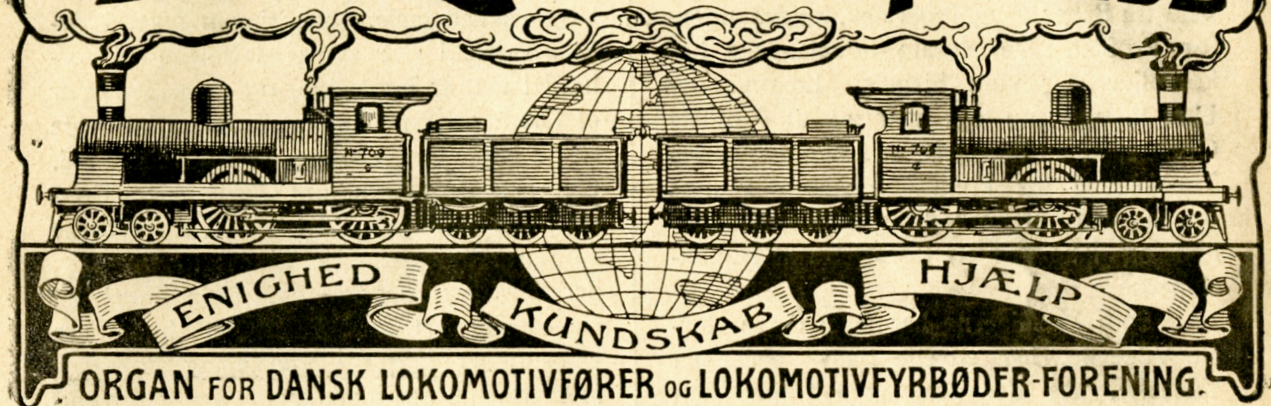


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 24.

20. December 1909.

9. Aarg.

Et Blad af Jernbanernes Udviklingshistorie.

I Løbet af kun godt 60 Aar har det danske Jernbanenet naaet sin nuværende Størrelse. Den første Bane, Strækningen Kjøbenhavn—Roskilde, aabnedes for Driften den 27de Juni 1847. Den Gang var den i Hænderne paa et privat Selskab. De sjællandske Baner overgik først til Staten 1ste Jan. 1880. Nu har Statsbanernes Spornet en Længde paa 1952 km, hvoraf 163 km Dobbeltspor. Yderligere kan Dobbeltsporet over Fyn i nær Fremtid ventes færdigt. Og dog findes der i Statsbanernes Tjeneste Mænd, der som Børn har haft Lejlighed til at se Anlægget af Roskildebanelen, eller som ved deres Faders Haand stod og saa det første Tog køre fra Kjøbenhavn.

Den Betydning, Spornettet har haft for Landets Fremgang, er umaadelig og har næppe været forudset af nogen. Som et Bevis herpaa skal anføres, hvad »Berlingske Tidende«, Datidens Organ for den højeste Oplysning, skrev ved Aabningen af Roskildebanelen i 1847, at: »Den ansaa ikke dette Foretagende at have nogen Fremtid for sig, thi hvadenten Folk kom en Time

før eller senere til Roskilde, var uden Betydning for de rejsende.« Hvor forandret nu — i vore Baners Barndom har man nok kendt, men ikke regnet med det engelske Ordsprog *time is money*. Nu til Dags regnes der med Minutter, hvor de store Eksprestog har Tilslutning til Kontinentet. I Virkeligheden vil en Jernbane altid betale sig, naar Samkvemmet har naaet en vis Størrelse, selv om Renteberegningen ikke kan vise saa gode Resultater. Dens Virkemaade er dobbelt. Den koloniserer, og den udvider og fæstner bestaaende Magt- og Interesseforhold. For Kulturstaterne gælder navnlig det sidste.

I Danmark viser Spornettet saaledes med tydelige Linier Hovedstadens Førstilling. Og kan man end tænke sig en Tid, da Storebælt paa Grund af Øresunds ringe Dybde bliver Vejen til Østersøen — hvad vel Ingeniørkunsten vil vide at afværge — saa bevarer Kjøbenhavn dog sin Midtstilling i Skæringspunktet for den skandinaviske Tysklands- og Englandsrute.

I samme Grad som Jernbanerne danner et internationalt Bindeled, saa langt Fastlandet strækker sig, ja ved Færgefarter, Broer og Tunneler endog sine Steder mellem Øerne, i samme Grad kræves der en vis teknisk Ensartethed af det rullende Materiel og af Sporet.

Næstefter Sporvidden gælder dette i første Linie Overholdelsen af det frie Rum for Togene, saaledes at alle Konstruktionsdele fra Broer, Bygninger osv. holdes udenfor Profilet. De største udenlandske Lokomotiver og vore hjemlige Lokomotiver Litra P. naar nu saa nær ud til Profilets Grænse, at en Forøgelse af Lokomotivernes Trækkeevne for Fremtiden væsentlig maa opnaas ved en Forbedring af Konstruktionen og ikke ved en Forøgelse af Dimensionerne.

Som Maskinerne har naaet deres største Ydeevne, har enkelte Baner naaet en Ydeevne, saa der praktisk talt ikke kan lægges flere Tog. Man har derfor maattet gribe til den Udvej at formindske »Stationsafstandene« til Blokafstand ved midtvejs at indskyde disse Signaler eller at forøge Togenes Hastighed. Den første Udvej er benyttet paa de sjællandske Skovbaner ved Kjøbenhavn og paa Dobbeltsporet Kjøbenhavn—Korsør, den anden kræver navnlig hurtigere Godstog, idet Sporet bliver mest ydedygtigt for Tog, der alle løber lige hurtigt, navnlig hvis der samtidig er langt mellem Posterne. I Udlandet hører hurtige Godstog ikke længere til Sjældenhederne. Naar Udviklingen er saa stærk, siger det sig selv, at det, der fra Begyndelsen af var en enkelt og simpel Ting, tilsidst bliver overmaade sammensat. Jernbanesporet har sine egne Love, som maa udformes nøjere og nøjere, efterhaanden som Trafikken vokser. Sikkerhedstjenesten, der var overskuelig for en enkelt til sidste Led, bliver nu overmaade vidt forgrenet, og Ansvaret fordeles over mange Hoveder. Hver har sit at passe.

Naar Kørehastigheden forøges, stilles saaledes i lige Grad Fordringer til Sporet og Materiellet. Man behøver ikke lang Tids Erfaring for at vide, at en Vogn kun løber roligt, til en vis Hastighed er naaet. Kommer Farten op derover, begynder Vognen at slingre. Slingringen bestaar i, at Vognhullet paa Grund af sin koniske Løbeflade løber haardt med Flangen mod Skinnen, forsøger at løbe op, men kastes tilbage mod den modsatte Skinnestreng. Denne

Bevægelse begynder desto tidligere, jo kortere Akselafstanden er, og desto lavere ligger derfor Grænsehastigheden for, hvad Vognen kan taale. Slingringen giver i Virkeligheden i det smaa et Billede af Forholdet ved et Sporfløb, og dens Styrke er et Gradmaal paa Faren. For Hurtigtogene er de lange Bogievogne en Nødvendighed. Og samtidig faar mindre Ujævnheder i Sporet mere at betyde, idet de ved at forstærke en Slingrebevægelse kan give det Krafttillæg, der bevirker Afsporingen. Som Regel vil en saadan vel først finde Sted, hvor flere Ujævnheder følger i Række og indvirker forstærkende paa hinanden. Men efterhaanden som Banelinierne faar hurtigere Tog, maa Paapasseligheden blive større. Naar Sporet f. Eks. højtløftes for at skaffe mere Grus under Svellerne, maa der gaes meget forsigtigt til Værks og Udløbene gøres længere. Her kræves et kyndigt og aarvaagent Personale, der er modent til at magte de større Forhold.

