



Nr. 1.

1. Januar 1909.

9. Aarg.

*Red. ønsker enhver af Organisationens
Medlemmer et godt og glædeligt Nytaar!*

Ved Aarsskiftet.

Med det nye Aars Begyndelse, hvor vor Organisation kan fejre sin 10-aarige Bestaaen, og »Lokomotivtidende« træder ind i sin 9de Aargang, bringer vi hver især, der har staaet os bi for at naa de Maal, vi har sat os, og enhver, der har mødt Lokomotivpersonalet med Forstaaelse og Sympathi, vor bedste Tak.

Vender vi os mod det svundne Decennium, da har det været rigt paa Begivenheder, saavel glædelige som mindre glædelige, dog mest det første.

Da Lønsørgsmaalet er Livsnerven i enhver Organisation, vil enhver Lokomotivmand med nogenlunde Tilfredshed med Hensyn til forbedrede økonomiske Kaar se tilbage paa det svundne Aarti, idet Lokomotivførernes Begyndelseslønning er steget med 420 Kr. aarlig og Slutlønningen med 690 Kr. Fyrbøderlønningerne er i samme Tidsrum steget med 510 Kr. aarlig i Begyndelseslønning og 690 Kr. i Slutlønning. Procentvis bliver Stigningen gennemsnitlig 31 % og 57 % for henholdsvis Førernes og Fyr-

bødernes Vedkommende. Som et Moment, der ogsaa maa tillægges Betydning, er Lokomotivførernes Nattimepenge, der er forhøjet med 50 %.

Der kunde lægges meget ind i disse Tal, dog maa det være nok at sige, at for enhver moden Mand, der har Forstaaelsen af Organisationens Betydning, og paa nærmere Hold har fulgt dens Arbejde, da vil vore Initialer **D. L. & L. F.** have indprentet sig med Flammeskrift i enhver Lokomotivmands Erindring og vide de Mænd Tak, der i Aarenes Løb uegennyttigt har stillet sig i Brechen for Lokomotivpersonalets Vel.

Vor Organisation er at ligne ved et tusindstrenget Instrument, der af kyndige Hænder kan aflukkes de herligste Akkorder, men som ogsaa af uøvede Hænder kan øresønderrive med skærende Diskanter. Af utilfredse har vi ogsaa haft nogle — men hvor finder man ikke dem? — og til dem vil vi sige: Synes I, at **D. L. & L. F.** ikke arbejder efter Eders Ønsker, da tag til Gemæle, hverv Eder Proselytter og skab Eder Meningsfæller for Eders Tanker, da vil **D. L. & L. F.**, der altid har holdt Parlamentarismens Fane højt, bøje af for Flertallet og den sunde Fornuft og arbejde i det Fodspor, I anser for at være det rigtige.

De sidste Tidens Begivenheder har utvivlsomt uddybet og skærpet Interessen

ogsaa i Kredse, hvor man tidligere ret ligegyldigt har ladet det skete passere forbi uden anden personlig Indsats end et Skuldertræk. Men det, der i de sidste Aar har fundet Sted, er gaaet saa tæt paa Livet af hver enkelt, at ingen vil nøjes med en blot og bar Tilskuervirksomhed.

Det kan ikke siges stærkt og ofte nok, at de Grænser, Medlemmerne trækker for Foreningens Virksomhed, udformes blandt disse. Organisationslivet hviler i langt stærkere Grad, end man er tilbøjelig til at tro, paa dem — gennem dem forberedes og bestemmes det, der dømmes eller billiges paa Generalforsamlingen — gennem dem udpeges Organisationens Ledere, fastslaaes dens Taktik og udformes dens Arbejdsprogram.

Naar vi ved D. L. & L. F.s 10-aarige Fødselsdag ser tilbage i Tiden, da har vi unge kun Anledning til med Taknemlighed og Glæde at mindes de Mænd, der stiftede D. L. & L. F., Mænd som Lokomotivførerne Scheffler (død ²⁰/₄ 01), Georg Jensen (død ¹⁸/₄ 05) og Roosen, der hos Lokomotivpersonalet har indlagt sig uvisnelig Hæder, og som ingensinde vilde svigte Idealerne.

Om en fjerde af D. L. & L. F.s Stiftere, Lokomotivfører Bønnelykke, er der ikke ved denne Lejlighed nogen Anledning at mindes, idet denne nærmest i sit Forhold til D. L. & L. F. har staaet som den Apostel, der forraadte sin Herre for 30 Sølvpenge.

Af Formænd har D. L. & L. F. haft Lokomotivførerne C. Roosen, Pagh Rasmussen og — vor nuværende — Chr. Christensen.

Som det fremgaar andet Steds i Bladet har Hr. C. Roosen nedskrevet sine Indtryk, om hvorledes Barnet har artet sig.

Nedenfor gengiver vi en Artikel, vor tidligere Formand Hr. Pagh Rasmussen skrev i vort daværende Organ »Lokomotivmannen och Maskinisttidning«. Ord kan undertiden springe op som Trolde af Æske og skurre slemt i Ørerne; men den forekommer os at have samme Interesse nu som for 9 Aar siden, da den blev til —:

D. L. & L. F.

Til Medlemmerne!

I Anledning af en Notits i D. I. F.s Medlemsblad for 1ste December 1900, hvor der er henvist til Referat i D. L. & L. F.s 4. Sektions Møde, angaaende Opfordring fra Jernbaneforeningen til Lokomotivførerne, at indmelde sig i nævnte Forening, men som dog ikke vandt Tilslutning, da Lokomotivførere og Fyrbødere have fælles Interesser at varetage, og vilde det i højeste Grad være forkasteligt at splitte den engang dannede Lokomotivfører- og Fyrbøderforening, har Hr. P. D. optaget det saaledes, at det til visse Tider kan knibe haardt med at holde Solidaritetsfølelsen vedlige indenfor D. L. og L. F., og tilraader i sin Slutningsbemærkning, at det eneste rigtige er, at Fyrbøderne gaar over til de øvrige »Sølvtræsser«.

Jeg skal nu i et og alt misbillige det af Hr. P. D. fremførte med, at den samme Byde- og Lydighedspligt, der fremhæves, absolut ogsaa maa være raadende indenfor D. I. F.s Medlemmer, og henviser jeg til f. Eks. Bane- og Telegrafmænd, Overportører og lignende, der har at forestaa eller varetage — et eller andet — ifølge deres Tjenestes særlige Beskaffenhed, og her vil ubetinget det samme Forhold gøre sig gældende for disse overfor Bane- og Telegrafarbejderne, Portørerne og hvem der ellers er med til at udføre det virkelige forefaldende Arbejde i Lighed med det Forhold, der finder Sted mellem Lokomotivfører og Fyrbøder; men den af Hr. P. D. omtalte Byde- og Lydighedspligt skulde helst helt bortfalde, naar der tænkes paa det Motto, som de respektive Foreninger pryder sig med, nemlig »Gør Din Pligt og kræve Din Ret« for D. I. F. og »Enighed, Kundskab og Hjælp« for D. L. & L. F., og dertil kan kun siges, at naar hver især er enig om at udføre den ham tildelte Tjeneste, saa vil der aldrig kunne blive noget, der falder ind under Begrebet Bydepligt, hvorimod Lydighedspligten *maa og skal* benyttes af alle uden Undtagelse, naar vi vil ønske, at alt skal gaa sin jævne og rolige Gang uden at

lægge noget over paa andres Skuldre, og som saadan er gensidig nødvendig for Tjennestens forsvarlige Udførelse.

Naar nu Hr. P. D. tvivler paa, om den kammeratlige og solidariske Aand kan vedblive at være tilstede indenfor D. L. & L. F., da tror jeg at kunne sige, at den er lige saa god, om ikke bedre end i D. I. F., i hvilken sidste der endnu mangler mange ansatte, der kunde og burde være Medlemmer, hvilket dog ikke finder Sted i D. L. & L. F., hvor alle med faa Undtagelser er Medlemmer, *og dem, der er falden fra, vil der aldeles heller aldrig blive gjort Forsøg paa at omvende,* og lad dem blot gaa over til D. I. F. for at se, om de der hurtigere kan faa deres Ønsker opfyldte — jeg tvivler —, og skulde det være for at være sammen med de øvrige »Sølvtræsser«, da indser jeg ikke, hvorfor en med Sølvtræsser ikke kan være lige saa god som en med »Guldtræsser«, Hovedbetingelsen er og skal være, at de, der skal arbejde og stride sammen, at de ogsaa holder sammen for at virke i fælles Interesse, hvorfor jeg sluttelig paa det kraftigste vil fraraade Fyrbøderne at svigte D. L. & L. F., men at hver især gør sit til at hæve vor Stand, thi vi har Særinteresser, der aldrig vil kunne blive varetagne af nogen anden Forening indenfor Jernbaneetaten.

