredes med Tog 2008 med Ank. til Gb. den 7de Kl. 7³⁰ Fm. Kommentarer er sikkert overflødige; ca. 19 Timer i uafbrudt Virksomhed paa et Lokomotiv fortjener med Rette at benævnes som fænomenalt og burde have været særlig belønnet af Administrationen.

Vil man nu opstille Spørgsmaalet: »Kan en normal Arbejdstid for Lokomotivpersonalet gennemføres, naar man ser hen til Arbejdets Beskaffenhed?» da maa Svaret blive: »Jo, det kan ske gennem Lovgivningsmagten, evt. ved en ministeriel Bestemmelse, hvori Maksimalgrænsen for Arbejdstiden fastsættes, ligesom de mellemliggende Hviletider under Tjenesten bør have en bestemt Grænse.« Derved vil der kunne skabes en virkelig Garanti for, at der ingen Overanstrengelse finder Sted under normale Trafikforhold; thi omend der mellem de mange Ordre og Bestemmelser vel kan findes en eller anden, hvori der tilkendes Personalet, at det har Ret til at klage, saa ved enhver af os, hvilken Betydning det har, naar Besværingerne gælder Tjenstlettelse. Ofte vil man da modtage Svaret: »Tjenesten er ikke for streng; den bliver, som den er. Men det staar Dem jo frit for at søge Forflyttelse; jeg skal nok anbefale Ansøgningen.« Desværre er Forholdene omtrent ens alle Vegne. Derfor bærer Lokomotivpersonalet stiltiende Byrden, saa længe, indtil dets Sundhedstilstand tvinger det til at melde sig syge eller lade sig forflytte. Til Personalets Sundhed og Tilfredshed tages der kun ringe Hensyn.

Vil man nu undersøge, hvilke uheldige Følger, der kan og allerede er opstaaede, saa kommer man uvilkaarlig til følgende negative Resultat, at samtidig med, at Trafikafdelingen overalt stræber for at indføre 8, højst 10 Timers Tjeneste pr. Døgn for det Personale, som beskæftiges ved

Sikkerhedstjenesten, dikteres Lokomotivpersonalet 10 til 15, ja 20 (!) Timers Tjeneste pr. Døgn. Her, som ved saamange Lejligheder, faar man det Indtryk, at Lokomotivpersonalet staar som en Pariakaste indenfor Etaten og dets Gerning og Ansvar som Sikkerhedstjenesten uvedkommende.

Med Hensyn til Familielivet gør disse Forhold sig ogsaa gældende, idet den ansatte vel er sin Families Overhoved og Ernærer, men iøvrigt kun kan betragtes som en Logerende. Lykkelige er de, hvis Familie aldrig stiller nogensomhelst Fordringer til Livets Glæder; thi i saa Fald gaar sandelig Harmonien til Grunde. I Foreningslivet spores ogsaa Virkningerne af den overanstrengende Tjeneste og knappe Hviletid, idet Deltagelsen ved Møderne kun er ringe — endog belærende Foredrag formaar ikke at skabe Tilslutning; selv festlige Sammenkomster bliver sparsomt besøgte, medens Interessen for Livet udenfor Etaten eller for gode og sunde literære Værker eller videnskabelig Lektüre er lig Nul, — kort sagt: man sporer tydeligt, hvorledes det menneskelige Legeme successive slappes paa Grund af Overanstrengelse.

Under Finanslovens første Behandling udtalte flere af Rigsdagens Repræsentanter sin Forundring over, at Klagerne fra Tjenestemændene ikke ophørte nu, da de dog havde faaet en god Løn. Men havde de samme lovgivende Herrer nærmere sat sig ind i de faktiske Forhold, da havde Kritiken sikkert rettet sig mod det Sted, hvorfra Tjenesten dikteredes. Dog kan maaske disse Oplysninger virke saa overbevisende for Lovgivningsautoriteterne, at Fremdragelsen af 12 til 24 Timers Tjeneste pr. Døgn, eller 3 à 4 Timers Søvn i flere Nætter i Træk under normale Trafikforhold i Fremtiden bliver unødvendig og derimod kommer til at staa som en Saga blott i den danske Jernbanehistorie.

Emil Alsborg.

Tur 110.

