

# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



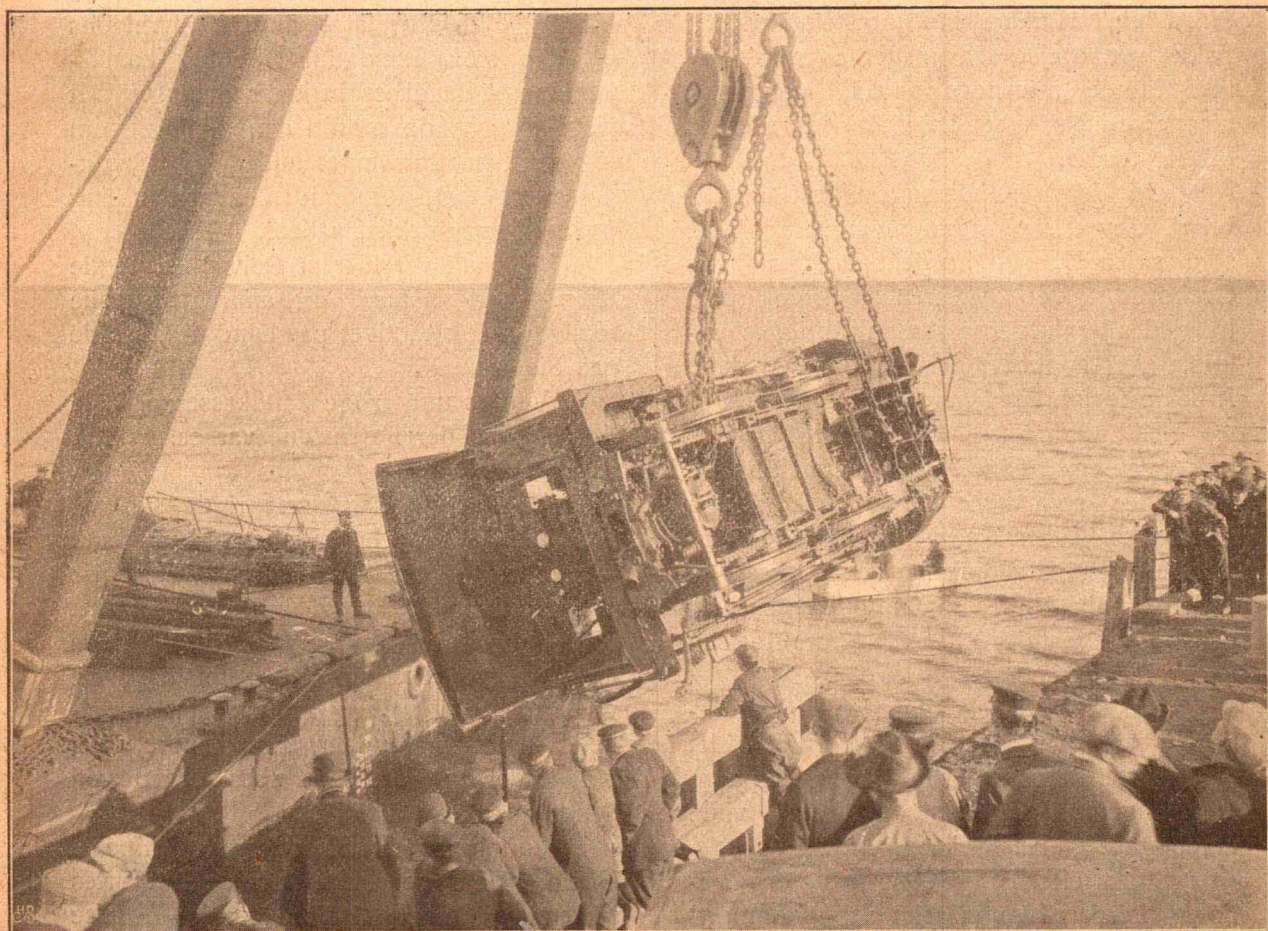
ENIGHED KUNDSKAB HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 17.

1. December 1908.

8. Aarg.



Bjergning af Lokomotivet, der styrtede i Havnen ved Orehoved.



## Det sunkne Lokomotiv taget op.

Tog 74s Maskine (Lok. 530), der styrtede i Orehoved Færgehavn Mandag den 26. Oktober, blev taget op den paafølgende Lørdag, og giver vi hosstaaende en Illustration af den sjældne Situation.

Orlogsværftets store Flydekran, som Statsbanerne havde laant, ankom til Orehoved Torsdag Eftermiddag efter 24 Timers Sejlads, bugseret af Svitzers »Kattegat« og »Bien«, hjemmehørende i Helsingør.

Straks Fredag Morgen gik Svitzers Dykker ned for at konstatere, hvorledes Maskinen laa, og det viste sig ved denne Undersøgelse, at Maskinen, som laa paa Siden med Hjulene ind mod Bolværket, i Faldet var drejet saa meget over, at den ikke kunde retvendes straks, men først maatte bringes paa Land for derefter at blive retvendt.

Da denne Undersøgelse var tilendebragt, blev der af Maskiningeniør Schmidt, som siden Uheldet havde opholdt sig ved Orehoved, givet Dykkeren Anvisning paa, hvorledes Jernkæderne skulde anbringes omkring den sunkne Maskine, og med dette Arbejde forløb Fredagen.

Til Løftningen af den store K-Maskine, hvis Vægt er 42 Tons, blev anvendt 3 svære Jernkæder, som hver havde en Bæreevne af 20 Tons. En Kæde blev lagt gennem Kobbelhjulene og omkring disses Aksel, en anden Kæde lagdes omkring Domen, og den tredie fastgjordes i Tværforbindelsen under Røgekammeret.

Paa Grund af Færgefarten maatte Arbejdet standses Natten til Lørdag, idet Flydekranen under Arbejdet maatte spærre Indsejlingen til Havnen og derved vilde umuliggøre enhver Sejlads.

Straks efter Færge 80s Afgang fra Orehoved Lørdag Morgen blev der Liv ombord i Kranfartøjet, da det var Hensigten at tage Lokomotivet op mellem Kl. 9 og 11 Fm., i hvilket Tidsrum ingen Færgefart finder

Sted. Straks efter at Færgen var staaet ud af Havnen, forhalede Flydekranen fra Havnens Vestmole over til Uheldsstedet ved Østmolen.

Dykkeren trak i sin »Uniform« igen og forsvandt ned i Dybet til den sunkne Maskine, som nu skulde bringes tilbage til sit rette Element, Jernbaneskinneerne. Paa en Timestid blev Kæderne forbundne med Kranens to kæmpemæssige treskaarne Taljeblokke, og efter at Dykkeren for sidste Gang havde forvissat sig om, at Kæden laa fast om »Skibet«, som han stadig kaldte det, kom det højtidelige Øjeblik, da Chefen for Kranfartøjet kommanderede »Hal ind«.

Kæden strammedes, og ganske sindigt, Tomme for Tomme hævdes Lokomotivet op af Vandet halvvejs med Hjulene i Vejret.

I samme Øjeblik Maskinen var klar af Vandet, blev Regulatorsvingets, Styringens og den store Rundgliders Stilling konstateret, samt Sandkassetrækkets Stilling. Det viste sig, at de stod i den Stilling, som følger: Regulatorsvinget fuldt aaben, Styringen tilbagelagt, Rundglideren paa Stigning og Sandkassetrækket aabent.

Da man var klar af Bolværket, lagde Kranen ind til Land og anbragte ganske forsigtigt Lokomotivet paa Land — liggende paa Siden.

Ved at undersøge Sandkasserne, viste det sig, at der i den ene var ca. 1 Alen Sand! —

Nu kunde man først rigtig skønne, hvor megen Skade Lokomotivet havde taget — det var slemt ramponeret. Den højre Vange var bukket, og Trucken var revet væk under Maskinen. Den blev senere taget op med Kranen. At alle blanke Dele var røde af Rust, og at Maskinen var aldeles tilsølet af Mudder, siger mindre, hvis blot Kedel og Fyrkasse er ubeskadigede ved den pludselige Afkøling.

Løftningen forløb uden det mindste Uheld. Hele det store Arbejde fuldførtes sikkert og let paa 2 Timer under Ledelse af Maskiningeniør Schmidt og Ingeniørassistent Olsen.