Pagh Rasmussen.

For de ældre Medlemmer af D. L. & L. F. er det øjensynligt, at paa det kritiske Tidspunkt, da Lokf. Pagh Rasmussen nedlagde sit Hverv, havde Organisationens Tilfredsstillelse at faa til Formand Lokf. Chr. Christensen, der viste sig at være Manden, den rette, den nødvendige, den, der saa Maalet og havde Kræfterne til at naa det, og Medlemmerne vil derfor samles i et enigt Ønske om, at vi endnu i mange Aar maa beholde ham paa denne fremskudte Post.

Af andre Data kan nævnes, at der har været afholdt følgende Kongresser:

8de Juli 1898 i Gøteborg

27de Maj 1899 i Kristiania

8de og 9de Juni 1900 i Helsingborg

3die og 4de Juni 1901 i København

8de Juni 1904 i Stockholm

29de og 30te Juni 1907 i Kristiania,

hvor Hr. Christensen valgtes til Præsident for »Nordisk Lokomotivmandsforbund«. — Tillige er det jo vedtaget, at næste nordiske Lokomotivmandskongres skal afholdes i Aarhus 1910.

Red.

— 10 Aar. —

Naar »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« den 1ste Januar 1909 holder sin 10-aarige Fødselsdag, er det en naturlig Ting, at kaste Blikket tilbage paa de svundne Aar og betragte, hvorledes og hvad Grunden var til Foreningens Dannelse og om Foreningen har opfyldt eller søgt at opfylde de Formaal, der var Grunden til den blev stiftet.

Indtil 1ste Oktober 1892 stod Lokomotivpersonalet heri Danmark delt i 2 Dele, tildels grundet paa Naturforholdene, men særlig som Følge af Banerne i Jylland og Fyn vare Statsbaner, hvorimod den sjællandske Bane vel den 1ste Januar 1881 overgik til Staten, men dog i længere Tid blev drevet efter gamle sjællandske Principer. Personalet kom som Følge deraf ikke i Samkvem med hinanden og var fuldstændig fremmede for al samlet Forhandling, naar undtages en samlet Henvendelse til daværende Generaldirektør Holst, i Aaret 1890 (saavidt jeg husker) angaaende Uniform til Personalet. Her paa Sjælland, hvor Personalet var saa faatallige og saa godt som alle stationeret i København, afgjordes alle Sager angaaende Hjelpe-, Enke- og Jubilæumskasser dels mundtlig mellem Mand og Mand, dels ved Fremlæggelse af Lister paa Stuerne. I Jylland, hvor Personalet var større og mere spredt, dannede der sig Tid til anden forskellige Hjelpekasser,

der af forskellige Grunde dog alle kun havde kortere Levetid.

I Aarene 1896—97 begynder først ret ved flere Lejligheder at vise sig Manglen ved ikke at have en samlet og fast Organisation, og da i 1897 en meget større Katastrofe indtraf, var Personalet egentlig ganske ude af Stand til at træde hjælpende til, hvad Raad og Daad angik.

Inden den Tid havde undertegnede flere Gange ved at besvare Forespørgsler, angaaende Hjelpe- og Understøttelses- samt Enkekasser, fra svenske og norske Lokomotivmænd, korresponderet med disse, og modtoges i Foraaret 1898 fra Ordførende for »Sveriges Lokomotivførere och Eldareforening« daværende Lokomotivfører ved »Bergslagernas Jernvägar« J. V. Orre i Gøteborg Forespørgsel, om danske Lokomotivmænd vilde deltage i en Kongres i Sverrig, for mulig at danne et skandinavisk Lokomotivmandsforbund. Efter at have koresponderet med flere Førere og Fyrbødere over hele Landet, besvaredes Forespørgslen og den senere Indbydelse til Kongres i Gøteborg den 8. og 9. Juli 1898 med, at den modtoges med Tak, men desværre fandtes der her i Danmark endnu ingen samlet Organisation, der kunde optræde og træffe Afgørelse paa Standens Vegne. I Gøteborg mødte 14 Lokomotivmænd her fra Landet, deraf 2 fra Privatbanerne, og ved at se hvorledes Lokomotivmandsforeningerne saavel i Sverrig og Norge som Finland virkede, besluttedes det efter Hjemkomsten at indkalde et forberedende Møde, for at forsøge at faa dannet en dansk Forening. Dette Møde fandt Sted den 29. September i Fredericia, og den første Sag paa Dagsordenen »Skal der forsøges at danne en dansk Lokomotivmandsforening?« besvaredes af samtlige mødte med ubetinget »Ja«. Et Udvalg blev derfor nedsat for at fremkomme med Udkast til Love, og vedtoges at Grundfondet for en Hjelpeforening, som havde Sæde i Aarhus og som grundet paa Uoverensstemmelse skulde opløses, skulde danne et Begyndelsesfond for den ny Forening, hvis Hjelpeforeningens Generalforsamling

vedtog saadant. Dens Medlemmer skulde da foreløbig være kontingentfri.

Paa et senere Møde i København blev endelig Foreningen stiftet og Lovene vedtagne, efter Generaldirektionens Erklæring forud var indhentet, at der Intet fandtes til Hinder for Foreningens Dannelse.

Som et Bevis paa hvor stor Sympatien var mellem hele Lokomotivpersonalet heri Landet kan anføres at der straks indmeldte sig 642 Medlemmer, og ved Generalforsamlingen i Nyborg 1900 oplystes det, at af Danmarks daværende 876 Lokomotivmænd vare 826 Medlemmer eller omtrent 94¹/₄ pCt.

I de første Love var det navnlig § 2, 3 og 4, der lagde Beslag paa Foreningens Arbejde, hvorvidt det er lykkedes at opfylde dem, maa jo overlades til hver enkelt Medlem at bedømme, men en levedygtig Forening, som D. L. & L. F. ubetinget er, maa jo heller ikke hvile, fordi et Resultat er opnaaet, men stadig have ny Formaal for Øje, efter hvilke der skal arbejdes og stræbes. At Foreningen Tid til anden har været angrebet angaaende forskellige Sager er en selvfølgelig Ting, men jeg tror nok at turde sige, at intet Angreb er forblevet ubesvaret, og det paa en saadan Maade, at det ikke kunde gentages.

De Snigløb, der ere foretagne for at forsøge at splitte Foreningen, ere ogsaa faldne til Jorden, grundet først og fremmest paa deres Umulighed og desuden paa Oppositionens Lederes vaklende Standpunkter. Urostiftere findes i alle Lande, men en daarlig Maade at gavne en Sag, der maaske virkelig trænger til at reformeres paa, er at søge at udsaa Splid istedetfor ved Forhandling at raade Bod paa Skaden og ødelægge Arbejde, der ikke er frembragt i et kort Øjeblik. Naar jeg ønsker Fødselsdagsbarnet til Lykke, er det med Haab om, at Foreningen stadig maa vandre fremad paa den Vej, den har betraadt. Jeg tror da sikkert, det vil lykkes den ved »Enighed, Kundskab og Hjelpe« at »fremme og værne faglige Interesser og ved gensidig Vejledning og Oplysning søge at højne Standen i

Intelligens og Anseelse, saavel opad mod Foresatte som udadtil mod Publikum, for derved at vinde Sympathi, Velvillie og Forstaaelse af vor Stillings opslidende og farefulde Karakter«.

C. Roosen.

Eders Tanker er ikke vore Tanker.