Hvor et Sporskifte passeres, vil Kørslen altid være urolig, og det er derfor i mere end een Betydning et Farepunkt. En Togvej, der fører over flere Sporskiftekurver, egner sig som Regel ikke for gennemkørende Hurtigtog, og paa Stationer, hvor Forholdene medfører denne Benyttelse, vil Kørehastigheden altid være nedsat. Den moderne Ekspres kræver i det hele taget en anden Banegaardsplan end tidligere. Medens man under den mindre Trafik førte Strækningssporet retlinet forbi Stationen som første Hovedspor tæt op til Perronen, kræver nu Hensynet til Hurtigtogene, at Gennemkørselssporet lægges i lige Flugt med Strækningssporet, og Sporet for den lokale Trafik bøjer ud derfra og føres foran det hen til Perronen. I Banegaardens Grundplan viser det sig som en fuldstændig Endevenden af Principperne, idet 2det Spor nu bliver det vigtigste. Da en af vore nuværende Hovedlinier (Falster) gik over til Stortrafik, søgte man at rette andet Spor ud ved at lade det slutte til Strækningssporet med flade Kurver og fik derved brat bøjede Indløbssporskifter til 1ste Spor.

De ligger endnu som Minder fra Overgangstiden.

I det hele taget viser det sig, at der maa ses stort paa Sagen ved Anlægget af en ny Bane. Flere Banelinier saavel her som i Udlandet lider under, at der er økonomiseret for meget med Anlægsudgifterne; der er for stejle Stigninger, for mange og for skarpe Kurver. — Men i Jernbanernes Barndomsalder vilde heller ingen kunne have spaaet dem en Udvikling som den, der har fundet Sted.

Med Togenes stadigt forøgede Hurtighed og Vognmateriellets stigende Vægt følger Kravet om stedse stærkere Spor, eller som det ogsaa udtrykkes: større Skinnevægt. Her i Landet er man naaet til 45 kg. pr. løbende Meter, og dermed synes Grænserne indtil videre at være naaet. Der kræves dog ikke blot stor Styrke af Skinnerne, men ogsaa stor Længde. Jo kortere de er, de Stykker, hvoraf Skinnestregene er sammensat, desto løsere ligger Sporet lejret, og desto uroligere er Kørselen. Hvor Skinnerne samles, vil der nemlig altid være en Diskontinuitet i Sporet, idet det aldrig vil lykkes at faa Forbindelsen lige saa stærk som den fulde Skinne. Her — ved »Stødene« — vil Nedbøjningen under Hjultrykket blive større, og Svellerne vil hurtigere blive løse. Hvor Skinnerne er korte, ligger disse svagere Punkter mere tæt, og Sporet bliver derfor hurtigere daarligt. Desuden er heller ikke Sidestyret af Sporet saa sikkert som ved de lange Skinner. De korte slaaes lettere ud af Flugt og kræver i det hele taget et langt større Vedligeholdelsesarbejde.

De længste Skinner er hos os de 45 kg.'s, der er 15 m. lange og saaledes har en Vægt af 675 kg. pr. Stk. Den store Længde har dog sine Ulemper, idet det nødvendige Temperaturspillerum (Springet) mellem Skinneenderne maa gøres større, og dermed følger, at Hjulene hugger mere i Sporet, saa at Skinnerne hurtigere ødelægges. Længere Skinner end de 15 m.'s vil man næppe anvende.

Sliddet vokser med Hastigheden og i

stigende Forhold. Paa Stationer, hvor der findes et Gennemkørselsspor foruden Sporet for den lokale Trafik, ser man tydeligt denne Forskel, idet Gennemkørselssporet lider mere og slides hurtigere end det dog langt hyppigere befarede Indkørselsspor.

I det hele taget er det jo Hovedsagen at holde Sporet farbart. At sørge for, at Strækningen til enhver Tid kan befares med den størst tilladte Hastighed, er i en kort Sum den Del af Sikkerhedstjenesten, der gælder Sporet.

Den moderne Jernbanedrift er i Virkeligheden en af Grundbetingelserne for det moderne Liv. Indenfor det store Statslegeme virker den som et selvstændigt Organ, hvori en vigtig Del af Livsvirksomheden foregaar. Et Angreb paa dette Punkt vil virke lammende over en større Part af Organismen. Under dette Pres har Virksomheden formet sig. Banernes Grænselinie indhegner et Territorium, der ligger under særlige Love, i hvis Indhold man som i et Spejlbillede ser det moderne Liv med dets Hast og dets Hvileløshed.

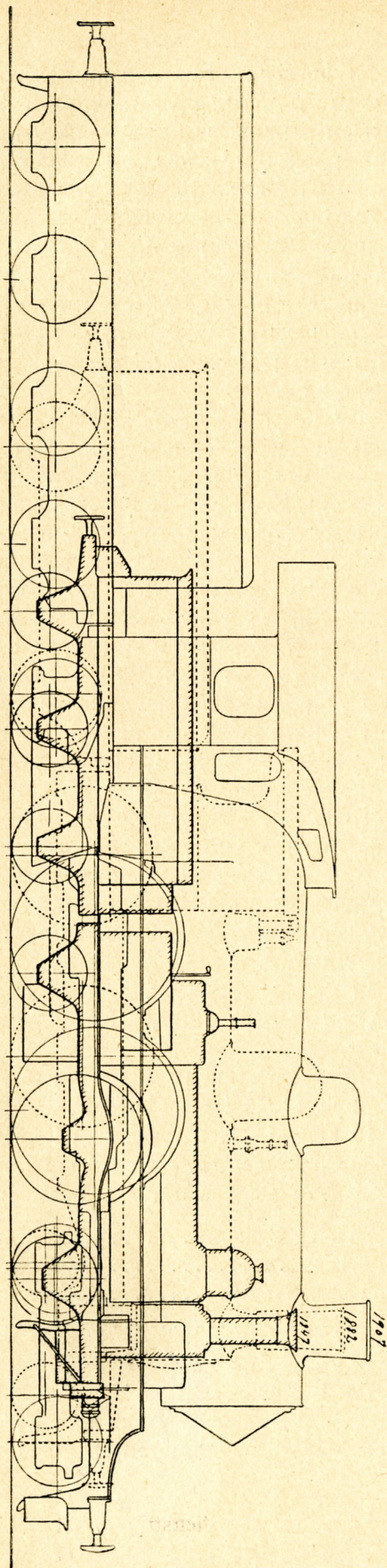
Som Banelegemet og Vognmateriellet i Tidernes Løb er undergaaet store Forandringer, har Trækkekraften — Lokomotiverne — ogsaa været underkastet Udviklingens Lov, hvilket bedre end ved mange Ord vil fremgaa af Fig. 1, der grafisk gengiver den første Maskine, der anvendtes paa Strækningen Kjøbenhavn—Roskilde (den skraverede), en Maskine Litra A. og en Maskine Litra P.

Maskinen fra 1847 havde kun et Damptryk af 5,3 kg/cm² mod P. Maskinernes 15 kg/cm². Heri ligger som i en Sum Maskinteknikkens Udvikling i den 60aarige Periode. Af Dimensioner skal nævnes: —

Diameter af Cylindre	380 m/m
Stempelslag	508 m/m
Diam. af Drivhjul	1524 m/m
Adhæsionsvægt	11 Tons
Lokomotivets Vægt tjenstf.	21 »
Tenderens » »	11 »

Som bekendt er Vacuumbremserne og Bremseklodsen af Støbejern en Opfindelse

Fig. 1. Grafisk Fremstilling af danske Lokomotivers Udvikling fra 1847 til 1907.



af nyere Dato. I ældre Tider bragtes Togene til Standsning ved Hjælp af Haandbremsen. Bremsklodserne var af Piletræ, Rammen var af Træ beslaaet med Jernplader.

A. Maskinerne, som er Typen fra 1882, har følgende Dimensioner:

Kedeltryk.....	10	kg/cm ²
Diam. af Cylindre.....	406	m/m
Stempelslag.....	560	»
Diam. af Drivhjul.....	1730	»
Adhæsionsvægt.....	20	Tons
Total Vægt tjenstf.....	32,6	»

P. Maskinerne, som er Typen fra 1907, har følgende Dimensioner:

Diam. af Højtryks cyl.....	340	m/m
» » Lavtryks cyl.....	570	m/m
Stempelslag.....	600	»
Diam. af Drivhjul.....	1984	»
Adhæsionsvægt.....	32	Tons
Totalvægt tjenstfærdig.....	67,1	»

Som det fremgaar af Tegningen, falder Skorstenenes Midtlinie sammen for de tre Lokomotivtyper, der danner Repræsentanterne for en tresindstyveaarig Udviklingsperiode i dansk Jernbanehistorie.

