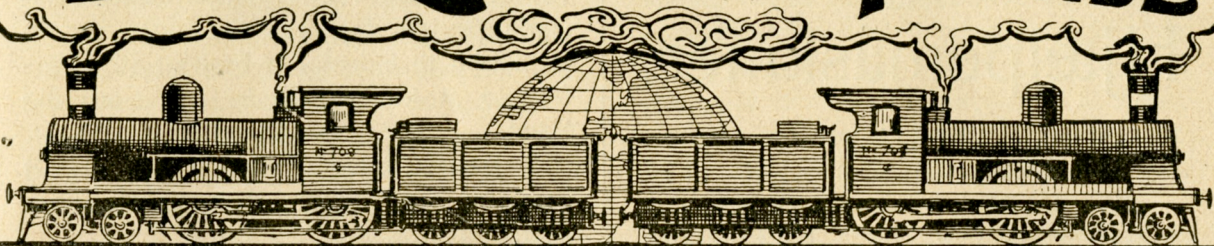


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

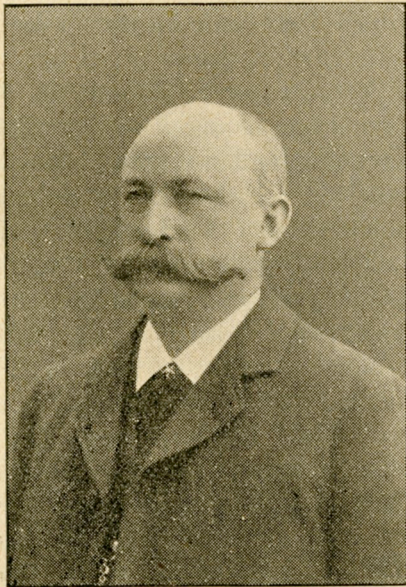
HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 19.

1. Oktober 1909.

9. Aarg.



Lokf. A. F. Jeppesen.

Den 1^{ste} Oktober kan Lokomotivfører A. F. Jeppesen, Helsingør, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

A. F. Jeppesen, der er født $\frac{4}{8}$ 1859, har saaledes en forholdsvis ringe Alder, trods det at han har 30 Jernbaneaar bag sig, idet Jubilaren den $\frac{1}{5}$

1879 begyndte at arbejde i daværende sjællandske Jernbaners Værksted i København og den $\frac{1}{6}$ 1884 begyndte Tjeneste som Lokomotivfyrbøder; men da der dengang som nu ikke gaves Bestalling, forinden den paagældende havde kørt nogen Tid, blev Jubilarens Ansættelsesdag saaledes først regnet fra $\frac{1}{10}$ samme Aar. Jeppesen blev forfremmet til Fører den $\frac{1}{8}$ 1886 og blev forflyttet til Helsingør Oktober 1892.

Jubilaren, der er særdeles agtet af saavel Kolleger som Medansatte, er en Pryd for Standen og har været Medlem af vor Organisation siden dens Stiftelse. Hr. Jeppesen er i det Hele taget et muntert og livsglad Menneske, der vel er kræsen i Valget af sine Omgangsfæller, men til Gengæld i den snævre Kreds kan give sig hen til Munterhed og Livsglæde.



Lokomotiver

med

Hjælpemaskiner.

For os danske Lokomotivmænd, som befarer Landet, hvis Karakter med Hensyn til Terrainforholdene nærmest er Pandekagens, er det undertiden ikke let at forstaa, hvilke Vanskeligheder Tekniken fra første Færd har haft at kæmpe med ved Bjergbaners Drift eller i stærkt kuperede Egne. Imidlertid er vi overbevist om, at nedenstaaende vil give Læserne et Indblik deri, tilstrækkeligt til at følge Bjerglokomotivernes Udvikling med udelte Interesse.

Red.

Idet der nu er forløbet over 100 Aar, siden det første Lokomotiv fremstilledes, vil det være interessant at betragte de forskellige Stadier, som Konstruktionen af disse har gennemgaaet i denne Aarrække. Interessant er det at se, hvorledes disse Stadier holder sig i hele Perioder, hvorledes visse Anskuelser har været fremherskende, men med Tiden atter har maattet vige for de Tid efter anden forøgede Fordringer til Lokomotivernes Præstationsevne.

Paafaldende er det, at netop disse fordom herskende Anskuelser, efter at de har været forladte i længere Aarrækker, igen dukker op og atter i kortere eller længere Tid florerer. Naturligvis falder disse vekslende Anskuelser sammen med Fordringerne til Baneanlægene i Bjergegnene og Lokomotivernes Kraftforøgelse, for at de paa de stærke Stigninger kan opnaa de størst mulige Hastigheder.

I Aaret 1804 forsøgte Trevithick ved Hjælp af sømbeslaaede Hjulfølge, som bevægede sig paa Træskinner, at opnaa den fornødne Friktion mellem Hjul og Skinner, og i 1811 anvendte Murray efter Blenkinsops Anvisning et Tandhjul, som greb ind i nogle paa Skinnernes Inderside anbragte Tappe, og hvoraf den forannævnte Friktion mellem Hjul og Skinne var fuldstændig uafhængig.

Denne, som vi vil kalde Tandhjulslokomotivets første Periode, varede indtil 1814, da Blachet ved Wylom-Jernbanen fremlagde Beviser for, at Adhæsionen var tilstrækkelig til indenfor et bestemt Stigningsforhold at kunne befordre en ret anseelig Vægt.

Dermed traadte Lokomotivet ind i det Stadium, som kaldes Adhæsionslokomotivet. —

De første Maskiner af denne Type var Tenderlokomotiver med en Drivaksel, der paa Strækninger med mindre Stigninger og efter Datidens Anskuelser dog var i Stand til at trække en ret betydelig Last.

Men efterhaanden som Udviklingen skred fremad, viste det sig som en Nødvendighed at overvinde større Stigninger, og her begynder da den Periode, da Tekniken maa fremskaffe Hjælpemidler for at løse den Opgave, der er stillet den.

Allerede i Aaret 1831 var det Rimber i Nordamerika, som til Overvindelse af større Stigninger udarbejdede et Projekt med en Tandstang i Midten af to Køreskinner. Ved Indkørsel paa Tandstangen, hvor der paa Lokomotivet foruden et Tandhjul og to Drivhjul yderligere var anbragt to smaa Løbere, hævedes disse i Vejret, saaledes at begge Adhæsionshjulene kunde bevæge sig frit i Luften, medens Tandhjulet alene skulde fremføre Toget. Rimber naaede dog aldrig at se sin Opfindelse udført i Praxis, hvorimod Roman Abt, som dengang var Konstruktor paa Maskinfabrikken i Aarup, i Aaret 1877 fik Lejlighed til at løse Opgaven til en lille Bane for et Stenbrud i Laufen (Schweiz). (Fig. 1.)

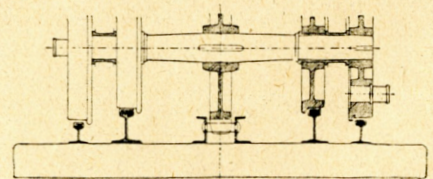


Fig. 1.

I Europa (Kontinentet) havde Tandstangen endnu ikke faaet Indpas, og de første Bjergbaner anlagdes i Aaret 1838

efter engelsk Mønster som Traadbane ved Lüttik og Aachen, hvor er stedligt Værk maatte levere Drivkraften. Senere forbedredes Traadsystemet ved Augudius Rullevojn. Dog denne Forbedring fik ingen blivende Betydning, hvorimod den af Superga-Jernbanen i Aaret 1884 indførte Tandstang med Indgreb paa begge Sider overflødiggjorde Anvendelsen af Staaltraadstovet.

For at opnaa den højst mulige Trække-kraft gennem Overførelsen af Drivkraften paa samtlige Aksler, byggede Baldwin allerede i Aaret 1842 Lokomotiver af $\frac{3}{8}$ og $\frac{4}{4}$ Typen, hvor to og to Aksler dannede en Truck, medens saavel de faste som Truckernes Hjuls Størrelse var ens, ligesom samtlige Hjul var sammenkoblede saaledes indbyrdes, at en lille Drejning af Trucken muliggjordes uden derved at befrygte Uheld, trods de daværende smaa Kræfters Tilstedeværelse og den dengang anvendte Præcision ved Maskinernes Fabrikation.