Virkelig Arbejds-
tid i Timer:

1ste Dag	¹⁸ 43	6 ⁴⁵ Fm. til 11 ²⁵ Fm. og fra 6 ¹⁵ Em. til 11 ⁰⁶ Em.	961	
2den Dag	¹² 21	4 ⁵⁰ Fm. til 9 ³³ Fm. og fra 11 Fm. til 3 ³⁸ Em.	921	
3die Dag	⁶ 5	1 ³⁰ Fm. til 8 ³⁰ Fm. og fra 8 ³⁰ Fm. til 12 ²¹ Em.	1051	
4de Dag		Udvaskning	4	Udvaskningen paabe-
5te Dag	²⁴ 37	9 ¹³ Fm. til 1 ⁵¹ Em. og fra 5 ²⁸ Em. til 10 ⁵⁶ Em.	1012	gyndes som Regel Kl. 6 à 7 Fm.
6te Dag		Reserve fra Kl. 10 Fm. til Kl. 12 Nat	14	Paa Reservedagene
7de Dag	⁴⁴ 49	Reserve fra Kl. 12 Nat til Kl. 10 Fm.	10	maa ofte udføres Kør-
		5 ¹⁵ Em. til 10 ⁰⁹ Em. og fra 10 ³⁰ Em. til 2 ⁵⁶ Fm, 9 ¹⁰	1910	sel til København,
8de Dag	³² 45	1 ⁴⁵ Em. til 7 ³⁰ Em. og fra 7 ³⁰ Em. til 11 ⁴⁴ Em.	959	Roskilde eller Sla-
				gelse med Særtog, evt.
9de Dag	¹⁶ 31	4 ⁵⁰ Fm. til 10 ³⁸ Fm. og fra 2 ¹⁵ Em. til 8 ⁴² Em.	1127	Forspand.
10de Dag		Udvaskning		

D. L. & L. F.

Aarhus Afdeling

afholdt Torsdag den 22. Oktober Kl. 8 Em. Møde i »Enigheden« med Hovedbestyrelsens Formand som Taler. Mødet, der var godt besøgt, aabnedes af Lokfrb. 180 Andersen, der bød Forsamlingen Velkommen og takkede Formanden for D. L. & L. F., fordi han var kommen tilstede.

Herefter tog Formanden Ordet: Naar jeg er kommen tilstede til dette Møde, er Grunden nærmest denne, at der fra Separatistforeningen er sket en Henvendelse til Hovedbestyrelsen om at faa et Samarbejde i Stand, og da Hovedbestyrelsen ikke mente at kunne eller burde undslaa sig at tage imod den fremrakte Haand, saa dog at finde et Grundlag at bygge paa, som vilde være heldig for alle Lokomotivfolkene, for det kan jo ikke nægtes, at som Sagerne staar nu, er det uheldigt. Til Eksempel skal jeg nævne, at da Lønningsloven sidst var til Behandling i Rigsdagen, søgte D.

L. & L. F. ved Andragende, at Lokf. kom i 14. Klasse. Separatistforeningen søgte om at Lokf. kom i 11. Klasse, hvilket er et talende Bevis for, at det at have en Separatistforening ved Siden af en Organisation er meget uheldigt. At Sp. nok en Gang kun vil være en Saga, tror jeg nok, men hvor længe vil mon ikke det vare?

Lønningslovene vil sikkert atter komme for, og da skulde vi gerne staa enige.

Derfor er det, at vi er gaaet med til en Forhandling. Der forelaa ikke noget egentlig Forslag til en Ordning fra Sp., kun foreslog de, at D. L. & L. F. for Fremtiden fik Navnet Statsbanernes Lokf.- og Lokfrb.-Forening. De havde indgivet Forslag til Jernbaneforeningen om Optagelse i denne som en Særafdeling, hvilket var blevet afslaaet.

Før vi gik med til dette Møde, havde vi, som naturligt er, udarbejdet et Grundlag, som vi mente, D. L. & L. F. kunde være tjent med at arbejde efter, der i Hovedtrækkene nu var affattet saaledes, at der henholdsvis gives Lokf. og Lokfrb. lige stor Stemmeret, ved at Lokf. vælger 3 Rep.

og Lokfbr. vælger 3, med en fælles Formand, der kan være en Lokf. eller Lokfbr., og paa denne Basis blev der saa nedsat et Udvalg paa 6 Mand. Naar dette Udvalg er færdigt, vil et Delegeretmøde blive afholdt, hvis ikke Generalforsamlingen i Marts kan træde i Stedet for. Ligesom der vil blive foretaget en Urafstemning blandt alle Medlemmerne. Og jeg vilde da gærne henstille til alle Medlemmerne af D. L. & L. F., at de forinden nøje overveje, hvad der er det heldigste og stemme efter egen Overbevisning. Saaledes er Forholdene for Øjeblikket, hvilket tjener Medlemmerne til Oplysning.