I Løbet af Eftermiddagen maatte Kra



nen derefter vende Lokomotivet paa ret Køl, og efter at en ny Truck var sat under, gik Maskinen til Værkstedet.

Betalingen for Optagningen skal beløbe sig til ca. 4000 Kr.

Til vore Læsere, der kunde ønske et Fotografi af denne sjældne Jernbanesituation, kan vi meddele, at de kan leveres for 1 Kr. 25 Øre + Porto ved Henvendelse til Red. Hosstaaende Illustration er gengivet i  $\frac{3}{4}$  af Originalens Størrelse.

---

## Vegetarisme og Lokomotivtjeneste.

---

Maa jeg foruden min Tak for Optagelsen udtale min Glæde over den Interesse, Redaktionen viser det efter min Mening saa betydningsfulde Ernæringssspørgsmaal i Forbindelse med Lokomotivtjenesten.

Da Referatet af min Tale i »Dansk Lokomotivtidende« Nr. 10 om »Vegetarisme og Lokomotivtjeneste« ikke ganske stemmer overens med mine Tanker, glæder det mig at kunne faa Lejlighed til at klargøre dem.

I mit Foredrag søgte jeg at paavise den ualmindelige store Fordring til Bevidstheden, der stilledes til Lokomotivmanden, naar han fuldt ud skulde udfylde sin ansvarsfulde Post. Ved Togets stærke Fart og voldsomme Drift er faa Sekunders Uagtsomhed nok til at kunne medføre en Katastrophe. Hvorvidt Vegetarismen kan sikre mod det omtalte Bevidsthedstab og mod den med Tjenesten følgende Gigt, skulde paavises i det følgende.

Først maa Aarsagen til Uagtsomhed og Gigten paavises, før der kan være Tale om at bedømme Vegetarismens Nytte. Hvis man tror, at Uagtsomhed er en Fejl, som til enhver Tid kan undgaas, naar blot man vil,

tager man grundig fejl. Da jeg selv har staaet paa Maskinen, kender jeg de alvorlige Advarsler om Paapasselighed, som daglig staaer for Øjet. Foruden Tanken paa de mange, som har betroet sig til os, kommer Bevidstheden om vor udsatte Post, hvor Uagtsomhed straffes med Død og Ulykker. Naar der desuagtet sker frygtelige Ulykker, endog for pligtopfyldende og paapassende Mænd, skyldes det Bevidsthedstab. Jeg tænker paa Breum, Schirmacher-Jensen m. fl.

Denne grusomme Usikkerhed for Lokomotivmanden og Passagerer, som det saakaldte Bevidsthedstab rummer, skyldes en Forgiftning af Hjernens Celler, en uberegnelig Lammelse paa Trods af Vilje og Vane.

Hr. Vilh. Thomsen har omtalt den af mig nævnte Vibration; Maskinen udøver under Farten; denne Vibration tillægger jeg en meget stor Betydning som medvirkende Aarsag til Bevidsthedstab og Gigt. Det er Vibrationen, som forvolder den voldsomme Træthed, man særlig i Begyndelsen føler ved at staa paa Maskinen.

Som bekendt bestaar hele Legemet af smaa for det blotte Øje usynlige Celler af forskellig Art, Muskelceller, Nerveceller, Benceller o. s. v. Disse Celler ernæres af det, vi daglig spiser og drikker, ja Luften spiller ogsaa en stor Rolle i deres Ernæring. At tilføre det rette Stof til Cellernes Forbrug betyder Sundhed. Cellernes Virksomhed bestaar i at udvide og sammentrække sig, hvorved det i Cellen optagne Stof forbruges og udstødes i Blodet for at udskilles. Disse af Cellerne forbrugte Stoffer kaldes Stofskifteprodukter og er Gift for Legemet, hvis de ikke udskilles. De virker lammende og smertende. Man kender, hvorledes Armen føler Træthed ved stadig Brug; men ogsaa paa Hjernen mærkes Træthedsgiften ved større Anstrengelser eller lang Tjenestetid.

Hvis Udskillelsesorganerne af en eller anden Grund ikke fungerer godt, kan de omtalte Stofskifteprodukter ikke tilstrækkeligt udskilles af Legemet, og Følgen bliver da Rheumatisme og Gigt m. m.

Lokomotivets haarde Stød under Kørselen fremkalder en Vibration af alle Lege-



mets Celler, en Virksomhed, som ikke fremkaldes ved almindelig Arbejde eller ved almindelig Gang. Naar Tjenesten paa Maskinen rækker over et længere Tidsrum, maa nødvendigvis de i Blodet udskilte Stoffer virke lammende og kan foraarsage Bevidsthedstab ved Forgiftning af Hjernens Celler. Dernæst kan man forstaa, naar Legemet daglig er udsat for den uforholdsmæssige Cellevirksomhed, at den dermed følgende Forgiftning og forcerede Organvirksomhed ved Omdannelse og Udskillelse bevirker, at disse Livsfunktioner ligesom tidligere ældes, virker langsommere, og Gigten indtræder. De ved Kørselen paa ovenanførte Maade opstaaede Ulemper vil selvfølgelig forværres eller bedres alt efter den Næring, vi byder vore Celler.

Som Hr. Vilh. Thomsen har fremhævet, har jeg ved Forsøg erfaret, at alle vore saakaldte Nydelsesmidler indeholder Giftarter, som virker lammende paa vore Nerveceller og nedbrydende paa Organismen. Brugen vil da medføre, at Cellerne opsuger Giften; de vil da udstøde større Mængder skadelige Stoffer ved den nævnte Vibration, og de dermed følgende Lammelser vil blive vanskeligere at bekæmpe. Jeg mindes fra min Fyrbøder-Tjenestetid, hvorledes jeg blev overfalden af en uovervindelig Trang til Søvn, saa voldsom som jeg ikke har kendt den hverken før eller senere.

At det vil være meget gavnlig for Lokomotivpersonalet, at afholde sig fra Kødspiser ligger i Sagens Natur. Hvad der særlig skyldes Gigt er uomdannede Æggehvide-stoffer, som ikke kan udskilles. Naar man ved, at forbrugte Stoffer og døde Celler i os skal udskilles, vil man kunne forstaa, at døde Dyr's Kød ikke kan være Værdier for os, da det netop bestaar af brugte Stoffer og døde Celler, som blot vil forøge Giftudskillelsen og dermed forøge Arbejdet for Organismen.

Maa jeg til Slut bemærke, at den Livsnydelse, jeg ved større Sikkerhed og Sundhed har vundet ved Vegetarismen, tilfulde

opvejer Tabet af giftige Stimulanser og animalske Retter.

S. M. Breckwoldt.

Vor Tak til Hr. Breckwoldt for de korrigerende Bemærkninger, der viser, at Hr. Breckwoldt følger sine forhenværende Kollegers Arbejde med usvækket Interesse.

Red.

---



---

## D. L. & L. F.

---



---

Ved Folketingets Møde den 11. f. M. udtalte Formanden (Anders Thomsen): Ved Folketingsmanden for Frederiksborg Amts 1. Valgkreds (Christian Rasmussen) er modtaget tvende Andragender, hvoraf trykte Eksemplarer ville blive omdelte, fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening, henholdsvis om: at et saa stort Antal Lokomotivfyrbødere, som til Stadighed udfører Tjeneste som Lokomotivførere, maa forfremmes til Stillingen som saadan, og at der for Lokomotivpersonalet maa blive normeret Beklædningsgenstande i Lighed med andre ansatte i tilsvarende Stillinger.

Disse Andragender ville blive tilstillede Finansudvalget.

\* \* \*

### Struer Afdeling

afholdt Lørdag den 21. Oktober et Bal paa Hotel »Struer« for Medlemmer med Damer. Kl. 1 samledes man om et Punsche- og Kaffebord, hvor Formanden bød Deltagerne velkommen og udtalte sin Glæde over, at saa mange var kommen til Stede, skønt der havde vist sig lidt Misstemning, fordi der skulde betales 1 Kr. pr. Familie, samt udbragte et Leve for D. L. & L. F. med Ønske om, at der stedse maatte komme flere og flere tilstede, naar Afdelingen atter bød til Fest. Herefter fortsattes Ballet med Liv og



Lyst til Kl. 5, da Medlemmerne gik hver til sit med Bevidstheden om at have tilbragt en rigtig fornøjelig Nat.