Den første Bane med en betydelig Stigning var den fra Madison til Indianapolis, hvor der til Eksempel var en Stigning af 57:100 i ca. 2 km. Længde. Af Hensyn til denne havde Cathcad anbragt en Tandstang, hvori et Tandhjul, som sættes i Bevægelse af en Hjælpemaskine, greb ind (Fig. 2), medens man gennem en særlig

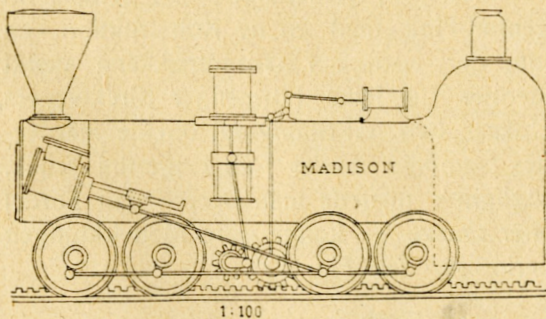


Fig. 2.

Løftekonstruktion var i Stand til at hæve og sænke dette under Kørslen.

Denne Maskine var bygget efter de rigtige Grundprinciper for et kombineret Tandhjuls- og Adhæsionslokomotiv med særskilt Tandhjulforbindelse, men ikke desto mindre fabrikeredes der ikke flere Maskiner

af denne Konstruktion, sandsynligvis paa Grund af Tandhjulets usikre Leje og Indstilling i Forbindelse med flere andre ugunstige Forhold, som først senere har vist sig at være tilstede. Med Aaret 1868 gik man paa denne Linie atter over til Adhæsionslokomotivet og søgte at opnaa den nødvendige Trækkekraft gennem en Forøgelse af sammenkoblede Aksler.

Særdeles vigtig for denne Sag var vel egentlig nok Resultatet fra Semmering-Konkurrencen i Aaret 1851, hvor der fremkom mange forskellige Løsninger for svære Adhæsionslokomotiver, som dog adskilte sig fra almindelige Maskiner ved Anvendelsen af en eller to særlige Kraftmaskiner, medens et af Ingeniør Krauss i Hannover indsendt Forslag af en Lokomotivkonstruktion, hvor hele Kraften overførtes paa en Midtskinne, ikke vandt nogen Opmærksomhed.

Bavaria, hvis Maskine var forsynet med en Tandhjulforbindelse, medens Tenderakslerne var koblede ved en Stangforbindelse, søgte ved Hjælp af en Kæde at overføre Kraften til disse, overhovedet en aldeles ny Ide. I Kædens Upaalidelighed havde Systemet sit svageste Punkt.

I et andet Projekt træffer vi senere den under Navnet Mayer og Fairlie som ny Ide gældende Konstruktion af Günther og Laufs-mann. Ingen af disse Typer maa have fundet Naade hos Semmering-Kommissionen, thi efter hvad Kroniken beretter, har det ikke været den mest smigrende Omtale, som de der fik. Ved denne Konkurrence viste det sig, at ved Anvendelsen af tilsvarende Maskiner var det muligt at befordre en ret betydelig Togvægt over Stigninger indtil 25:100, tillige at man med egentlige Bjergmaskiner selv ved store Fordringer, ja endog paa Adhæsionsstrækninger, var i Stand til at overvinde Stigninger af 50:100, idet Lokomotivet ved Udnyttelsen af hele Tjenst-vægten kunde udvikle det dobbelte af denne som effektiv Nyttevirkning, ligeledes at det paa Strækninger med et Stigningsforhold af 50:100 var fordelagtigt at anvende kunstig Adhæsion eller Tandstang.

I Aaret 1853 konstruerede Engerth til

Semmeringbanen nogle Lokomotiver med 3-koblede Hjul og Engerths Truck (Fig. 3),

Tilfælde sattes de to paa Tendertrucken ud af Forbindelse. Ved denne Konstruktion.

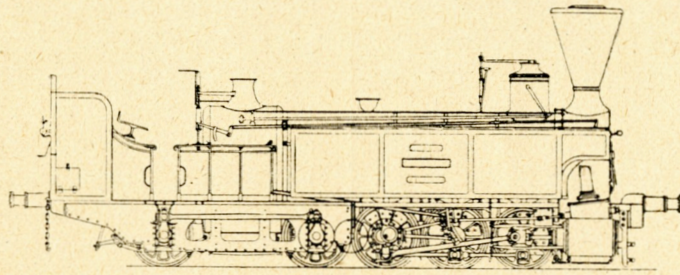


Fig. 3.

hvis Hjul med en Stangforbindelse var forbundne med hinanden. Som det fremgaar af Tegningen, er der for at undgaa Kædeforbindelse mellem Trucken og Drivhjulet her anbragt 3 Tandhjul ved Siden af hinanden, hvorved hele Maskinens Tjenstvægt udnyttes.

I Aaret 1906 har Société des voies ferrées du Dauphiné sat et $\frac{3}{4}$ Lokomotiv efter Engerths System i Gang, hvis forreste Aksel er en saakaldet Radialaksel, som ved et artikuleret (leddelt) fastgjort Tandhjul er forbunden med den forreste faste Aksel. — Denne Maskine er bygget af Pinguely i Lyon.

Desværre har det skortet paa Taalmodighed for at overvinde Nykonstruktionernes Børnesygdomme, thi alt for hurtig forlod man disse igen til Trods for, at Fischer von Rösslerstamm ved Forbedringer opnaaede, at de to Truckaksler efter Ønske kunde tilkobles Tandhjulsforbindelsen eller bevæge sig som almindelige Løberaksler.

Interessant ved disse Lokomotiver var den nyopdagede Tanke om at anvende alle 5 Aksler som Drivaksler, saafremt dette virkelig skulde være nødvendigt. I modsat

var naturligvis Truckhjulenes Diameter den samme som Maskinens Driv- og Kobbelhjul.

I Tidsperioden 1857 falder ogsaa Opfindelsen af »Paulus«, som gennem en Forandring af Balanceforholdene søgte at opnaa en midlertidig Forhøjelse af Trækraften ved at overføre Løbernes Akseltryk til de andre Hjul. Men denne Ide skal den Gang være bleven forkastet, idet man af Hensyn til Driftssikkerheden ikke vilde give Lokomotivførerne Lejlighed til Misbrug. Det er ret interessant at se, hvorledes denne Tanke 45 Aar efter bringes som en Nyhed fra Amerika til Europa, og at til Eks. de badske Statsbaner nøjagtig 50 Aar senere indfører denne Lokomotivtype paa Schwarzwaldbanen.

Aar 1861 fremkommer den geniale Ingeniør Fink med en ny Konstruktion, en Ide, der vistnok i Grundtrækkene stærkt nærmer sig hans Forgænger Kirckwegers Udkast, hvor en Blindaksel direkte tilkoblede samtlige Aksler i en Engerths Truck. Rigtignok mistede man derved den Fordel efter Ønske at kunne gøre Medvirkningen periodisk. (Se Fig. 4.)

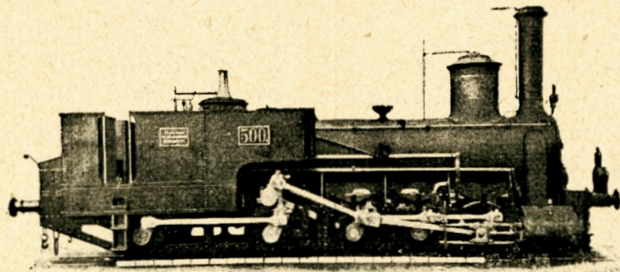


Fig. 4.

Endnu samme Aar gik Lokomotivfabrikken Sharp og Stewart i England over til at bygge Lokomotiver med 5 faste og sammenkoblede Aksler, men paa Grund af de store Fordringer til Banelegemet bekæm-

skine bevægede Tenderhjulene, men iøvrigt forsynedes med Friskdamp fra Lokomotivkedlen. — I England, Belgien og Frankrig byggedes talrige Maskiner efter denne Ide. (Se Fig. 5 a.)