Tillige skal jeg oplyse Medlemmerne om, at der i indeværende Rigsdagssamling vil blive forelagt 2 Forslag angaaende Uniform til Lokomotivpersonalet og Rangerførernes Forfremmelse til Lokf.

Lokfbr. 180 Andersen takkede Formanden for de Oplysninger han i sit Foredrag var fremkommen med, og efter at der af flere Medlemmer var stillet Spørgsmaal til Formanden, som blev besvaret tilfredsstillende, sluttedes Mødet Kl. 11. Em.

Aarhus, den ²³/₁₁—08.

Frantz C. Nielsen,
Sekretær.

* * *

Hovedbestyrelsen havde den 5te ds. Foretræde hos Trafikministeren, der fik overrakt Andragende om Lokomotivpersonalets Uniformering, og om de Lokomotivfyrbøderes Forfremmelse til Lokomotivførere, samt om Lokomotivformandspladsernes Besættelse.

Andragenderne, der øjensynligt vakte Ministerens Interesse og Forundring, blev lovet en nøjere Undersøgelse, og iøvrigt stillede han sig paa Forhaand meget velvilligt til de fremdragne Forhold.

* * *

Til Medlemslisten.

Udmældt i Aarhus ¹/₉ Lokf. 167 H. Møller, fra ¹/₁₀ Lokf. 328 Christensen, 117 Augustsen, 390 Nielsen og Lokfbr. 269 Hansen.

* * *

De københavnske Afd.

afholdt den 17. Oktober en Aftenunderholdning med efterfølgende Bal, som i Aarhus skulde erstatte det i tidligere Aarhus afholdte Andespil, idet Erfaringerne havde vist, at disse ikke fik det tiltænkte Resultat, nemlig at bringe Overskud til Juletræet.

Naar Festudvalget derfor mente, at en saadan Aftenunderholdning med Bal vilde give noget mere, der kunde bøde paa de store Udgifter ved Juletræet, saa havde Udvalget ikke forregnet sig, idet Overskuddet viste sig af en ganske anderledes Størrelse, end den Andespillet giver. Vi har kun i den Retning at være tilfreds, og jeg tror nok at turde sige, at det kan være Festudvalget en Spore til at arbejde videre dog med enkelte Ændringer.

Programmet gjorde helt igennem Lykke. Første Nr. var en Vaudevillespøg i 1 Akt: »Naar Lektierne gennemgaas«. Der træffer vi vor gamle Bekendt Hr. Florentz med sin lille Kusine Frk. Ella; henholdsvis som Skolemester Peter Svendsen og Eleven Trine. Frk. Ellas skælmske Humør og kvikke Sange tog ikke alene Publikum, men selv Hr. Skolemesteren forglemte sin Ærværdighed og gav sin Elev et rigtigt Smækkys.

Næste Nr. var en Tryllekunstner med det udenlandske Navn Franch-Arthur. Han skilte sig iøvrigt rigtigt godt fra sit Hekseri og sine Troldomskunster, til stor Morskab for Publikum; især Børnene og Ungdommen fandt ham udmærket.

Sidste Nr. var Vaudevillen »Store Bededagsaften«. Deri træffer vi Festudvalgets mangeaarige, tro Medlem Hr. Kassinger som Bagersvend Beck, hvilken Rolle han skilte sig fra som alle sine tidligere, med andre Ord godt. De andre Roller var be-

satte af Lokomotivfører Ketelsens Frue og Datter; henholdsvis som Madam Krøjer og Mathilde Funck. Frk. Ketelsens kvikke og behændige Optræden paa Scenen har vi jo alt tidligere haft Lejlighed til at beundre, men vi havde tillige denne Gang Lejlighed til at beundre hendes lille men overordentlig nydelige Stemme, der især var indsmigrende i Foraarssangen. Om Madam Krøjers Rolle skal jeg kun gengive, hvad der lød Fru Ketelsen imøde den Aften: »Men Gud, Fru Ketelsen, De spiller jo Komædie som en rigtig Skuespillerinde og ikke som Amatør.« »Ja—a,« svarede Fru Ketelsen med et lille Kast med Hovedet, »jeg har da ogsaa spillet Komædie som ung Pige«.

»Store Bededagsaften« blev sluttelig modtaget med en bragende Klapsalve som Kvittering for god Underholdning.

Jørgen Lykke.

Maskeradegarderobe?

