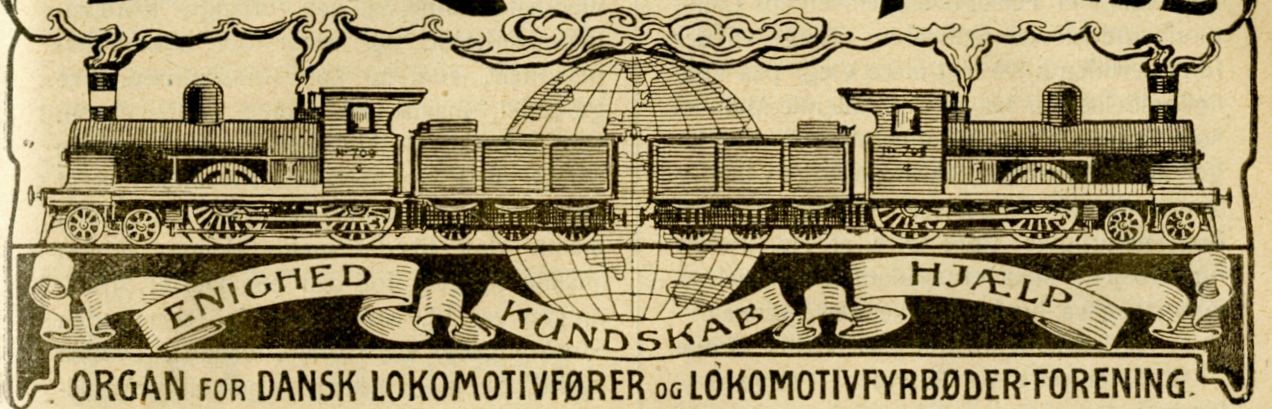


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 12.

17. Juni 1909.

9. Aarg.

## Kørselshastigheden paa nordamerikanske Baner.

Hastighedsvanviddet kaldte et udenlandsk Blad for nogen Tid siden den Mani, som i alle Dage synes at have behersket de forskellige Landes Befolkning for at fremskaffe Midler til en hurtigere Befordring. Denne Ide er nemlig ikke af nyere Dato, thi tværtimod har vi læst om, hvorledes de gamle Grækere ved deres olympiske Lege saavel i Væddeløb som Væddekørsel har kæmpet tappert for at bevare Æresprisen i Hurtighed, hvad der ogsaa fremgaar af Sagnene om Dædalus og Phæon.

Og endnu den Dag i Dag morer Ungdommen i alle Lande sig med Væddeløb, i Gynger eller Karruseler, o. desl. Hvad der har forandret sig, er kun Grænsen.

Væddeløbshestenes eller Lokomotivernes ualmindelige Produktioner søger man overalt at overføre i det daglige Liv, ja endog overflyve disse. I Almindelighed køres der i vore Dage paa almindelige Landeveje undertiden med større Hastighed end Iltoget paa Jernbanerne, og denne

Udvikling vil man vanskeligt kunne hæmme. I højeste Tilfælde vil Tempoet maaske kun lade sig regulere for den, der skal fremskaffe Hastigheden.

Dette Hastighedsvanvid synes i særdeles høj Grad at have bemægtiget Amerikanerne.

I lange Tider har de derværende Dampskibsselskabers Skibe foranstaltet Kapsejlsager for ikke at blive den underlegne i Konkurrencen uden at bekymre sig om Kedel-eksplosioner, og noget lignende er Forholdene paa de amerikanske Jernbaner.

Dog synes det nu, som om enkelte Selskaber paa dette Omraade har forandret Taktik, hvilket saa meget mere er bemærkelsesværdigt, som netop de sidste 3 Maaneder i Aaret 1908 figurerer med 591 dræbte og 13,098 saarede Mennesker.

Angaaende dette Emne skriver et meget anset Fagtidsskrift »Railway and Engineering Review« under Overskriften »The Speed Mania« (Hastighedsmanien) følgende:

Burlingtonbanen har foretaget et bemærkelsesværdigt Skridt, idet den med Hensyn til Hastighedsspørgsmaalet lægger mere Vægt paa Sikkerheden end paa Hastighedshysteriet, idet den bestemt forbyder al overdreven forceret Kørsel. Det er paalagt saavel Stations- som det kørende Personale at søge at udligne Forsinkelserne

gennem Afkortning af Opholdstiderne paa Stationerne, og ifølge et for nylig udstedt Reglement er Hastighedsgrænsen for Lokomotiverne bleven reduceret. Tillige vil der for Eftertiden blive lagt mere Vægt paa Vedligeholdelsen af saavel det rullende Materiel som Banelegemet, ligesom store Forbedringer af Stationernes Sikringsanlæg vil blive gennemførte. Alle disse Foretagender fordrer naturligvis store Ofre af Tid, Penge og Arbejde, men et saadant Eksempel vil sikkert ogsaa høste Anerkendelse overalt.

At Jernbaneuheld ogsaa koster Penge — til Tider ret store Summer — er jo desværre i den sidste Tid blevet bekræftet, og at den vilde Konkurrence i Hastighed har tvunget Selskaberne til at fravige en fornuftig Driftsordning og overskride Grænserne for det tilladelige, indrømmes uforbeholdent af de fleste Jernbaneembedsmænd, men dette gælder ikke alene for de enkeltsporede Baner i Vesten. Vi er i de sidste Maaneder paa en af Østens bedste Linier ved forskellige Lejligheder blevet vækket af vor bedste Søvn ved Fordringen om forøget Hastighed (bursts of speed). Udtalelser, som man efter Forholdene kan betragte som yderste Grad af Forvovenhed.

Der siges, at slige Ønsker er ganske almindelige, men for en stor Del rejsende drejer det sig mindre om Rejsens Varighed end om en punktlig Ankomst til Maalet. Overholdelse af Køreplanen, Undgaaelse af unødvendige Ophold paa Stationerne er vigtigere for Passagererne end en knap tilmaalt Køretid, hvis Overholdelse er meget usikker.

Som et Eksempel paa, hvilke Forholdsregler det underordnede Personale mange Gange paa Grund af Overledelsens kritikløse Anordninger kan lade sig forlede til, skal vi anføre en virkelig forekommet Tildragelse:

Paa en Strækning, hvis Underbygning endnu ikke var tilstrækkeligt faststoppet, etableredes der Iltogstrafik. Lokomotivpersonalet fandt paa hver Tur Steder, hvor den fornødne Fasthed i Sporet manglede, hvorfor Kørslen ikke kunde foregaa med

den foreskrevne Hastighed. Maskininspektøren lod Lokomotivmesteren tilkalde og meddelte denne, at han forlangte Køreplanen overholdt, og kunde det Lokomotivpersonale, som nu kørte Maskinerne, ikke gøre det, maatte han sætte andre derop, som kunde. Maskiningeniørerne kørte flere Gange med og ansporede Personalet til at efterkomme Maskininspektørens Ordre, men maatte dog tilsidst melde denne, at den ansatte Køretid for den ene Del af Strækningen var 12, mens den for den anden Strækningsdel var 15 Min. for kort. Derpaa kørte Lokomotivmesteren personlig Maskinen, men med samme Resultat. Da denne derefter afgav Rapport til Inspektøren, erklærede denne kategorisk, at det var ham aldeles ligegyldigt, og Køreplanen var til, for at den skulde overholdes. Hele Miseren stammer kun fra, at de »Karle« mangler Courage. Jeg forlanger endnu en Gang, at der indstilles Folk, der overholder Køretiden.

Først da et Tog afsporede, og Undersøgelsen beviste, at kun en uforsvarlig stor Hastighed var Aarsagen, besluttede man at forlænge Køretiden med det foran nævnte Antal Minutter.

Efter dette Bevis kan vi kun anse Burlingtonbanens Indførelse af en forsvarlig Køretid og andre Sikkerhedsforanstaltninger som den eneste og rette Løsning af et saa vigtigt Spørgsmaal, der kan anbefales de andre Selskaber til Efterfølgelse.