Jeg tænker saa ofte:

Hvorfor søger ikke alle Lokomotivmænd ind under D. L. & L. F.? Jeg tænker mig, for den allerstørste Part af disse, der har svigtet, at de, naar de vil spørge sig selv om Grunden, ogsaa vil svare: Ja, hvorfor? For at der virkelig skulde findes Lokomotivmænd, som mener at kunne gøre D. L. & L. F. ansvarlig for deres Udmeldelse, er dog vist hævet over enhver Tvivl efter det Arbejde, der til Dato er udrettet gennem Foreningen. Og jeg synes, hvor kan disse Mennesker, der Dag efter Dag nyder godt af det Arbejde deres Kammerater udfører, uden at de maa slaa Øjnene ned. Ja, hvor kan de rolig høste Fordelen, uden at deres Samvittighed maa vaagne? Jeg synes, for en Mand med en lille Smule Ære i Livet maatte dette dog være umuligt.

Dengang jeg blev ansat som Fyrbøder blev jeg af en Lokf. opfordret til at være Medlem af D. L. & L. F. Vedkommende motiverede sin Opfordring med, at vi alle burde staa sammen i Arbejdet, for at vi derved kunde tilvejebringe gode og sunde Reforme, hvad der trængtes haardt til indenfor Lokomotivstanden.

Da jeg allerede for mange Aar tilbage burde havde været med i Foreningsarbejdet, blev jeg glad og takkede vedkommende Lokf. og lovede, at jeg gerne tog Del i Arbejdet; men med Hensyn til denne Lokf. blev jeg rigtignok skuffet, for en Tid der-

efter stod han nemlig ikke længere i D. L. & L. F. Hvorfor? Ja, hvorfor kan man spørge dem, der engang stod ved vor Side i Arbejdet. Mange vil da ligegyldig svare os, de ved det ikke selv, hvorfor de ikke blev staaende, nogle vil vel komme med Udflugter, for at vi ikke skal tro, at de virkelig skammer sig. Og indbyrdes vil disse Lidelsesfæller, som de føler, de er blevne ved at gaa ud af Foreningen, søge at retfærdiggøre sig ved at kaste Snavs paa Medlemmerne indenfor D. L. & L. F. Naar engang i Fremtiden Lokf., der har Børn, der vil søge samme Livsstilling, og disse da vil spørge deres Fader: Hvorfor svigtede du dine Kammerater? Hvorfor tog ikke ogsaa du Del i Arbejdet? Da vil en og anden vel nok vende Spørgsmaalet mod sig selv: Hvorfor gik jeg ud? Fordi jeg dengang ikke selv kunde have nogen Fordel ved at staa der længere, saa havde det dog for mine Børn og Efterkommeres Skyld have været gavnlige og mere kollegialt, om jeg var bleven.

Det var det, min gode Lokomotivmand, og det var klogere gjort af dig, om du meldte dig ind igen.

Saa har vi denne Klike, der lader sig kalde Lokomotivførerforeningen, Seperatistforeningen, den der ved enhver Lejlighed søger at skade Moderorganisationen, hvorpaa der er mange Beviser.

Naar D. L. & L. F. gennem et eller andet Forslag, der er bleven forelagt paa et Møde eller en Generalforsamling og derefter overgaar til Hovedbestyrelsen til dennes Vedtagelse, maa man gaa ud fra, at denne Fremgangsmaade er den bedste, og at Forslaget da ogsaa er modent til at forelægges paa disse Steder, hvortil det er adresseret, men naar Seperatistforeningen enten ser eller hører, at der er noget i Gære, da skynder de sig altid at komme os i Vejen.

Aldrig har de vel gjort mere Skade, end da Lønningsloven sidst var til Behandling.

Men ogsaa nu, da vi atter har forelagt Uniformssagen, har jeg hørt, at de vil

søge om en Skindtrøje, ja, hvorfor ikke? Jeg tillader mig dog at betvivle, at de virkelig vilde søge om en Skindtrøje, naar hele Uniformssagen er forelagt.

Men saadan er det stadigvæk, det gode, der kommer frem, skal altid forplumres af disse Seperat-Foreninger. Vil man spørge denne Forening: Hvorfor den gør dette? vil den, hvis den skal være en lille Smule sanddru, ogsaa svare: Ja, hvorfor, vi maa jo ogsaa vise, at vi ere vaagne. En underlig Maade for en Forening at virke paa.

Da deres Grundlov blev fremlagt, var deri lagt en saadan Forhaanelse mod os, at vi uvilkaarlig spurgte: Hvad skal dette betyde? det har D. L. & L. F. aldrig fortjent. D. L. & L. F., der altid søgte ved Forhandling baade her og der at naa frem til noget virkelig godt, og de Resultater, der er naaet, maa dog kunne glæde enhver.

Hvorfor er da denne Seperatistforening kommen? Hvorfor vil den med sine usunde Rødder søge at skyde op i D. L. & L. F.s friske Stamme? Jeg tror ikke, at vor gamle Organisation derved taber sin Kraft; men det har dog vist sig, at enkelte af disse ligegyldige Medlemmer, enkelte af dem, jeg allerede har omtalt, er falden fra.

Det var at haabe, at vore Foresatte vilde holde sig til Hovedorganisationerne og kun forhandle med disse og ikke ogsaa tage separate Foreninger med, der kun er til Skade for en god og sund Forhandling. Mig bekendt er disse heller ikke forhandlingsberettigede og burde aldrig naa frem til at blive det.

Nu, da vi staar for en Omordning (hvis den da bliver vedtagen) kunde det være heldigt for et Øjeblik at vise Seperatistforeningen den Opmærksomhed at kaste et Blik indenfor dens Rammer og søge at faa Rede paa: Om vi ved at forandre vore Love kunde opnaa nogen Fordel.

Jeg tvivler. Og jeg tvivler paa, at dette Facit, vi der vil opnaa, vilde falde ud til Seperatistforeningens Fordel. Ud over den Skade, det vil være at have den, naar Lønningslovene atter kommer til Behandling i Rigsdagen.

Hvorfor? vil der maaske atter spørges. Jeg skal dertil svare: Fordi, at de fleste af de Medlemmer, der staar i Seperatistforeningen, kun interessere sig for deres egne Sager, og naar de atter har staaet i D. L. og L. F. et Aar og har betalt 6 Kr. uden maaske at have høstet nogen særlig Fordel, saa gaar de ganske rolig ud igen. Ja, det er sørgeligt! Og mange vil maaske sige, at jeg dømmes for haardt; men desværre, saaledes er det. Jeg er ved Erfaring i de 9^{1/2} Aar, jeg har staaet i D. L. og L. F., kommen til den Erkendelse, at det kun var for Pengepungens Skyld, at mange stod i D. L. og L. F. Der kan jo ogsaa være andre Slags. Til Eksempel: Vi havde her i Aarhus en Lokf., vi i flere Aar viste den Tillid at vælge som Afdelingsformand; han har en Gang paa et Møde sværget paa, at han aldrig vilde gaa ud af D. L. og L. F.; alligevel staar han nu som Medlem af Seperatistforeningen.

Vi vil sikkert intet vinde ved atter at faa den Slags Medlemmer ind. Og saa er der atter dem, der udsendte Opraabet, dem kan jeg dog aldrig indse, at vi kan modtage, saadan som de har forhaanet os. Jeg husker det, som det var i Gaar, og mine Kammerater husker det vist ogsaa. Jeg vil ikke her nedskrive disse grimme Ord, der gik over Landet som en Løbeild. Disse Mænd maa dog være døde i al Foreningspolitik.

Til Slutning kun dette: Lad os i det nye Aar arbejde, som vi har gjort hidindtil. Og omend D. L. og L. F.s Love faar nogle Vedføjelser, og Forretningsgangen bliver lidt forandret, lad det være den gamle Forening, der gaar igen, lad Tonen være den samme, lad Mottoet blive det samme, og lad Aanden blive den samme.

Frantz C. Nielsen.



I Anledning af Aarskiftet.

Naar vi nu igen sender det gamle Aar sin Afskedshilsen for samtidig at byde det nye velkommen, vender sikkert de fleste Mennesker i Tankerne tilbage til det afsluttede Tidsafsnit. Med hvilke Ønsker og Forhaabninger begyndes ikke det nye Aar? Og desværre, hvor mange af disse bæres der i Aarets Løb ikke uopfyldte til Graven.