---

## Togulykken ved Tarup Station i Slesvig.

---

Den 9. August d. A. om Aftenen skete der, som det sikkert kan erindres, et Tog-sammenstød paa den slesvigske Station Tarup, hvorved 9 Mennesker dræbtes, medens 9 saaredes haardt og 16 lettere. Tog-personalet kvæstedes ogsaa, dog saaredes ingen haardt. Aarsagen til Katastrofen var den, at Plantoget fra Satrup skulde krydse et Særtog i Tarup; men da Banen er en Privatbane, foregaar Toganmeldelsen selvfølgelig under de mest primitive Forhold, hvilket ogsaa bevirkede, at saavel Lokomotivføreren, Strecker, som Togføreren, Flogt, glemte Krydsningen under den store Søndagstravlhed. Resultatet blev derfor, at foruden Menneskelivene demoleredes begge Maskiner, og 2 Vogne knustes fuldstændig.

Da alle Kendsgerninger og efter egne Tilstaaelser, alt talte for, at Lokomotivføreren og Togføreren for Plantoget havde Skylden, sattes disse under Tiltale.

Mandag den 9. November afsagdes Dommen ved Landsretten i Flensborg. — Kendelsen lød ifølge »Flensborg Avis« paa, at der kun forelaa Glemsomhed; andre Pligtforsømmelser kunde ikke paavises. Selv om de forskellige Ting, der forelaa, ikke kunde undskylde Glemsomheden, saa maatte Dommen dog lyde paa Frifindelse.

Vi skal hertil yderligere tilføje, at efter Ulykken var den samlede Dagspresse enig om, at Personalet i høj Grad var overlæst med Arbejde og derfor var overanstrengt; og Retten er altsaa, omend i de samme som her hjemme saa velkendte, men tve-tydige Retsvendinger, kommen til samme Resultat.

Man mærker sig denne Afgørelse, og forbavset vil man spørge: »Hvad vil nu ske?« Hvem har da Ansvar? Eller hvem bærer Skylden for, at Personalet Dage i Træk har maattet udføre 15 til 20 Timers Tjeneste, muligvis med enkelte mindre Pauser, saaledes at dets Nervesystem i Katastrofens Øjeblik har været paavirket af en delvis Svækkelse. Vil de lovgivende Myndigheder maaske nu tage Offensiven til en gennemgribende Ændring af hele det tyske Jernbanepersonales Arbejdstid til Sikkerhed for det rejsende Publikum? — Maaske! — Men: »Schwamm darüber« er Ord, som overalt staar ved Magt, naar Ansvar gælder de højere Samfundsklasser.

I de sidste Numre af »Dansk Lokomotiv-Tidende« har der været fremført Klager med uomstødelige Beviser paa overanstrengende Arbejdstid — Forhold, som selv Jernbanelægerne indirekte har protesteret imod ved paa Sygeanmeldelserne at betegne Sygdommens Art som »Nervøsitet paa Grund af Overanstrengelse i Tjenesten«. Ogsaa i dette Tilfælde er det nuværende 5te Maskinkreds, der har den tvivlsomme Ære deraf.

Forudsætter vi, at en Katastrofe under noget lignende Forhold som den i Tarup skulde indtræffe herhjemme — og derimod gives ingen Garantier —, hvor Personalet flere Dage i Træk kun har været forundt nogle faa Timers Søvn og Hvile, da lad os haabe, at saavel Publikum som de civile Domstole vil dømme lige saa retfærdig som der hinsides Grænsen er dømt i Tarup-Sagen.

Forhaabentlig vil Tarup-Affæren og dens retslige Afslutning staa som et Forbillede for de af Lokomotivpersonalets overordnede, i hvis Magt det ligger at foretage Ændringer i Tjenstfordelingerne, saaledes at de derigennem maa kunne indse og forstaa det mægtige Ansvar, som vil opstaa, saafremt en tilsvarende Ulykke som den i Slesvig skulde ske ved de danske Statsbaner under de Forhold, der tidligere alt har været fremdraget her i Bladets Spalter.

*Emil Alsborg.*



## „En Menigmand.

Det synes allerede nu at ligge klart for Dagen, at hvem der ellers har Skyld og Ansvar for Jernbanekatastrofen ved Orehoved, saa er det ikke Lokomotivføreren. Og det ser endvidere ud, som om samme Lokomotivfører Olsen simpelthen har vist sig som en Helt, et Pligtens Offer, en Mand af den Slags, der hellere gaar i Døden paa sin Post end viger. Dette er Ære. Dette er Hæder.

Hvis Fremstillingerne af, hvad der skete, er rigtig, forblev Olsen paa sit Lokomotiv i fuld Bevisthed om at gaa den sikre Død i Møde. Han befalede Fyrbøderen at springe af og redde Livet. Selv vilde han blive og gaa i Døden paa sin Post. Ved et Vidunder, et Mirakel blev han desuagtet frelst.

Dette er en Mand, en Mand af Folket. Saa meget Mod, saa megen Pligtfølelse og Kongesind rører der sig altsaa endnu i Folkets Dyb, samtidig med at det paa Samfundshøjderne stinker af Korrupcion, Slyngelfærd, Fejghed og lurvet Parti-griskhed. Usselheden er ikke, endnu ikke trængt ind i Menigmands Marv. Der er brave og tapre Mænd til endnu.

Lokomotivfører Olsen, der gik frivillig til Bunds med sit Lokomotiv uden noget som helst Haab om at slippe derfra med Livet, lyser op i den graa Dag herhjemme; hans uovervindelige Vilje til at gøre sin Pligt til det yderste skærer gennem alt det smaatskaarne som et straalende Eksempel, alt hvad der er af ung og sund Vilje, dette Land til Efterfølgelse.

Det er Daad og Handling, ihvorvel vi er vant til Hensyn og Overvejelser, Snak og Præk, Udtalelser og Programmer. Alle, alle har vi, hver paa sit Felt vel Aarsag til at blotte Hovederne for denne røgsværtede Lokomotivfører, der uden Vaklen eller Betænkning følger Pligten, selv hvor den aabner ham Dø-

dens Porte... denne jævne Menigmand, der taler Ærens Sprog — i Daad.

Erik Hansen.“

Ovenstaaende Artikel, der er gaaet gennem en Del af den sydsjællandske Presse, har ogsaa fundet Vej til Jernbanebladets Spalter. Den ledsages af følgende Forhaandsbemærkning, der antagelig skal betragtes som en Spidsfindighed:

„Uden forud at have indhentet Lokomotivtidendes Tilladelse har vi haft Mod til at aftrykke følgende Artikel fra »Møens Dagblad«, som Redaktionen har været saa elskværdig at tilstille os.«

Det har tvertimod været os kært, at Jernbanebladet har været i Besiddelse af det Mod og den Evne til at løfte en Flig for Lokomotivførerstillingens Vanskeligheder. Jernbanebladet fortjener for en Gangs Skyld Tak for at have jublet med i dette Kor.

Længere henne i Bladet findes følgende Statistik, der iøvrigt kredsvis tilstilles ethvert Depot:

Generaldirektionen har udarbejdet en Oversigt over de Maskinuheld, der i Juli Kvartal har foraarsaget Togforsinkelser paa Statsbanerne. 8 Tilfælde af Forsinkelser skyldes Dampmangel, smeltede Blypropper eller Uorden ved Fyret, 12 Tilfælde Utætheder ved Lokomotivkedlen eller nedfaldne Murbuer, andre 12 Tilfælde Brud paa Maskinen og 16 Tilfælde Varmløbning af Maskindele.

Halvdelen af alle disse Tilfælde falder paa Fyn og det sydlige Jylland, og paa samme Landsdele falder de 7 Tilfælde af Dampmangel, smeltede Blypropper eller Uorden ved Fyret.

Jernbanebladet opstiller derefter Spørgsmaalet:

Mon Lokomotivtidende kan finde Forklaringen?