Saavidt ovennævnte Tidsskrift, der synes at se optimistisk paa Sagen; men efter at have læst nedenstaaende Meddelelse, der har været optaget i »Engineering«, er det vistnok ogsaa kun enkelte Selskaber, der vil sætte Sikkerheden i første og Hastigheden i anden Række.

Pennsylvania Jernbaneselskab har til Hensigt at overgaa til elektrisk Drift paa en af dens Linier, nemlig den 144 km. lange Strækning mellem New-York og Philadelphia. Grundene langs Banen er stegne betydeligt i Værdi, fordi Byarbejderne vil udnytte den hurtige Forbindelse og bo i nogen Afstand fra deres Arbejdssted. Selskabet har bestilt 100 elektriske Lokomo-

tiver, der skal have en Maksimalhastighed af 120 miles (192 km.) pr. Time. Rejsen mellem de to Byer varer nu 2 Timer, deri indbefattet Færgesejlad over Hudsonfloden; men Selskabet anlægger samtidig en Tunnel under denne store Flod, hvorved de elektriske Tog vil tilbagelægge de 144 km. paa ca. 1 Time, Standsninger undervejs inklusive.

---

## En Udtalelse om Rangermaskiners Enkeltmandsbetjening i Danmark.

---

I Tidsskriftet »Deutscher Eisenbahnverwaltungen« er for nogen Tid siden en højerestaaende teknisk Embedsmand fremkommet med et Forslag, der gaar ud paa at indskrænke Rangermaskinernes Betjening til en Mand. Som anbefaling henviser Forfatteren til de danske Statsbaner, hvor denne Ordning har virket tilfredsstillende.

I »Deutsche Eisenbahnzeitung« imødegaar en Indsender dette Forslag og fremhæver, hvilke Konsekvenser Indførelsen af denne Ordning ved de tyske Statsbaner kan skabe. Forfatteren, hvis Artikel vi in extenso gengiver i efterstaaende, skriver nemlig —:

Alene en Sammenligning mellem Danmark og Tyskland vil sikkert gøre enhver Lægmand betænkelig. At sammenligne den lille af Have omslyngede Agrarstat Danmarks Trafikforhold med den store Industristat Tysklands er vel dog et ret voveligt Forsøg. Naar der maaske paa de derværende enkle Banegaarde med de særligt konstruerede smaa og let behandlelige Lokomotiver med en Mands Betjening ikke er gjort Indsigelser, saa tør man dristig paastaa, at de første Forsøg her hos os sikkert vil fremkalde store Forstyrrelser.

Man behøver jo kun at betragte Virk-

somheden paa en af de store Rangerbanegaarde for at opdage det vovelige i et saadant Eksperiment og forkaste ethvert Forsøg i den Retning. Gaar vi nu videre til en Sammenligning, set fra den praktiske Jernbanemands Synspunkt, saa kommer man ubetinget til den Overbevisning, at Forfatteren til dette Forslag maa være aldeles ukendt med Rangertjenesten i Industriegnene og paa de større Centralstationer. Ligeledes er Forslaget om at bygge smaa, let behandlelige Rangermaskiner ligesaa forkasteligt som disses Besættelse med en Mand er.

Sammenligner vi de lette danske Godsvogne med vore svære Godsvogne med fra 15 til 50 Tons Bæreevne, saa maa man til Slut komme til det Resultat, at de danske Rangerlokomotiver slet ikke er i Stand til at sætte et saadant Antal Vogne i Gang med den fornødne Hastighed og atter bringe disse til Standsning.

Vilde man nu forsøge at besætte en saadan Maskine med en Mand, saa havde denne uafbrudt nok med Fyret at gøre for at fremskaffe den fornødne Damp paa Grund af Overbelastningen. Opmærksomheden med Hensyn til Rangesignalerne, Sporskifterne osv. maatte ubetinget forsømmes, hvad der let vil kunne føre til Ulykker.

Den Anskuelse, at Enkeltmandsbetjening af Rangermaskinerne paa Personbanegaarde med tilstødende Sidebaner vil være helt udenfor Fare, er fejlagtig, og derfor staar Indførelsen af § 63 for Jernbanebygning og Ordning som et Bevis. Ganske vist kan der fra denne § nu foretages Afgivelser med Tilsynsmyndighedernes Approbation, men disse vil forhaabentlig overveje et saadant Skridt.

En Sammenligning med den elektriske Drift vil ligesaa lidt være i Stand til at tjene som Forsvar for Indførelsen af Enkeltmandsbetjeningen paa vore nutidige Rangermaskiner, thi foruden at Reguleringen af Fyret, Kedlens Forsyning med Vand, Kultagning o. s. v. bortfalder ved den elektriske Drift, vover man næppe ved større Hastigheder, hvormed man ubetinget maa regne, kun at betro hele Sikkerheden til to Øjne; men

man vil i det mindste anvise en af Togets Betjeningsmandskab, hvad enten dette nu bliver Togføreren eller en Togbetjent, en Plads i Togets Forende og samtidig sørge for, at denne er saaledes instrueret, at han er i Stand til under et Føreren pludselig tilstødende Ildebefindende straks at kunne bringe Toget til Standsning. Det er en Seivfølge, at en Tjenstmand meget godt alene kan foretage Rangerbevægelser paa Sidespor eller mindre Banegaarde, men Tjenesten maa saa kunne udføres saaledes, at der bliver en Pause under Fyringen og Vandpaasætningen, uden at dette kommer til at influere paa Toggangen eller Vognenes bestemte Anbringelse. Disse Forudbetingelser vil vist kun i saa sjældent et Tilfælde være tilstede, at man næppe vil kunne tale om en Besparelse ved dette Forslags Gennemførelse. Gennemgaar vi Statistiken over stedfundne Uheld, saa vil vi finde, at netop de fleste af saadanne Tilfælde forekommer ved Rangeringen til Trods for, at Lokomotiverne har to Mands Betjening. Enhver, der af egen Erfaring kender Rangertjenesten, vil indrømme, at netop denne Tjeneste stiller de største Krav til Lokomotivpersonalets Opmærksomhed. Selv paa mindre Stationer, hvor Rangeringen foretages ved Hjælp af Togmaskinerne, maa Lokomotivpersonalet ofte ved fordoblet Opmærksomhed og Omsigt atter oprette det, som de til Rangeringen anvendte Stationsarbejdere ved deres ofte utrolige Indskrænkethed og Ubehjælpssomhed har tabt i Tid, saafremt da ikke en betydelig Overskridelse af de planmæssige Opholdstider skal faa Indflydelse paa den rettidige Trafik.

\* \* \*

Det maa sikkert forundre enhver dansk Mand, naar han i den udenlandske Presse læser om al den Opmærksomhed, hvormed de forskellige Nationer følger det af tvende store Have omkransede lille Land, Danmark. Hvor maa ikke en ubevidst Følelse af Nationalstolthed opstaa, naar vi ser hen til, at selv de store Lande paa Kontinentet finder Anledning til at gennemføre danske

Forhold i deres respektive Virksomheder. Man faar uvilkaarlig den Fornemmelse, at vi herhjemme maa have naaet non plus ultra i Statsøkonomi, siden Fremmede anfører os som et lysende Forbillede til Efterlignelse for dem selv, mens det, vi foretager os, er fri for alt, hvad der hedder Skyggesider — i Teori; men, hvorledes det i Praxis ser ud, fremgaar selvfølgelig ikke af Beretningerne, og Papiret er jo som bekendt taalmodigt.

Eftersom vi gennem foranstaaende Artikel har faaet et lille Indblik i Rangerforholdene i Prøjsen samt Forslaget til en Reduktion af Lokomotivmændenes Antal, bør der være Anledning til for os netop nu at skænke Enkeltmandsbetjeningens mørke Punkter en nærmere Omtale i Forbindelse med vort aargamle Krav om Rangerførernes Forfremmelse til Førere.

Det er en notorisk Kendsgerning her i Livet, at vil man bedømme en Sag rigtig, da maa man ogsaa se den fra to Sider; thi i modsat Fald bliver man partisk i sin Dom, og vil man derfor ud fra dette Synspunkt nærmere betragte Rangertjenestens Beskaffenhed i Fortiden og Nutiden, maa man for at være konsekvent indrømme, at der herhjemme, dengang Reformen med en Mand paa Rangermaskinerne gennemførtes — i hvert Fald for de mindre Stationers Vedkommende — forelaa en vis Berettigelse i Personalets Indskrænkning.