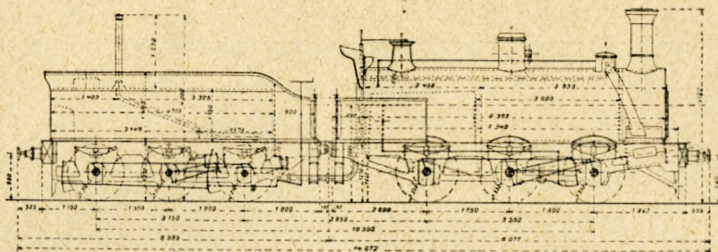


Fig. 5 a.

pedes denne Type stærkt. Som en anbefalelsesværdig Grænse for sammenkoblede Hjul blev af de fleste Sagkyndige foreslaet fire. —

Gennem den bevislige udmærkede Tjeneste var Godstogslokomotiver med 4-koblede Hjul og Tender blevet almindelig Mode. Omendskønt deres Anvendelse for det meste indskrænkede sig til Stigninger paa over 20:100, maa man tage Hensyn til, at Godstrafiken den Gang ikke voksede i en tilsvarende Grad, som vi nu til Dags har Lejlighed til at se den udvikle sig.

Netop en saadan Overgangsperiode

Senere forsøgte man i Østrig under Systemet »Grund« (se Fig. 5 b) at lade

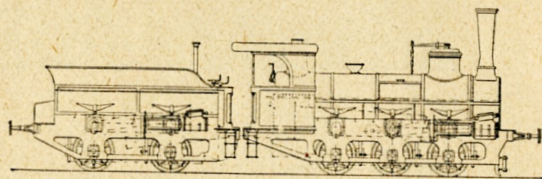


Fig. 5 b.

Hjælpemaskinen indirekte virke paa Tenderhjulene, hvilket man dog atter maatte gaa bort fra.

Med Aaret 1865 begyndte Perioden med 2 særskilte Kraftmaskiner. Som tidli-

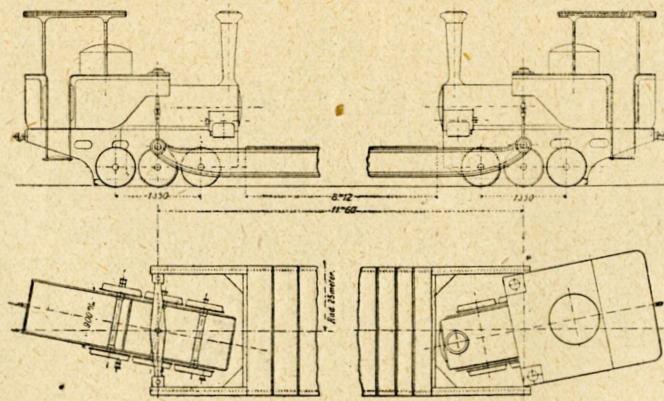


Fig. 6.

førte Englænderen Sturrock fra Great Northern paa den Tanke at forsyne Tenderen med en selvstændig Dampmaskine, altsaa Lokomotivet udrustedes med en Hjælpemaskine, der under Kørslen paa stærke Bjergstigninger uafhængig af Lokomotivets Ma-

gere nævnt var Grundtanken allerede fremkommet 1851 ved Laussmann og Günther, men denne Tanke fik først en brugbar Form gennem Englænderen Fairlie, hvis Konstruktion fandt en udstrakt Anvendelse. Et mærkeligt Udslag af Fairlies System — man

burde maaske snarere kalde det en Motorvogn, blev fabrikeret af Lokomotivfabrikken i Wintherthur. Dette Lokomotiv (se Fig. 6) bærer imellem begge Maskinerne en Lastbro til Befordring af Gods, og byggedes

modsat beliggende Trucker, medens Cylindrene, der var anbragte i Maskinens Midtparti, ogsaa vendte imod hinanden. Til denne Kategori hører som den sidste og vel ogsaa den største Udførelse Lokomo-

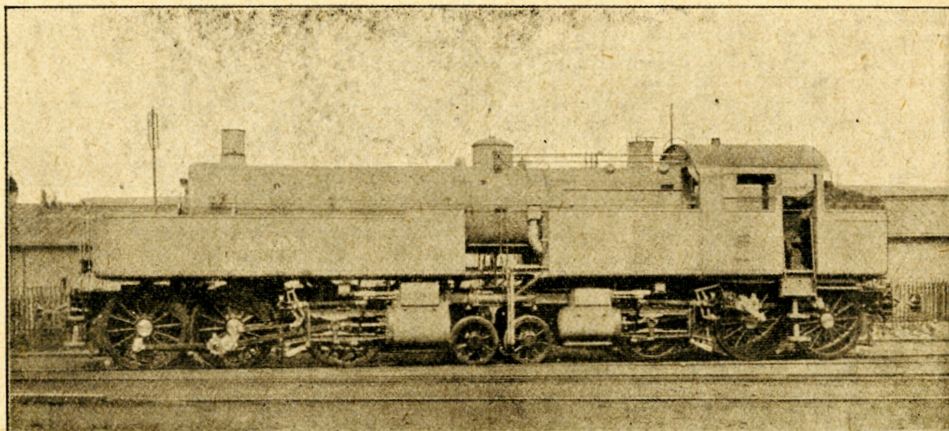


Fig. 7.

til en spansk Bane med 1 m. Sporvidde og et Stigningsforhold af 7,5 : 100.

En lignende Konstruktion, men hvor Kedlen og Cylindrene var fastgjorte paa en Hovedramme, som hvilede paa to Trucker,

tivet til Chemins de fer du Nord i Frankrig. (Se Fig. 7.) Dog afviger dette ogsaa fra Grundtanken at udnytte hele Tjenstevægten.

1867 havde Petiet ved den franske

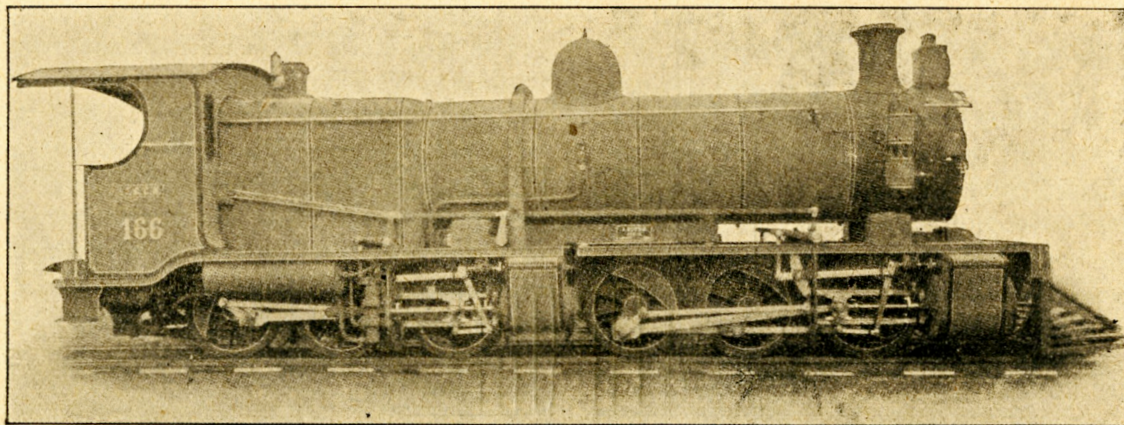


Fig. 8.

udførte Johnstone til den mexikanske Centralbane. — Lokomotivet var af $\frac{3}{4} + \frac{3}{4}$ Typen.

1870 fulgte en beslægtet Konstruktion under Navnet Meyer efter med hinanden

Nordbane endog forsøgt at fremdrive 6 Aksler gennem to forskellige Drivværker, hvor begge Grupperne var anbragte i samme Ramme, medens kun den første og sjette Aksel var forskydelig i Sideretning.

Da denne Type kun kunde anvendes paa lige Strækning eller paa en Banelinie med store Kurver, var denne Konstruktion i Forhold til de to forannævnte et Tilbageskridt og blev derfor igen forladt.

To Kraftsystemer, som er anbragte efter hinanden, hvor det bageste hviler paa den forreste Ramme (Hovedrammen bærer Kedlen), og hvor det forreste Maskineri faar sin Drivkraft gennem Spildedampen fra den bageste Maskine, er Systemet Mallet-Rimrott, der er den mest fuldkomne Repræsen-

De svenske Lokomotivmænd og Storstrejken.