Uden at komme nærmere ind herpaa skal vi bemærke, at det stærkt tangerer dette,



at een Mand i en vis Sindstilstand kan spørge om mere, end syv andre kan svare paa. Men vi skal dog gøre Jernbanebladet opmærksom paa, hvad der — selvfølgelig ved dets sædvanlige Overfladiskhed — aldeles er undgaet dets Opmærksomhed, nemlig, at der har været tilstillet Dagbladene Meddelelse om, at Aarsagen til Varmløbningerne var vandblandet Olie. Om Aarsagen til Forsinkelserne paa Grund af Dampmangel har Jernbanebladet jo selv oplyst, at »Togførerne« (!) erklærede det umuligt for disse at gennemføre Togene paa Grund af daarlige Kul, og vi venter derfor med en vis Spænding, at Jernbanebladet skal give Forklaringen herpaa.

---

## Nyt Signalsystem paa de amerikanske Baner.

---

New-York, Newhaven and Hartford-Jernbanerne har paa deres Strækninger indført 5 ny Former for Semaforernes Arme. Ved deres Form og Farver vil de forskellige Stillinger betydelig lettere kunne skelnes fra hinanden. Systemet, der paa mange Punkter afviger fra det i Railway-Signal-Association vedtagne, normerede og anerkendte Form, skal fremtidig indføres overalt paa de ovennævnte Baners Strækning.

Formen og Farverne er tildels helt ny; saaledes viser til Eksp. Signalarmerne i Stopstilling paa den imod Toget vendende Side en retvinklet, rød Flade med hvid Stribe paa den Ende, som i den skraa Stilling vender nedad. Bagsiden af denne fuldstændig retvinklede Signalarmer er hvid med en sort, lodret Stribe. Betydningen af dette Signal er »ubetinget Stop.« Toget maa kun efter udtrykkelig mundtlig eller skriftlig Tilladelse af Inspektøren (Superintendenten), altsaa Overledelsen, køre videre.

Viser Signalarmerne den samme Farve, men er afrundet i Enden, da tilkendegiver

dette, at Stopsignalet ophæves ved Haandsignal af Signalgiveren. Lokomotivføreren behøver altsaa ikke at vente paa en skriftlig Tilladelse. Indførelsen af dette Signal er ny og skal anvendes paa Strækninger med Kørsel i Blokafstand, mens det førstnævnte Signal skal tjene som Dækning ved Indkørslen paa Stationerne, Broer m. m.

Det tredje Signal, der opstilles paa Blokstrækninger og ved Sporkrydsninger, viser de samme Farver som begge de andre Signalarmer, men er under en Vinkel af 60° tilspidset i Enden. Det staar i Forbindelse med et fremskudt pileformet udskaaret Signal, hvis Farve er gul med indlagte sorte Striber. Dette Signal anvendes ogsaa paa Strækninger, hvor der køres med Tidsafstand, og Togene kan derfor ved Stopsignalisering efter nogen Tids Ophold med Forsigtighed genoptage Kørslen.

Ved Anbringelsen af disse Signaler har den ovennævnte Bane anvendt en ny Form, idet den paa en af sine Strækninger, hvor elektrisk Drift er anvendt, og hvor Togene maa passere en Mængde Broer, ikke som almindeligt anvendt har benyttet Semaforemaster, men derimod ophængt Armene i Brodragerne.

Man er gaaet ud fra, at ved at anbringe disse saaledes kommer Signalerne i ens Højde, og Lokomotivføreren lettes betydelig i sit Hverv, da Signalerne lettere findes, ligesom de grundet paa den mørke Baggrund træder tydelig frem. Broerne og de øvrige Dele af Signalsystemet, med Undtagelse af Armene, er i dette Øjemed malede sorte. Som foran omtalt er Armene derimod gulstrøgne.

---

## Jernbanestatistik.

---

Tal kan unægtelig være tørre, men de kan ogsaa være den mest spændende Læsning, der gives. Man studerer ikke den lille skematiske Oversigt uden at gribes af en Række forskellige Tanker; thi af disse Tal ser man Danmarks Lidenhed i Forhold



## De forenede Staters Jernbanestatistik

Aar	Land	Banernes Længde i km.	Anlægssum i Kr.	Indtægt af Person- befordring i Kr.	Indtægt af Godstrafik i Kr.
1906	Storbritannien og Irland.....	36,900	22,561,637,732	1,224,544,814	1,023,767,406
1904	Evropæisk Rusland .....	49,280	10,454,770,800	205,758,756	860,587,200
1906	Tyskland .....	55,300	13,008,577,338	612,594,000	1,431,300,646
1904	Frankrig .....	39,628	11,923,128,000	476,690,436	559,035,900
1905	Østrig .....	20,762	3,076,778,562	130,474,324	376,845,526
1905	Ungarn .....	18,014	2,587,433,904	62,907,120	166,192,560
1903	Italien .....	16,035	4,011,321,600	93,425,562	138,426,912
1903	Spanien.....	13,694	2,038,377,600	—	—
1904	Sverige .....	12,332	881,770,212	34,616,916	65,916,198
1906	Norge .....	2,520	212,319,792	7,125,876	9,430,650
1906	Danmark (kun Statsbanerne) ..	1,976	202,494,600	16,649,874	17,144,064
1905	Belgien .....	4,550	1,725,290,586	62,709,462	126,940,698
1905	Holland .....	3,360	625,854,400	36,463,680	35,215,200
1905	Schweitz.....	4,230	993,420,252	50,766,516	62,675,694
1905	Portugal.....	2,280	584,587,008	14,451,102	19,162,350
1904	Rumænien .....	3,158	542,087,550	13,516,776	26,870,148
1907	Canada (Privatbaner).....	33,056	4,218,976,098	164,630,340	344,657,754
1907	Canada (Statsbaner).....	2,867	297,881,786	7,424,586	14,989,626
1904	Argentina .....	19,304	2,044,425,544	46,518,750	154,115,966
1906	Japan.....	6,653	740,806,254	61,436,916	51,657,100
1907	Australien.....	5,523	783,684,432	26,081,964	51,246,846
	Totalsum....	351,308	103,523,827,122	2,996,986,842	5,534,169,300
1906	Forenede Stater.....	355,744	47,031,405,498	1,836,113,308	5,905,391,958

til andre Lande; men af disse tørre Tal fremgaar tillige, hvorledes de forskellige Baner administreres, deres Udbytte og meget andet.

Red.

I vedføjede Skema gives en Oversigt over de forenede Staters Jernbanestrækning sammenlignet med forskellige andre Landes, og er udarbejdet af Mr. Slason Thompson for Generaldirektøernes Selskab i Chicago. Summerne er i Pjecen angivet i Dollars, og er af Hensyn til Omsætning angivet i dansk Mønt; Totalsummen bliver ikke frygtindgydende ved Siden af Amerikas.

Det vil ses af Tabellen, at de forenede Staters Baner viser Totalsummen, hvilken nærmer sig og i nogle Tilfælde overskrider Totalsummen for de øvrige opførte Lande. For Aaret 1907 er der ikke overalt aflagt nogen endelig regnskabsmæssig Oversigt; men det overgaar i flere Henseender Aaret

1906, som her er givet; men ved dette Aars Begyndelse var de forenede Stater paavirket af Pengekrisen, som giver sig Udslag i, at dette Aars Statistik vil vise en lille Tilbagegang. Af Statistiken for 1906 vil det ses, at de forenede Stater har en Banestrækning paa 355,744 km., medens de øvrige i Tabellen opførte Lande tilsammen har 351,308 km. —

Endskønt de amerikanske Baner har en betydelig mindre Indtægt for Persontrafik, vil det ses, at de med Hensyn til Godstrafik langt har overfløjet de her opførte 20 Landes samlede Godstrafik. Indtægten for Personbefordring har i Amerika været ca. 990 Millioner Kr. mindre end for de i Tabellen anførte Lande.