At de øvrige europæiske Baner har været underkastet en lignende Udvikling, vil bl. a. fremgaa af det efterfølgende, der er hentet fra det engelske Tidsskrift *Engineering*, der viser engelske Lokomotivers Udvikling.

Den kejserlige internationale Udstilling, eller, som den almindeligvis kaldes »Den store hvide By«, ved Stephead's Bush i London har været aaben fra Maj Maaned d. A. En Montre i Maskinhallen, som de Besøgende uden Anstrengelse finder, er *Great Northern Railway Company*'s, hvis udstillede Genstande er saa imponerende, at de straks fanger Øjet. De bestaar af to Lokomotiver, en Eksprestogsmaskine, som benyttedes for omtrent 30 Aar siden, og en moderne Maskine. Den sidste er en særdeles nydelig Prøve paa Lokomotivpraksis og er bygget paa Værkstederne i Doncaster. Den ældre Maskine var bygget i 1870. Denne Maskine og Tenders Totalvægt er omtrent 70 Tons,

Adhæsionsvægten 15 Tons; denne blev imidlertid senere forøget til 18 Tons. Kedlens Hedeflade var oprindelig 968 □', men blev senere forøget til 1045 □'.

Maskinen havde udvendige Cylindre og et enkelt Sæt Drivhjul, hvis Diameter var 96". Nærværende Maskine er bleven istandsat og er givet samme Udseende, som den havde i 1870. Det vil tillige blive bemærket, at Vacuumbremsen og Dampledning til Togopvarmning ikke forefindes paa Vognene, og den eneste Bremse er Tenderens, der har Bremseklodser af Træ.

Skinnerne, paa hvilke Maskinen er anbragt, er Standardmodellen fra 1870, de er af Staal, 24' lange og vejede som nye 41 kg pr. Meter. Den originale Nr. 1 Maskine er konstrueret omkring 1847 og var med Tender og Maskine kun 38' lang og havde en Totalvægt af 33 Tons. Adhæsionsvægten var 9 Tons, og Kedlens Hedeflade var 660 □'.

Den anden udstillede Maskine Nr. 1442 vejer med Tender 110 Tons i tjenstfærdig Stand. Adhæsionsvægten er 36 Tons, og Kedlens Hedeflade er 2500 □'. Den er kendt under Navnet »Atlantic« Typen. Denne Type anvendes nu paa adskillige engelske Linier.

Sølerne paa Kruntappene er ekscentriske for at formindske Kobbeltængernes Kraftpaavirkninger og er nu antaget som almindelig Praksis ved flere Jernbanelinier.

Ved at anvende denne Fremgangsmaade er den Cirkel, Drivtappen beskriver, 24" i Diameter, medens den Cirkel, Kobbeltappen beskriver, er 1" mindre. Afstanden fra Centrum til Centrum af de to koblede Hjul er 6' og 10", hvilket er meget lidt for en Maskine af denne Størrelse.

Maskinen, der er bygget f. A., har ialt løbet 76,800 km, forinden den sendtes til Udstillingen. Hjulene har ikke været afdrejet og viser saaledes Sliddet i fuldt Omfang. Størstedelen af den svære Eksprestogstrafik paa Great Northern Banen udføres nu med Maskiner af »Atlantic« Typen. Togvægten er hyppig 300 Tons, medens 350 Tons ikke er ualmindeligt, og kan lejlighedsvis gaa op til 400 Tons, Maskinens og Tenderens Vægt ikke medregnet.

Banelegemet, paa hvilket sidstnævnte Maskine staar, er tilsvarende det, der almindeligt anvendes paa Great Northern Banen. Det bestaar af sværeste engelske Skinner, der vejer 50 kg pr. Meter, hver Skinne er 15 Meter lang. Ballasten bestaar foroven af Granitskærver og i Bunden af Slagger fra Jern- og Staalværker.

I Fig. 2 ses et Diagram, der viser de tre Maskiners proportionale Størrelser, som her er omtalt, nemlig den originale Nr. 1, den anden Nr. 1 (paa Udstillingen) og Maskinen af »Atlantic« Typen (ogsaa paa Udstillingen).

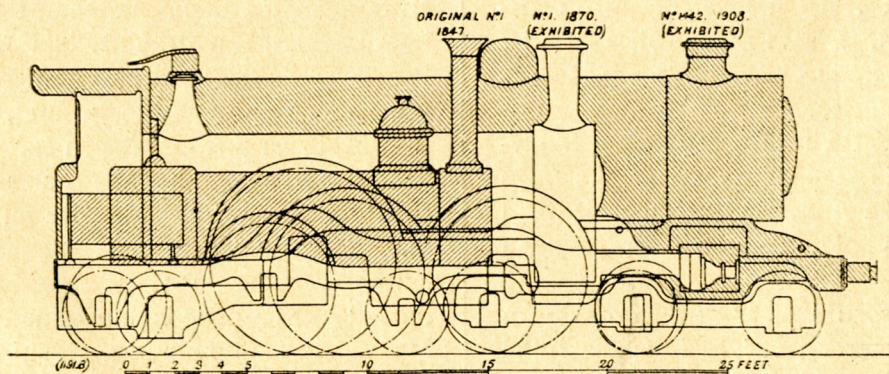


Fig. 2. Grafisk Fremstilling af engelske Lokomotivers Udvikling fra 1847 til 1908.

Dansk Lokomotivmands Forbund.

Paa det forberedende Møde i Aarhus var følgende til Stede: Formanden for D. L. & L. F., Formanden for »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening«, Lokf. Ing. Jensen, Aalborg, Lokomotivfører Christiansen, Aarhus—Hammel, Lokf. M. Mortensen, Esbjerg, og Red. P. Hansen, Gjedser.

Der blev i grove Træk udarbejdet Lovbestemmelser for Oprettelsen af et saadant Forbund, der nærmest vilde tage Sigte paa at ophjælpe hele det danske Lokomotivpersonales økonomiske saavel som faglige Stilling og at faa Medbestemmelsesret ved Forhold, der i særlig Grad vedrører Forbundets Medlemmer.

Forbundet bestaar af de to Foreninger »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« og »Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening« i Tilslutning til »Nordisk Lokomotivmands Forbund«. Til Fællesorgan for »Dansk Lokomotivmands Forbund« antages »Dansk Lokomotiv-Tidende«.

Forbundet vil komme til at bestaa af et Forretningsudvalg, der vælges i *lige* Antal fra hver Forening uanset disses Medlemsantal.

Forretningsudvalget vil komme til at bestaa af en Forretningsfører, og der vælges af de 2 Foreningers Hovedbestyrelse et lige stort Antal Medlemmer til Forretningsudvalget. Disses Antal fastsættes efter den konstituerede Generalforsamlings nærmere Bestemmelse.

Forbundet vil ikke faa nogen Indflydelse paa de respektive Foreningers *indre* organisatoriske Anliggender, men derimod paa alle Forhold, der vedrører Standen udadtil.

Kongressen bestaar af Delegerede fra de 2 Foreninger og vælges i samme Antal som det i Henhold til deres aarlige Generalforsamlinger.

Administrationsudgifterne fordeles paa

de 2 Foreninger i Forhold til Medlemsantallet.

Dette er i store Træk Grundlaget; naturligvis vil de endelige Love, der trækker Linierne skarpere op, blive udarbejdet paa den konstituerende Generalforsamling.