Nu, da den store Arbejdsstrid, som Dagspressen har bragt daglige Bulletiner om, til Dels er endt, kan det have sin Interesse at betragte Jernbanemyndighedernes og Personalets Stilling dertil. Som bekendt var der ved Storstrejken Begyndelse Tale

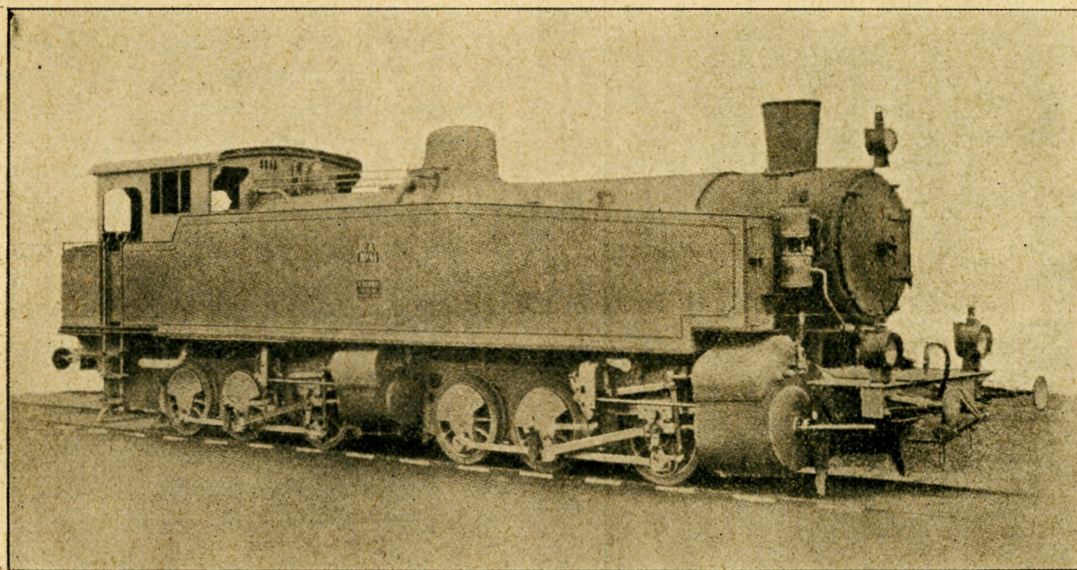


Fig. 9.

tant for Lokomotiver med særskilte Drivværksgrupper, der ogsaa har vundet den største Udbredelse og Anvendelse, særlig i Amerika.

Hvilke gigantiske Maskiner, der til Dato er fremstillede, fremgaar tydeligt af Fig. 8, 9, 10 og 11. At omtale hvert enkelt af alle de forskellige Lokomotiver af Mallet-Typen, som findes, vil blive for vidtløftigt; dog skal vi muligvis senere komme tilbage til enkelte.

Hvor stærkt Spørgsmaalet angaaende Lokomotivernes forøgede Trækkekraft beskæftigede Ingeniørerne, beviser bedst Mængden af de forskellige Konstruktioner, som fremkom efter hinanden i disse Perioder.

(Fortsættes.)

om, at Jernbanemændene skulde slutte sig dertil. I den Anledning udgik der til alle Jernbanemænd følgende:

Meddelande från Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Till Statens Järnvägers personal.

En väldig strid med antagligen vidtgående följder har utbrutit mellan arbetsgivarnas och arbetarnas organisationer.

Kungl. Styrelsen förutsätter visserligen, att Statens järnvägars personal icke på något sätt kommer att deltaga i förenämnda strid, men har dock på grund af sakens allvarliga innebörd ansett sig böra till statsbanetjänstemännen af alla grader göra följande erinringar.

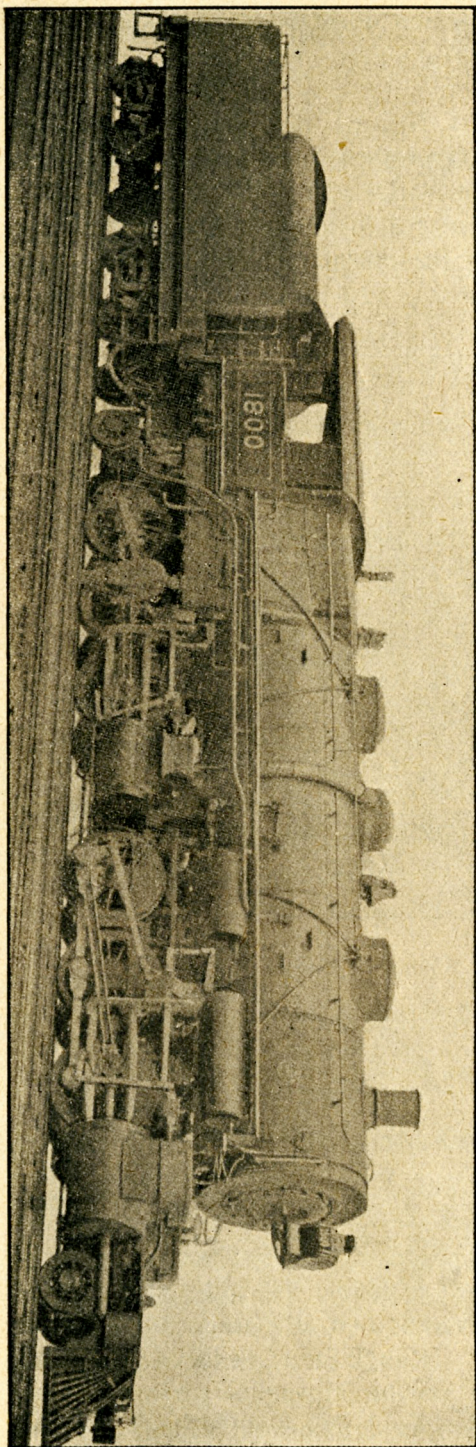


Fig. 10.

Uti tvister af ifrågavarande art böra det allmännas och särskildt statens tjänare ställa sig utanför de stridande parterna. Den stora förut till betjäningsklassen hörande delen af personalen vid statsbanorna har numera erhållit tjänstemannaställning, hvarigenom ännu mera tydligt än förut framgår, att denna personal åligger samma plikter och ansvar som de förutvarande tjänstemännen. Den förnämsta af dessa plikter är att under alla förhållanden fullgöra sina tjänsteåligganden. Denna fordran är ett statens kraf på sina tjänare; ett svikande af denna plikt är ett åsidosättande af ett statens — icke af ett enskildt intresse.

Betydelsen af tjänstepliktens fyllande har också fått sit uttryck uti den för järnvägsstaten gällande instruktion, enligt hvilken för såväl ordinarie som extra tjänstemän påföljden vid arbetsnedläggelse eller annan åtgärd, som lägger hinder i vägen för järnvägstjänstens utförande, kan blifva afsättning. Det är uppenbart att den åberopade bestämmelsen kommer att tillämpas, om mot förmodan några skulle svika sin tjänsteplikt.

Emellertid vill Kungl. Styrelsen uttala den bestämda förhoppningen, att statens järnvägars personal icke skall låta förmå sig till något åtgörande, hvarigenom trafikens obehindrade och regelbundna gång skulle kunna äfventyras. Särskildt väntar Styrelsen att äldre tjänstemän med sin större lefnads- erfarenhet och den tillgifvenhet för verket, som Styrelsen hos dessamma förutsätter, skola genom sitt exempel och genom på sin erfarenhet grundade råd verka lugnande på de yngre, om någon bland dessa för ett ögonblick skulle glömma sina skyldigheter mot statens järnvägar och därmed äfven mot samhället.

Kungl. Styrelsen kommer icke att underlåta att vidtaga sådana åtgärder, som erfordras för att järnvägspersonalen må i möjligaste mån ostördt kunna utföra sit arbete.

Som det icke alene af ovenstaaende Cirkulære fremgaar, men som det ved andre Lejligheter ogsaa er fremhævet her i Bladet,

synes den Opfattelse mere og mere at gøre sig gældende i Staterne, at Tjenestemændene ikke maa strejke for at faa gennemført deres Ønsker og berettigede Krav.