Det befordrede Antal Passagerer udgjorde for Amerikas Vedkommende kun ca. 798 Millioner, men for de 20 andre Lande



## sammenlignet med 20 andre Landes.

Andre Indtægter i Kr.	Total Indtægt i Kr.	Total Udgift i Kr.	Forholdet mellem Indtægt og Udgift	Befordret Antal Passagerer	Rejsernes Middeltal i miles	Befordret Antal Tons	Tons pr. mile
69,745,704	2,055,240,090	1,275,011,750	62,09	1,240,347,000	7,95	488,790,683	24,86
105,708,582	1,172,074,538	767,935,628	65,40	123,208,000	68,58	170,039,234	152,49
232,208,100	2,275,120,764	1,469,479,914	64,55	1,209,224,072	14,21	479,226,874	62,48
16,704,630	1,052,430,984	546,795,790	51,90	433,912,983	19,59	130,143,810	78,86
19,592,532	526,910,382	352,663,272	66,91	189,931,211	23	133,764,959	65
9,027,360	238,105,440	146,206,080	61,40	86,485,000	25	51,948,000	83
11,231,964	250,284,402	181,053,144	72,30	68,031,232	27	23,688,410	66
—	203,784,840	100,051,200	49,10	39,600,000	34	—	—
1,917,296	102,550,410	57,923,972	66,22	39,354,777	16,47	27,624,444	44,64
332,838	16,890,310	12,447,450	73,71	10,074,372	15,37	4,273,189	34,10
1,173,504	36,434,322	28,308,168	77,70	19,467,616	21	4,530,833	53
3,764,574	193,414,770	120,908,232	62,13	163,422,017	14,03	65,515,247	—
3,994,560	75,831,840	63,493,920	83,74	38,810,000	18,66	13,936,000	56,97
5,586,858	119,029,086	77,302,332	64,95	82,424,588	12	13,971,540	44
1,026,166	34,145,018	15,934,446	45,34	13,446,043	20	3,775,559	89
1,415,286	41,802,570	23,895,162	57,10	5,234,683	42	4,731,195	89
18,969,642	528,157,736	363,495,212	70,70	32,137,319	64	63,866,135	183
1,018,854	23,433,066	22,784,022	97,23	2,277,218	54	2,673,217	234,60
10,487,932	217,332,648	115,358,670	53,05	23,312,987	24	20,123,575	104
11,163,654	124,259,634	57,879,306	46,58	113,675,403	22	21,530,064	63
5,236,470	82,565,640	44,025,428	53,08	41,413,084	9,9,6	8,793,832	66,66
408,593,606	9,370,943,676	5,863,752,926	62,60	3,975,789,605	15	1,732,946,800	65
631,245,348	8,372,754,594	5,534,815,320	66,08	797,946,116	31,54	1,631,374,219	132,33

3975<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Million. Indtægten pr. Passager er derfor dobbelt saa stor i Amerika som Gennemsnittet for de øvrige Lande; men det vil bemærkes længere henne i Artiklen, at Gennemsnitsrejsen pr. Passager staar i omvendt Forhold til hinanden, saaledes at Indtægten pr. Passager tilnærmelsesvis er hinanden lig.

Forskellen i Rejsernes Længde er naturligvis kun, hvad man kan vente sig af et Land med saa store Afstande som de forenede Stater, med andre, blandt hvilke er indbefattet saa tæt befolkede Industri-lande som Storbritannien, Belgien, Schweiz osv. Med Hensyn til Godstrafiken vil det ses, at de forenede Stater ikke nær har den befordrede Tonnage som de tyve andre Lande, men til Gengæld befordres Godset omtrent den dobbelte Vej længde.

Hovedtrækkene i Tabellen er imidlertid

den Omstændighed, der saa tydeligt fremgaar, at medens Trafiken tilnærmelsesvis er lig de øvrige 20 Landes tilsammen, er de amerikanske Baners Anlægssum ikke en Gang halvt saa stor som de øvrige Landes. Dette har for en stor Del sin Grund i Ekspropriering af Jord o. a., i hvilken Henseende de amerikanske Baner har en stor Fordel fremfor de ældre Lande, hvor Baneselskaberne har betalt uhyre Summer for Land, Banerne skulde gennemskære, og tillige har haft store Udgifter paa andre Maader, og som et nyt og uudviklet Land er lykkeligt fri for.

(Engineering.)





## Væddekørsel mellem Damp og Elektricitet.

I Blayton (New-Jersey) har der for kort Tid siden fundet en interessant Kamp Sted imellem elektriske og Damplokomotiver. Hensigten med denne Konkurrencekørsel var at faa konstateret det for de store Jernbaneselskaber saa vigtige Spørgsmaal, om hvilke af disse Maskiner der maa anses for at være de mest produktive. To meget store Damplokomotiver opstilledes imod to elektriske Maskiner, hvilket gav til Resultat, at Dampen blev den sejrende med stor Overlegenhed. Det ene af Damplokomotiverne tog de skarpe Kurver ved Franklinville med en Hastighed af 144,85 Klm. i Timen og vandt dermed Sejren. Nr. 100,001 er den mindste af de to elektriske Maskiner i Clayton, den vejer 1940 Centner og udvikler 1260 Hestekræfter; den opnaede tilsidst 111 Klm., medens Damplokomotivet Nr. 1017 med en Vægt af 1580 Centner paa den første Tur naaede 130 Klm., der dog forhøjedes til 133,5 Klm. ved den anden Prøvekørsel.

Det andet Damplokomotiv Nr. 6075 kørte dernæst samtidig med den elektriske Maskine Nr. 19003, der Dagen iforvejen havde tilbagelagt 136,5 Klm. Omend Damplokomotivet ansaas for at være en af Pennsylvaniens bedste Maskiner, troede dog ingen, at denne vilde kunne befare Kurverne ved Franklinville med samme Hastighed som de elektriske. Ved Damplokomotiver ligger Tyngdepunktet betydelig højere end paa de elektriske Maskiner, og Faren for Afsporing i Kurverne bliver derfor meget større. En Ingeniør Daughy overtog selv Førelsen af Maskinen; forsynet med Automobilbriller besteg han Førerhuset. Signal til Afgang blev givet og hvæsende og knaldende satte Uhyret sig i Bevægelse for i en utrolig kort Tid at forsvinde fra Tilskuerens Synskreds og med en vanvittig Hastighed at passere de forannævnte Kurver.

Resultatet blev en Hastighed af 143,9 Klm., altsaa 8 Klm. mere end det elektriske Lokomotiv opnaede.

## En upaaagtet Aarsag til Jernbaneuheld.

Ved Jernbaneuheld har man ofte lagt Mærke til, at det først var Tenderen, som afsporede, og derefter trak de efterfølgende Vogne med sig.

Paa dette Grundlag har en Amerikaner ved Navn Peebles faaet en Ide, der muligvis gennem en nærmere Undersøgelse kan føre til et nøjagtigt Kendskab af de forskellige Uheld. Peebles henviser nemlig til, at der som Regel befinder sig store Mængder af flydende Stoffer i Tenderen, som ved Togets slingrende Bevægelser bringes i en periodisk Svingning, og ved de regelmæssig tilbagevendende Rystelser vil disse kunne stige i en betænkelig Grad. — Massernes Indflydelse paa Maskinens Balance maa absolut ikke undervurderes.

Selv om Anskuelsen ikke tør betegnes som en bevist Kendsgerning for Jernbaneuheld, saa fortjener den i hvert Fald nærmere at undersøges.

## Sveriges Vandkraft i Göta-Elven.

Den svenske Rigsdag har nu efter Regeringens Forslag vedtaget at indkøbe visse Ejendomme ved Trollhättan, tilhørende »Vargøns Aktieselskab«, »Lilla Edets Papirs-Aktieselskab« og »Inlands Aktie-Papirfabrik«. Indkøbsprisen skal ifølge Forslaget udgøre for »Vargøn« 3 Millioner 90,000 Kr., for »Lilla Edet« 5 Millioner og for »Inland« 2 Mill. 550,000 Kr. Ialt 10 Mill. 640,000 Kr.



Det Udvalg, der af Staten var nedsat, har tilraadet dette Indkøb med den Bemærkning, at Staten derved vilde blive Herre over al Vandkraft i Gøta-Elv og saaledes vilde høste hele Gevinsten af den Forøgelse i Vandkraften, som erholdes ved de planlagte Reguleringsforslag. Denne Vandkraft skulde da om Dagen ved laveste Vandstand naa op til c. 180,000 elektriske Hestekraft, hvilket udgør en Forøgelse af 105,000 elekt. Hestekraft, som Staten for Tiden har. — Denne Kraftforøgelse kan lavest regnes til en Kapital af 26 $\frac{1}{4}$  Million Kroner, men sandsynlig meget mere.