Anderledes stiller Forholdene sig i Nutiden.

Efter Statistikken fordobles Trafikken som bekendt i Løbet af 16 Aar, hvilket med andre Ord betyder, at Arbejdet i tilsvarende Tidsrum og Grad er forøget, og hvad dette betyder, kender enhver Lokomotivmand, som er eller muligvis i længere Perioder har været beskæftiget ved Rangeringen. Hvor tidligere Arbejdets Udførelse foregik jævnt og med Præcision, der er der i vore Dage en forceret Jagen, Kommandoraab lyder uafbrudt, Fløjtesignaler toner her og der, en Raaben og Skrigen høres allevegne. Hvor der i fordums Dage med Timers Mellemlum ankom et Tog til en

saadan Station, der ruller i vor Tid Togene med det samme Antal Minutters Mellemlum. Det hele danner et Virvar, og overalt spores en Gren af Nutidens Nervøsitet, der i vor Tid behersker den overvejende Del af Menneskeheden.

I Almindelighed, hvor flere Kræfter sammenlægges for at udføre et Stykke Arbejde, er dette ensbetydende med en Lettelse af den enkelte Persons Arbejde; men i en vis Forstand danner denne Opfattelse en Undtagelse, naar det gælder Rangerførerne; thi jo flere Maskiner der færdes i hinandens Nærhed, desto flere Signaler afgives der af det rangerledende Personale; men samtidig bliver ogsaa Risikoen og Ansaret i høj Grad forøget for Lokomotivpersonalet.

Vel gives der til Vejledning for dette et Reglement med mange Pag.; dog skal vi ikke fordybe os i disse teoretiske Bestemmelser, men nøjes med i denne Forbindelse at benytte Red.s tidligere anførte Ord om, at et Kvint Praksis er bedre end et Pund Teori; thi saafremt ikke det danske Lokomotivpersonalet til enhver Tid regnede med indhøstede Erfaringer paa dette Omraade, vilde Statsbanerne sikkert for lang Tid siden have set sig nødsaget til i hvert Fald paa de større Stationer at genindføre Systemet med Dobbeltbetjening paa Rangermaskinerne.

Vil man i vore Dage paa nærmere Hold undersøge, hvorvidt det med Berettigelse kan siges at være forsvarlig herhjemme at benytte Enkeltmandsbetjeningen paa de større Stationer, og ved Overfarterne behøver man ikke at være jernbanekyndig for at se, at Sikkerheden ikke paa disse Pladser er saa fyldestgørende, som det kan fordres, hvor Talen er om Forebyggelse af Fare for Menneskeliv. Paa de større Stationer, hvor Togene stadig færdes ud og ind eller holder klar til Afgang jævnsides hinanden, eller hvor muligvis Rangermaskinen maa passere mellemliggende Spor for der at foretage den nødvendige Rangering under Larmen fra Togmaskinernes Vacuumprøver, de forskelligartede Fløjtesignaler eller Dampen fra Vognenes Varmeledning, maaske Vejrligets

Beskaffenhed yderlig forværrer Situationen gennem en uigennemtrængelig Taage, her maa Rangerføreren ene og alene stole paa sig selv; thi at se eller høre Signaler er umuligt, kan hænde, at Sporet yderlig snor sig ud og ind i Slangebøgninger. Den rette Forstaaelse af de afgivne Signaler hidrører som Regel af det lokale Kendskab, til Eks. Togstammernes Længde og Plads paa de respektive Spor eller Peroner.

Rangeringen ved de forskellige Overfarter er med Hensyn til Publikums Sikkerhed heller ikke saa betryggende, som Nutidens Krav kan forlange det, thi lægger man Mærke til, hvorledes Rangeringen med Sovevognene og Salonvognene (Kongevognene indbefattede) foregaar i Praksis, har man straks et tilstrækkeligt Bevis for de bestaaende Mangler, og dog gaar alt tilsyneladende glat. Statsbanemaskineriet fungerer jo præcis, men ved nærmere Eftersyn vil man se — hvorfor og hvorledes.

At Statsbanernes Autoriteter ikke har været uvidende om disse Forhold, har man et Bevis for gennem den bekendte Ordre, hvori tilkendegives, at Rangerlederne skal sættes ind i Lokomotivernes Mekanisme, saaledes at de bliver i Stand til at kunne standse og sætte et Lokomotiv i Gang. Bortset fra at denne Bestemmelse vel i de fleste Tilfælde, hvor et alvorligt Ildebefindende pludselig gør Rangerføreren utjenstdygtig, næppe vil faa nogen afværgende Betydning, da det sikkert i første Instans vil komme til at skorte paa en resolut og korrekt Indgriben af vedkommende, kun er af en negativ Natur, naar Rangerlederen er tilstede, er den under de nuværende Forhold derimod aldeles illusorisk, eftersom der som Regel udover Rangerføreren intet Menneske findes paa Maskinerne eller i særlige Tilfælde kun rent undtagelsesvis.

For at faa det rette Indblik skal vi i efterfølgende Fremdragelse ved Eks. fra den daglige Tjeneste følge til Eks. Sovevognenes Rangering fra Færgens Ank. indtil Togets Afg., og man vil deraf kunne faa den rigtige Mening, for konsekvent at kunne paa-pege, hvor Fejlen ligger.

Fløjtesignalet lyder fra Færgepersonalet, Rangerlederen tager Plads paa Maskinen, og Vognene trækkes i Land. Rangerlederens Medhjælper besørger i Mellemtiden Papirerne til Trafikkontorerne eller anvendes ved Togstammernes Sammenskruning. Ingen hører Fløjtesignalerne for Togmaskinernes Larm eller muligvis høres mange forskellige Toner, thi der rangeres nemlig ogsaa fra de andre Færgelejer eller paa de nærmestliggende Spor. Til Gjentagelse af Fløjtesignalerne findes ikke en Mand, til Trods for at Sporet er en skarp Kurve, og alt er indhyllet i Damp, og Rangeringen foregaar mellem andre Vognrækker. Nu er Maalet naaet, en Mast, et Hus, eller en Lygte her er Rangerførerens Kendingsmærke anologt med Lokomotivførerens Kendingssignaler paa Strækningen. Rangerlederen er i Mellemtiden forsvunden for at overbevise sig om, hvilke Vogne der skal med Tog . . . , og hvilke med Tog . . . o. s. v. Kun svagt toner et Piff, et lille ditto lyder fra Lokomotivet, og de trygge og intetanende Passagerer befordres frem og tilbage over Sporene, kun overladt til de to Øjne, som alene befinder sig paa Maskinen, og i hvis Togvej andre Rangermaskiner ofte krydser eller udfører deres foreskrevne Arbejde. Tiden er knap. Togets Afgangstid er alt overskredet, at overholde de bestaaende Instruks, hvor Rangerlederen til enhver Tid skal staa paa Maskinen, kan simpelthen ikke overholdes, thi at løbe fra den ene Ende til den anden vil kun forøge den tabte Tid, tilmed da han er ene Mand. Vognene føres i tilbagegaaende Retning. Men overalt fungerer Maskineriet med Akkuratesse, men — hvorfor og hvorledes — og hvorlænge?

Dette er Billedet uden Overdrivelser, som Tidernes Udvikling har bragt og i stedse stigende Grad vil bringe for det danske Lokomotivpersonale, som beskæftiges ved Rangeringen.

Ikke uden Grund maa man give et Dagblad Ret, da det for nogen Tid siden under Omtalen af et Sammenstød mellem to Rangermaskiner udtalte, at Statsbanernes

Rangerførere burde ogsaa være forsynede med Øjne i Nakken.

Selv om vi i et og alt ikke kan sympatisere med den tyske Indsenders Udtalelser, hvad der selvfølgelig maa tilskrives dennes Mangel paa virkelig Kendskab til danske Jernbaneforhold, maa vi dog sammen med ham erklære: Enkeltmandssystemet paa Rangermaskinerne under Nutidens Fordringer for uheldigt og ikke i højeste Potens betryggende for det rejsende Publikum.