Det var med Tilfredshed, at Meddelelsen om Lokomotivfyrbødernes Forsyning med blaat Overtrækstøj blev modtaget af Personalet, idet der derigennem sporedes en Begyndelse fra Administrationens Side til at imødekomme Lokomotivpersonalets berettigede Krav om Beklædning i Lighed med andre ansatte. Efter at det modtagne Tøj nu har været vasket adskillige Gange, viser det sig, at Stoffet er vidt forskelligt i Ægtheden, saaledes at man nu kan se Fyrbødere, hvis ene Bukseben er mørkeblaat, det andet lyseblaat eller omtrent hvidt, eller ogsaa har hvert Ben to Farver. Undertiden gives Tilfælde, hvor Trøjen er lyseblaa med mørk Krave, eller omvendt. Ogsaa kan det hænde, at Ærmerne har to forskellige Farver.

Hvis Skylden er, at Personalet forsynes med disse uheldige Beklædningsstykker,

er ikke Opgaven her at afgøre. Dog tror vi næppe, at denne skyldes Administrationen, men derimod maa tilskrives Leverandøren. Forhaabentlig vil der herefter ske en Forbedring i de her anviste Forhold, saaledes at Fyrbøderne ikke behøver at være til Spot eller Grin hverken overfor de andre ansatte eller Publikum.

XXX.

Elektrisk Drift paa de preussiske Hoved- og Sidebaner.

I den aller nærmeste Fremtid vil der paa de preussiske Hoved- og Sidebaner, hvor Forholdene kræver det, fra Station til Station blive indført Nærtrafik ved Elektricitet. Disse Tog skal afsendes imellem de planmæssige Hovedtog og medtage Passagerer til den Station, hvor Iltogene standser. Foruden at koncentrere Trafiken, hvorfor de i Særdeleshed vil finde Anvendelse paa de stærkest trafikerede Strækninger, til Eks. i de overschlesiske Industriegne, vil de til Gengæld komme til at erstatte Damp-togene i Østpreussens mindre befolkede Egne.

Til en saadan Samfærdselsforbindelse er en enkelt Vogn med Akkumulatorer tilstrækkelig. I Berlin og dens nærmeste Omegn vil disse Akkumulatorvogne ikke finde Anvendelse, da den derværende Trafik er for stor.

Den 12te September foretoges paa Strækningen Tempelhof—Zossen og Retur en Prøvekørsel med den første Akkumulatorvogn. Tilstede var Overbygningsraad Wittfeld, som har konstrueret Tegningerne til Vognene, Geheimeraad Rathenau, forskellige Ingeniører, Teknikere samt Repræsentanter fra Pressen.

Vognen bestaar af to toakslede sammenkoblede Dele, hvor der i hver Ende er

anbragt et Akkumulatorbatteri, som bestaar af 168 Zeller og har en Spænding af 310 Volt. Mellem hver Ladning kan Vognen løbe ca. 100 Klm. Ladningen kan uden nogensomhelst Omstændigheder ved Hjælp af en Ledning foregaa paa en Tid, hvor Vognen ikke benyttes. Begge Kraftmaskinerne præsterer hver 80 H-K. og løber med en Maksimalhastighed af 50 Km.

Under Prøvekørselen viste det sig, at der uden større Anstrengelser let kan opnaas endnu højere Hastigheder. Da Batterierne er anbragte i Vognens fuldstændig afsondrede Forparti, vil Syredampene ikke være i Stand til at trænge ind i Vognens Indre, selv om ogsaa de gamle, men udmærkede Blyakkumulorer, som Akkumulatorfabrikken Berlin-Hagen har leveret, og hvortil benyttes Svovlsyre, er blevne anvendte.

Vognen har Plads til over 100 Personer. Den ene Halvdel er beregnet til 3die Klasses Rejsende, medens den anden Del er for 4de Klasse.

I begge Ender er et Førerhus, hvor ogsaa Indgangen for Passagererne er. Vognen er foroven lysegul, medens den øvrige Del alt efter Vognklasserne er malet brun eller graa. Indvendig findes en Gennemgangsdør mellem begge Vognklasser.

Vognkasserne, der er leverede fra Breslauer Akt.-Ges. for Jernbanevogne — hvorimod den elektriske Montering er leveret af Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin — vejer ca. 55 Tons og har kostet 70,000 Mark. En almindelig Jernbanevogn vejer som Regel kun 30 Tons; men til Gengæld maa man huske paa, at her følger Drivkraften med. Ligesaa enkel som sindrig er hele den elektriske Installering. Med Lethed kan Føreren lære at betjene de enkelte Apparater. Vil han køre, maa han bestandig trykke et bestemt Haandgreb ned; slipper han det, saa begynder den automatiske Bremse at virke af sig selv. Tillige findes Apparater til at kontrollere Strømstyrken, Sikringen osv. Selvfølgelig findes der inde i Vognen Apparater, hvormed de Rejsende er i Stand til at standse Toget ved at bringe Luftbremsen i Virksomhed.