En stor Del af denne Kraft skal som bekendt anvendes til Drivkraft af Statens Jernbaner i Gøteborgs Nærhed, og har Overingeniør Ivar Øfverholm og Ingeniør Axel Carlquist foretaget en Studierejse til Tyskland og til de forenede Stater i Nordamerika for at gøre sig bekendt med Undersøgelser vedrørende Statens Jernbaners Overgang til delvis elektrisk Drift.

I Tyskland studeredes særlig Forsøgsbanen ved Berlin og den ny »Stadtbahn« i Hamburg. I Amerika er undersøgt 15 forskellige elektriske Baner. I Amerika tænker man nu i Almindelighed at gaa over til elektrisk Drift. De stærkt udviklede elektriske Sporvognsnæt tvinger Selskaberne til at anvende samme Kraft, da den paa mange Maader bringer Fordele i Konkurrencen. — Damplokomotiverne er ikke tilstrækkelig stærke, og selv om man anvender flere Lokomotiver, bliver Drivkraften dog ikke saa konstant og jævn som den elektriske. Desuden har Røgplagen fra Lokomotiverne sine store Ubehageligheder saavel for Passagerer som Personale.

Hr. Øfverholm har tidligere ledet Forsøgene i Sverrig paa Banen ved Tomteboda.



## Forskelligt.

For 2 Aar siden har Kongressen i de forenede Stater udsat en Præmie paa 50,000 Dollars (ca. 190,000 Kr.) for Opfindelsen af et Apparat, hvorved Lokomotivføreren i Tilfælde af Fare, eller dersom han tilfældig kom til at overse et Stopsignal, eller muligvis mødte et Tog paa samme Spor, som han selv kørte, da var i Stand til straks at bringe sit Tog til Standsning.

Til Bedømmelse af de indkomne Tilbud har der været nedsat en Kommission fra Forbundet for Jernbanetrafikken, der nu har afgivet sin Betænkning, hvori bekendtgøres, at der i de to Aar er indkommet 52 Udkast, af hvilke ikke et eneste har været kvalificeret til Antagelse, idet de ikke har været i Overensstemmelse med de offentliggjorte Betingelser. Præmien er som Følge deraf ikke udbetalt. Der vil nu blive givet en yderlig Frist af et Aar for Deltagelsen i Konkurrencen. Kommissionen bekendtgør, at kun Apparater med Hvilestrøm vil kunne vente at komme i Betragtning, da Konstruktioner med Arbejdsstrøm ikke er i Stand til at løse Problemet, hvilket de indkomne Tilbud med Arbejdsstrøm har bevist.

(Zeit. d. Vereins Dtsch. Eisenbahnwesen.)

Mon der skulde være nogen indenfor det danske Jernbanepersonale, der kan hæve Skatten?

Red.

---

## Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Der er endnu en lang Vandring herfra og op til den lille Kuppel, men det lønner sig alligevel selv i denne frygtelige Varme. For os ligger et Panorama, dejligt og storslaet. Rom i Fugleperspektiv og



langt ude i Campagnaen ses de blaanende Sabiner- og Albanerbjerge; tæt under os ligger Vatikanets store Komplex af Bygninger og de dertil hørende Haver, som har en stor Udstrækning. Vi henvender os til Opsynsmanden og spørger: »Quanti Camere II, Vatikane«, — han svarer: »undecimila Camere«, altsaa er der 11000 Værelser i Vatikanet.

Møller og jeg havde diskuteret dette Emne; jeg mente 1100, men han havde altsaa Ret, naar han holdt paa, at der fandtes 11000. Man synes det er mange Værelser til en Persons Raadighed, men man maa jo erindre, at Paven ifølge en gammel Tradition aldrig sætter sine Fødder udenfor Vatikanets og Peterskirkens Enemærker, saa hans hele Verden er jo ikke saa stor.

Efter i nogen Tid at have nydt Udsigten og hørt paa Opsynsmandens Forklaring og med Øjnene fulgt hans pegen hen i de forskellige Retninger, idet vi af hans Tale kun kunde opfatte Navnene paa Bygninger og Genstande, steg vi atter ned. Vor Tid tillod os ikke at ofre mere paa Peterskirken, ej heller at bese Vatikanets Samlinger.

Vi maa være præcis til Frokosten Kl. 1 Em. Efter at denne er indtaget, hviler vi os lidt paa vore Værelser i den værste Middagshede, og derefter gaar det til Capitolium, Forum-Romanum og Palatinerbjerget. En og anden tænker maaske, det var meget paa en halv Dag, og jeg maa indrømme, vi gik løst hen over det. En Historiker vilde her have nok til Studium i Aar og Dag.

Lad os begynde med Palatinerbjerget, her hvor det allerældste Rom har staaet. Sagnet fortæller, at 750 Aar f. Kr. byggede to Brødre Romulus og Remus her deres faste Borg; samme Brødres Oprindelse er lige saa mystisk som vor Kong Skjolds. Det fortælles, at de vare Sønner af en Præstinde Silvia ved Vestatempel og Guden Mars; i det Øjeblik Tvillingerne fødtes, slukedes Tempellets hellige Ild, og Silvias Brøde aabenbares. Hun og Børnene dømtes til Døden i Flodens Bølger; hun optoges af

Flodguden, og Børnene bares af venlige Bølger ned mod Havet. De førtes ind mellem Sivene og Skoven ved Palatinus, hvor de blev hængende i Rødderne af et Figentræ. Da Vandet faldt finder en Ulvinde, hvis Unger man har dræbt, de grædende Børn og bærer dem ind i den lykæiske Pans Hule tæt derved, hvor den kæler for dem og opammer dem. Her findes de af Hyrden Faustulus, som tager dem hjem til sin fattige Hytte paa Palatinerbjerget. De vokser til og lægger her Grunden til det senere saa mægtige Rom, men noget af Ulvenaturen maa være gaaet i dem med Ulvemælken, der blev Fjendskab imellem dem, og det endte med Brodermord. Det var Remus, der bukkede under, og Romulus gav Rom Navn.

Det er med underlige Følelser, man færdes her paa dette Sted mellem mægtige Ruiner af de fordums saa prægtige Kejserslotte. Her hvor den ene Kejsers jævne med Jorden, hvad Forgængeren havde opført af Pragt- og Størværker, for om muligt at bygge endnu større og pragtfuldere, og hvad Kejserne ikke selv formaaede at ødelægge, besørgedes af Horderne under de evindelige Krige, Borgerkrige og Ildebrande. Et godt Begreb faar man om Slottenes Pragt, naar man i Historien læser om Neros gyldne Hus, som udgjorde et helt Komplex af Bygninger.

Det egentlige Slot var en Pragtbygning i flere Etager, med Sale baade imod Syd og Nord for at passe til de forskellige Aarstider. Udsmykkede med en Luxus, som fordunklede alt, hvad man hidtil havde kendt. Væggene prydede med Freskobilleder og Stukkaturer, indlagte med Guld og Sølv. Gulvene dækkede af kunstfærdige Mosaiker, tavlede Lofter af Elfenben og Skildpadde. Den største Spisesal var rund og stjernebesat som Himmelhvælvingen og ved et Uhrværk drejede den sig efter og i samme Tidsrum som Jorden. Til Badene var der ledet koldt Vand fra Sabinerbjergene (man ser endnu Ruinerne af disse uhyre murede Vandlejninger ude i Campagnaen).

(Fortsættes.)



# Dampfærge- Jubilæum.

Den 1ste December 1883 aabnedes Dampfægeforbindelsen mellem Korsør og Nyborg, og denne Overfart kan altsaa i Dag fejre 25 Aars Jubilæum, i hvilken Anledning det kan paaregne Interesse at fremkomme med nogle kortfattede historiske Oplysninger om vore Dampfægers Tilblivelse og hele Udvikling.

At der paa de Steder, hvor der nu er Dampfægeforbindelse, har været Overfart i umindelige Tider, er en Naturnødvendighed i vort lille Ørige, og man kan saaledes paavise, at der saa langt tilbage som til Aaret 1551 har været regelmæssig søværts Forbindelse mellem Gedser og Nordtyskland, rigtignok kun med Sejlskibe og Baade, indrettede til at overføre Folk og Heste. Nogle faa Aar senere var der regelmæssig Fægeforbindelse mellem

København—Malmø  
» —Helsingborg  
Kallundborg—Aarhus  
Helsingør—Helsingborg.