*Emil Alsborg.*

---

## Lønningslovens Fortolkning.

---

Da Forstaaelsen af Lønningslovens § 6 og 7 af Medlemmer har været forstaaet paa forskellig Maade, og der af den Grund er sket flere Henvendelser til Hovedbestyrelsen, har man formaaet Lokomotivfører Kirkensgaard til den <sup>27</sup>/<sub>5</sub> at indsende nedenstaaende:

Undertegnede Lokomotivfører 389, Kirkensgaard, der ansattes som Lokomotivfyrbøder d. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 1896, vilde efter Lønningsloven af <sup>27</sup>/<sub>5</sub> 08, den <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 08 have oppebaaren en *Lokomotivfyrbøderlønnning af 1770 Kr.*, saafremt jeg ikke var avanceret. Jeg blev imidlertid forfremmet til Lokomotivfører d. <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 06 og oppebar altsaa fra <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 08 en *Lokomotivførerlønnning af 1770 Kr.*

Jeg tillader mig derfor herved at forespørge Generaldirektionen, om jeg ikke retteligen den <sup>1</sup>/<sub>4</sub> 08 burde være oprykket paa næstnyngste Lønningsssats som Lokomotivfører, 2010 Kr., i Henhold til den nye Lønningslov, § 6, idet jeg, som Forholdet nu er, i 2 Aar ikke har nogen Merindtægt trods Forfremmelsen.

Kjøbenhavn, d. 27. Maj 1909.

Ærbødigt

*Kirkensgaard.*

De danske Statsbaner, Maskinafdelingen,  
Maskinbestyreren i 1. Kreds, Kjøbenhavn,  
den  $\frac{25}{5}$  1909.

Fremsendes.

Til  
Generaldirektionen.

A. Floor.

M.  $\frac{1 \text{ Nr. } 619.}{1909.}$  3500 B.

Og under  $\frac{2}{6}$  09 modtaget følgende  
Svar:

Tilbagesendt til

1. MASKINKREDS,  
Kjøbenhavn.

De før 1. April 1908 stedfundne For-  
fremmelser falde ikke ind under Lovens § 6.

For 9. Lønningsklasse stiger Lønning-  
gen med 1 Alderstillæg (240 Kr.) *hvert Aar*.

At forskellige Lokomotivførere, der ere  
forfremmede *efter* d.  $\frac{1}{4}$  1908 fra Lokomo-  
tivfyrbødere med yngre Tjenestealder, vil  
faa deres første Alderstillæg *samtidig* med  
389 Kirkensgaard, hidrører fra Lovens § 7.  
*Denne § gav nemlig, ved Lokomotivfyrbøder*  
52 B. Pedersens Oprykning, *samtlige efter*  
 $\frac{1}{4}$  06 forfremmede Lokomotivførere Lønanc.  
 $\frac{1}{4}$  06.

Saaledes vil en Lokomotivfyrbøder med  
Anc.  $\frac{1}{4}$  98 paa en »a«-Lønningssats (altsaa  
2 Aar yngre end Kirkensgaard) komme paa  
*lige* Lønning med ham og faa Lønanc.  $\frac{1}{4}$   
06 ved sin Udnævnelse  $\frac{1}{4}$  09. Beregning  
fremkommer paa nedenstaaende Maade:

Løn for en Lokfyrb. paa »a« Station,  
Anc.  $\frac{1}{4}$  98 Grundl. 1410 Kr.  
2 Aldt. 240 Kr.

1650 Kr.

(Han vilde have faaet 3. Aldt. fra  $\frac{1}{4}$   
1910  $\therefore$  1410 + 360 = 1770 Kr.)

Ved sin Oprykning til Lokomotivfører  
 $\frac{1}{4}$  09 faar han Grundl. 1770 Kr.

(I H. t. Lovens § 6 træder han fra  
samme Tidspunkt, paa hvilket han vilde  
have faaet Ald.tillæg i den gamle Stilling,  
ind paa næste Lønningstrin for Lokomotiv-  
førere og vil saaledes ligesom Kirkensgaard

fra  $\frac{1}{4}$  10 faa Grundløn 1770 + Aldt 240,  
ialt 2010 Kr.)

Boghkt.,  $\frac{2}{6}$  1909.

Ancho,  
Bit.

De danske Statsbaner, Maskinafdelingen,  
Maskinbestyreren i 1. Kreds, Kjøbenhavn,  
den  $\frac{3}{6}$  1909.

Tilstilles Hr. Lokomotivfører Nr. 389  
Kirkensgaard, Kjøbenhavn H., under Henvis-  
ning til Bogholderkontorets omstaaende Ud-  
talelse.

A. Floor.

Vi glæder os over det saa hurtigt  
modtagne tydelige Svar, der jo tillige viser,  
at om nogen Tjenestemand, der forfremmes  
efter  $\frac{1}{4}$  08, skulde opnaa højere Lønning,  
end den før  $\frac{1}{4}$  08 forfremmede, da vil  
denne første trække de sidstnævnte med op  
som ved 52 B. Petersen vist.

## I de „gode“ gamle Dage.

Togbelysning var i Tyskland i 70erne  
aldeles ikke en Selvfølge eller Nødvendighed,  
tværtimod ansaas det i lang Tid for en  
uberettiget Luxus, som maatte modarbejdes,  
for at det rejsende Publikum ikke skulde  
blive alt for forvænt. Det lyder nærmest  
som en Farce, naar man hører, at der for  
at fremtvinge Belysning i Vognene maatte  
kongelig Indflydelse til.

Denne forekom ifølge Verkehrstechn  
Woche i en Skrivelse fra den daværende  
Kabinetminister von Badschwing dateret  
den 11. Nov. 1844 og var adresseret til  
Indenrigsministeren. Ordlyden var ifølge  
ovennævnte Kilde saaledes: Hans Majestæt  
Kongen vil af Hensyn til Sikkerheden og  
Sømmeligheden anse det for ønskeligt, at  
Jernbanevogne under Kørsel i de sene  
Aftentog bliver oplyste, og vil vi derfor  
paalægge Deres Excellence at have Deres  
Opmærksomhed henvendt paa disse Forhold  
og drage Omsorg for, at der sker en For-

bedring i Overensstemmelse med højeste Ønsker, eller hvor evt. Forhindringer forekommer, da at indberette dette til Hans Majestæt Kongen.

Til Trods herfor forløb der dog flere Aar, inden denne Reform blev gennemført overalt. Enkelte Administrationer vilde nok »følge med Tiden«, saafremt Forsøgene fik et heldigt Udfald, men tilbageviste iøvrigt al Tale om Forpligtelse. Først ved Trusler om høje Straffe fandt de sig beføjede til at foretage de fordrede Forbedringer.

I Midten af 40erne var Togbelysningen først indført overalt, men var, som man nok kan tænke sig, meget mangelfuld. Da det blev anset for farligt at anbringe Lamper indvendig i Kupeerne, fastgjordes disse udvendig paa Siden af Vognen, saaledes at Lyset ved Hjælp af et skraatstillet Spejl faldt ind gennem Vinduerne.

Indtil 70erne betjente man sig af Vokslys, Olie og Petroleum og endnu i Aaret 1879 skriver et Blad desangaaende:

»Snevre, mørke Kupeer, foroven forsynede med en rødtbrændende Olielampe, som knapt tillader det rejsende Publikum med den største Anstrængelse at læse de ophængte Bestemmelser, og hvad der ellers angaar disse. Hvor ofte finder vi ikke under Olielamperne store Pletter af gennemsvet Olie, hvad der sandelig ikke er til Gavn for Klæderne«.

I de kongelige og Salønvognene anvendte man derfor ogsaa Vokslys.

I Jernbanemuseet i Berlin kan man nu se de dengang anvendte Olie- og Vokslanterner.

Først i Begyndelsen af 70erne fremkom Fedtgasbelysningen for Jernbanevogne, en tysk Opfindelse, som snart fandt Anvendelse paa flere udenlandske Baner. Den i Begyndelsen stærkt frygtede Brandfarlighed er ved den under Konstruktionen anvendte Omhu fuldstændig undgaet.