Det, der ved denne Lejlighed er opnaaet, er, hvad der var Forslagsstilleren Lokf. M. Mortensens Tanke, at knytte det danske Lokomotivpersonale til hinanden ved fælles Baand og i enigt Fællesskab at drage frem mod lyse og gode Livsvilkaar. Maatte dette blive mødt med den Forstaaelse, Sagen i sig selv fortjener, da er vi inde paa den rette Vej, Samhørighedens og Fællesskabets Vej; thi uanset om man er ansat ved Stats- eller Privatbanerne, har Lokomotivpersonalet fælles faglige og sociale Interesser.

Lokomotivmandens Juleønsker.

Juleaften, Kærlighedens, Samdrægtighedens og Fredens Fest. Ingen Festdag i Aaret knytter vel Venskabsbaandet inden for Familielivet, mellem Venner og Bekendte sig tættere sammen end netop denne Dag. Uger iforvejen drøftes der, hvorledes man paa bedste Maade vil være i Stand til at berede den eller hin af sine Medmennesker en glædelig Juleaften. Forberedelserne træffes til Rejsen for at kunne tilbringe Julen i Familiens Kreds og der rigtig nyde den saa velkendte, stille og kære Julefred.

Det var netop Aftenen før den store Fest. Mørke og truende hang Skyerne, som om de forud vilde give en Advarsel for, hvad der senere vilde komme. Gadebelysningen havde afløst Dagslyset, og i Fabrikkerne drønedes endnu Hammerslagene. Maskinerne snurrede og stønnede, mens Haandens Arbejdere var sysselsatte i deres daglige Gerning; thi endnu var det jo Arbejdstid.

I Butikkerne herskede overalt et livligt Rykind; inden Festdagene maatte jo de nødvendige Indkøb besorges, og de fleste Mennesker havde naturligvis ventet til sidste Øjeblik. Overalt paa Gaderne herskede Travlheden, og kalejdoskopagtigt bevægede Mængden sig mellem hinanden, hvor Larm og hjertelig Latter afløste hinanden. De, for hvem Maalet var Rejsen, hastede afsted gennem Menneskemasserne ubekymrede af Livet, som rørte sig omkring dem; thi Hovedsagen var selvfølgelig at naa Banegaarden i ordentlig Tid for i Toget at erhverve sig den bedste Plads.

Paa Banegaarden herskede det samme Liv som paa Gaderne, ja, Trængslen var maaske større her. Overalt blev man Vidne til det stærkt pulserende Liv, en Jagen og Hasten iblandet Tjenstmandens Kommandoraab og Fløjtesignaler. Særtogene holdt i lange Rækker klar til Afgang med sin levende Last, saaledes at den i Øjeblikket stærke Trafik rettidigt kunde gennemføres. Da høres et Klokkeslag, et Fløjt, og Damphesten sætter sig langsomt i Bevægelse for stadig at øge sin Fart. Henover Skinnelegemet gaar det op ad Bakke ned i Dal, snart vridende sig i Kurvernes Radius, snart styrende lige ud. Som ført af usynlige Væsener iler Maskinen med sine Vogne mod Maalet. Station efter Station passeres. Her og der skimtes i Mørket det hvide Lys fra nærliggende Bygninger, medens Fyrbøderen atter og atter forsyner den graadige Ganger med Æde. En Gnistregn fra Maskinens Skorsten mod den mørke Himmel tilkendegiver, at en stærk Stigning skal overvindes, førend Stationen naaes. Ret forude skimtes nu i det fjerne Signalerne; dog nærmere og nærmere kommer de, hvor tilsidst tydeligt og klart Signalet »Fri Bane« kan skimtes. Dog holdt! hvad er det, viser der sig ikke ret forude et mørkt Punkt? En Skurren, en raslende Lyd, Bremsen er traadt i Virksomhed, og sukkende og stønende vrider Maskinen sig under det mægtige Tryk. Et kraftigt Stød, og Toget staar. Langs Togets Vognrække ser man overalt de rejsendes ængstelige Ansigter ud af

Vinduerne. Mens en eller anden fremsætter Forespørgslen: »Er der noget i Vejen?« »Hvorfor holder vi her?« lyder Togpersonalets beroligende Svar, at vi kører straks, en Vogn skal bare »flyttes lidt«. Toget er i Virkeligheden stødt imod nogle Vogne, som under den stærkt forøgede Højtids trafik var bleven staaende i Sporet fra et forudgaaende Tog; men ved Lokomotivførerens Aandsnærværelse skete udover mindre væsentlige Beskadigelser intet.

Efter nogen Tids Forløb gaar det atter fremad, og nu gælder det om at indvinde noget af det forsømte, saa at Maalet saa vidt muligt naas rettidigt. — — —

Jeg vaagnede ved, at det forekom, som om der hvilede en centnertung Vægt paa mit Bryst, og stærke Sveddraaber perlede paa min Pande.

— — —
Drømme er som Havets Skum; de kommer og forsvinder hurtigt, og oftest er de kun Fantasibilleder; dog kan de undertiden ogsaa danne Reflektioner af det i Virkeligheden passerede og derfor uformodet komme til at tale Sandhed. — — —

Hvorlænge jeg laa vaagen, ved jeg ikke; men omsider krævede Naturen det, som den fordrer af et Menneske, der daglig maa udføre et højst enerverende Arbejde og uden reglementarisk Hviletid. — Jeg gled bort ud i det uvisse, det ubestemmelige, hvorom intet Menneske kan udtale sig. — Da fremstaar der pludselig for mit Syn et Billede, omtrent det samme, som jeg forrige Aar havde Anledning til at se og omtale. — — —

— Jeg befandt mig atter i et stort Lokale, hvor en Masse Mennesker var forsamlede. Efter at alle havde taget Plads, traadte en Del Herrer ind i Salen, og ved hvis Tilsynekomst alle de tilstedeværende rejste sig fra deres Pladser; dog forekom det mig, som om Stemningen langt fra var saa trykkende og kunstlet som forrige Aar, ligesom der heller ikke saas en eneste af de mange spraglede og guldgallonerede Uniformer i Selskabet. Dette vakte min største Forundring. Nu blev der sunget

en Sang, hvis Melodi var langt smukkere end den, jeg sidst hørte, mens ogsaa Teksten forekom mig mere klar og forstaaelig.

Efter dennes Afslutning tog en af de tilsyneladende mest fremragende Herrer Ordet og holdt følgende lille Tale:

»Ærede Tilstedeværende! Desværre har det endnu ikke været muligt, hvor gerne vi end har kunnet ønske det, at opfylde de Andragender, som fra Deres Side foreligger til vor Afgørelse, men jeg forsikrer Dem for, at Skylden ikke er vor, men derimod maa søges helt andre Steder. Jeg maa dog bebrejde Dem, at De ogsaa selv har en Del Skyld deri, eftersom De ikke indenfor Deres egne Rammer indbyrdes er enige om Detaillerne i Ønskerne. Men vær forvissede om, at vi paa en upartisk og retfærdig Maade med Tiden skal dele Sol og Vind lige, og vore Planer skal i den Henseende nok blive til Virkelighed og førte ud i Praksis; thi vi har lært at indse, hvor de skal findes, som hidtil paa mange Omraader har været tilsidesatte. Vi skal tiltrods — — —«

— Idet Taleren udtalte de sidste Ord, stødte en af de andre Herrer let til ham og truede med Fingeren; hvorfor dette skete, ved jeg ikke, men antagelig har der været en Grund; thi Taleren afbrød kort efter sin Tale.

Mødet var tilende, og Taleren med sine Ledsagere begav sig nu ned i Salen. Idet Herren, som havde holdt Talen, saa mig, kom han hen og sagde: »Bliv, jeg vil tale med dig.«

Efter at den øvrige Forsamling havde bortfjernet sig, betydede han mig at følge ham. Gennem en Del Gange og Korridorer og forbi mange forskellige Døre gik vor Vej, indtil min Ledsager standsede foran en af disse og bød mig træde ind.