Men er Jernbanestrejker at betragte som et Anslag mod Samfundet i Stedet for de enkelte, hvorledes skal da Tjenestemændene finde Maal og Midler for sociale Kravs Gennemførelse?

Den sikreste, men undertiden ogsaa langsommelige Vej er Forhandlingernes. Naar Staten saaledes formener Tjenestemændene Retten til Strejke, da er det ogsaa dens uafviselige Pligt at give Lovbestemmelser for Forhandlingsret mellem Administration og Personalet og af en saadan Art, at Personalet ikke kan afvises af en Overordnet, saafremt *det* behager vedkommende.

I Kravet om en forbedret Retsordning er der to store Hovedargumenter, som bestandig føres i Marken. Det ene er dette: Det er et *Retfærdighedskrav*. Det andet er dette: Det vil gennem Personalets direkte Medvirkning tilføre den Institution, vi tjener, nye Værdier.

Disse to Argumenter er saa vægtige, at hvert enkelt af dem vilde være tilstrækkeligt, om der ikke gaves andre, til Begrundelse af Personalets Krav om en virkelig Forhandlingsret.

Det første, Retfærdighedskravet, er for længst steget ned fra Ideernes og Teoriernes Verden og har plantet sine Fødder solidt nok i det praktiske Liv. Det kan gaa til en Tid i bestandig videre Omfang at paalægge Personalet Pligter samtidig med at nægte det Rettigheder; i Længden kan denne Stilling umuligt opretholdes. Saa Retfærdighedskravet med sit svære, haandgribelige Skyts i det praktiske Liv vilde i Længden være nok til at nedbryde enhver Modstand.

Det andet Argument, Tilførelsen af de nye Værdier, bevæger sig paa Omraadet *in spe*. Nutiden kan tro og haabe, og der er meget i det — af Tjenestemændenes Organisationer paa flere Omraader udførte Arbejde — at bygge denne Tro og dette Haab paa; men det er Fremtiden forbeholdt

at virkeliggøre Forventningen om de nye Værdier.

Der er et *trede Argument* for Tjenestemændenes Forhandlingsret, som, naar det bliver fremført med den rette Klarhed og Kraft og med Fremlæggelse af de mange, tunge, derhen hørende Beviser, maatte — skulde man synes — kunne faa enhver Modstander, ogsaa de sejgeste, mest forbenede og mest bureaukratiske Modstandere, til at bøje Hovederne og sige: Personalet bør have Forhandlingsret — i videste Omfang. — hellere i Dag end i Morgen. Lad os straks rydde alle Hindringer af Vejen; lad os ufortøvet og i fuld Enighed foretage den Frontforandring, som vil aabne den sidste Dør for Tjenestemændene og stille dem paa lige Fod med Arbejderne i det civile Liv.

Dette tredje Argument ligger i *Personalets Retsstilling* eller rettere i *Personalets retsløse Stilling* i Etaten.

Thi hvis Modstanderne af Forhandlingsretten kunde sige: Se, vi har ingen Uret begaaet mod jer. Vi har stedse haft jeres Tarv for Øje. Se selv, vi har bestandig hævet jeres Personligheder i samme Grad som vore egne. Vi har set paa jeres Interesser og søgt at fremme dem sammen og jævnsides med vore egne. Undersøg kun det, og I vil intet Sted finde, hvor vi har gjort jer Uret — — —

Ja, kunde de sige dette, da havde de enkelte, der stiller sig fjendtlige over for Forhandlingsretten, en stærk Fæstning for deres Modstand.

Men saaledes staar Sagen jo ikke.

Der er i den Forhandlingsret, der for Tiden er tilstaaet Personalet, ikke taget tilbørligt Hensyn til, at det skulde være *en Pligt* for de Overordnede at forhandle med Personalet.

Det vil næppe blive saa vanskeligt for Personalet at opnaa Enighed om Kravet om en tilfredsstillende Forhandlingsfrihed — i hvert Fald da, naar det gælder de Forhold, hvor det i særlig Forstand er Part i Sagen. Vanskeligheden indtræder, naar man kommer til Opfyldelsen af Kravet. Thi *under*

hvilken Form skal Personalet høres? Man maa i denne Forbindelse beklage, at Trafikminister Jensen-Sønderup, som viste ærlig Vilje for en Løsning heraf, ved en politisk Hævnakt blev afskaaret fra at føre Lovbestemmelser om Tjenestemændenes Retsstilling ud i Livet.

Ord er ganske vist ikke altid Handling. Der er mange, som er hule og tomme, og som vejres hen uden at sætte Spor, eller futter blot som et Fyrværkeri. Men der er Ord, som er Kraft og Handling, der er tunge af den i dem boende Sandhed, der er fulde af den Spirekraft, som det skjulte Liv og Motiv, der laa bag dem, forlenede dem med.

(Fortsættes.)

Klasseinddelingen i Sachsen.

Som Supplement til Art. »Tjenestemændenes økonomiske Stilling i Tyskland« skal vi hidsætte følgende:

Det sachsiske Ministerium har vedtaget følgende Klassificering af Personalet:

7de Klasse:

Jernbane-Oversekretærer, Bygnings-Oversekretærer, Hovedkassereren, Overstationsforstandere, Overgodsekspeditorer, Baneforvaltere I Klasse, Forstandere for Trafik-Elektricitetsværker og Overværkmestre.

8de Klasse:

Stationsforstandere, Baneforvaltere II Klasse, Bygningssekretærer, Jernbanesekretærer, Godsekspeditorer, Forstandere for Centralvarmeanlæg, Overbanemestre, Overtelegrafmestre og Værkmestre.

9de Klasse:

Jernbane-Overassistenter, Banemestre, Gas- og Telegrafmestre II Klasse, *Jernbane-assistenter*, Stationsforvaltere og *Lokomotivførere*.

10de Klasse:

Overkonduktører, *Rangermestre*, *Vogn-*

mestre I Klasse, *Tegnere*, *Banemesterassistenter*, *Skrivere*, *Lokomotivfyrbødere I Klasse* (*Lokomotivføreraspiranter og Reserveførere*), *Maskinpassere I* og *Værkførere*.

11te Klasse:

Billettrykkere, *Lokomotivfyrbødere II Klasse*, *Togbetjente* og *kvindelige Medhjælpere*.

Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

(Fortsat.)

(Fortsættelse af Trafikministerens Tale.)

Dernæst synes jeg — jeg sagde det før, men vil gerne paa ny understrege det —, at det har en ikke ringe Betydning, at vi ved Hjælp af en saadan lille Kommission, som forhaabentlig ikke behøver at koste Staten noget, faa ikke alene de paagældende Fabrikker, men Arbejderne selv interesse-rede i, at Spørgsmalets Løsning faar et saa gunstigt Forløb, som det i det hele taget kan faa. Derfor vil jeg meget henstille, at der i alt Fald opnaaes Enighed om, at vi kunne lade en saadan Kommission undersøge Spørgsmaalet. Skulde det saa vise sig, at det Resultat, den kom til, var af den Natur, at der er for stor Risiko at løbe baade for Staten og Fabrikkerne, hvis man binder sig til at lade bygge et vist Antal Lokomotiver paa en eller to Fabrikker her i Landet, ja, saa tage vi Bestemmelse derom til den Tid. I Øjeblikket drejer det sig kun om, hvorvidt man med Ministeriet er enig i, at man lader en saadan lille Kommission undersøge Spørgsmaalet og komme til et Resultat med Hensyn til, hvorvidt der kan gøres et Forsøg med en nogenlunde ringe Risiko, en Risiko, der kan siges at staa i Forhold til den Betydning, det har at faa Forsøget gjort.