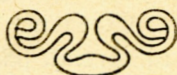
## Verdens komfortableste Jernbanetog.

Spørgsmaalet om i hvilke Lande, man rejser paa den mest bekvemme og behageligste Maade, har længe været disputeret. Indtil den senere Tid gjaldt de amerikanske Tog paa Unionens store Linier som de bedst udstyrede, og hvor man kan bade og lade sig barbere, skrive og telegrafere, ja endog nu telefonere. Medaillens Revers er desværre den, at i intet andet Land i Verden mister saa mange Mennesker Livet paa Skinnevejen som netop i Amerika som Følge af Sammenstød, Afsporinger eller Broernes Sammenstyrtning.

Iøvrigt anses Jernbanetrafiken i Evropa som den sikreste, men om Luksus kan man ikke tale og i Særdeleshed ikke herhjemme. Det synes dog, som om man nu i forskellige Lande vil bestræbe sig for at anvende saa megen Luksus, som man ad teknisk Vej kan fremstille, for det Publikum, der har Raad til at betale og ønsker det.

Engelske Blade skriver, og naturligvis med en vis national Stolthed, at alle de i England kørende Luksustog nu er sat i Skyggen af det Luksustog, som siden November løber mellem London og det fashionable Badested Brighton. Dette Tog sammensættes af 4 pragtfuldt udsmykkede Salonvogne og 2 ditto for Rygere samt tillige en Restaurationsvogn med Buffet og Tilbehør, saaledes at det kan konkurrere med en Storstads flotteste Restauranter.

Men Fremstillingen af dette prægtige Transtportmiddel koster kun den ubetydelige Sum af ca. 800,000 Kroner.





# D. L. & L. F.

## Medlemslisten.

### Frederikshavn Afdeling.

Udmeldt fra 1. April: Lokf. Nr. 100 Holst Jørgensen. Indmeldt fra 1. Juni: Lokomotivfyrbøderne Nr. 647 A. M. J. Bol-dreel og Nr. 50 F. A. Møbius.

\* \* \*

### Fredericia Afdeling.

Indmeldt fra  $\frac{1}{4}$  09 er Lokfbr. Nr. 373 F. Duus, Lokfbr. Nr. 181 F. C. Jensen, Lokfbr. Nr. 1 Fournais og fra  $\frac{1}{5}$  Lokfbr. Nr. 274 R. P. Rasmussen. Afd. Medlems-antal er fra  $\frac{1}{5}$  62.

\* \* \*

### Kjøbenhavn G. Afdeling.

Nedennævnte Lokfbr. er indmeldt i Foreningen

fra  $\frac{1}{4}$  1909:

52 J. Jørgensen, 113 C. Petersen, 127 A. Kyhl, 179 L. Børgesen, 180 I. Knudsen, 199 C. Jensen, 284 A. Rasmussen, 392 C. Jensen, og

fra  $\frac{1}{5}$  1909:

108 L. Petersen, 130 C. Jensen, 189 H. Lorentz, 394 A. Johansen, 661 J. Ludvigsen, 663 C. Poulsen, 666 U. Bispekov.

*Anton Christensen,*  
p. t. Kasserer for Gb. Afd.

\* \* \*

### Kjøbenhavn H. Afdeling.

Indmeldte:

Lokomotivfører B. Pedersen og Loko-motivfyrbøderne H. O. Jensen, M. V. An-dersen, H. V. K. Jensen, J. M. Junge, P. C. Hansen, G. V. Borup, I. C. Jensen, P. C. J. Thorngaard, H. V. Pedersen, H. J. Rasmussen, P. C. Andreasen, I. L. G. Chri-stensen og C. Møller.

Udmeldte:

Lokomotivførerne L. Nielsen, A. Man-thorpe og O. Petersen.

Afdelingen bestaar nu af 36 Lokf. og 82 Lokfbr.

\* \* \*

### Esbjerg Afdeling.

Indmeldt 1. April: Lokomotivfører 132 Thorenberg, Lokomotivfyrbøderne Nr. 119 Frandsen, 122 Feddersen, 357 Hansen, 638 Sessing, 644 Rasmussen, 383 Rasmussen.

Tilflyttet Afd. 1. April: Lokomotiv-førerne 467 Nielsen, 474 Mortensen, 478 Jensen, 485 Nielsen.

Indmeldt 1. Maj: Lokomotivfører 99 Mørk, Lokomotivfyrbøderne 193 Toft, 194 Clausen.

Tilflyttet Afd. 1. Maj: Lokomotivfø-terne 495 Vagner, 499 Nielsen.

Tilflyttet 1. Juni: Lokomotivfører 79 Nielsen, Lokomotivfyrbøder Sandberg.

\* \* \*

## Kære Dansk Lokomotivtidende!

For et Par Aar siden skrev jeg et Par Breve til Dig — Rejsebreve —; nu har jeg igen været en lille Tur ude at rejse; denne Gang har jeg været i Pærekøbing. Banerne der er saa stærkt trafikerede, at man har fundet det nødvendigt at nedlægge en Dreje-skive ved Jordemoderhuset, og det inter-esserede mig at se lidt paa Forholdene der. Naa, min Rejse var ikke heller forgæves, og jeg kan meddele Dig en Historie, som jeg fik af en derværende Lok.fører. Jeg er jo saa heldig at rende paa Mennesker, der kan fortælle noget.

Imidlertid havde han spurgt mig lidt ud om vore Forhold, og jeg fortalte ham blandt andet om vort nye Tillæg til Signal-reglementet. Du ved dette »Signal« og »Ret« og Øjnene stift hæftede paa Signalet, til man har passeret dette, saa man daarlig har Tid til at se, hvad der foregaar paa Maskinen og Banelinien blot for at holde Øje med Signalet.

Jeg kom i Tanke om at fortælle ham

dette, fordi at man en skønne Dag havde opstillet Standsignalet »Forsigtig« og en Banearbejder med grønt og rødt Flag umiddelbart foran et Mastesignal, uden at underrette derom paa sædvanlig Maade, trods det, at der havde været Tid nok dertil, og det var jo grundet paa den manglende Underretning et Held, at man observerede Manden, idet man i Henhold til nævnte Instruks skal have Opmærksomheden henvendt paa Signalet; det havde dog nogen Betydning, idet at Hastigheden var nedsat med 70 pCt. paa paagældende Banestykke.

»Nej«, sagde den pærekøbingske Lokf., »saadan en Ordre har vi ikke; men I skal selvfølgelig fordele Øjnenes Funktion saaledes, at det ene Øje ser paa Signalet og det andet langs ad Banelinien, det er jo den nemmeste Maade at klare den Historie paa, og i kan nok ved Lejlighed vente Ordren suppleret paa denne Maade«.

Naa, jeg maatte give Manden Ret, det kunde skam gerne være, at det blev Resultatet.

Jeg fortalte ham, at vi havde Banestrækninger, hvor vi i Løbet af 5 Minutter passerede ca. 14 Signaler, saa det kunde jo ikke blive til andet end et stadig kommanderen »Ret« og »Signal« o. s. v. uden at kunne faa Tid til Indfyring, forsaavidt Reglementet skulde efterkommes.

»Ja«, sagde Lokføreren, »vi har skam ogsaa Ordre, som man med sin bedste Villie ikke kan efterkomme. Jeg kan fortælle en lille lærerig Historie herfra. Vor Lokomotivinspektør Slør er en meget flink Mand, som vi i Grunden alle holder meget af, men han sender nogle skarpe Skivelser en Gang imellem, og nu skal De høre.

En Lokomotivfører Lotmau skal køre et Tog, som i hans Kørselsfordeling staar opført som 2604 og intet andet. Nu træffer det sig saaledes, at han skal køre dette Tog paa en Helligdag, og han gør sin Maskine klar og kører for Toget. Det bliver Afgang, og han kører, men opdager undervejs, at Tiderne, der bliver givet Afgang paa, ikke passer efter Køreplanen, og omsider opdager han, at dette Tog slet ikke løber Søn-

og Helligdage. Det var paa en særlig Helligdag og ikke en almindelig Søndag, og han kom først i Tanke om paa Vejen, at det var Helligdag.