Det var et stort og smagfuldt monteret Værelse. Umiddelbart efter vor Ankomst tog Herren Ordet og udtalte: »Vi har i den senere Tid haft Lejlighed til grundigt at sætte os ind i din og dine medansattes Gerning. Vi har nøje undersøgt de fremsatte Ønsker og er kommen til det

Resultat, at disse er vel begrundede, særlig Forhandlingsretten, som har vor største Sympati, tænker vi i den nærmeste Fremtid at faa løst. Ogsaa Ønsket om et ugentligt Fridøgn og Rangerføernes Forfremmelse til Lokomotivførere vil vi tage under alvorlig Overvejelse. Den øjeblikkelige økonomiske Situation tvinger os imidlertid for Tiden til at udvise den største Reservation, hvor det gælder Budgetforhøjelse; men vær forvissat om, at vi omfatter enhver, der af yderste Evne vil bidrage til, at Tjenestens Tarv varetages, med fuld Forstaaelse og vil være lydhør for ethvert berettiget Krav; det samme vil vi ønske, at Tilfældet vil være hos dem, der er medbestemmende derom.«

Jeg takkede og vilde atter bortfjerne mig, da Herren bød mig vente et Øjeblik, hvorefter han tog Telefonen og ringede --- --- Nr. --- Hallo --- Hr. X --- Er De disponibel? --- Takker --- Afringing.

Herren hængte atter Hørerøret paa sin Plads, tog et Kort og skrev derpaa, kaldte derefter paa en Tjener, hvem han gav dette, og betydede mig at følge ham.

Atter gik vor Vej gennem lange Korridorer og Gange, indtil vi atter her standsede ved en af de mange Døre. Bliv staaende her, til jeg kalder, sagde nu Tjeneren og forsvandt gennem Døren. Nu havde jeg Lejlighed til at orientere mig, og den første Tanke var naturligvis at spekulere paa, hvad Hensigten var med mig, ligesom jeg granskede i min Hukommelse for at finde, hvori min Brøde maatte bestaa, siden jeg var ført herhen. Jeg var mig nemlig intet ufordelagtigt bevidst; dog mens jeg i Tankerne overvejede, hvad der nu vilde ske, aabnedes Døren, og jeg beordredes til at komme ind.

Beklemt og ængstelig, antagelig som Følge af min daglige Erfaring og Gerning, traadte jeg ind i et stort Værelse, mens Tjeneren begav sig udenfor. Ved et Skrivebord sad en Herre og skrev med Ryggen vendt mod mig.

Efter nogen Tids Forløb vendte han sig om og afbrød Tavsheden med følgende:

Ord: »Naa! De ønsker altsaa at faa Ret til Forhandling, og mere Frihed vil De ogsaa have. Nej! jeg bryder mig aldeles ikke om Foreninger. Den Slags Forlangender anser jeg kun for at være socialistiske Ideer, og dem, som agiterer for saadanne Tanker, for Folk, der ikke har Lyst til at bestille noget. Dengang« — — — Her maa Sønnen have overmandet mig; thi jeg opfattede kun følgende Slutning: — — — »kunde Folk ikke faa Arbejde nok, men forlangte selv mere, end der fordredes af dem. Se hen til Landarbejderne, de arbejder fra Morgenen tidlig til Aftenen sent.« I min Beskedenhed tillod jeg mig at indskyde, at Mennesket dog ikke lever for at arbejde, men arbejder for at leve; men nu blev Herren forfærdelig vred og fortalte om Kilder, som nok skulde blive stoppede, og at han betragtede enhver, som ikke er tilfreds med Forholdene, som Urostiftere. Atter vovede jeg at fremkomme med en lille Udtalelse om Nutidens Krav til Menneskenes Uddannelse og Arbejdsvilkaar i Forhold til Fortiden, men blev her afbrudt med den Bemærkning, at der var saa mange, som ikke havde nydt nogen Uddannelse, men dog var kommen godt frem gennem Verden.

— — —

Nu forsvandt Billedet for at afløses af et ejendommeligt Skue; jeg saa Fortidens vornede Bonde blive mishandlet, drevet frem med Pisken, jeg saa den endnu uoplyste Byarbejder benytte sig af Datidens primitive Værktøjer, hørte dem tale haant om hygiejniske og filantropiske Forbedringer, saa dem hengive sig til Livets Laster, mens Mesteren høstede Fordelen af deres Uvidenhed. Men atter vekslede Billedet; jeg saa Nutidens forskellige Samfundslag i By som Land; her stod Videnskabsmanden og talte i Forsamlingerne, hvis Deltagere som begejstrede Tilhørere søgte at udvide deres Kundskaber. Jeg hørte, hvorledes de forskellige Talere opfordrede Tilhørerne til Enighed for ved Gensidighed at kunne hæve deres sociale Stilling. — — —

— Atter befandt jeg mig i en stor Sal, hvor mange Mænd var tilstede. Da

tog en Ordet og talte om Økonomi og Millionsvindel; en anden havde den Opfattelse, at hele den finansielle Misere udelukkende skyldtes de høje Lønninger, som var bevilget til Statens Tjenstmænd; de Par røvede Millioner betød intet. Nu fik den næste Ordet, og i en længere Tale gjorde denne gældende, at det var en moralsk Forpligtelse for Samfundet at yde en ordentlig Betaling for vel udført Arbejde; man burde ikke lade Tusinder af Mennesker lide Sult, mens man uantastet lod enkelte stjæle Tusinder eller Millioner. Stærkere og haardere faldt Ordene fra alle Sider, da — — —

— Tog - - - er nedbrudt ved - - - Reservemaskinen fordres — Jeg vaagnede — Det var Fyrmanden, som stod for mig — En Time senere holdt vi ved Ulykkesstedet.

Emil Alsborg.

Organisationsretten.

I »Jernbanetidende« Nr. 23 af ⁵/₁₂ er optaget en Artikel under ovenstaaende Overskrift.

Jeg skal tillade mig at citere et Par Brudstykker, ikke fordi vi er uenige med Bladet i det meste af, hvad nævnte Artikel indeholder, men fordi denne Ret efter deres Mening er noget, som kun tilkommer de to store Organisationer.

»Heldigvis er det dog blevet saaledes herhjemme, at Statens Tjenestemænd har Ret til at danne Foreninger til Varetagelse af Personalets faglige Interesser. Endnu har vi ikke erhvervet Retten til at bruge vore Foreninger i nævnte Formaals Tjeneste. Vi naede Retten til at danne Foreninger ved Ordre D. 880. I og for sig var dette Skridt ganske betydeligt, men naturligvis skulde det være efterfulgt af et næste Skridt: *Retten til at bruge Foreningerne.*«

Længere nede skrives:

»Af Ordre D. 880 har vi nu kun Organisationsretten tilbage; dens øvrige Iklædning er forlængst pillet af i Generaldirektionen. Vi har vel Lov til at danne Organisationer til Varetagelse af vore faglige Interesser, men Generaldirektionen bestemmer, om den vil sætte sig i Forbindelse med Organisationerne eller afvise dem. Organisationerne kan vel fremsætte Ønsker, *men det kan en lille Klike af Separatister ogsaa*, og det kan den enkelte Mand, som har Frimodighed nok dertil, og Generaldirektionen kan, saa ofte det passer den, skyde Organisationerne til Side og afgøre Sagerne uden Hensyn til deres fremsatte Ønsker, ja uden at meddele dem et Muk om den trufne Afgørelse, før den foreligger i trykt Ordre.«

Vi er enige med »Jernbanetidende« i saa godt som hele dens Fremstilling af dette Forhold, og naar vi har ønsket at fremsætte nogle Bemærkninger i Anledning af denne, da er det med Henblik paa Retten til at danne Organisationer.

Ja, det er heldigvis saaledes, at man har Ret til at danne Organisationer og at eksistere som saadanne. Fra Administrationens Side kan dette ikke forbydes. Men er der nu ikke andre, som stræber efter Retten til at kneble Organisationer, de ikke synes om?

Dette kom vi uvilkaarlig til at tænke paa, da vi læste Artiklen, og det er herom, vi har Lyst til at tale.

Forholdet er jo dette, at i de sidste Aar er der et Par store Organisationer, som helt og holdent ønsker at bestemme, om denne eller hin Gruppe har Ret til at danne Organisationer med nævnte Formaal.