Vi vil derfor nu ved Aarets sidste Timer kaste Blikket tilbage og betragte Lokomotivpersonalets Forhold, saavel som dets Ønsker og Forhaabninger i det forløbne og kommende Aar.

Af de forskellige Krav, som Lokomotivpersonalet gennem sin Organisation har kæmpet for i flere Aar, var selvfølgelig en Lønforbedring, som efter Nutidens Fordringer svarede til Arbejdets Art og dets Ansvar.

Selv om Resultatet ikke i et og alt faldt sammen med alle Ønskerne, varslers den Sympathi, som Lokomotivpersonalet var Genstand for under Forhandlingerne paa Rigsdagen, godt for de to til denne Samling indsendte Andragender angaaende de Lokomotivfyrbøderes Udnævnelse til Fører, som til Stadighed forretter Førertjeneste, samt Lokomotivpersonalets Forsyning med Beklædningsgenstande i Analogi med andre ligestillede ansatte. Af disse Ønsker er det første af forholdsvis yngre Dato, men blev dog allerede for en Del Aar siden debatteret indenfor Organisationen. Naar dette Spørgsmaal først i de sidste Aar er blevet aktuelt, naar Personalet nu ikke mere viger tilbage før Resultatet er naaet, da tør vi med Dristighed paastaa, at det først i de senere Aar har forstaaet Betydningen af Foreningens Motto: Enighed, Kundskab og Hjælp. — Dersom et saadant Krav for Aar tilbage var blevet rejst af Enkeltmand, vilde det sikkert være bleven opfattet højst unaadig og maaske faaet ret ubehagelige Følger for vedkommende, selv om Andragendet var nok saa berettiget, og Ret til at kalde dette

berettiget har Personalet, naar man ser hen til, at der Landet over findes mange Lokomotivførere, som forretter Tjeneste paa Rangermaskiner og altsaa har langt større Løn end den Fyrbøder, der daglig udfører det samme Arbejde, men derimod som Godtgørelse kun faar det samme — Ansvar og Straf.

Enhver Lokomotivmand, der i en længere Aarrække har været beskæftiget indenfor Lokomotivafdelingen, vil sikkert kunne huske, at der dengang overalt var en Fører og en Fyrbøder paa hver Rangermaskine. Successive afskaffedes Fyrbøderne i Provinserne, senere i de større Byer, med andre Ord: Arbejdet og Ansvaret fordobledes for den tilbageværende Lokomotivmand. Her ser vi Sparesystemets Begyndelse indenfor Lokomotivafdelingen — et Forhold, der maaske før eller senere vil hævne sig, naar vi ser hen til, at Trafiken i den forløbne Tid siden denne Reforms Indførelse har fordoblet sig. Vi tør bestemt paastaa, at i Udlandet, endog i Preussen, kendes intet til slige Forhold. Overalt findes *en Fører og en Fyrbøder, og kun undtagelsesvis anvendes Fyrbødere som Førere.*

Vil vi dernæst betragte det næste Andragende: Beklædningsspørgsmaalet, da maa vi forudskikke, at dette i Modsætning til det andet er af langt ældre Dato. Det skal nemlig efter et Forlydende ligge saa langt tilbage som i Firserne, altsaa i de Tider, hvor Organisationsfølelsen indenfor Personalet endnu ikke var modnet, eller rettere sagt taaltes af Autoriteterne. Ikke desto mindre skal to behjertede Lokomotivmænd, der antagelig nok har været udrustede med de fornødne diplomatiske Evner, paa de medansattes Vegne have forhandlet med Autoriteterne om fuld Uniform for Lokomotivpersonalet og skal i dette Øjemed have været villige til at gaa med til en 3 Aars Leveringsperiode i Stedet for de den Gang stipulerede 2 Aar paa Betingelse af, at Personalet til Gengæld saa erholdt den ønskede Beklædning. Selvfølgelig har et saadant Forslag været akceptabelt, eftersom der fra den Tid har eksisteret en 3-aarig Le-

veringstid. Men den øvrige Beklædning! Ja, den er det, som vi nu i Aaret 1908 gennem Rigsdagen søger at faa.

Ligesom Solens Straaler fordeler sig højst ulige over Jorden, saaledes er Tilfældet ogsaa, naar vi sammenligner Lokomotivpersonalet med andre statsansatte. Vi har gennem tidligere Artikler blandt andet set Forskellen i Arbejdstiden, Fridagsspørgsmaalet osv. Med Hensyn til Beklædnings-spørgsmaalet, da er Forholdet det samme; atter her er Lokomotivpersonalet daarligst stillet.

Vi nævner nogle Eksempler fra de Tjenstgrene, der i tjenstlig Henseende kommer os nærmest, blandt andet Trafikens Personale, som normeres med:

Togførerne:

- 1 Hue,
- 1 Vinterfrakke,
- 1 Regnfrakke,
- 1 Sæt Tøj og
- 1 Skindtrøje;

Togbetjentene

yderligere 1 Overtrækstrøje.

Naar vi nu for at opnaa en Enhedspris i vor Beregning benytter følgende Skala:

- 1 Vinterfrakke = 50 Kr. (hvert 3die Aar)
 - 1 Frakke, Vest og Benklæder = 60 Kr. (aarlig)
 - 1 Kasket = 5 Kr. (aarlig)
 - 1 Regnfrakke = 40 Kr. (hvert 3die Aar)
 - 1 Skindtrøje = 25 Kr. (hvert 5te Aar)
- da bliver Facit ca. 100 Kroner.

Heraf erholder Togføreren ifølge Uniformsregulativet for 100 Kroner, medens Lokomotivføreren maa nøjes med 25 Kroner. Eftersom Ekviperingen ogsaa maa henregnes som en Del af den aarlige Indtægt, vil vi derefter lægge disse Beløb til Slutlønnen efter Klasse a i hver af de respektive Stillinger, og vi kommer da til følgende Resultat:

Togførerne i Slutløn 2424 Kr.
Uniformsgenstande. 100 —
Summa 2524 Kr.

Lokomotivførerne i Slutløn..... 2490 Kr.
Uniformsgenstande. 25 —
Summa 2515 Kr.

Altsaa en Mindreindtægt af 10 Kr. aarlig for Lokomotivførerne. Det samme Forhold er gældende overfor Pakhus- og Rangerformænd, dog med den Forskel, at disse opnaar en Aarsindtægt af 2640 Kr., altsaa 125 Kroner mere end Lokomotivførerne, til Trods for, at de staa i samme Lønningsklasse.

Naar vi derefter yderligere tilføjer, at forskellige andre Kategorier ved Gennemførelsen af det ændrede Uniformsreglement opnaaede Forbedringer, til Eks. Søfartsafdelingens underordnede Personale, som blev normeret med Vinterfrakker, og vi ser hen til, at Lokomotivpersonalet i lige saa høj Grad er udsat for vekslende Vejrforhold og Temperaturforandringer, kan det kun kaldes et berettiget Krav, naar Lokomotivpersonalet ønsker at blive normeret med samme Beklædning som det kørende Trafikpersonale. —

Indenfor Organisationsbevægelsen har det gamle Aar været rigt paa vekslende Tildragelser.

Med en forceret Kraftanstrengelse og understøttede af de andre Organisationer har vore Modstandere udfoldet en energisk Virksomhed for at naa det tilsigtede Maal — en Spaltning af D. L. og L. F., men forgæves. Resultatet har været lutter Skuffelse. Vi har set de mest inhumane Midler blive anvendte. Vi har set vore Modstandere opfatte almindelige Tjenstsager som Foreningssager, og for at den tilsigtede Sensation har kunnet blive saa effektiv som muligt, er der intet Hensyn taget til Midlerne. Beskyldninger for, at Medlemmerne af D. L. og L. F. drev Personpolitik, har været rejst flere Gange, endog hos Autoriteterne; men trods Anstrengelserne er disse dog prellede af mod Sandhedens Klippe-skær; tilbage bliver kun Egoismen, hvis Opfattelse af Pligt og Ret er — Retten for sig selv, Pligten for andre.