Han tænker øjeblikkelig, at dette er galt, og at han mulig kører et Tog, en anden Maskine skulde have fremført, det var jo klart, at der var Fejl i Kørselsfordelingen for hans Vedkommende.

Han telegraferede saa til Lokomotivinspektørens Kontor, om 2604 Maskine skulde køre 2804 Søn- og Helligdage, for han havde nemlig opdaget, at der løb et Tog Søn- og Helligdage af dette Nr. omtrent i samme Plan som 2604.

Nu gjorde han dette for, om der mulig var indløben nogen Fejl ved, at han kørte dette Tog, at denne da kunde blive rettet. Han fortsatte Kørselen, uden at forsinke Toget af den Grund.

Ved De, hvad han saa fik, fordi han havde afsendt dette Telegram? — En Skrivelse, som havde baade Næb og Klør. Lokomotivinspektøren udtalte en alvorlig Misbilligelse af hans Adfærd og for Misbrug af Telegrafanlægget, ligesom det fremhæves, at dette er gjort paa en Helligdag, hvor der — det er saa klart, saa klart — ingen var paa hans Kontor, som kunde tage Affære, og tilslut vil Lokinsp. overveje, ved den Mangel paa Konduite, Lotmau har udvist, om han overhovedet egner sig til Linieførsel, men om det ikke var mere passende, at han kom til at gøre Tjeneste paa en Rangermaskine.

Synes De ikke, den er stram at tage imod, naar det hele, Manden har gjort, er at afsende et Telegram, som har sin tjenstlige Begrundelse, og saa Bebrejdelsen til Lokf., at dette ovenikøbet er paa Helligdag, hvor der ingen er paa Kontoret, men det er der ingen, der har noget officielt om, man havde dog Anledning til at tro, at paa saadanne Dage, hvor Banen er befaret af mange flere Tog end paa Hverdage, at der da var nogen, som kunde disponere, men det er der altsaa ikke. Telegrammet var jo aldrig bleven afsendt, om den Fejl i Kørselsfordelingen ikke havde været — helt at

forglemme et Tog — og at sammenligne denne Fejl i Kørselsfordelingen med Telegramnets Afsendelse, som var en logisk Følge deraf, synes dog noget langt ude. Endvidere sendte Lokomotivinspektøren en Ordre ud om Rettelse af Kørselsfordelingen, men samtidig skulde Lotmau have en Næse endnu, idet Lokinsp. skrev, at alle de andre Lokførere vel havde bemærket, at 2604 ikke løb Søn- og Helligdage, men at 2804 løb istedetfor, og at Kørselsfordelingen skulde rettes derhen — samtidig stod der mellem Linierne, at Lotmau var et Fæ, som ikke kunde forstaa noget saa simpelt, som at 2604 Maskine kørte 2804 Søn- og Helligdage, selv om dette ikke stod anført i Fordelingen.

Formodentlig havde det ogsaa medført en Irettesættelse, om man ad anden Vej havde tilladt sig at gøre opmærksom paa Fejlen.

Ja, det kan man kalde for at rette Smed for Bager.

Men man springer jo altid over, hvor Gærdet er lavest.»

Men kun ikke hos os!

Ærbødigst

*Jökuc hevit Lavat Bunka.*

\* \* \*

## Anciennitet.

I Tilslutning til min Artikel i Nr. 10 om ovenstaaende Emne, kunde jeg ønske en lille Tilføjelse, nemlig denne, at der ved Ansøgning om Forflyttelse tages Hensyn til hvilken Ansøgning, der er af ældste Dato, og at de bevilges i den Rækkefølge, de ere indsendte, saavidt det er gørligt.

Det sker nemlig ikke altid, *Risby.*



## Efterslet fra Sygekassesagen.

### En Undskyldning til Generaldirektøren.

Vi er af et Medlem anmodet om at optage følgende.

Red.

»Jyllandsposten« har modtaget følgende:

Undertegnede Redaktør Chr. Thomsen-Sjørup, der i »Jydsk Morgenblad« Nr. 259 for den 20. Oktober f. A. med Navns Underskrift har indrykket en Artikel, indeholdende forskellige grove Fornærmelser mod Generaldirektør for Statsbanevæsnet C. Ambt, som sigtes for at drive Statsbanerne under Hensyn til Tantiemen, — for hvilken Artikel jeg ved Ulfborg-Hind Herreders Dom af 24. Februar d. A. er idømt 3 Maaneders simpelt Fængsel, medens Fornærmelserne mortificeredes, — erklærer herved:

at jeg er kommen til Erkendelse af, at nævnte Sigtelser er ganske grundløse, at jeg derfor i Et og Alt tilbagekalder dem, og

at jeg gør Generaldirektør Ambt min Undskyldning for Sigtelsernes Fremsættelse. Sparkær, d. 13. Maj 1909.

Chr. Thomsen-Sjørup.

## Privatbane-Funktionærene.

»Foreningen af Funktionærer ved de danske Privatbaner« vil i den nærmeste Fremtid blive sprængt. Grunden hertil er, at Personalet indenfor Kontorafdelingerne, hovedsagelig de overordnede Funktionærer, nærer andre politiske Anskuelser end deres underordnede Kolleger og derfor føler sig utilfredse med, at Foreningens Medlemsblad, »Dansk Privatbaneblad«, stærkt støtter en Bevægelse, som gaar ud paa, at Foreningen skal indmeldes i De samvirkende Fagfor-

bund. I Løbet af Juni Maaned skal dette Spørgsmaal afgøres ved en Afstemning mellem Medlemmerne.

---

## Lokomotivkommissionen.

---

Kommissionen, der undersøger Muligheden for Bygning af Lokomotiver her i Landet, vil ifølge »Kbhvn.« i den nærmeste Fremtid afgive Indstilling til Ministeriet, hvori der vil blive fremsat Forslag til de Betingelser, Staten og Fabrikerne gensidig maa stille, for at der kan blive gjort et grundigt Forsøg paa Lokomotivbygning herhjemme. Der vil ved Indstillingen antagelig i et Tidsrum af 5 Aar blive givet alle de danske Fabriker, der maatte ønske det, Lejlighed til at lave indtil 4 Lokomotiver aarlig pr. Fabrik. Foreløbig menes kun »Burmeister & Wain«, »Smith, Mygind & Hüttemeier«, Kjøbenhavn, »Helsingør Skibsværft«, Helsingør, og Aktieselskabet »Frichs Efferfølgere«, Aarhus, at turde binde an med Forsøget. Der er Udsigt til, at Kommissionen vil foreslaa, at Staten skal yde en nærmere fastsat Beskyttelse, der skal aftage Aar for Aar for til Slut helt at ophøre. Til det første Forsøgsaar er der reserveret 8 af de paa sidste Finansaar bevilgede Lokomotiver, nemlig 4 af de nye Kæmpelokomotiver og 4 Rangerlokomotiver.

---

## Fra den glade Jernbaneverden.

---

Piepenburg! Stig ud!

Paa Stationen Piepenburg, der er beliggende paa Altdamm-Kolberger Banen, holdt et ankommende Tog. Som Skik og Brug er paa de tyske Baner, raabte Togbetjenten ind i Vognen: »Piepenburg, stig

ud!« og langsomt og forsigtigt saa man en Landmand, der syntes at være fremmed der paa Egnen, stige ud af Toget. Efter at Toget atter var afgaaet, præsenterede vor Rejsende sig for Stationsforstanderen med Ordene: »Det er jo ikke Plathe, og Konduktøren raabte dog: Piepenburg, staa ud«. Forstanderen havde selvfølgelig intet andet Svar end: »Ja, men hvorfor stod De saa ud?« Landmanden: »Jeg hedder nemlig Piepenburg; men forresten forundrede jeg mig over, at Konduktøren kendte mig.«

Forstanderen lo selvfølgelig over denne Forveksling af By og Person og afsluttede Samtalen med at oplyse, at Stationen der hed Piepenburg, og trøstede vor Landmand med, at om nogle Timer vilde han kunne fortsætte sin af Skæbnens Lune afbrudte Rejse. Hovedrystende og brummende forsvandt denne derpaa i Ventesalen.