K. M. Klausen: Det er jo en ret mærkelig Stilling, de to Herrer for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen) og Hornslet (N. P. Jensen) indtage over for dette Spørgsmaal. Naar det gælder Landbruget, ere de begge saa ivrige som nogen til at kræve Statens Støtte, saa forstaa de godt at skære en Madpose. Det er jo uhyre Beløb, der paa Finansloven gives til Landbrugets Beskyttelse: til Transport, Subventioner, Husdyr, Planteavl, ja næsten alt muligt. Selv naar de i Landbruget skulle fyre under en Dampkedel, skulle de have Understøttelse af Staten dertil. Der er der ingen smalle Steder, der kræve de Herrer Statens Støtte. Men her, hvor Talen er om at ophjælpe en dansk Industri, hvor Staten foreløbig ikke skal løbe den mindste Risiko, hvor der kun er Tale om Nedsættelse af en Kommission paa 5—6 Medlemmer til at undersøge Spørgsmaalet og derefter forelægge sine Resultater for den højtærede Minister, som sikkert vil komme til Finansudvalget med dem, saa at det først er, naar Kommissionens Resultater foreligge, der skal tages et endeligt Standpunkt, her modvirke de med Hænder og Fødder denne Sag.

Jeg synes, at under Forhold som dem, vi leve under i Øjeblikket, hvor det gælder om, at hele Nationen holder sammen, hvor vi bør støtte hverandre indbyrdes paa ethvert Punkt, vi kunne gøre det, og hvor den danske Industri for Øjeblikket er saa ulykkeligt stillet, bør Staten gøre alt, hvad gøres kan, for at støtte alle de mange Tusinder, som nu maa gaa arbejdsledige.

Saa siger den ærede Ordfører, at de kunne give sig til at bygge Lokomotiver her i Landet saa meget, de ville, det have de Lov til. Men den ærede Ordfører maa huske paa, at det at bygge Lokomotiver ikke er noget, man pludselig kan begynde paa i Morgen. Jeg vil nævne en anden Industri, som det ærede Medlem godt kender: at snitte Træsko. Det kan man give sig til. Der behøves ikke mange Midler for at lave en Træsko, men for at man skal kunne lave et Lokomotiv, kræves der meget betydelige Forarbejder, og der kræves

meget betydelige Udgifter, som skulle afholdes, før man kan begynde. Burmeister & Wain byggede to Lokomotiver i 1870 og have vist ikke siden beskæftiget sig dermed, og den Fabrik kommer sikkert til at sætte sig i store Udgifter, naar den nu skal ind paa den Industri. Derfor synes jeg, det er rimeligt, at den Sag bliver undersøgt, og at det er saare naturligt at gaa den Vej, den højtærede Minister har foreslaet: at overlade Undersøgelsen til nogle Folk, som ere sagkyndige paa dette Omraade. Naar vore Statsbaneembedsmænd, Arbejdsgiverne og Arbejderne ere repræsenterede i den Kommission, tror jeg, vi fra alle Sider kunne vente en Indstilling, vi kunne stole paa.

Den ærede Ordfører taler stadig om de 10 pCt.s Beskyttelse. Jeg ved ikke, hvad det er for noget, disse Procent ere kun til i de Herrer's Fantasi. Der er ikke noget Sted fastslaaet noget om de 10 pCt.s Beskyttelse, som Indlandets Fabrikker faa i Sammenligning med Udlandets. »Scandia« f. Eks. har ikke 10 pCt.s Beskyttelse, dens Beskyttelse er snarest negativ, idet »Scandia« i 12 Aar har leveret Arbejde til Priser, som ere 6,88 pCt. under de Priser, Udlandets Fabrikker have forlangt. De 10 pCt.s Beskyttelse er noget, de Herrer fable om, men som ikke eksisterer. De Herrer kunne end ikke vise saa megen Velvillie overfor dansk Industri, at de kunne gaa med til, at en saadan Kommission nedsættes, og dens Resultater forelægges. Der er ingen af os, der forlanger særlig Begunstigelse eller Beskyttelse. Det er min Overbevisning, at vi paa Lokomotivomraadet lige saa godt som paa Vagonomraadet kunne tage Konkurrencen op med Udlandet.

Ordføreren (P. T. Nielsen): I øvrigt skal jeg kun sige til det ærede Medlem, at selvfølgelig har man Lov til at bygge Lokomotiver, saa meget man vil, og man har bygget disse Lokomotiver, den Gang Beskyttelsen paa Toldloven var 10 pCt. for Indførelse af Lokomotiver, og den Gang Praksis fra Statsbaneledelsens Side var den, at naar de danske Lokomotiver ikke var 10

pCt. dyrere end de udenlandske, tog man de danske. Under saadanne Forhold har man bygget Lokomotiver her i Landet og kunde dog ikke klare sig i Konkurrencen. Hvorledes man saa skal kunne gøre det nu, kan jeg ikke forstaa — medmindre man skal give en betydelig Beskyttelse, men det vil jeg ikke gaa med til. Jeg ønsker ikke at oplække Industrier herhjemme, som ikke kunne klare sig uden Beskyttelse. Jeg synes, vi have nok af den Slags. Lad os faa saa mange som muligt af de Industrier, som kunne klare sig uden Beskyttelse, ja, maaske ogsaa med en lille Beskyttelse. Men af Industrier med betydelig Beskyttelse ønsker jeg ikke flere end dem, vi have.

N. P. Jensen: Til det ærede Medlem for Københavns 8de Valgkreds (Martin Olsen) skal jeg sige, at det, han nævnede, at de danske Maskiner maaske kunne være billigere end de udenlandske, naar Hensyn tages til, at disse f. Eks. her skulle have de Smaafejl, der klæbe ved dem, rettede — der kan selvfølgelig ikke være Tale om at sende dem tilbage til Milano og tilmed maaske give dem en Tilsynsmand med paa den lange Rejse —, bør der ogsaa tages Hensyn til. I mine Øjne er Omkostningen ved at lade den tilsynsførende rejse til Milano en Del af Omkostningerne ved Lokomotivets Anskaffelse.

Det ærede Medlem siger, at det er tidligt nok at udtale sine Betæneligheder, naar Forsøget er gjort. Men det turde være et stort Spørgsmaal, om det saa ikke er vel sent. Den Dag, Forsøget er gjort og er mislykkedes, staa vi sikkert overfor et gammelkendt Beskyttelsesargument. Saa sige de, der have gjort Forsøget: Nu have vi sat saa mange Penge deri og antaget saa mange Arbejdere; hvis vi ikke vedblivende faa Støtte fra Staten, ere Pengene tabte, og Arbejderne maa afskediges. Saa skal man se, saa blive de bløde om Hjertet herinde — hvem vilde gaa imod under de Forhold —, og saa have vi Beskyttelsen. Maa jeg understrege et Udtryk, som det ærede Medlem for Københavns Amts 2den

Valgkreds (K. M. Klausen) brugte. Han sagde: Her, hvor Staten foreløbig ikke skal løbe den mindste Risiko. Maa jeg understrege det »foreløbig«, det er godt.

K. M. Klausen: Den ærede Ordfører vilde have, at jeg skulde nævne Omraader, hvor han havde været ivrig for at faa Penge til Landbruget. Det er meget let. Jeg kan saaledes henvise til alle hans Bestræbelser for at faa Beløbet til Planteavlens Fremme forøget. Der har det ærede Medlem udfoldet meget ihærdige Bestræbelser, og de ere kronede med Held, saa at han har faaet disse Bevillinger satte meget betydeligt op. Der har jeg staaet ved det ærede Medlems Side, fordi jeg anser dette Formaal for at være godt og nyttigt. Men naar de Herrer paa deres specielle Omraader kræve Statens Støtte til at gøre saadanne Forsøg, og jeg kan her ogsaa nævne alle de Forsøgsstationer, der ere oprettede i de sidste Aar rundt omkring, og som have kostet mange Penge at anlægge, og som det koster betydeligt at holde i Drift, synes jeg, at man godt kunde være med til at forsøge, om det ikke var muligt at ophjælpe den danske Industri. Naar Landbrugets Repræsentanter, der ere saa talrige herinde, til deres Næringsvej kræve Statens Penge, for at der kan foretages Forsøg, kunde man godt være saa højmodig, at man ogsaa vilde tillade, at der blev gjort saadanne Forsøg paa at ophjælpe en naturlig dansk Industri.

* * *

Hermed afslutter vi Referatet af Rigsdagsforhandlingerne om Oparbejdelsen af en hjemlig Lokomotivindustri. Disse Forhandlinger resulterede som bekendt i Nedsættelsen af en Kommission, bestaaende af vor Maskindirektør, Direktøren for A/S Burmeister & Wain, Ivar Knudsen, Direktøren for A/S Smith, Mygind & Hüttemeier, Formanden for Dansk Smede- & Maskinarbejderforbund I. A. Hansen og Folketingsmand Samuelson.