Vel synes det, som om der i Aarets

sidste Dage er foregaaet en Strømkæmring indenfor Modstandernes Lejr; det forekommer, som om der fra forskellige Sider kan spores Tilstræbelser for at skabe et Kompromis til den Enighed, som bør være den fælles Opgave indenfor enhver Organisation, hvis Formaal det er at arbejde for Standens Interesser. Lad os derfor paa Aarets første Dag hilse hinanden med Ønsket om, at disse Forhandlinger maa blive førte med aabent Visir og uden Dobbelt-spil, saaledes at vi alle saavel indadtil som udadtil kan staa som værdige Repræsentanter for vor respektive Stand.

Det afsluttede Aar har tillige vist os, at vi besidder Folkerepræsentanternes fulde Agtelse og Sympathi. Samtlige Repræsentanter i Rigsdagen og Dagspressen har talt til Gunst for Lokomotivpersonalet og derved bevist, at de er villige til at træde i Skranken for de Mænd, som de saavel ved Dag som Nat maa betro deres Liv til.

Selv maa vi nu bestemme, hvorvidt vi vil opretholde den Tiltro og Agtelse, som vi har mødt alle Vegne, først da vil vore berettigede Ønsker blive opfyldte trods de hidtidige Skuffelser og trods den fjendtlige Stemning, som der fra enkelte Sider rejses imod os. Lad os kun have lidt mere Selvtillid til os selv og ikke frygte et aabent Ord i rette Tid og paa rette Sted. Enhver enkelt af os bør stedse bestræbe sig for at gøre sin Pligt, men tillige vide at forsvare sin Ret; thi kun den, der stoler paa sig selv, bygger paa et solidt Grundlag.

Naar nu Nytaarsklokkerne lyder, for samtidig at ringe det gamle Aar ud, da lad os i første Linie skænke de af vore medansatte, der har været et Offer for deres Kald, eller dem, der maaske efter haarde Lidelser er revet bort fra deres Familiekreds, en venlig Tanke og oprigtig ønske, at de tilbageblevne i det kommende Aar maa kunne gaa Fremtiden fortrøstningsfuldt i Møde. Og lad os andre, hvem det er forundt at varetage vor Gerning, med friskt Mod se ind i det nye Aar. Lad os haabe, at de kommende Dage vil bringe den fra forskellige Sider ønskede Overenskomst

indenfor vort Organisationsvæsen saa vidt, at vi ved forenede Kræfter bliver i Stand til at naa vort Maal; men lad os tillige ønske, at enhver vil lære at forstaa, at dette kun kan ske gennem en Organisation, der fører Sandhed og Ret i sit Skjold; thi først da vil vi blive i Stand til at sætte os ud over mere eller mindre uvæsentlige Uoverensstemmelser, og først da vil vi være i Stand til at opnaa en afgørende Indflydelse for vor Fremtid.

Lad os dernæst paa Aarets første Dag atter optage vor Tjeneste med Glæde trods de bestaaende Mangler; lad os være glade for, at Skæbnen har bevaret os for Ulykker eller Død, og lad os betragte Livet med Selvtillid og Overbevisning, da vil vi sikkert ogsaa personlig blive i Stand til at udøve en afgørende Indflydelse paa vor Livsskæbne, og i Bevidstheden om, at vi har opfyldt vor Pligt og foretaget, hvad der stod i vor Magt, kan vi med Sindsro gaa indtræffende Tilskikkelser af Skæbnen i Møde.

Derfor, ærede Lokomotivmand, med de her nedskrevne Ord til venlig Overvejelse, lad os til Slut, hvadenten vi Festnatten befinder os i Hjemmet hos vor Familie, eller vi staar paa vor Maskine i Kamp med Elementerne for at udføre vor alvorlige Tjenstpligt, om vi tilhører den eller hin Forening, lad os som oplyste og rettænkende danske Mænd ønske hinanden et oprigtigt og hjerteligt

Glædeligt Nytaar!

Emil Alsborg.

Masnedø=Broen.

Ministeren for offentlige Arbejder har den ¹⁷/₁₂ 08 i Folketinget fremsat følgende Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro fra Masnedø til Falster.

Ministeren for offentlige Arbejder be- myndiges til for Statskassens Regning til Brug for Statsbanerne at lade foretage An- læg af en fast Bro mellem Masnedø og Falster.

Til dette Anlæg kan anvendes et Be- løb af ialt 9,580,000 Kr., heraf i Finansaaret 1909—10 500,000 Kr. I Anlægsudgifterne ere ikke indbefattede Udgifterne til Erhver- velsen af de til Anlægets Gennemførelse nødvendige Arealer, hvilke Udgifter ligele- des blive at udrede af Statskassen.

Reglerne i Forordning af 5. Marts 1845 komme til Anvendelse paa de Eks- propriationer, som nødvendiggøres ved det i § 1 omhandlede Broanlæg.

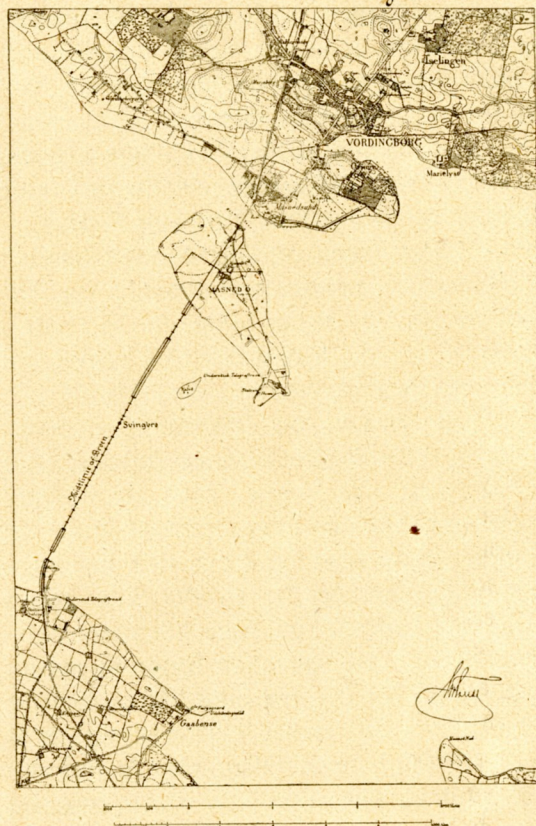
De for Statsbanerne erhvervede, til Broanlægget anvendte Grunde fritages saa længe de benyttes i dette Øjemed, for alle paa samme hvilende Afgifter og Byrder. Ligeledes ere de paa Grundene opførte, til Anlægget henhørende Bygninger indtil vide- re fritagne for alle ellers paa Bygninger hvilende kongelige Skatter og Afgifter. Brugen af stemplet Papir eftergives i Hen- seende til alle Overenskomster og Forskriv- ninger, der udfærdiges i Anledning af An- lægget. For Materialer, der anvendes ved Anlægget kan der tilstaaes Toldfrihed.

I Bemærkningerne til Lovforslaget hed- der det:

Allerede i mange Aar har der været Ønsker fremme om Forbedring af Ruten mellem Sjælland og Falster paa Grund af Ulemperne ved den nuværende Dampfærge- forbindelse, hvilke Ulemper under den sti- gende Trafik ere blevene større og større. Det er ikke alene Statsbaneadministrationen, der af trafikale Hensyn ønsker Ruten forbedret, men ogsaa deri interesserede Kredse af Befolkningen have Gang paa Gang fremsat hertil sigtende Andragender, navnlig i de senere Aar, saaledes de sam- virkende Byerhvervs Organisationer, den danske Handelsstands Fællesrepræsentation og den danske Turistforening. Det frem-

hæves stedse indtrængende i disse Andra- gender, hvor meget det vil betyde for Dan- marks Handel og Omsætning, at denne vor hurtigste Forbindelse for den gennemgaa- ende Trafik til Mellemeuropa bliver sat i Stand til at fyldestgøre de Krav, en saa- dan Hovedrute stiller saavel til Personbe-

Jernbanebro mellem Masnedø og Orehoved.



fordringen som Godstrafikken. Efter at Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde den 1. Oktober 1903 er bleven aab- net, er Trafikken tiltaget i en saadan Grad, at det kun er med største Vanskelighed, man for Tiden kan bestride Trafikken mel- lem Masnedø og Falster med de nuværende Færger og Færgeanlæg.