---

## En Kamp paa Lokomotivet.

---

I Nærheden af den russiske Station Pokrowka fandt der for nylig en haard Kamp Sted paa et Lokomotiv. Saafremt denne havde faaet et andet Udfald, end Tilfældet blev, vilde sikkert en større Katastrofe have været uundgaaelig og muligvis have kostet mange Menneskeliv.

Et Iltog, som skulde standse ved Pokrowka, kørte med fuld Fart gennem Stationen, endskøndt mange Passagerer stod og ventede paa at komme med. Stationsforstanderen signaliserede om straks at standse Toget, men dette for stadig videre.

Togføreren gik nu hen for at komme til at tale med Lokomotivføreren. Han saa nu, at der paa Fyrpladsen kæmpedes en Kamp mellem Fyrbøderen og Lokomotivføreren, og Fyrbøderen kan kun takke sine Kræfter for, at han ikke allerede var bukket under. Straks ved første Blik saa Togfø-

ren, at Lokomotivføreren var bleven vanvittig. Med Fare for sit eget Liv arbejdede han sig over paa Maskinen, hvor han straks kastede sig over den vanvittige, som derefter blev bundet. En halv Mil forbi Pokrowka standsede Toget i sidste Øjeblik. En Ulykke vilde ellers have været uundgaaelig, idet Sporet ikke var frit.

---

## Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

---

(Fortsættelse af Ordføreren [P. T. Nielsen]s Tale.)

Det er jo ikke det ærede Medlem for Odense Amts 2den Valgkreds, der er gaaet over til det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds i dette Spørgsmaal, men det er tværtimod det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds, der er gaaet over til Højre i dette Spørgsmaal. Vi se jo ogsaa, at den Tale, som det ærede Medlem henviste til, og som han holdt i Samlingen 1906-07, var saa beskyttelsesvenlig, at Industriens Toldudvalg aftrykte den og sendte den rundt i Landet som et Led i Agitationen for en forøget Toldbeskyttelse. Jeg synes, at den Omstændighed, at det Toldudvalg, som Industrien nedsatte i Fjor, og som saa stærkt agiterede for en forøget Toldbeskyttelse, kunde aftrykke det ærede Medlems Tale Ord til andet og udsende den til Fordel for denne Agitation, altsaa bruge den som et Argument for en forøget Beskyttelse, tilstrækkelig tydeligt viser, at denne Tale ogsaa helt igennem var et Indlæg for en forøget Beskyttelse.

Jeg har altsaa mine store Betæneligheder ved at gaa til en Ordning som den, der blev skitseret af den højtærede Minister. Hvis Fabrikkerne herhjemme ikke kunne klare sig med den Beskyttelse, de have, synes jeg virkelig, de maa lade være at tage

det Arbejde op. Det maa vi gøre i de ubeskyttede Virksomheder, vi have her i Landet, det maa Landbruget gøre. Betaler det sig f. Eks. ikke længere at producere Svin, maa vi lade den Produktion fare, og saa maa vi kaste vort Arbejde over paa et andet Felt. Ganske paa samme Maade maa Industrien virkelig bære sig ad. Kan den ikke klare sig med den Beskyttelse, den i Øjeblikket har, maa den lade være at tage den Fabrikation op. Jeg synes i Virkeligheden, at vi have tilstrækkelig af Beskyttelse herhjemme, og det er min Overbevisning, at naar Arbejdsløsheden i dette Øjeblik er saa stor, som den er, er det noget paa Grund af den Beskyttelse, vi have paa Industrien. Vi have faaet bygget nogle Industrier op herhjemme, som ikke kunne tage Kampen op med Udlandet, ikke kunne konkurrere paa det udenlandske Marked, og saa faa vi den store Arbejdsløshed i de store Industricentre, medens vi derimod ude paa Landet, hvor der ingen Beskyttelse er, heller ingen Arbejdsløshed have. Jeg ønskede at fremsætte de Betæneligheder, jeg har ved dette Forslag, Betæneligheder, som vistnok deles af de fleste af mine Meningsfæller. Men som sagt, vi have ikke i Finansudvalget taget Stillning til hele dette Spørgsmaal.

### Ministeren for offentl. Arbejder

(Jensen-Sønderup): Jeg vil gerne sige til det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen), at der vist ikke er regnet ret meget galt i de 3-4 Millioner, man har forudsat, der skulde til, hvis vi skulde have en Lokomotivfabrik, der kunde paatage sig at bygge det Antal Lokomotiver, der sandsynligvis bliver Tale om aarlig, op imod 70. Naar det ærede Medlem gjorde opmærksom paa, at der af min Forgænger var nævnt et Tal, der var 1 Mill. Kr. mindre, ligger det antagelig — jeg har ikke undersøgt det — i, at der da kun har været Tale om, hvad der skulde til for at præstere en Fabrik, der kunde bygge alene de Lokomotiver, Staten skulde bruge. Men der er jo Forskel paa, om der

skal bygges 40 eller 70 Lokomotiver aarlig.

Hvorvidt Staten eller private kunne gøre det billigst, derom lader der sig sige meget frem og tilbage. Det, der er anført i Skrivelsen vedrørende Reparationsanstalten i Esbjerg, kan ikke uden videre benyttes som Holdepunkt for, at Staten skulde kunne gøre det billigere. En Anstalt, der alene er baseret paa Reparationer af Vogne, er i Stand til at udføre saadanne Reparationer billigere, end de kunne udføres paa Værksteder, der ere indrettede paa netop alt andet end Reparationer af Jernbanevogne. Det ærede Medlems Redegørelse for, hvorledes »Scandia« i Randers har arbejdet sig frem til at kunne konkurrere med Udlandet paa saa smuk en Maade, som den har kunnet i de senere Aar, er jo et Vidnesbyrd om, at det netop er udmærket, at de private Industrier gaa i Spidsen.

Jeg tror i det hele, at det vilde være meget uheldigt, om man fik Spørgsmaalet om eventuelt at bygge en Statsfabrik for stærkt i Forgrunden, for det, jeg har ment, der var Anledning til at komme ind paa, er kun Muligheden af et Forsøg for at se, hvor meget mere der maa ydes af Staten, for at vi kunne faa Lokomotiverne byggede her i Landet, end der kræves, naar vi skulle have dem fra Udlandet. Have vi først anlagt en stor Fabrik, have vi bundet Pengene der, og saa er det vanskeligt at sige: nu ville vi blot gøre et Forsøg; for saa betyder det i Virkeligheden, at vi maa blive ved, ellers tabe vi Renten af den Kapital, der er sat deri. Man gør sikkert fra alle Sider vel i, da de paagældende Fabrikanter have erklæret sig villige til sammen med os andre at overveje Spørgsmaalet, først at se, om der gennem den private Fabrikation kan gøres et Forsøg, der lykkes, saa kan det altid siden overvejes, om man, hvad jeg nu ikke tror, vil bestemme sig for at bygge en Statsfabrik.

Naar det ærede Medlem for Aarhus Amts 3die Valgkreds (Samuelsen) næst efter at udtale sin Glæde over, at der synes at være Udsigt til et Forsøg paa at bygge Lokomotiver her i Landet, sagde, at man maatte

sikre sig, at der saa ikke opstod Arbejdsvanskeligheder som Følge af, at man paa andre Omraader maaske kom ind i Arbejdskonflikter, er jeg fuldstændig enig heri. Men jeg maa gaa videre og sige, at der maa selvfølgelig heller ikke opstaa Arbejdskonflikter paa det specielle Omraade. Det manglede bare, at det, at man havde sikret en eller to Fabrikker, at de i Løbet af et vist Antal Aar, f. Eks. 5 Aar, skulde levere et vist Antal Maskiner til Staten, skulde medføre, at Arbejderne gik hen og sagde: Nu er det sikret, at de skulle lave de Maskiner, lad os nu faa Arbejdslønnen sat op. Nej, selvfølgelig maa vi være aldeles indforstaaede med, at det kan der ikke være Tale om, at Arbejderne, selv om Arbejdslønnen gaar op indenfor andre Omraader, paa dette specielle Omraade skulde kunne stille nogen som helst Fordring, som man ikke fra alle Sider var fuldstændig enig om. Men det har jeg forudsat var saa selvfølgeligt, at jeg ikke havde nævnt det, hvis ikke det ærede Medlem ved sin Udtalelse havde syntes at gaa ud fra, at medens man ikke kunde faa Arbejdsstridigheder, der var opstaaede andetsteds, blandede med ind her, kunde der være Tale om at faa Arbejdsstridigheder paa dette Omraade. Men Arbejderne ere selvfølgelig ogsaa saa kloge, at de ikke rejse den Slags Strid. Arbejdet der maa gaa sin Gang, uanset om der andre Steder opstaaer Arbejdsstridigheder.