Opvarmningen foregaaer ikke ved Elektricitet, hvorimod Belysningen. Foruden at Vognen altid er klar til Kørsel, viser det sig tillige, at Driftsomkostningerne er meget smaa. Den preussiske Jernbaneforvaltning har nu ladet udføre 57 saadanne Vogne hos Simens og Schuckert, som skal fordeles i 13 forskellige Kredse.

Signalfarver og Jernbanekatastrofer.

I Tidsskriftet »Populær Science Monthly« (Maanedsskrift for populær Videnskab) skriver den amerikanske Universitetsprofessor Stratton: Det er overordentlig vanskelig for en Lokomotivfører med absolut Sikkerhed at kunne skelne imellem de forskellige Lyssignaler, som bestemmer Lokomotivets event. Standsning, langsommere Kørsel eller Gennemkørselshastighed. Afstandene, Taagen, Røgen, Luften eller mindre godt brændende Lamper kunne ofte i de mørke Nætter føre til skæbnesvangre Fejltagelser og foraarsage de frygteligste Katastrofer.

Af alle Farver er den hvide den, der hyppigst opfattes fejlagtigt. Et Lys fra et Vindue i en Beboelseslejlighed, en Sporvognslanterne ved en Overkørsel forveksles ofte med det hvide Signal, som betyder »fri Bane«. Naar Lokomotivføreren da, vildledet af saadanne Lys, fortsætter sin Kørsel med den tilladte Maksimalhastighed, fører han som Regel Toget ind til den frygteligste Ulykke. Den grønne Farve fortjener heller ikke mere Tiltro end den hvide, thi der gives nemlig ingen Farver, som under Dampens eller Røgens Paavirkninger forandrer sig saa meget som netop denne. De grønne Lysstraalet vil, naar de er fjærnedene bestemt Afstand fra de hvide, aldeles ikke kunne skælnes. Resultatet bliver, at

Lokomotivføreren anser Siganlet »Kør langsom« for at være Signalet »Kør igennem«.

Den røde Farve maa antagelig være valgt, fordi man iforvejen kendte dens Farlighed; man kan nemlig vanskelig tænke sig en anden Grund, til at denne Farve er kommen til at faa saa stor Betydning iblandt Jernbanesignalerne. Glasset, hvorigennem de røde Straaler passerer, formindsker Lysstyrken med $\frac{4}{5}$. Naar de røde og hvide Signaler findes ved Siden af hinanden, vil man altid kunne se de hvide paa langt større Afstand. Igennem de i Universitets Laboratorium foretagne Eksperimenter har det vist sig, at det røde Lys maa være 18 Gange stærkere end det hvide, naar det skal kunne ses i samme Afstand som dette. Det er derfor stridende imod al sund Fornuft, at man netop har valgt denne Farve, som paa længere Afstande er mest usynlig, til Faresignal.

Professor Stratton mener nu, at der kun gives en Udvej, for at undgaa at falske Signaler skal fremkalde Katastrofer, hele Signalsystemet maa forandres fra Grunden. Øjet er i en bestemt Afstand ikke i Stand til at fange det røde Lys, og selv en let Røg er tilstrækkelig til at det grønne Lys kan antages som hvidt. Derimod er intet lettere end at se, om et Lys er stilstaende eller bevægelig. De bevægelige Kendings-signaler, der drejer sig om en Aksel, og anvendes til Søs, vil i Jernbanetjenesten være til stor Nytte. Røgen, Taagen og Stormen kan vel bevirke, at man ikke kan se dem, men ser man dem, da vil man aldrig kunne begaa en Fejltagelse eller, hvor en saadan dog skulde forekomme, tilskrive Farverne eller Lyset Skylden.

Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Størst af dem alle er San Petronio; den ligger tilligemed Palazzo del Coverno

og Palazzo del Podesta paa Byens store Torv. Historien fortæller, at den oprindelig var bestemt til at skulle staa som et mægtigt Vidnesbyrd for Efterslægten om Byens Rigdom, Magt og Fromhed; med den blev aldrig, hvad den var bestemt til. Rigdommen og Magten blev opslugt og knækket, før den store Daad fuldførtes, og man har maattet nøjes med en ringe Del af, hvad der oprindelig var bestemt. Facaden staar med de nøgne Afsatser af røde Mursten, der var bestemte til at bære Marmorpladerne, Friser og Søjler. Michel-Angelos Broncestatue af Byens Betvinger, Pave Julius II., prydede engang Kirken; men under en politisk Rejsning toges den ned og støbtes om til en Kanon. Det var ogsaa i denne Kirke, Forliget mellem Pave Clemens og Kejser Karl den 5te blev sluttet i Aaret 1527, efter at Paven havde siddet som en skælvende Fange i Engelsborg i Rom, da hans svigefulde Rænker og Egennytte havde nedkaldt gruelige Ulykker over ham selv og hele Italien. Her i Kirken maatte han underkaste sig den mægtige Kejser Karl, hvis Tropper først havde forvandlet store Dele af Rom til rygende Ruinhobe og iværksat en Plyndring saa rædselsfuld, at den overgik alt, hvad den evige Stad havde oplevet i Barbarernes mørkeste Tider; saa Kirken har jo sine historiske Minder.

Byen gør baade et venligt og velhavende Indtryk. Der findes i hvert Fald ingen Tiggere, som forulemper de Rejsende; og det siger meget i en italiensk By.

Kl. 7²⁰ Em. forlod vi Bologna og rejste nu gennem en Egn, hvor mindre Bjerge vekslede med fladt Land; her dyrkedes foruden Vin tillige Majs og Tobak. Florenz passeredes om Natten, og vi saa intet af denne smukke By.

I Toget var Pladsen temmelig godt optaget, saa det havde sin Vanskelighed at sove. Vi forsøger alligevel. Øjet falder let til, naar man er træt; desuden sover alle Vognens Passagerer. Italienerne tager til Takke med det, som det byder sig; hist ligger en hel Familie delvis paa Gulv og Bænke og kun iført de allernødvendigste

Klædningsstykker. Hist og her staa halvtømte Vinflasker og udbrede en syrlig Lugt, der blander sig med den Lugt af Hvidløg, som er uadskillelig fra den fattige Italiener. Jeg var lige ved at blive daarlig tilpas og gik derfor ud paa Vognens Platform; men her regnede Gnisterne fra Lokomotivets Skorsten ned i saadan Mængde, at Ophold ret længe var umuligt.

Da det dagedes, og Folk vaagnede, kom Vinduerne op, saa man fik frisk Luft og Kølighed. Vi begyndte at stirre ud i Landskabet, om ikke snart Rom lod sig tilsyne.

Det er med underlige Følelser, man nærmer sig den evige Stad med de mange Minder fra længst henfarne Tider.

Endelig bliver Peterskirkens Kuppel synlig der langt ude i Landskabet; af og til forsvinder den igen blandt andet Terræn, men for hver Gang er den vokset og ligesom skudt højere op af Jorden. Vi passerer Monte-Rontonto og Egnen om Mentona, bekendt fra Garibaldi's Nederlag i 1867. Saa stiger efterhaanden andre Kupler og Taarne frem af Roms Husmasser og skjuler den store Kuppel for os. Banen gør et Sving, idet den forlader Tiberen; vi ser hen over Kampagnaen til Albaner- og Sabinerbjergene. Landevejen, der ligger, er den gamle Via Salare. Porten derhenne er Porta Maggiore. Den runde Ruin, man ser der tilvenstre er af Templet Minerva-Medica. Facaden længere henne i samme Retning med de mange fritstaaende Statuer, der tegne sig som skarpe Profiler mod Himlen, er Luterankirken. Man hengiver sig til Historiens Minder. Og det er med bankende Hjerter og store Forventninger, vi kører ind paa den store, moderne Banegaard.

Minderne forsvinder som ved et Trylle-slag. Og vi befinder os midt i en moderne Bys Tummel. Man maa næsten slaas med Dragerne for at slippe igennem med sin Haandbagage. Er man kommen ud af Stationsbygningen, saa er det lige galt; her holder lange Rækker af Drosker. Kuskene raaber og vinker ad os. Naar dette ikke har den tilsigtede Virkning til Følge, kører

de efter os langt hen ad Gaden, medens de bruger Mund, som kun en Italiener kan det.