Trafikstigningen paa Overfarterne Mas- nedø—Orehoved og Gedser—Warnemünde fremgaar af følgende Oversigt for Tiaaret 1898—99 til 1907—08:

	Masnedø—Orehoved		Gedser—Warnemünde*)	
	Antal rejsende	Tons Gods m. m.	Antal rejsende	Tons Gods m. m.
1898—99	145,200	76,099	41,100	2,403
1899—1900	149,600	82,781	41,800	2,668
1900—01	157,900	73,934	43,500	2,902
1901—02	165,000	70,431	49,900	3,130
1902—03	160,200	91,172	49,000	3,692
1903—04	185,600	109,429	61,600	29,463
1904—05	206,200	154,654	72,600	88,067
1905—06	218,000	169,637	88,200	107,293
1906—07	247,300	178,157	102,800	115,989
1907—08	258,000	194,446	117,600	126,940

Man er imidlertid med det nuværende Færgemateriale ved Overfarten mellem Masnedø og Orehoved nu naaet til Maksimum af Rutens Ydeevne og er saaledes ude af Stand til at bestride den Trafikstigning, der sikkert fremdeles maa paaregnes.

Til Nødvendigheden for af trafikale Hensyn at skride til en Omordning af Forholdene kommer yderligere Hensynet til det ønskelige i at forbedre Ruten saa meget som overhovedet muligt, for at den derigennem kan blive sat i Stand til at bevare sin Betydning som Hovedrute i den internationale Trafik til Norden og optage den meget alvorlige Konkurrence, som vil blive paaført Ruten ved den svensk-tyske Dampfærgeforbindelse Sassnitz—Trelleborg, der allerede træder i Virksomhed i 1909.

Under disse Omstændigheder staar man overfor enten at anskaffe flere Færger og udvide Færgedianlægene eller at tilvejebringe Skinneforbindelse mellem Masnedø og Falster ved et Tunnelanlæg eller ved Anlæg af en fast Jernbanebro.

At forbedre Ruten ved et Tunnelanlæg mellem Masnedø og Falster kan ikke anbefales, da det efter foretagne Undersøgelser har vist sig, at et saadant Anlæg vil koste uforholdsmæssig meget at udføre. Anlægget af en enkeltsporet Tunnel, som man under Hensyn til Trafikkens Størrelse

foreløbig kunde nøjes med, vil neppe paa betryggende Maade kunne udføres for en ringere Sum end 25 à 27 Millioner Kr., og da det af Hensyn til Vanskeligheden ved at udføre indtræffende Reparationer af den enkeltsporede Tunnel uden at standse Trafikken under Reparationsarbejdet formentlig vil være nødvendigt straks at skride til Anlægget af 2 enkeltsporede Tunneler, vil der hertil medgaa ca. 50 Millioner Kr. Af Hensyn til dette Beløbs Størrelse har man ment at burde se bort fra Tunnelanlægget.

Det bliver derefter at overveje, hvorvidt det trafikalt og økonomisk set vil være at foretrække at udvide og forbedre den nuværende Færgeforbindelse eller at anlægge en fast Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.

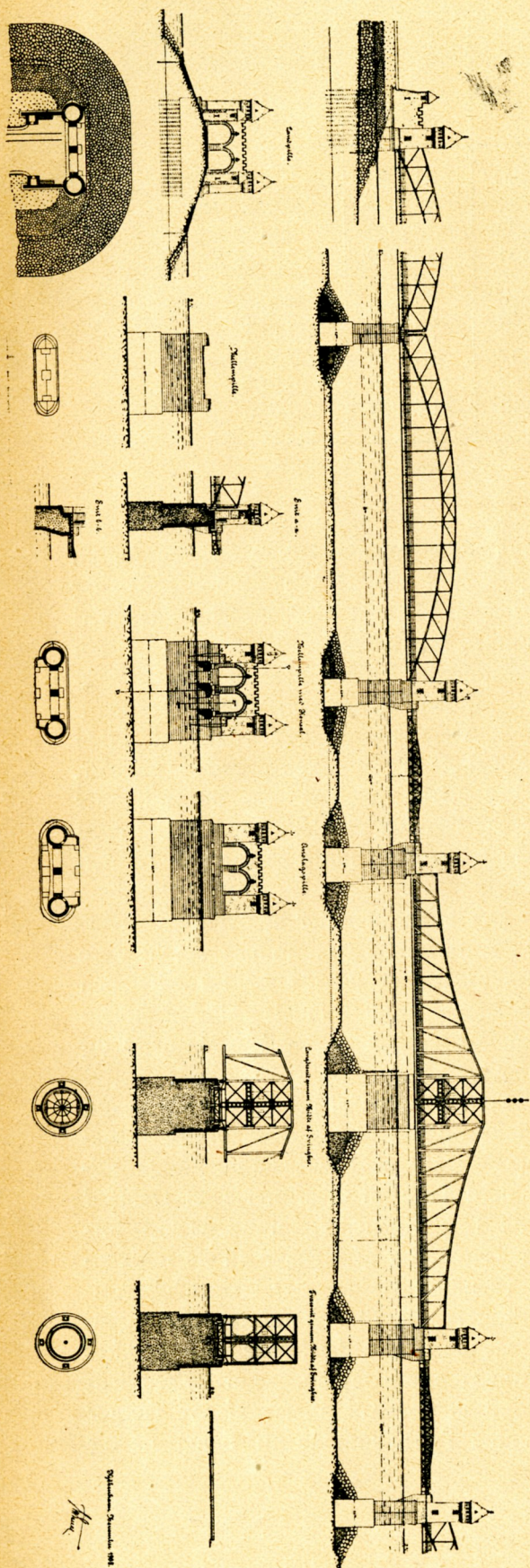
En Forøgelse af Færgerutens Ydeevne kan ikke opnaas blot ved at forøge Færgeturernes Antal; at lade samme Færge udføre flere Ture til Overførelse af Dele af samme Tog vil nemlig uundgaeligt forsinke Toget, og af Hensyn til de nødvendige Tilslutninger kan der ikke tilvejebringes længere Tid til Fremførelse af de gennemgaaende Tog end allerede forudsat efter den nuværende Togplan. Forøgelsen kan kun opnaas ved Anskaffelse af nye Færger af samme Type som de nu benyttede og

*) Dampfærgeforbindelsen aabnet 1. Oktober 1903.

Udvidelser af de tilstedeværende Færgehavn-anlæg, idet Anskaffelse af større Færger, der tillader Overførelse af flere Jernbanevogne ad Gangen end de nuværende, vilde medføre aldeles uforholdsmæssige Bekostninger saavel til Færgernes Anskaffelse som til fuldstændig Ombygning af de nuværende Færgehavne. Ved Anskaffelse af nye Færger af den nu anvendte Type opnaede man endda kun — med stærkt forøgede Driftsudgifter — at faa Overfartsforhold med begrænset Ydeevne, tilstrækkeligt for maaske kun faa Aar, hvorefter Spørgsmaalet om Rutens Forbedring paa ny maatte tages frem til Løsning.

Medens saaledes Færgfartens Opretholdelse trods store Bekostninger kun vil give en utilfredsstillende Løsning, frembyder Anlægget af en fast Bro mellem Masnedø og Falster den eneste rationelle og forsvarlige Ordning under Hensyn til den Stigning i Trafikken, der, som anført, sikkert fremdeles maa paaregnes.

En saadan fast Bro vil være af den største Betydning saavel for den gennemgaende Trafik via Gedser-Warnemünde som for den Trafik, der foregaar mellem Lolland-Falster paa den ene Side og de andre Landsdele paa den anden Side. I saa Henseende kan først fremhæves den Bekvemmelighed, det vil være for de rejsende at undgaa Omstigningerne paa Masnedø og i Orehoved, samt den Tidsbesparelse, der vil fremkomme, og som for Il- og Eksprestogene kan anslaaes til ca. $\frac{1}{2}$ Time. Hvor tidsspildende den nuværende Ordning er for Godstrafikken, fremgaar alene deraf, at der til Overførelsen af et Godstogs samtlige Vogne kræves flere Overfartsture og yderligere Tid til Sammenrangering efter endt Overførsel. Jernbanebroens store Betydning bestaar imidlertid først og fremmest deri, at Rutens Ydeevne vilde udvikles i en overordentlig Grad. Broanlægget betyder nemlig en væsentlig Simplifikation i Driftsmaaden, da det tillader, at Toggangen mellem Sjælland og Falster saavel for Persontogenes som for de godsførende Togs Vedkommende kan drives som gennemgaa-



Jernbanebro mellem Masnedø og Orehoved.

ende, saaledes at hele det paagældende Tog kan gennemføres, en Driftsmaade, der vil medføre store Besparelser i de aarlige Drifts-udgifter.