Naar den ærede Ordfører, som for øvrig stillede sig temmelig reserveret overfor selve Tanken, kom noget ind paa Spørgsmaalet om den Beskyttelse, der ligger i selve Toldloven for Lokomotivfabrikation, skal jeg meget vare mig for at komme ind paa selve Toldlovs-spørgsmaalet og de Forhandlinger i Tilknytning dertil, som det synes at trække noget op til. Jeg maa dog maaske gøre opmærksom paa, at man ikke kan sige som den ærede Ordfører, at Toldbeskyttelsen tidligere var dobbelt saa høj, thi den tidligere Told paa Raamaterialerne er for en stor Parts Vedkommende fuldstændig falden væk. Hvis man herhjemme kunde lave alt af Raamaterialer, vilde der slet ingen Told

være paa Materialerne ud over den Smule, der er paa Kul endnu de første 3 Aar; men da det vil være klogt at købe en Del Materialer enten helt eller halvt færdige, er der paa en Del af disse Told, men den største Part af Materialerne er toldfri. Saa det, at Tolden er sat ned fra 10 til 5 pCt., betyder ikke, at Beskyttelsen tidligere var dobbelt saa stor, thi der var, som sagt, en ret betydelig Raamaterialetold. I øvrigt har jeg forstaaet den ærede Ordfører saaledes, at man i hvert Fald i Finansudvalget billiger, at der bliver gjort et saadant Forsøg paa at finde et Grundlag for, hvad der kan være Tale om at gøre Forsøg med, og paa at finde et Grundlag for den Overenskomst, der kunde være Tale om at slutte mellem private Fabrikker og Staten, og at man vil tage alle Parter med, ogsaa Arbejderne. Jeg gaar ud fra, at hvis en saadan Kommission kunde ende sit Arbejde, medens Rigsdagen var samlet, vilde der kunne blive Lejlighed til at forhandle med Finansudvalget og saaledes faa yderligere Sanktion paa, hvorvidt man skal gøre det Forsøg, der er Tale om. Og hvis der blev Tale om, at man skulde ofre ret mange Penge fra Statens Side — noget, der vil kunne ses af det Resultat, Kommissionen vilde komme til —, er det en Selvfølge, at saa maa man paa en eller anden Maade sikre sig, at de nødvendige Penge i saa Henseende ikke bagefter blive nægtede. Selve det, at der gøres et saadant Forsøg, kan ikke siges at være at fremhjælpe en Industri, der ikke har Rod og ikke har Betingelserne for at kunne trives; thi Formaålet skulde jo netop være at opdrage baade Fabrikken og Arbejderne til at kunne konkurrere. Det er i hvert Fald fra min Side en bestemt udtalt Forudsætning, at hvis dette ikke viser sig at kunne lade sig gøre, kan der ikke være Tale om, at man efter Forsøgsperioden skulde blive ved fra Statens Side at ofre for at lade Arbejdet udføre herhjemme. Det maa man være klar over fra alle Sider. Ellers opnaar man ikke det, man skulde opnaa, at ogsaa Arbejderne, men for Resten særlig Fabrikkerne selv, ere saa interesserede i at præstere et saadant

Arbejde baade i Retning af Kvantitet og Kvalitet, at det virkelig er muligt at konkurrere med Udlandet.

**Samuelson:** Den højtærede Minister udtalte, at man burde holde Arbejdskonflikter, som kunne opstaa indenfor Jernindustrien, udenfor Lokomotivfabrikationen. Naar jeg har stillet det Forslag, jeg omtalte her, er det, fordi jeg i de mange Aar, i hvilke jeg har haft med Ledelsen af Fagforeningen i Jernindustrien at gøre, har faaet noget Kendskab til den Stridbarhed, der gør sig gældende indenfor Jernindustrien. Jeg mener, at det maatte være Betingelsen for at lave Lokomotiver her i Landet, at man holder den Slags Arbejdsstridigheder udenfor. Jeg vil føje til, hvad Ministeren sagde, at ogsaa jeg haaber, at man ikke skulde faa nogen Konflikt indenfor Lokomotivfabrikationen. Det væsentligste er, at uvedkommende Spørgsmaal ikke skulle forarsage en Konflikt indenfor Industrien.

**K. M. Klausen:** Den ærede Ordfører udtalte, at han havde Betænkeligheder ved Forsøget med Bygning af Lokomotiver her i Landet, og han mente, at det vilde føre til, at Beskyttelsen skulde gøres større, end den er ifølge den bestaaende Lovgivning. Jeg tror, det ærede Medlem tager fuldstændig fejl i den Betragtning. Her er ikke Tale om at forandre den bestaaende Lovgivning og yde en større Beskyttelse, end der indrømmes i Følge den. Der er her kun Tale om at gøre et Forsøg, der kun skal omfatte en Del af de Lokomotiver, der nu skulde anskaffes efter Forslagene paa Finansloven.

Den ærede Ordfører ved meget godt, at det drejer sig ikke om mere end to Fabrikker, der hver skal lave 2–3 eller 4 Lokomotiver.

(Fortsættes.)



## Personalialia.

15/5 09.

### Forflyttede er Lokomotivfyrbøderne:

Nr.

356 J. C. R. A. Hansen, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. H. 5

440 K. C. Frederiksen, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. H. 1

1/6 09.

### Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 195 J. H. Pedersen, Aarhus H., til Lokomotivfører Nr. 79 i Esbjerg.

Haandværker Nr. 5126 H. J. Høi, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder Nr. 195 i Korsør.

### Forflyttede er:

Lokomotivførerne:

Nr.

348 J. P. Busch, Aarhus Ø., til Aarhus H.

63 A. C. Schulz, Helsingør, til Korsør

392 J. C. Møller, Aarhus Ø., til Aarhus H.

396 J. J. Petersen, Aarhus Ø., til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøderne:

441 S. L. Karlsen, Aarhus Ø., til Aarhus H.

460 N. Nielsen, » » » » »

577 A. C. Andersen » » » » »

85 J. Jørgensen, Korsør, » » » » »

519 M. E. K. Johansen, Nyborg, » Vamdrup

326 C. S. N. Sandberg, Fredericia, » Esbjerg

646 J. E. Jakobsen, Nyborg, til Vamdrup

1/8 09

603 C. S. Christensen, Ribe, til Esbjerg

615 J. Jensen, Esbjerg, til Ribe

### Rettelser.

Side 162, 2den Sp., 3die St., sidste Linie staar Vinding, læs Vurdering.

Side 172, 1ste Sp., 19de Lin. f. n. staar Dakato, læs Dakota.

## Hovedkassereren

er bortrejst fra den 18/6—30/6, hvorfor Rekvitioner og Værdiforsendelser maa være indsendt senest den 17. ds.

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. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

## Bytning.

En Lokfb. i Fredericia ønsker at bytte til Aarhus snarest eller til Efteraaret.

Henvendelse til

Lokfb. Nr. 274 R. P. Rasmussen,  
Fredericia.

## Tandlæge Wilh. Amsinck.

Vesterbrogade 45

(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej)  
behandler Jernbanesygekassens Interes-  
senter efter Sygekassens Takst.

## Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaver-  
album „Det grønne Hefte“, som  
altid bringer et Dusin af de mest  
efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prø-  
vehefte kan bestilles og Abonnement  
tegnes hos min Broder, Lokomotiv-  
fører VILH. JESPERSEN, Kjøben-  
havn H. Heftet kan ogsaa faas for  
Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

Olfert Jespersen,  
Åbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 31, Es-  
bjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.