Banegaarden er opført paa Levnin-gerne af Kejser Deobletians Thermer (Badeanstalter), og der findes endnu store Ruiner af samme Thermer i umiddelbar Nærhed af Banegaarden. Man faar et Begreb om, hvilken kolossal Bygning denne Badeanstalt har været, naar Historien fortæller, at den var beregnet paa indtil 1600 Personer og var opført ved Tvangsarbejde af ca. 40,000 Kristne, der forøvrigt alle her skal have lidt Martyrdøden. Kejserne Salust, Agrippa, Nero, Titus, Trajan, Caracalla, Maxentius og Konstantin har alle bygget lignende Bade. Titus anlagde sine ovenpaa Neros gyldne Hus, som det flaviske Dynasti søgte at udslette af Roms Erindring. De gamle Romere var et Folkefærd, der elskede Bade og Idræt.

Naa, vi skulde vel ikke paa dette Tidspunkt staa og fordybe os i Badeanstalter, men se at finde Via Umbria Nr. 10, hvor der findes et dansk Pensionat, som ejes af en dansk Dame, Fru Dinesen. Vi gaar til højre omtrent i lige Linie, passerer Piazza di Thermini, endnu et Par Smaagader frem i samme Retning, og der paa Gadehjørnet læser vi: Via Umbria. Snart staar vi paa 3. Sal i en stor, moderne Bygning. Vi ringer paa og bliver modtagne med et dansk: »Goddag, og velkommen til Rom!« — Man føler sig uvilkaarlig straks hjemme.

Det er endnu paa Morgenstunden; vi ankom til Rom Kl. 7²⁰ Fm.

Da vore Værelser er os anviste, og vi har gjort Toilette, hvilket tiltrængtes i høj Grad, blev vi af en dansk Jomfru ført ind i en stor Spisestue til et dækket Kaffe-bord, hvor vi lod den dampende Kaffe og det friskbagte Brød vederfares al Opmærksomhed.

Vort første Maal var Peterskirken; vi tog med Sporvogn ad Via Nazionale forbi Piazza Venezia ad Corso Vittorio-Emanuele til Piazza St. Picho, hvor Peterskirken ligger. Paa denne store, smukke Plads foran Kir-

ken, som omgives af en firedobbelt Søjlekolonade, findes to mægtige fossende Fontæner, midt paa Pladsen en stor Obelisk, som sikkert har været tavs Vidne til mærkelige Begivenheder end noget andet Værk, som er udført af Menneskehænder. Caligula førte den til Rom fra Heliopolis paa et Skib saa stor, at da det laa i Ostias Havn, optog det dennes ene Side og medførte foruden Obelirken 3000 Tønder ægyptiske Lindser; dets Stormast var saa tyk, at tre Mænd knap med Armene kunde omspænde den. Pave Sextus den 5. lod Obelirken, som bestaar af en mægtig Sten, opstille, hvor den nu staar.

At give nogen fyldig Beskrivelse af Peterskirken skal jeg ikke forsøge, det vilde være umuligt, den skal ses og det mange Gange, før man kan sige, man kender den. Den indtager et Fladerum af ca. 5 Tønder Land, er 640 Fod lang, 470 Fod bred og kan rumme langt over 100,000 Mennesker. Kuplen er 136 Fod i Tværsnit og 400 Fod høj, og op til Korset over den lille Kuppel er der 432 Fod.

Naar man staar paa Pladsen foran Kirken, ser man slet ikke den store Kuppel, saa langt skyder Facaden sig frem til alle Sider. Den lille Kuppel tager sig ud som et Barnehoved og kan dog rumme 15 Personer.

Kirken er bygget af Kejser Konstantin og indviet af Pave Sylvæster, Aar 326 efter Kr., og ombygget til sin nuværende Skikkelse af Pave Urban den 8., der nedlagde Grundstenen til det nye St. Peter, Aar 1506 den 18. April ved det sydvestre Hjørne af Hoved- og Tværskibet under det Sted, hvor den hellige Veronikas Billedstøtte nu staar. Kirkens Indre er imponerende, baade hvad Rum og Udstyrelse angaar.