Disse Fægeforbindelser var naturligvis højst primitive, og først efter 300 Aars Forløb, med Dampskibenes Indførelse og Anlæg af Jernbaner, kom der Fart i Udviklingen, og man begyndte at overveje Muligheden for at overføre Jernbanevogne med Dampfæger.

I Aaret 1863 blev der i Rigsdagen forelagt et Forslag til »Lov om Oprettelse af en Dampfægefart paa Store- og Lillebelt i Forbindelse med Jernbaneanlægene i Jylland og Fyn«. Samme Aar sendte man en Kommission til Skotland for at studere de derværende Dampfægeanlæg — over Forth-Floden mellem Granton og Burntisland (ca. 11 km.) og over Tay-Floden mellem Tay og Broughth (ca. 7 km.). Disse Anlæg

havde været i Brug i en halv Snes Aar og virket tilfredsstillende.

Krigen i 1864 standsede imidlertid Udførelsen af de planlagte Projekter, og da Forslaget endelig blev til Lov den 28. Maj 1870, omfattede det kun Lillebæltsoverfarten. Men hermed var Begyndelsen gjort, og Statsbanerne ejer nu ialt 8 Dampfægeoverfarter, nemlig:

Lillebælts-Overfarten.....	aabnet	1872
Storebelts- » .....	—	1883
Oddesund- » .....	—	1883
Masnedø—Orehoved-Overfart.	—	1884
Sallingsund-Overfarten .....	—	1889
Helsingør—Helsingborg-Overf.	—	1892
København—Malmø- » .....	—	1895
Gedser—Warnemünde- » .....	—	1903

Den første Dampfæge, som anskaffedes, var den enkeltsporede Hjulfæge »Lillebælt« (Lillebæltstypen), der i Aaret 1872 byggedes af Firmaet Richardtson i New-castle. Den byggedes og konstrueredes hovedsagelig efter Skibsværftets egne Tegninger, da man herhjemme var saa godt som ukendt med Konstruktionen af Dampfæger, idet man kun havde de af den foran omtalte Kommission indhentede Oplysninger at støtte sig til.

Fægen kostede 178,900 Kr., og de vigtigste Maal m. v. er følgende:

Længde over Stevnene	42,83 m.
Bredde over Hjulkasserne	13,57 -
Vognantal .....	5
Passagerantal .....	450
Fyrsteder .....	4
Ildpaavirkningsflade ..	183 m <sup>2</sup>
Risteflade .....	6,5-
Kedeltryk .....	1,8 kg. pr. cm <sup>2</sup>
Hestekraft .....	280
Fart med fuld Kraft .	14,83 km. pr. Time.

Efterhaanden som Trafiken steg, byggedes nu flere Fæger saaledes:

Hjulfægen »Fredericia« enkeltsporet (F. Schichau i Elbing) i 1877 — 175,600 Kr.

Hjulfægerne »Hjalmar« og »Ingeborg« (F. Schichau i Elbing) i 1883 — hver 239,000 Kr.

Konstruktionen af de to sidstnævnte

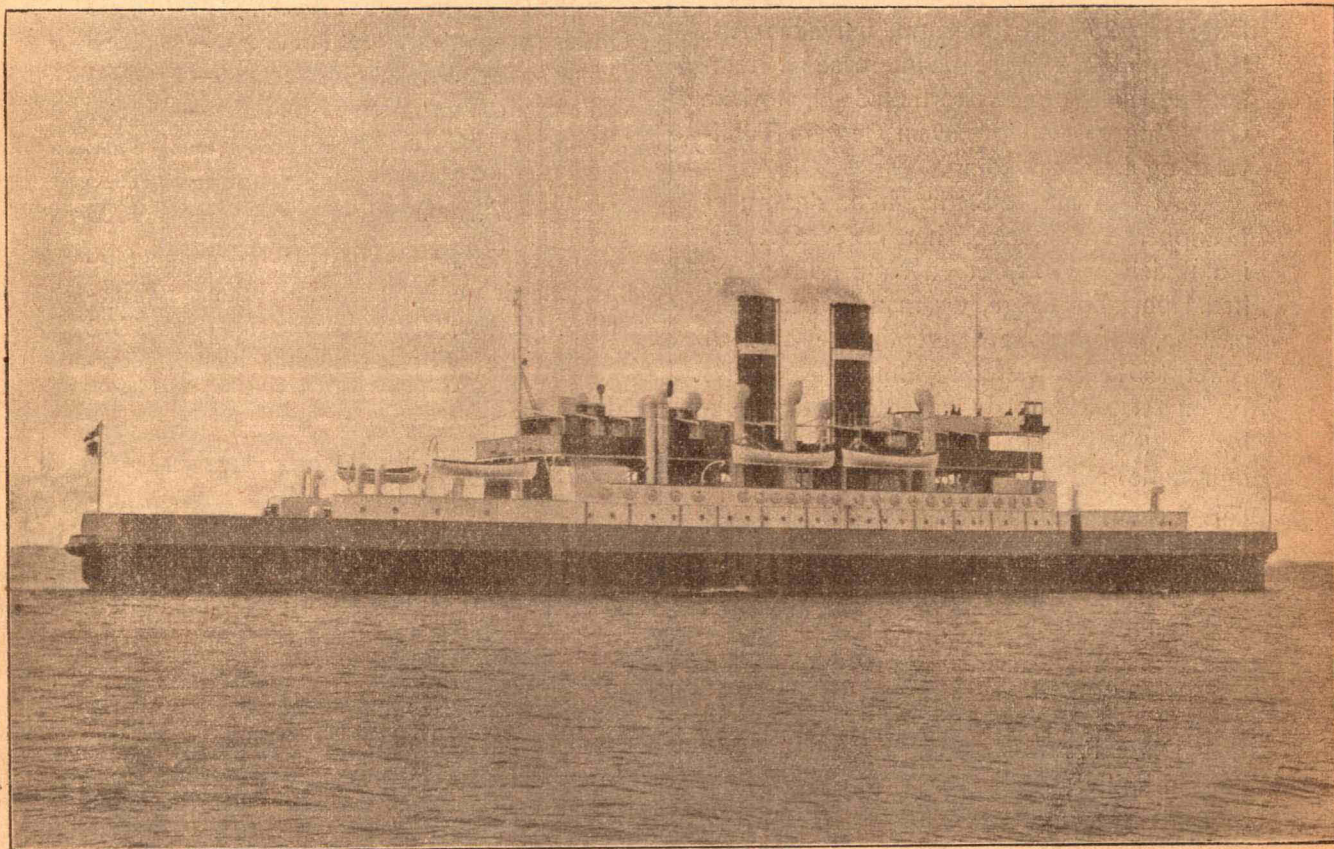


Færger lededes af Overmaskinmesteren ved de jysk-fynske Statsbaner, den nuværende Direktør for Maskinafdelingen, der saaledes allerede den Gang har beskæftiget sig med Konstruktion af Dampfærger.

Aabningen af Storebælts-Overfarten den 1. December 1883 var en Begivenhed i Dampfærgebygningens Historie, idet man til denne Overfart paa Kockums Værksteder i Malmø lod bygge de to store dobbeltspo-

Kedeltryk . . . . . 5,6 kg. pr. cm<sup>2</sup>  
 Hestekraft . . . . . 1200  
 Fart med fuld Kraft.. 22,7 km. pr. Time.

Efter Oprettelsen af en særlig Søfartsafdeling under Statsbanerne byggede man i mange Aar egentlig kun Dampfærger af de foran nævnte to Typer: »Lillebæltstypen« (enkeltsporet) og »Storebæltstypen« (dobbeltsporet).



Dampfærgeren »Christian d. IX.«

rede Hjulfærger »Korsør« og »Nyborg« (Storebæltstypen), der hver kostede 628,500 Kr. De vigtigste Maal m. v. er følgende:

Længde over Stevnene 77,42 m.  
 Bredde over Hjul kasserne 17,68 -  
 Vognantal . . . . . 16  
 Passagerantal . . . . . 1100—1200  
 Fyrsteder . . . . . 12  
 Ildpaavirkningsflade .. 521 m<sup>2</sup>  
 Risteflade . . . . . 16,5 -

Man har i Aarenes Løb gjort Forsøg paa at gøre Dampfærgerne isbrydende ved at bygge Skruefærger med Skrue i begge Ender; men Forsøgene have hidtil ikke givet noget tilfredsstillende Resultat, idet det har vist sig, at Skruefærgerne under Isforhold have maattet indstille Farten omtrent samtidig med Hjulfærgerne.