I den af Kommissionen afgivne Betænkning hedder det: —

Indberetning

over

Lokomotivbygning i Danmark.

Spørgsmaalet om Muligheden af at oparbejde en Lokomotivindustri i Danmark og saaledes forbeholde for Landet selv den betydelige aarlige Leverance af Lokomotiver til Statsbanerne og de private Baner har ofte været Genstand for Diskussion i Folketingets Finansudvalg saavel som ogsaa i Folketinget ved Behandlingen af de aarlige Finanslove.

Efter at Spørgsmaalet paa ny havde været Genstand for Drøftelse i Finansudvalget ved Samraad med Ministeren for offentlige Arbejder, blev Sagen fremdraget i Folketinget ved 3. Behandling af Forslag til Finanslov for Finansaaret 1909—10, se Folketingets Forhandlinger Sp. 4643—4649, 4649—4659, 4659—4660, 4662—4667, 4669—4672, 4672—4690.

Af de Bemærkninger, Ministeren fremkom med ved denne Lejlighed, og som førte til Nedsættelse af en Komité til Under søgelse af det paagældende Spørgsmaal, skal her hidsættes følgende:

Ministeren oplyste, at der paa Finanslovsforslaget for 1909—10 søgtes en Bevilling til Anskaffelse af i alt 31 ny Lokomotiver. Hvis de sidst betalte Kontraktpriser for Anskaffelse af ny Lokomotiver lægges til Grund, vil den samlede Udgift til disse 31 Lokomotiver andrage 1,901,600 Kr. Hertil vil saa, naar Maskinerne anskaffes fra Udlandet, være at lægge Tolden efter den ny Toldlov, eller 5 pCt. af 1,901,600 Kr., med et rundt Tal 95,000 Kr. Endelig er der visse Omkostninger med Hensyn til Tegninger, Kontrol og Komplettering af Maskinerne, efter at de ere komne hertil, Omkostninger, der ville kunne sættes til 4,000 Kr. i Gennemsnit pr. Maskine, eller for de 31 Maskiner til 124,000 Kr., saaledes at Anskaffessummen med et rundt Tal vil beløbe sig til i alt 2,120,000 Kr.

Af dette Beløb vil Lønnen til Arbej-

dere, naar de Oplysninger lægges til Grund, som det har været muligt at skaffe med Hensyn til udbetalt Arbejds løn for Lokomotiver, byggede i Tyskland, andrage ca. 400,000 Kr.

Det er imidlertid klart, at det for Spørgsmaalet om Muligheden af at oparbejde en Lokomotivindustri i Danmark vil være af væsentlig Interesse ikke alene at skaffe oplyst, hvilket Antal Lokomotiver der vil blive Tale om at bygge for Finansaaret 1909—10 i Henhold til Bevilling paa Finansloven, men tillige at søge oplyst, hvilket Forbrug af Lokomotiver der i de kommende Aar vil kunne regnes med.

I saa Henseende oplyste Ministeren, at det for Statsbanernes Vedkommende, naar Anskaffelserne i de sidste Aar som Følge af den forøgede Trafik lægges til Grund, og Trafikstigningen tænkes fortsat, som den har udviklet sig i de senere Aar, vil være nødvendigt at anskaffe ca. 40 ny Tog-Lokomotiver og Rangermaskiner om Aaret, nemlig 28 som Følge af Trafikstigningen og 12 til Fornyelse af udslidt Materiel.

Hertil vil saa være at lægge Privatbanernes Forbrug. Man vil formentlig kunne paaregne, at der vil blive bygget 4 private Jernbaner om Aaret, og Tallet af de til disse Baner nødvendige Lokomotiver vil antagelig kunne sættes til gennemsnitlig 3 pr. Bane. Hertil kommer fremdeles Fornyelsen af Maskiner, der — beregnet paa samme Maade som for Statsbanernes Vedkommende — vil kunne sættes til 10 Lokomotiver aarlig, hvorhos det endelig vil kunne paaregnes, at Entreprenørerne anskaffe en Del Maskiner om Aaret. Man vil formentlig herefter kunne afrunde Tallet paa de Lokomotiver, der aarlig vil blive Brug for her i Landet, til 70, og sættes den gennemsnitlige Pris for disse Maskiner til 50,000 Kr. pr. Maskine, vil det Beløb, der udgives til Anskaffelse af Lokomotiver, andrage 3¹/₂ Million Kr. om Aaret.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvor meget Arbejds lønnen vil udgøre af dette Beløb, bemærkede Ministeren, at man paa Grundlag af de Oplysninger, man havde

kunnet skaffe om Arbejdspriser i Tyskland — Oplysninger med Hensyn til hvis Rigtighed Ministeren iøvrigt maatte reservere sig ethvert Forbehold —, formentlig vilde kunne sætte Arbejdslønnen til omkring 20 Øre pr. kg. Vægt af store Maskiner og for de mindre Maskiner til 22—23 Øre pr. kg., eller til gennemsnitlig ca. 10,000 Kr. pr. Maskine.

For nu at undersøge Muligheden for at forbeholde denne betydelige aarlige Leverance af Lokomotiver med deraf følgende Arbejdsfortjeneste for Landet selv, udtalte Ministeren, at han havde paatænkt at nedsætte en Komité, bestaaende dels af Repræsentanter for de Fabrikker, der kunde tænkes at paatage sig Bygning af Lokomotiver, dels af Repræsentanter for Arbejderne. Denne Komité skulde da under Ledelse af Direktøren for Statsbanernes Maskinafdeling dels undersøge Betingelserne for her i Landet at oparbejde en Lokomotivindustri, der vilde kunne tage Konkurrencen op med Udlandets, dels søge at finde et Grundlag, hvorpaa det kunde være naturligt for Staten i de første Aar at yde sin Støtte til et saadant Forsøg paa Oparbejdelsen af en dansk Lokomotivindustri.

Med Hensyn til Formen for Statens Stilling til dette Forsøg udtalte Ministeren, at han havde tænkt, at der det første Aar fra Statens Side skulde betales, hvad der efter Regning maatte være givet ud for Materialier med Tillæg af den bevislig betalte Arbejds løn og af en passende Afskrivning paa de Redskaber og Maskiner, der dels allerede vare anskaffede, dels havde maattet anskaffes. I de følgende Aar skulde saa Fabrikkerne selv bære en nærmere bestemt stigende Kvotadel af Prisdifferensen paa de Maskiner, der bleve leverede fra Udlandet, og de Maskiner, der bleve byggede her, indtil Fabrikkerne efter Forsøgsperiodens Udløb skulde kunne klare sig i Konkurrencen med Udlandet alene ved Hjælp af den Beskyttelse, der ligger i Toldloven. I Kraft af denne Beskyttelse, der vilde kunne sættes til 2,000 Kr. for et Lokomotiv til 50,000 Kr., vilde de indenlandske Fabrikker, naar

de 2,000 Kr. fordeltes paa de 10,000 Kr., som Arbejdslønnen omtrentlig vilde kunne siges at udgøre pr. Lokomotiv, kunne give 20 pCt. mere i Arbejds løn end Fabrikkerne i Tyskland, saaledes at hvis man regnede med en Arbejds løn af 20 Øre pr. kg. af Lokomotivets Vægt for Tysklands Vedkommende, vilde der her kunne gives 24 Øre pr. kg. Ministeren mente derfor, at Betingelserne for at optage en Konkurrence med Udlandet i alt Fald i denne Henseende maatte siges at være gunstige.

I Henhold til ovennævnte Betragtninger og den velvillige Modtagelse, som disse Betragtninger fandt i Tinget, nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder ved Skrivelse af 23. Marts d. A., Bilag 1, en Komité, bestaaende af:

Direktør for Statsbanernes Maskinafdeling *Busse*, Komiteens Formand,
Direktør for Aktieselskabet *Burmeister & Wains* Maskin- og Skibsbyggeri,
Ivar Knudsen,

Direktør for Aktieselskabet *Smith, Mygind & Hüttemeier*, *J. Caroc*,
Folketingsmand, *Klejnsmed F. F. Samuelsen* og

Formand for Dansk Smede- & Maskinarbejderforbund, *J. A. Hansen*.