Med Hensyn til de økonomiske Fordele, som Broanlægget frembyder, bemærkes følgende:

Ved Broanlægget vil man undgaa, hvad der ved Bevarelsen af de nuværende Overfartsforhold vil blive nødvendigt, nemlig i Løbet af nogle faa Aar at anlægge et 3die Færgeleje baade ved Masnedø og Orehoved samt snarest at anskaffe en 4de Færge, hvilket i alt vil medføre en Udgift af 1,060,000 Kr., nemlig:

til 1 Færge	510,000 Kr.
· 2 Færgelejer	550,000 —
ialt...	<u>1,060,000 Kr.</u>

Ved Broanlægget vil man derhos frigøre følgende Værdier:

3 Færger	1,200,000 Kr.
Lokomotiver og Vogne.....	280,000 —
ved Nedlæggelse af Masnedø Station.....	20,000 —
ialt...	<u>1,500,000 Kr.</u>

Da det frigjorte Materiale vil kunne finde Anvendelse ved andre Færge-Overfarter og derved spare Udgifter til Anskaffelse af Materiel, som ellers i en nær Fremtid vilde blive nødvendig, vil den Sum, der efter Anlægget af Broen i Virkeligheden vil være at forrente, blive reduceret med fornævnte Beløb af 1,060,000 Kr. og 1,500,000 Kr., tilsammen 2,560,000 Kr.

Som det nedenfor nærmere oplyses er Udgiften ved Broanlægget anslaaet til 9,580,000 Kr.; naar der i dette Beløb fradrages ovennævnte 2,560,000 Kr. fremkommer til Rest 7,020,000 Kr., til hvilket Beløbs Forrentning man ifølge det vedhæftede Bilag 2 allerede nu vil have Forskellen mellem Udgiften ved den nuværende

Færgedrift	360,000 Kr.
og Udgiften ved Broforbindel-	
sens Vedligeholdelse og Drift	75,000 —
eller:	<u>285,000 Kr.,</u>

hvilket repræsenterer en Rente af c. 4 pCt. aarlig. Naar man endvidere tager Hensyn til, at Udgifterne til Færgedriften — ved den ellers uundgaelige Udvidelse af Færgelejerne og Anskaffelse af en ny Færge — i Løbet af nogle faa Aar vilde forøges med 55,000 Kr., kan man ved Anlægget af Broforbindelsen forvente allerede, naar denne tages i Brug, at opnaa en aarlig Besparelse af i alt 340,000 Kr., repræsenterende en Rente af henved 5 pCt. aarlig.

Det skal endvidere fremhæves, at Farvandet Masnedø—Falster er meget udsat for at lægge til i Isvintre. I Løbet af Tiaaret 1887—88 til 1896—97 har den regelmæssige Drift i 4 Vintre (1887—88, 1890—91, 1892—93 og 1896—97) været stærkt hindret af Is tilsammen i 148 Dage, hvoraf Farten enten helt har været standset eller kun har kunnet foregaa med Isbaad i 56 Dage; de øvrige 92 Dage har man kun delvis og vanskeligt kunnet komme igennem med Skib og Skruerfærge. I Tiaaret 1897—98 til 1906—07 og i Vinteren 1907—08 have Vintrene været mildere, men der har dog — navnlig i Vinteren 1906—07 — været store Vanskeligheder forbundne med Gennemførelsen af Togene paa Grund af Drivis, der har hindret den regelmæssige Drift og Overførelse samt medført langvarige Forsinkelser. Disse for Trafikken højst generende Forhold vil undgaaes ved en fast Jernbanebro.

I Betragtning af de anførte Fordele ved en fast Broforbindelse er der udarbejdet Projekt, med tilhørende Overslag til en fast Bro inellem Masnedø og Falster; med Hensyn til dette Projekt, hvortil 4 Planer ville blive tilstillede Rigsdagen, anføres følgende:

Farvandet mellem Masnedø og Orehoved paa Falster deles af Øen Kalven og Grunden Vedby Hage i 3 Løb, nemlig Kalv-

strømmen mellem Masnedø og Kalven, Storstrømmen mellem Kalven og Vedby Hage samt Orehovedløbet mellem Vedby Hage og Falster; af disse er Storstrømmen det bredeste og dybeste. Disse Løb, der i Forening med Masnedsund danne Forbindelsen mellem Østersøen paa den ene og Store-Bælt paa den anden Side, ere i det væsentlige underkastede de samme Vandbevægelser, som karakterisere vore øvrige indre Farvande.

Den højeste Vandstand skal ifølge indhentede Oplysninger have naaet 6 Fod over daglig Vande; men denne Vandstand vides kun at være indtruffen en Gang, nemlig ved Stormfloden den 13. November 1872.

Strømmens Hastighed i Farvandet kan være betydelig og formenes at kunne stige til 8 Fod i Sekundet. En saadan Strømhastighed er mere end kraftig nok til at frembringe Udskæringer i Bunden, og saadanne forefalde utvivlsomt ogsaa i et ikke ringe Omfang, hvad der altsaa maa tages Hensyn til ved Bestemmelsen af Pillernes Funderingsdybde og Sikring.

Isgangen kan ligeledes være meget stærk og foregaa saavel Øst som Vest fra.

Som Følge af det anførte ville Bro-pillerne kunne blive udsatte for stærke Paa-virkninger fra begge Sider, og Bestemmelsen af deres Konstruktion maa da ske med fornødent Hensyn hertil.

Ved Bestemmelsen af Broforbindelsens Beliggenhed har den Betragtning været raadende, at de nuværende Færgehavne ved Masnedø og Orehoved burde holdes paa samme Side af Brolinien, dels af Hensyn til den uforstyrrede Opretholdelse af den normale Færgedrift under Broens Anlæg, dels af Hensyn til senere i paa-kommende Tilfælde at kunne etablere en midlertidig Færgedrift. Endvidere er Gennemsejlingsaabningen af Hensyn til Skibsfarten ansat til 44 Meter og lagt i den hvide Midtfarvandsvinkel i Bogø Fyr saa nøjagtigt som muligt i Strømretningen.

Den Linie, der synes bedst at tilfredsstille disse Betingelser, er indlagt paa Plan 1 og vedhæftede Oversigtskort (Plan 2).

Som det vil fremgaa af nævnte 2 Planer, fortsætter Linien med den nuværende Masnedsundbros Retning tværs over Masnedø og Kalvstrømmen, passerer Kalvgrunden Vest for Kalven omtrent paa det bredeste Sted, idet den gennemløber en flad Kurve med Radius 3,000 Meter og antager en lidt sydligere Retning, gaar over Storstrømmen — næsten vinkelret paa Strømretningen — samt over Vedby Hage og Orehovedløbet, hvorefter den rammer Orehoved Havns Vestmole, langs hvis vestlige Side den fortsætter gennem en Kurve med Radius 650 Meter og Fald $6 \frac{0}{100}$, indtil den slutter sig til de nuværende Anlæg paa Orehoved Station, der i Hovedtrækkene kunne bevares.

Til Bedømmelse af Grundens Beskaffenhed er der ved Forundersøgelser i 1887 foretaget forskellige Boringer i en Linie beliggende ca. 500 Meter Øst for den her foreslaaede. Bunden bestaar herefter hovedsagelig af graat Ler af samme Beskaffenhed som det, der er forefundet ved ældre Boringer ved Masnedsund, Masnedø og Orehoved. Lerlaget, som gennemgaaende har en Mægtighed af 12,5–16 Meter, og hvori der paa enkelte Steder er truffet Sten- og Sandaarer, er paa Falstersiden dækket af blødt lerblandet Mudder, midt i Storstrømmen og ved Kalven af fast Grus, og i Kalvstrømmen af temmelig blødt sandblandet Ler. Under det graa Lerlag er der fundet rent Kridt, der er blødt i Overfladen og fastere nedefter. I Kalvstrømmen er Kridtet naaet i 21 Meters Dybde under daglig Vande, i Storstrømmen i 24 Meters Dybde, medens det paa Falstersiden endnu ikke er naaet i 24,5 Meters Dybde. Ved Boringen midt i Storstrømmen er Kridtet naaet i 31,5 Meters Dybde under daglig Vande.