De senere anskaffede Dampfærger er alle — med Undtagelse af »Prinsesse Alexandrine« — byggede paa danske Skibsværft-



ter. Man vil af nedenstaaende Oversigt faa et Begreb om hvor store Kapitaler, det her drejer sig om.

*Bygget af A/S Burmeister & Wain:*

- Skruefærgen »Valdemar«, enkeltsporet, 1886 — 256,000 Kr.  
 Hjulfærgen »Sjælland«, dobbeltsporet, 1887 — 726,700 Kr.  
 Hjulfærgen »Dagmar«, enkeltsporet, 1889 — 269,000 Kr.  
 Skruefærgen »Marie«, enkeltsporet, 1890 — 277,100 Kr.  
 Hjulfærgen »Alexandra«, enkeltsporet, 1892 — 317,800 Kr.  
 Hjulfærgen »Thyra«, enkeltsporet, 1893 — 305,100 Kr.  
 Skruefærgen »Jylland«, dobbeltsporet, 1894 — 498,100 Kr.  
 Hjulfærgen »Kjøbenhavn«, dobbeltsporet, 1895 — 762,100 Kr.  
 Hjulfærgen »Store-Bælt«, dobbeltsporet, 1900 — 934,300 Kr.  
 Skruefærgen »Christian d. IX.«, dobbeltsporet, 1908 — 956,000 Kr.

*Bygget af Helsingør Jernskibs- & Maskinbyggeri:*

- Hjulfærgen »Kronprinsesse Louise«, enkeltsporet, 1891 — 317,000 Kr.  
 Hjulfærgen »Kronprins Frederik«, enkeltsporet, 1898 — 342,300 Kr.  
 Hjulfærgen »Strib«, enkeltsporet, 1901 — 357,300 Kr.  
 Skruefærgen »Helsingborg«, enkeltsporet, 1902 — 422,900 Kr.  
 Skruefærgen »Prins Christian«, dobbeltsporet, 1903 — 1,100,000 Kr.

*Bygget af F. Schichau, Elbing:*

- Hjulfærgen »Prinsesse Alexandrine«, dobbeltsporet, 1903, — 900,000 Kr.

Alt i Alt repræsenterer vore Dampfærger en samlet Kapital af ca. 10 Millioner Kroner.

Den stærke Udvikling af Trafikken bevirkede dog, at man byggede en Del af de enkeltsporede Færger noget længere end den oprindelige Type, ligesom en Del af dem i de senere Aar ere forlængede, saa-

ledes at Længden over Stevnene nu er 63—65 m. med Sporplads til 7 à 8 Vogne.

Dampfærgen »Prinsesse Alexandrine« var oprindelig enkeltsporet, men blev i 1905 forlænget og forsynet med Dobbeltspor. Den maaler nu 101,75 m. over Stevnene og er saaledes vor største Dampfærge med Sporplads til 18 Vogne.

Det er en Selvfølge, at de stadige Fordringer om forøget Hastighed, større Sporplads og mere Komfort til Slut maatte forandre Færgernes Fysiognomi, og det er et mærkeligt Sammentræf, at dette netop skete i saa udpræget en Grad samtidig med at Færgebygningen og det tekniske Tilsyn med Dampfærgerne ved Loven af 15. Maj 1903 atter blev underlagt Direktør Busse.

Den 1. Oktober 1903 aabnedes nemlig Gedseroverfarten med de to nye Dampfærger »Prins Christian« og »Prinsesse Alexandrine«, der som bekendt ere forsynede med en Overbygning med Promenade-dæk og Rygesalon for 1. og 2. Klasses Passagerer, hvad der giver disse Færger et mere kolossalt og fra de tidligere byggede Færger ganske forskelligt Udseende.

Som et yderligere Særkende for Gedserfærgerne skal anføres, at de af Hensyn til høj Søgang i Østersøen ere forsynede med en saakaldet bevægelig Søbov; det vil sige, at Rælingen i Forstavnen er betydelig forstærket og indrettet til at hæve sig i Vejret for at give fri Passage for Vognene ved Ombordsætningen.

Endvidere har man for at lette den vanskelige Indsejling til Gedser gjort Forsøg med Undervands-Klokke-Signaler anbragte ved Gedser Fyrskib med Modtagerapparater ombord i Dampfærgerne. Saadanne Signaler skal kunne høres og opfattes paa temmelig lange Afstande.

De øvrige tekniske Enkeltheder ere meget lig den nybyggede Skruefærge »Christian d. IX.«

Det er sikkert ogsaa med Tankerne henvendt paa denne nye Dampfærge, naar Korsør By idag holder Fest i Anledning af Korsør—Nyborg Overfartens 25 Aars Jubi-



læum, fordi denne Færge saavel i sin Konstruktion som ydre og indre Udstyrelse kendetegner alle de Fremskridt i Retning af Forbedringer og Bekvemmeligheder, som de 25 Aars Erfaring har bragt paa dette Omraade. Det er vel ikke den største, men nok en bedst indrettede af vore Dampfærger.

Dimensioner m. v. ere følgende:

Længde over Stevnene . . . . .	88,90 m.
Bredde . . . . .	17,70 m.
Vognantal . . . . .	18
Passagerantal . . . . .	1500
Fyrsteder . . . . .	12
Ildpaavirkningsflade . . . . .	743 m <sup>2</sup>
Risteflade . . . . .	20 m <sup>2</sup>
Kedeltryk . . . . .	12,0 kg. pr. m <sup>2</sup>
Største Kulforbrug pr. Time	1200 kg.
Kulbeholdning . . . . .	120 Tons
Cylinderdiameter 2 Stk. à	1143 mm.
-->--           2 -- à	711 --
-->--           2 -- à	432 --

Stempelslag 610

Største Antal Omdrejninger pr. Minut 158.

Ovenpaa Sidehusene er bygget et Promenadedæk for 3. Klasses Passagerer, medens Promenadedækket for 1. og 2. Klasses Passagerer er bygget over Sporene én Etage højere, hvor der findes Bestiklukaf, Fællesalon og Rygesalon. Fællesalonen er monteret med polerede Mahognitræs Møbler, betrukne med rødt Plyds.

Paa Hoveddækket er i hver Side anbragt en med Siddepladser forsynet, overdækket Plads, der er fuldstændig lukket undtagen paa den indadvendende Side.

Nedgangene til Kahytterne er ligesom i Gedserdampfærgerne anbragte i Siderne af Færgen, og her er tillige bleven Plads til Anbringelse af Nødudgange fra Kahytterne paa Mellemdækket.

1. og 2. Klasses Spisesalon er monteret med Panel, Borde og Stole i Birketræ.

Færgen er ansat til Bureau Veritas højeste Klasse og ligesom de fleste andre

Færger forsynet med elektrisk Lys og W. C. samt nydelige Toiletter baade for 1. & 2. og 3. Kl. Passagerer.

I det Hele taget betegner den nybyggede Dampfærge en smuk Afslutning paa den 25-aarige Periode i Storebælts-Overfartens Historie.

C. K.

---



---

## Personalialia.

---

<sup>1</sup>/<sub>10</sub> 08.

**Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:**  
Nr.

575 S. G. Nielsen, Esbjerg, til Vamdrup.

612 J. K. Hansen, Vamdrup, til Esbjerg.

<sup>15</sup>/<sub>10</sub> 08.

514 M. P. C. Andersen, Fredericia, til Nyborg.

520 H. M. Pedersen, Nyborg, til Fredericia.

<sup>15</sup>/<sub>11</sub> 08.

88 J. M. Henriksen, Korsør, til Kbh. G.

586 P. C. Pedersen, Kbh. G., til Korsør.

### Død:

Lokomotivfører Nr. 40 J. B. Nielsen, Nyborg, er afgaaet ved Døden den 8. November 1908.

### Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 292, L. Jensen, Esbjerg, med Udgangen af November Maaned 1908.

---



---

## Bytning.

En Fyrbøder i Slagelse ønsker at bytte med en Kollega i København fra 1. April 1909. Svar udbedes senest den 14. December.

Lokomotivfyrbøder (238) **O. A. Petersen**, Slagelse Depot.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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.