Tusinder bliver som rene Myresværme under disse mægtige Buer, overalt møder Øjet en Pragt, der trødsrer enhver Beskrivelse; alt synes at bestaa af Marmor, baade hvidt og flammet. Overalt er anbragt Helligenskikkelser udførte i Marmor; lige fra bitte smaa Engle til mægtige Statuer. De mange Altre straalere en imøde som af

Sølv og Guld. Midt i Kirken under den store Kuppelhvelving findes Apostlen Peters Grav, den er det vigtigste af det hele, det hvorom hele Katolismen drejes sig; over Graven hæver sig en mægtig Baldakin, den bæres af 4 slanke spiralformede Søjler og er op til Korset under Karnissen 85 Fod høj, kun 30 Fod mindre end Rundetaarn; den er noget af det pragtfuldeste man kan se. Man gaar ned til Kisten ad en bred Marmortrappe omgivet af en Mængde altid tændte Olielamper, det hele omgives af 87 mægtige Kandelabere, som brænder Nat og Dag. Kaster man Blikket op mod den store Kuppelhvelving, møder Øjet sjældne Mosaikarbejder, og det er ganske uforstaaelig, hvorledes man har kunnet udføre disse der paa Stedet; det svimler for en ved at tænke sig svævende deroppe i denne mægtige Hvelving.

Vi maa imidlertid op til den lille Kuppel og nyde Udsigten over Rom fra dette høje Sted. Efter en Vandring ad mange, mange Trapper, naar vi Taget, som er ganske fladt, her findes en hel lille By af Materialskure og Boliger for Opsynet, herfra ser man rigtig Kuplens imponerende Størrelse. Gennem en Dør føres man fra Taget ind i Kuplen og staar paa et Galleri, der løber rundt langs dens Fod og er forsynet med et højt Gelænder. Man ser ned over Apostelgravens Baldakin og ned i Kirken, hvor alt dog tager sig smaat ud dernede. Vi fortsætte vor Vandring højer op; det er ikke længere nogen Trappe, men en jævn Gang, temmelig smal, som snor sig rundt om Kuplen mellem dennes ydre og indre Skal, man tvinges til at gaa bøjet efter Siden netop saa meget, som Kuplens Runding udgør. Atter fører en Dør ind i Kuppelhvelvingen, omtrent midt i denne, man staar igen paa et rundtløbende Galleri og ser ned i Kirken, det vil sige dem, som kan taale det; mange trækker sig skyndsomt tilbage, blege i Ansigtet.

Munch forsvandt straks ud af Døren igen, da det begyndte at svimle for ham. Tog det sig smaat ud fra nederste Galleri, alt hvad man ser nede i Kirken, er Virknin-

gen selvfølgelig endnu større herfra, men hvor er Mosaikarbejderne voksede til gigantiske Størrelser, vi er dem jo lige paa Siden og har dem baade over og under os; de forestiller alle Personer og Episoder fra Bibelens Historie, og man staar fortabt i Beskuelsen af det hele, man ved ikke, hvad man skal mest beundre, enten det uhyre hvævede Rum af Sten eller denne sjældne Kunst, hvor de mange smaa Krystaller samler sig til de skønneste Billeder.

(Fortsættes.)

Af Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1909 kunne uddeles 500 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen, maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer og skal være ledsaget af en særlig Blanket, der kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generaldirektørens Sekretariat.

Legatet uddeles til ansatte, som ufor skyldt ere komne i Trang og til ansattes trængende efterladte, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen komme i fortrinsvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Ambt,
kst. Togfører Duelund, København,
Skibsfører Heise, Korsør,
Lokomotivfører O. Larsen, København,
Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus,
Baneformand V. Olsen, Skive,
Banebestyrer Seemann, København,
Assistent, Frk. Westergaard, København,
Trafikinspektør Wissenbach, Fredericia.

Personalialia.

¹/₁₁ 08.

Forfremmede til Lokomotivførere er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 6 A. E. Johansen, Struer, med Tjenst-Nr. 28 i Struer.
111 C. F. Pedersen, Randers — 455, Langaa.
117 J. C. M. Martini, København H — 456, Langaa.
1 E. M. Olesen, Fredericia — 457, Langaa.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

Nr.

- 845 M. Rasmussen, Kbh., med Tjenst-Nr. 631 i Kbh. H.
5125 A. P. Andersen, Nyborg — 632 Kbh. G.
854 C. A. Christensen, København — 633, Langaa.
836 E. L. V. Kirchmann, Kbh. — 634, Langaa.
855 A. V. F. Raabæk, København — 635, Langaa.
2130 O. T. F. Rasmussen, Aarhus — 636, Struer.
2128 S. Sørensen, Aarhus — 637, Struer.

Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 231 A. Steffensen, Aarhus, til Randers.
90 C. M. Villadsen, Glyngøre, til Fredericia.
577 A. C. Andersen, Struer, til Aarhus.
93 J. K. Holm, Kbh. G., til Glyngøre.

¹⁵/₁₁ 08.

Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

- 586 P. C. Pedersen, Kbh. G., til Korsør.
88 I. M. Henriksen, Korsør, til Kbh. G.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.