Komiteens Opgave skulde ifølge Ministeriets ovenfor citerede Skrivelse være den at foretage »en nærmere Undersøgelse af samtlige Forhold vedrørende Muligheden for at erholde Lokomotiver til Statsbanerne og Privatbanerne byggede paa private Fabrikker her i Landet, særlig af den Form, hvorunder det kunde være naturligt fra Statens Side i de første Aar at yde Støtte til Afholdelsen af Udgifterne ved Forsøg paa saadan Lokomotivbygning«.

Til at varetage Sekretærforetningerne ved Komiteen antoges Assistent i Ministeriet for offentlige Arbejder, cand. juris *Knud Gregersen*.

Komiteen, der begyndte sine Møder den 26. Marts d. A., har ad forskellig Vej søgt at skaffe Oplysning om det foreliggende Emne og de herhen hørende Forhold. Saadanne Oplysninger ere dels meddelte mundtligt i Komiteen af de enkelte Medlemmer udfra disses personlige Kendskab til de paagældende Spørgsmaal, dels fremsendte skriftligt til Komiteen.

Saaledes har Formanden i den som Bilag 2 trykte Skrivelse af 3. April 1909 meddelt Komiteen en Række Oplysninger med Hensyn til Lokomotivfabrikationen i Tyskland samt anstillet en Række Beregninger i Anledning af det foreliggende Spørgsmaal om Lokomotivbygning i Danmark og i Bilag 3 givet en grafisk Fremstilling af de laveste Tilbudspriser pr. kg. af Lokomotivernes tomme Vægt ved Statsbanernes Licitationer i Aarene 1894—1909, samt derhos i Bilag 4 fremsendt en Oversigt over Lokomotivpriser i Udlandet, sammenholdt med de af Danmark i Aarene 1902—1909 betalte højeste og laveste Priser ekskl. Told. Endelig har Komiteen fra Generaltolddirektoratet indhentet den som Bilag 5 med tvende Underbilag aftrykte Oversigt over Indførselstolden paa Lokomotiver i forskellige evropæiske Lande, jfr. Udregningen i Øre pr. kg. i Bilag 6.

Fra Ministeriet har Komiteen i den som Bilag 7 med 1 Underbilag aftrykte Skrivelse af 23. Marts d. A. modtaget en Henvendelse fra Firmaet S. Frich's Efterfølgere, Aarhus, hvori nævnte Firma meddeler, at det er dets Agt særlig at indrette sig med Bygning af Lokomotiver for Øje.

Komiteen har i en Række Møder drøftet de det foreliggende Emne vedrørende Hovedspørgsmaal, idet den navnlig har søgt oplyst, hvorledes Lokomotivindustrien er stillet i Udlandet for derigennem at belyse Muligheden for herhjemme at skabe en indenlandsk Lokomotivindustri. For at lette Oversigten findes disse Hovedspørgsmaal grupperede under følgende Punkter:

I. Hvorledes er Udlandets Lokomotivpriser ved Statsbanernes Licitationer herhjemme?

II. Hvilken Beskyttelse nyder Lokomotivindustrien i Udlandet, og hvorledes er Lokomotivpriserne i de paagældende Lande?

III. Hvorledes er Betingelserne for herhjemme at skabe en indenlandsk Lokomotivindustri?

IV. Paa hvilke Vilkaar vil det kunne tilraades at tilbyde indenlandske Fabrikker Overtagelsen af Lokomotivbygning til Statsbanerne?

Komiteen har paa Grundlag af disse Drøftelser udarbejdet en Indstilling til Ministeriet med Hensyn til de Vilkaar, paa hvilke den formener, at Overtagelsen af Lokomotivbygning til Statsbanerne vil kunne tilbydes indenlandske Fabrikker. Indstillingen vedtoges paa Komiteens Møder den 8. Juni og 2. Juli d. A. og findes aftrykt som Bilag 8.

Med Hensyn til denne Indstilling og Komiteens Drøftelser i det hele af de ved Ministeriets ovenfor citerede Skrivelse af 23. Marts d. A. stillede Spørgsmaal skal Komiteen meddele følgende:

Man har indenfor Komiteen været klar over den store nationaløkonomiske Betydning, det vilde have for Landet, om det kunde lykkes at forbeholde den betydelige aarlige Leverance af Lokomotiver til Statsbanerne og de private Baner for en indenlandsk Lokomotivindustri.

Man skal i saa Henseende henvise til de af Formanden i den som Bilag 2 trykte Skrivelse meddelte Oplysninger, der ere overensstemmende med, hvad Komiteen ogsaa ad anden Vej har bragt i Erfaring. Efter disse Oplysninger vil Arbejdslønnen for større Lokomotiver med Tender i Tyskland kunne sættes til gennemsnitlig ca. 30 Øre pr. kg. for Lokomotiv og Tender. For et Lokomotiv af Mellemsstørrelse (Litra D) Vægt ca. 53 Tons, vil Arbejdslønnen herefter blive 15,900 Kr. Naar Gennemsnitslønnen herhjemme sættes til 1,550 Kr. for Smede- og Maskinarbejdere og til 1,150 Kr. for Arbejdsmand, vil med andre Ord et Lokomotiv kunne beskæftige 12 Mand i et Aar, hvis Lønnen fordeles paa 7 Haandværkere, 4 Arbejdsmand og 1 Lærling, og

Gennemsnitslønnen pr. beskæftiget Mand vil da udgøre ca. 1,325 Kr. aarlig. Antages det fremdeles, at Forbruget af Lokomotiver her i Landet for de kommende Aar vil kunne anslaaes til ialt 70 Lokomotiver pr. Aar, vil altsaa Fabrikationen af Lokomotiver aarlig kunne beskæftige 840 Arbejdere. Hertil kommer saa Ledere og Kontorfolk, hvis Løn beregnes under Kontoen: almindelige Omkostninger, saaledes at det samlede Antal af de ved Lokomotivfabrikationen beskæftigede Folk vil kunne sættes til ialt 900 Mand eller 13 Mand pr. Lokomotiv pr. Aar.

Til Belysning af det under Hovedpunkt I stillede Spørgsmaal, hvorledes Udlandets Lokomotivpriser har været ved Statsbanernes Licitationer herhjemme, har Formanden i Bilag 3 givet Komiteen en grafisk Fremstilling af de laveste Tilbudspriser ved Statsbanernes Licitationer i Aarene 1894—1909, omfattende de af Statsbanernes Lokomotivtyper, som efter Behovet have været anskaffede nogenlunde regelmæssig ved Lokomotivlicitationerne. Med Hensyn til denne Oversigt, hvis Linier angive det billigste Tilbud fra de respektive Lande, og som er ført fra og med den første Gang, den vedkommende Lokomotivtype blev anskaffet, har Formanden meddelt Komiteen følgende Oplysninger:

Statsbanernes Lokomotivanskaffelser har i en Aarrække fundet Sted efter forudgaaende Licitation — enten ved offentlig Udbydelse eller ved begrænset Udbydelse til en Række Fabrikker, alt i Henhold til Ministeriets Afgørelse.

Offentlig Udbydelse har siden 1894, ved hvilket Tidspunkt Oversigt I tager sin Begyndelse, altsaa i de sidste 15—16 Aar, kun fundet Sted i 1900 og 1902. Ved disse

Lejligheder har Udbydelsen fundet Sted ved Avertering i inden- og udenlandske Blade, og en hvilkensomhelst Fabrik i Ind- og Udland har kunnet indgive Tilbud. Denne Form for Licitation er imidlertid Undtagelsen.

(Fortsættes.)

Tandlæge Wilh. Amsinck,

Vesterbrogade 45

(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej)

behandler Jernbanesygekassens Interessenter efter Sygekassens Takst.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaveralbum „**Det grønne Hefte**“, som altid bringer et Dusin af de mest efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prøvehefte kan bestilles og Abonnement tegnes hos min Broder, Lokomotivfører VILH. JESPERSEN, Kjøbenhavn H. Heftet kan ogsaa faas for Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

W Olfert Jespersen, W
Æbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjøbenhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.