Det Tryk, man i sin Tid mærkede fra oven, gentages nu paa en tifold værre Maade fra Jernbaneforbundets og Jernbaneforeningens Side. Det gaar igennem alt, hvad de to Organisationer foretager sig, at ganske vist gav man Personalet denne Ret-tighed, men den var alene bestemt til deres Brug, og at saafremt denne Ret skulde ud-

stykkes, saa bestemte *de*, hvem der maatte danne Forening eller ikke. —

Hvem skaffede i sin Tid denne Ret? Det gjorde vor Organisation »D. L. & L. F.«

Man fristes til at spørge: Har de ledende indenfor nævnte Organisationer gjort sig begribeligt, at denne Ret tilkom os alle, at det ikke var en Ret, der var forbeholdt dem eller serveret specielt for dem, og at de som Følge heraf heller ikke kunde bestemme, om den eller hin Organisation maatte være med ved Fadet eller ej.

Men nu spiller de to Organisationer Administration paa en meget lidet tiltalende Maade.

»Dansk Jernbaneforbund« og »Jernbaneforeningen« overtog øjensynligt Administrationens Rolle, da man officielt blev anerkendt som Organisation.

Vi spørger de ledende i de to Organisationer, om de med noget Eks., taget fra det private Liv, kan vise os saadant Overgreb fra en Organisations Side overfor andre. Vi mener bestemt nej.

At vor Fremstilling er rigtig, ved jo alle, som blot er fulgt med i ringe Grad. Vi skal som Bevis tillade os at henpege paa »Dansk Jernbaneforbund«s og »Jernbaneforeningen«s Optræden i Etatsudvalget, hvor de aldeles egenmægtigt tiltog sig Repræsentationsretten eller søgte at tilegne sig denne overfor Regering og Rigsdag under sidste Lønningslovkampagne, idet de frækt vilde paavirke Rigsdagen til at afvise en hvilken som helst Repræsentant, som med Mandat fra sin Organisation vilde søge denne.

De tiltog dem helt og holdent en Diktators Stilling den Gang, — beklageligt for dem, at det gik dem skidt.

Der er et gammelt Ord, som siger: »Ret for alle, Uret for ingen.«

Dette Ord skulde man synes, at en Organisation som »Dansk Jernbaneforbund« ikke kunde ringeagte, saa nær beslægtet i sin Ledelse den er med Socialdemokratiet herhjemme.

Forsøg endelig ikke at bilde noget Menneske ind, at den Skure, man har været

inde paa de senere Aar fra den Side, har noget med Retfærdighed at gøre eller Frisind endsige Socialisme.

At »Jernbaneforeningen« er med til dette og rimeligvis er Forslagsstiller til den Taktik, der er fulgt, er meget naturligt. Men kunde man i Grunden vente andet af en Forening, hvis Medlemmer alle er Embedsmænd eller Embedsmandsspirer, og for hvem det staar som det mest eftertragtel-sesværdige — næst et godt Embede — at blive »Kongelig udnævnt«, hvad de jo til Glæde for dem selv og den demokratiske Ledelse af »Jernbaneforbundet« opnaaede ved sidste Lønningslov. At disse Herrer har den reaktionære Opfattelse, at alle maa bøje sig for dem, det er naturligt og klart som Dagen.

Men at det »frisindede« Jernbaneforbund er med til dette! — Føj for hede — og alt det andet Fy-Føj!

Vi har fremhævet et Par Steder i Citatet. Det ene Sted er »Retten til at bruge Foreningerne«.

Maa vi spørge: Er det i Mangel paa denne Ret, at »D. J. F.« og »J. F.« nu bruger deres Foreninger til at lave Splid mellem dem og andre Organisationer? Man skulde sandelig tro, at de manglede Arbejdsstof.

Endvidere staar der, »at en lille Klike af Separatister ogsaa kan fremsætte Ønsker«.

Vi har aldeles ikke den Tanke, at der dermed sigtes til os, men vi kunde ønske at vide, hvor mange Medlemmer en Organisation skal have for ikke at blive betegnet som »separatistisk«.

Vi kan jo aldrig naa op til saa svimlende Tal som »D. J. F.« eller »J. F.«, men vi tæller maaske forholdsvis flere end disse.

Og næste Gang »Jernbanetidende« skriver om »Organisationsretten, saa husk paa, at en saadan Ret tilhører os alle, og at den nødvendig bør inisbruges, ellers kunde det tyde paa, at visse Organisationer ikke er modne til at modtage saadanne Goder.

Risby.

Sygekasse møde.

Der afholdtes Mandag den ⁶/₁₂ 09 et Møde af Interessenter, hørende til den Kreds, som repræsenteres af Hr. Lokomotivfører O. Larsen.

Tilstede var som Repræsentant for Flertallet i Repræsentantskabet Hr. Depotarbejder Tietze. — Hr. Ass. Friis-Skotte var indbudt, men forhindret i at komme til Stede.

Efter at saavel Hr. O. Larsen som Hr. Tietze havde haft Ordet gentagne Gange for hver paa sin Vis at fremstille de Strids-spørgsmaal, som Medlemmerne efterhaanden har faaet noget Kendskab til igennem Fagpressen, fandt en livlig Diskussion Sted, i hvilken flere af Mødets Deltagere tog Del.

Det pointeredes stærkt fra flere Sider, at man igen ved denne Lejlighed som i Fjor ved Sygekassevalget i Jylland mærkede den Tendens fra »Dansk Jernbaneforbund« og »Jernbaneforeningen«s Side til at verve Repræsentanter ud af Sygekassens Bestyrelse, naar de ikke tilhører en af ovennævnte Foreninger.

Alene dette maatte være Grund nok for os til at tage et kraftigt Tag for at sætte O. Larsen ind i Repræsentantskabet igen, uanset om man ikke var helt enig med ham i hans Stilling til forskellige Spørgsmaal.

Ved Mødets Slutning vedtoges det enstemmigt at støtte O. Larsen ved forestaaende Valg og at virke kraftigt for dette.

Cim.

Det er af sine egne, man skal høre Sandheden.

Ved det afsluttede kommunale Valg i Korsør er Hr. Lillelund traadt ind i det politiske Liv, antagelig for bedre at kunne

udnytte sine rige Evner og Talegaver, der som bekendt indenfor den faglige Virksomhed til Dato ikke har vundet nogen Forstaaelse eller Paaskønnelse fra de medansattes Side.

Som et Kuriosa skal vi gengive et lille Uddrag af en biografisk Omtale, som Aftenen før Valget fandtes i den derværende frisindede Presse. Denne skriver bl. a.: Vel ingensinde før har den »maskerede Vælgerforening« været saa uheldigt stillet som nu med sin »sammenflikkede« Liste; thi medens alle andre politiske Foreninger i Almindelighed kun opstiller Kandidater, som, man paa Forhaand ved, er i Stand til at samle Stemmerne ved et forestaaende Valg, er denne Forening ved Opstilling af Lokomotivfører Lillelund gaaet den modsatte Vej, set fra Tjenstmandens Standpunkt.

Overalt hører man indenfor Tjenstmændenes Rækker, saavel blandt Oversom Underordnede, kun Misbilligelse af Hr. Lillelunds Kandidatur. — Og enhver, der kender Hr. Lillelunds Kvalifikationer og egoistiske Livsanskuelse i Politik, forstaar saa godt denne Misfornøjelse; thi hvorledes

politiske Arena. De bør vide, at der fra Tjenstmændenes Rækker ikke kan forventes den Sympati, som er en Nødvendighed for at kunne kalde sig Repræsentant for et Flertal o. s. v.

Resultatet blev naturligvis en stor Sejr for Modpartiet, og Hr. L. kan deraf drage den Slutning, at den, der lever højt paa Traditionerne fra Fortiden, bryder ingen nye Baner.

Nemesis.

Lokomotiver med Hjælpemaskiner.

(Fortsat).