Saavel de foretagne Grundundersøgelser som de Erfaringer, der foreligge fra Bygningen af Masnedsundbroen, tale for, at det omtalte graa Lerlag har tilstrækkelig Fasthed til at bære Pillerne.

Forinden Arbejderne kan paabegyndes, vil der være at foretage nærmere Under-

søgelse af Strøm- og Bundforholdene m. m., hvoraf Resultatet eventuelt kan blive en mindre Forskydning af den foreslaede Retningslinie.

Overgangen over Strømløbene foreslaas udført — som det vil fremgaa af Plan 3 — ved Broer med enkeltsporet Overbygning, i det dog Pillerne straks paaregnes opført med saa store Dimensioner, at de kunne afgive Plads til Overbygningen for et eventuelt senere tilkommende 2det Spor. Pillerens Forøgelse i Pris ved straks at indrettes for Dobbeltspor bliver nemlig forholdsviis ringe (ca. 20 pCt.), da det alligevel af Hensyn til den stærke Strøm og Isgang vil være nødvendigt at gøre dem meget vægtige for Enkeltspor alene, medens en senere Udvidelse af Pillerne til Dobbeltspor vil blive meget bekostelig og vanskelig at udføre. Overbygningen kan derimod uden væsentlig Fordyrelse og Ulempe anbringes først for Enkeltspor og senere, naar der maatte blive Trang dertil, for et 2det Spor.

Længden af Broerne over Kalvstrømmen, Storstrømmen og Orehovedløbet er henholdsvis 330, 1,755 og 123 Meter. Imellem den første og anden Bro lægges en 830 Meter lang Dæmning over Kalvgrunden, og mellem den anden og tredje en 300 Meter lang Dæmning over Vedby Hage. Fra Kalvstrømmens Bro føres en 170 Meter lang Dæmning ind til Masnedø Kystlinie og fra Orehovedløbets Bro en Dæmning af 350 Meters Længde til Falsters Kystlinie. Dæmningerne føres ud til 3,2 à 4,4 Meters Vanddybde. Fra Kystlinierne føres Tilslutningsspor til de bestaaende Anlæg tæt syd for Masnedundsbroen og paa Orehoved Station. Længden af de nye Banelinier i Land er tilsammen 1,180 Meter, af Dæmningerne udenfor Kystlinierne 1,650 Meter og af de 3 Broer 2,208 Meter, saa at den hele Forbindelses Længde mellem bestaaende Anlæg bliver 5,038 Meter.

I Broen over Storstrømsløbet lægges der en Svingbro med to Gennemsejlingsaabninger — hver med fri Vidde 44 Meter — indenfor Midtfarvandsvinkelen i Bogø

Fyr. For at lede Skibsarten og danne en Beskyttelse mod Beskadigelser af Broen anbringes der ved Sving- og Anslagspillerne et System af Lede- og Friholderværker.

Den normale Pilleafstand er 82 Meter og er bestemt saaledes, at Anlægsudgiften for hele Broen bliver saa lav som mulig.

Det har været Genstand for Overvejelse, om Kalvstrømmen og Orehovedløbet med Fordel kunde passeres med Dæmninger, og det har vist sig, at Anlægsudgifterne herved kunde reduceres med ca. 800,000 Kr. Da Lukningen af de paagældende Løb imidlertid maa befrygtes at ville bevirke en Tilsanding af Havnene ved Masnedø og Orehoved, hvilke Havne, som ovenfor nævnt, formentlig ogsaa efter Broens Anlæg kunne faa Betydning, og da den Formindskelse af Gennemstrømningsarealet, som Dæmningerne ville medføre, maa antages at ville faa en uheldig Indflydelse paa Strømforholdene, har man opgivet denne Løsning og som foran nævnt projekteret kortere Broanlæg paa disse to Steder.

Paa vedhæftede Detailplan (Plan 4) ere de forskellige Pilletyper viste. Med Undtagelse af Svingpillen, som er cirkulær, have alle Piller rektangulært Tværnsnit, hvis Ender for Fundamentets Vedkommende afsluttes med Halvcirkel og for selve Pillens med Spidsbuer. Til Landpillerne, som ere 23 Meter lange og 4,5 Meter brede, slutte sig to Paralelfloje ca. 10 Meter lange og 1,5 Meter brede.

Landpillerne med Floje funderes paa Pæle og opføres — i tørlagt Grube indenfor Fangedæmninger — af Beton med Granitbeklædning fra 1 Meter under daglig Vande og opefter. Ovenpaa hver af de Landpiller, som begrænse Broen over Storstrømsløbet, anbringes et Par Taarne forbundne med Portalbuer; i Forbindelse med Taarnene opføres paa hver Floj en Mur, som afsluttes med et mindre Taarn. Paa de øvrige Landpiller opmures Postamenter som Afslutning for Broens Jernkonstruktion.

Fremgangsmaaden ved Opførelsen af Strømpillerne er forudsat at være følgende:

Efter Fjernelse af de øvre løsere Bundlag paa Pillens Plads og i et Bælte udenom graves der ned i det fastere Lerlag, indtil fornøden Bæreevne opnaas, hvilket forudsættes at være Tilfældet ca. 1 Meter nede i det nævnte Lag. Paa den fremkomne rene og horizontale Bundflade nedsættes en Staalcylinder, indenfor hvilken Fundamentet understøbes af Beton under Vand til en saadan Højde, at Cylinderen kan afstives indvendig og lænspumpes uden at flyde op. Samtidig med Betonstøbningen fyldes det udgravede Hul udenom Cylinderen — for at modvirke Underskyldning og støtte Pillen — forneden med Singels, foroven med store Sten, der danne Skraaning fra 1 Meter under Fundamentets Overkant og ud til alle Sider. Naar Cylinderen er lænspumpet, opføres den egentlige Pille paa sædvanlig Maade af Beton med Granitbeklædning, idet Pillen paa hver Led gøres 1 Meter mindre end Fundamentet, saaledes at der mellem den og Cylinderen fremkommer et Mellemrum, og at den øverste Del af Cylinderen ovenover Fundamentet kan fjernes efter Pillens Fuldførelse.

Svingpillen er en cirkulær Cylinder med Diameter 12,5 Meter. De øvrige Piller have aftagende Bredde opefter, saa at Sidefladerne ere svagt hældende. Den gennemsnitlige Bredde er for de almindelige Mellempiller 4,5 Meter, for Anslagspillerne 7 Meter og for de to Piller nærmest Anslagspillerne 5,5 Meter. Længden af de almindelige Mellempiller er 18 Meter.

I den øvre Del af Svingpillen udspares et Rum til Anbringelse af Bevægemechanismerne og Motorerne.

Konstruktionen af Broens Overbygning fremgaar af Plan 4; dens Underkant ligger overalt 4 Meter over daglig Vande, og Skinnekoten 5,2 Meter.

(Sluttes.)

Til Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling.

Indmeldt ¹/₁₂ 08:

Lokomotivfyrbøder Nr. 292 L. P. Bramsen.
Medlemsantallet for Esbjerg og Ribe er 16 Førere og 38 Fyrb.

Rettelser.

I vort Svar til Hr. Junior i Nr. 18 f. A. har der indsneget sig nogle meningsforstyrende Trykfejl, som vi hermed retter.
Side 240, 1ste Sp. 21de Linie f. n. staar formentlig. Læs fornemmelig.
Side 240, 2den Sp. 10de L. f. n. staar fire fede Syrer. Læs frie fede Syrer.
Side 241, 1ste Sp. 16de L. f. o. staar Husdyr. Læs Hundyr.

Red.

Paa Grund af

de talrige Bestillinger af Fotografiet af det ved Orehoved bjergede Lokomotiv vil Bestillinger fra den 16de December f. A. og senere først kunne effektueres nogle Dage ind i det nye Aar.

Red.

Forslag,

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

Chr. Christensen,
Jernbanevej 31,
Esbjerg.

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.