Fig. 19 viser den gamle og Fig. 20 en nyere Lokomotivkonstruktion paa Appenzeller Gadebane, hvor alle 4 Cylindre findes anbragte udvendigt paa Rammepladen. Her

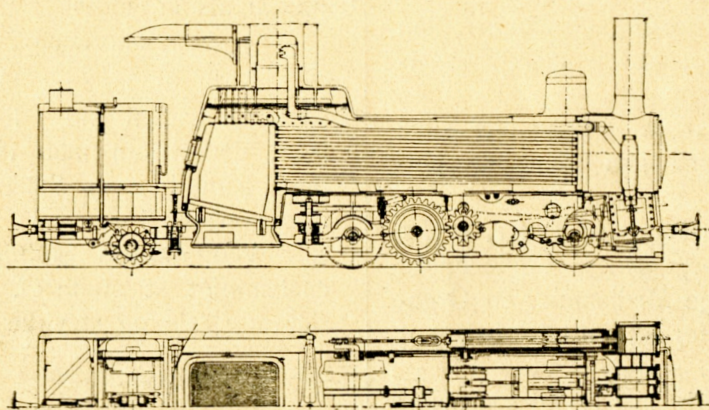


Fig. 19. Lokomotivkonstruktion Kloseth til Appenzeller Gadebane.

kan det være anderledes, naar man som Hr. L. offentlig erklærer, at han ikke under den daglige Virksomhed formaar at arbejde sammen med de Folk, til hvis Stemme han nu ved et offentligt Valg bejler.

Men denne Kendsgjening bør være Straffen, som rammer hele den »maskeredes« Liste, nu da Hr. L. er traadt frem paa den

er ogsaa Høj- og Lavtrykssystemet bibeholdt.

Disse Forbedringer af Driftsmidlerne virker overalt nyttigt, hvor Adhæsionen ikke alene er i Stand til eller i hvert Fald kun ved Anvendelse af kolossale Ofre formaar at besørge Trafiken.

Efterhaanden som Kravene om større Tog og forkortet Køretid steg, ser vi To-

gene i Bjergegnene enten blive forsynede med et Friktions- og et Tandhjulslokomotiv, eller de udrustes med almindelige Adhæsiionslokomotiver, ofte med kombinerede Adhæsiions- og Tandhjulsmaskiner, de første i Spidsen og de sidste i Togets bageste Del.

ved Sporvognene i Barcelona; dog er her anvendt Kæde-træk i Stedet for en Tandhjulsbevægelse.

Var det ved de foregaaende Systemer Hjælpemekanismen, saa var det ved den sidste Lokomotivtype Hjulenes Koblings-

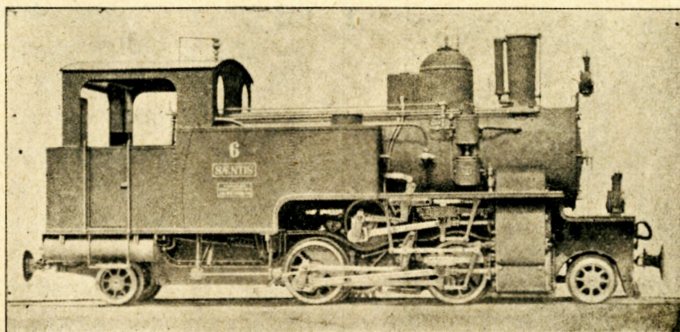


Fig. 20. Lokomotivkonstruktion Wintherthur til Appenzeller Gadebane.

Senere koncentrerede Konstruktørerne deres Kræfter paa at fremstille flerkoblede Lokomotiver uden særlige Hjælpemidler. I Fig. 21 ser vi saaledes en 5-koblet Maskine af System Klose, der benyttedes til Godstogskørsel paa den württembergske og herzegowiniske Statsbane, som senere efterfulgtes af forskellige lignende Systemer, til Eks. af Hagan, Klien-Lindner o. fl. a.

forbindelse, som fordrede mange Reparationer og store Driftsomkostninger; thi til Trods herfor fremkaldte disse ofte store Driftsforstyrrelser paa Grund af større eller mindre Brud paa Maskinerne. For at undgaa disse Kalamiteter konstruerede en Ingeniør Gölsdorf en Maskine, hvor han gav visse Hjul et stærkt Sideslør. Derved opnaaedes en lettere Kørsel gennem Kurverne i Mod-

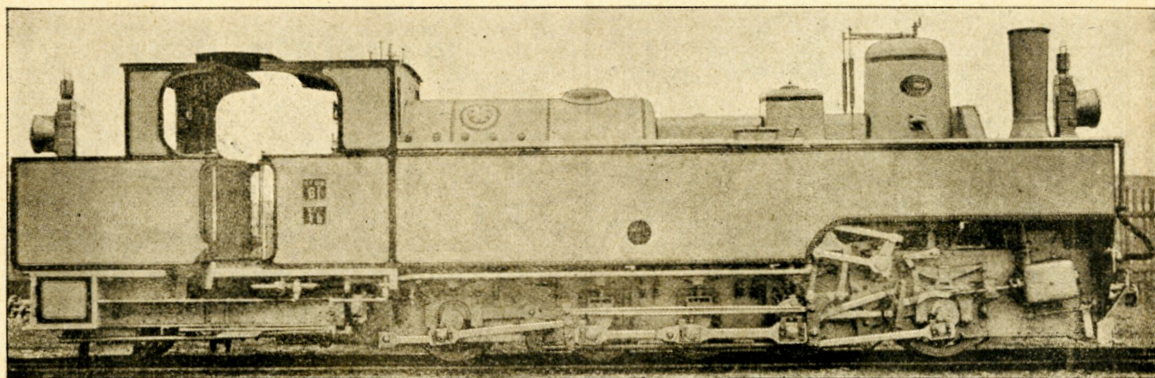


Fig. 21. Tenderlokomotiv Konstruktion Klose til Statsbanerne i Herzegovina.

En ganske mærkværdig Type var et Lokomotiv, hvis Konstruktion stammer fra Winterthur og bestaar af 4 sammenkoblede Hjul, der suppleres med en Tandhjulskonstruktion og udført for Ariege i Frankrig. Et lignende System har fundet Anvendelse

sætning til de hidtidige flerkoblede Systemer, og hvor i Særdeleshed Bandagerne og Skinnelegemet i kort Tid blev opslidt.

For at kunne udnytte Tenderens Vægt uden Anvendelse af en særlig Hjælpemaskine, men dog som Adhæsiionsvægt, fremstillede

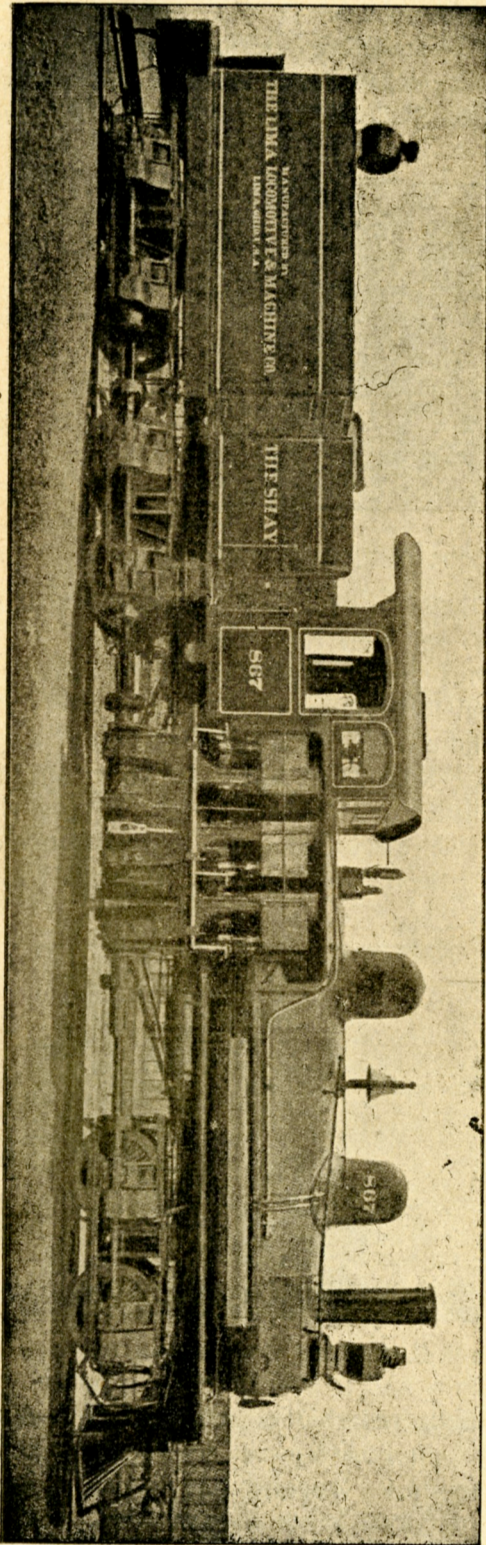


Fig. 22. Lokomotivkonstruktion Shay.

Amerikanerne Shay og Heisler en Vertikal-dampmaskine, hvis Kraft gennem Aksler i Maskinens Længderetning og Tandhjulsforbindelser overførtes paa Hjulene (se Fig. 22 og 23). I Europa har disse Maskiner dog ikke vundet Indpas.

Med de for hvert Aar stigende For- dringer til Lokomotiverne har disse nu naaet den Maksimalgrænse, som Rumpro- filet tillader. Og dog fremkommer der sta- dig Forlangende om en forøget Kraftudvik- ling. Selvfølgelig afhænger Jernbanedriften's Økonomi af den størst mulige Hastighed med den højeste Togvægt, som kan op- naas paa den mest besparende og sikre Maade. I den Henseende er dog en Mu- lighed tilbage, nemlig at forøge Trække- kraften gennem en Forhøjelse af Hjultrykket indtil Grænsen, hvor denne vil være afhæn- gig af Trækkekraftens Udspringskilde, altsaa Maskinen.

(Fortsættes).

Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

Kommissionens Betænkning.

(Fortsat.)

Komiteen formener, at der maa gives Fabrikkerne et Tilsagn om, at disse Regler ville blive fulgte, saalænge den nuværende Toldlov bestaar og i mindst 15 Aar efter Prøvetidens Udløb.

Som det vil ses, gaar Indstillingen ud- over det af Ministeren i Tinget skitserede Grundlag, idet Komiteen foreslaar, at der ogsaa efter de 5 Aars Forløb skal kunne ydes en Overpris af indtil 7,2 Øre pr. kg i daarlige Tider. Det heri liggende Princip er imidlertid ikke ukendt herhjemme, idet

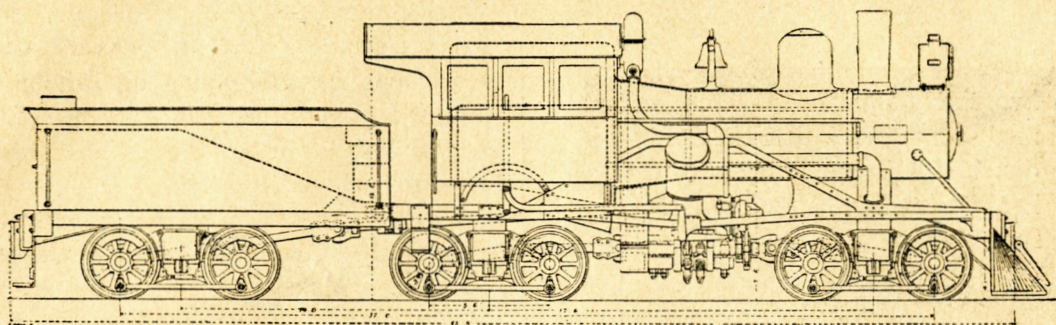


Fig. 23. Lokomotivkonstruktion Heisler.

Regeringen til Tider har ydet den indenlandske Industri en Begunstigelse af 5 à 10 pCt. udover Prisen efter de udenlandske Tilbud. Den herved hjemlede ringe Bevægelsesfrihed mellem 0 og 7,2 Øre pr. kg vil formentlig ikke kunne volde nogen Vanskelighed, idet Licitationsprincippet vedblivende er fastholdt som Grundlag for Prisansættelsen. Med Hensyn til Indstillingen bemærkes iøvrigt, at naar Licitationsprincippet er fastholdt, saa mener Komiteen dog, at saadanne urimeligt lave Licitationsstilbud, der aabenbart kun maatte være fremsat i Spekulationsøjemed, ikke bør lægges til Grund ved Prisansættelsen.

Endvidere finder Komiteen Anledning til at bemærke, at medens Adgang til Deltagelse i Forsøget bør staa aaben for alle dertil kvalificerede Fabrikker, vilde det efter dens Formening være ødelæggende for Sagens heldige Løsning, om det efter Forsøgsperiodens Udløb blev mere end een Fabrik, der kom til at overtage Leverancen af Lokomotiver.

Kun under *denne* Forudsætning mener Komiteen, at de i Indstillingen angivne Vilkaar vil indeholde en tilstrækkelig Beskyttelse for en dansk Lokomotivindustri.

Komiteen mener, at hvis en Fabrik efter eller under Forsøgsperioden tilbyder at indrette sig paa Lokomotivfabrikation og at anbringe den til et saadant Anlæg fornødne Kapital i Foretagendet, bør Leverancen paa de i Indstillingen angivne Vilkaar overlades til den alene.

Med Hensyn til den i Indstillingen

angivne Sondring imellem Forsøgsperioden og Tiden efter finder Komiteen endvidere Anledning til at bemærke, at denne Sondring bør opfattes som Sondringen imellem den Periode, i hvilken Staten vil yde sit Bidrag til de Lærepenge, som Fabrikkerne under Forsøget komme til at betale, og saa den Periode, i hvilken Fabrikkerne skulle kunne hjælpe sig med den Beskyttelse, som Toldloven yder, eventuelt den yderligere Begunstigelse, som Ministeriet maatte gaa ind paa at yde Fabrikkerne. En Forsøgsperiode, i hvilken man kun arbejder med de forhaandenværende Fabrikationsindretninger, og som ikke er lagt an paa successive at føre til at kunne fabrikere hele Statens — eller hellere hele Landets — Forbrug, altsaa lagt an paa efter Forløbet af 5 à 6 Aar at kunne fabrikere mindst 30 Lokomotiver pr. Aar, har ingen praktisk Værdi, vil blot forhale Sagens Afgørelse og dertil koste en Mængde Penge.

Komiteen har fremdeles fundet det rigtigst at foreslaa Ministeriet at henvende sig til Sammenslutningen af Fabrikanter i Jernindustrien for at give denne som den dertil mest kompetente Institution Lejlighed til — efter forudgaaende Forhandling med Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund — at udtale sig om,

- 1) hvilke Fabrikker Staten ved Forsøgsperiodens Begyndelse kan henvende sig til, naar Hensyn tages saavel til den tilstedeværende Stab af faguddannede Arbejdere som de forhaanden-

værende Værkstedindretninger, samt om

- 2) hvorvidt Sammenslutningen er enig med Komiteen i den Betragtning, at den i Komiteens Forslag foreslaaede Beskyttelse kun kan anses tilstrækkelig for en enkelt Fabrik.

Kjøbenhavn, i Juli 1909.

Busse, Caroc. I. A. Hansen.
Formand.

Ivar Knudsen. F. F. Samuelson.

Knud Gregersen,
Sekretær.

Personalialia.

¹/₁₂ 09.

Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 136 A. P. D. Rasmussen, Fredericia, til Lokomotivfører Nr. 103 i Aalestrup
Haandværker i Nyborg Nr. 5118 H. C. Hansen til Lokomotivfyrbøder Nr. 136 i Struer

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 369 A. Kristensen, Aalestrup, til Aarhus H.
Lokomotivfyrbøder Nr. 622 M. Nielsen, Struer, til Fredericia

²⁸/₂ 10.

Lokomotivfører Nr. 170 N. W. Bruun, Kalundborg, er afskediget med Pension paa Grund af Svagelighed.

Bytning.

En Lokomotivfører i Korsør ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn til 1ste April 1910.

Billet mrk. Z modtager Red.

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

 **Olfert Jespersen,** 
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. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.