

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Nr. 4.

15. Februar 1909.

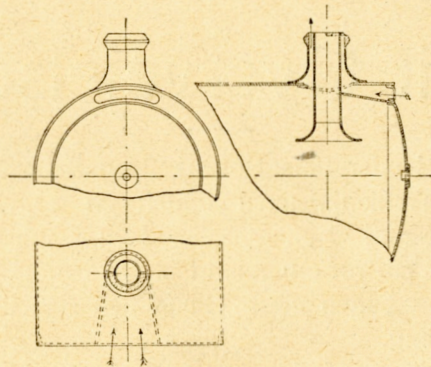
9. Aarg.

En ny Opfindelse mod Røgplagen.

Som Følge af de nyere Lokomotivkonstruktioner besværes de rejsende under Togets Kørsel meget af den fra Lokomotivets Skorsten udtrængende Røg, og Vognene tilsmudses saavel ind- som udvendig. Da Kedlen paa de nyere Lokomotiver er anbragt betydelig højere end paa de ældre Konstruktioner, bliver Skorstenen forholdsvis lav, da Normalprofilen ikke maa overskrides. Følgen bliver, at Damp, Røg og Røggammermuld under Kørselen fuldstændig indhyller Toget, hindrer Udsigten for de rejsende og desuden forårsager dem store Ubehageligheder. Ved de ældre Lokomotivkonstruktioner, hvor Kedlen laa lavt, og Skorstenen som Følge deraf kunde være højere, var denne Røgplage vel til Dels til Stede; men de nyere Konstruktioner har i høj Grad forværret Ondet. Paa Grund af Skorstens ringe Højde føres Forbrændingsresterne kun et kort Stykke op, og Damp og Røg gribes straks efter at være kommen ud af Skorstenen af det frembrusende Togs Modvind og slynges nedad.

Et Forsøg, som er foretaget ved Great Northern-Jernbanen i England for at for-

mindske denne Plage, har ført til et overraskende Resultat. Ved de til ovennævnte Bane for kort Tid siden leverede Lokomotiver er den i vedføjede Skitse tegnede



Konstruktion anvendt. Den er lige saa simpel som praktisk og svarer udmærket til Hensigten.

Oventil mellem Røggammerpladen og Kedelbeklædningspladen er et Slags Rum, som udvider sig ved Lokomotivets forreste Side og bliver tragtformigt. Skorstenen bestaar af to Pladecylindre, hvis forreste ringformede Rum er lukket af en halv Ring ved den øverste Skorstenskant. Denne Konstruktions Arbejdsmaade er saare simpel. Naar Toget holder stille, er Damp- og Røgplagen ikke stor, naar Blæseren fører Forbrændingsresterne op i Luften. Den ny Konstruktion træder først i Virksomhed under Kørselen. Modvinden presser Luften ind i

Rummets forreste Aabning med saa stor Kraft, som svarer til Togets Hastighed, drives op i Skorstenens Cylinderring og strømmer i en kraftig Hvirvel ud af den bageste halvringformede Aabning atter ud i det Fri. Denne Luftstrøm danner derved paa en vis Maade en usynlig Forlængelse af det bageste Skorstensrum og forhindrer, at Damp og Røg straks gribes af Lufttrykket og drives nedad langs Toget, og fører de udstrømmende Forbrændingsrester op i højere Luftlag, hvor de findeles og saaledes ikke mere foraarsage de rejsende Plage.

Denne simple Konstruktion, som let kan anbringes paa ældre Lokomotiver, er derfor ogsaa et værdifuldt Supplement til Røgforbrændingen, har desuden den Fordel at bringe stærkere Træk i Skorstenen og saaledes gennemblæser Ilden i højere Grad.

Til Overvejelse.

Under Finanslovens 2den Behandling har Trafikministeren omtalt en Sag, der trænger til at eftergaas med en Smule Sagskundskab for om muligt at faa bedre Ørenlyd for Sagen næste Gang, den skal til Behandling.

Sagen drejer sig om Forfremmelsen af de Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forretter Tjeneste som Lokomotivførere. Nu er der paa Finansloven foreslaaet Forfremmelse af 35, og Ministeren har sagt, at dermed vil den værste Mangel være afhjulpen, hvilket jeg absolut ikke kan se, da der er et langt Spring til 185, og saa langt tilbage til Forfremmelse staar adskillige af dem, der kører som Fører baade paa Linien og paa Rangermaskine. Og naar man nu vil tale om Prøvetid, saa vil det blive en meget lang Prøvetid, disse faar, medens der saa kan være andre, der kører som Fyrbøder paa Linien, til de forfremmes med det samme; eller andre Steder er Forholdene saaledes, at de, der staar først for til Forfremmelse,

udelukkende kører paa Rangermaskiner, medens saa nogle meget yngre kører som Afløser paa Linien; saa hvis der skal være Tale om, at de foreslaaede 35 skal afhjælpe nogen Mangel, saa maa der gaas en anden Udvej, og det er at besætte alle Rangerpladser med de ældste Lokomotivfyrbødere.

En anden væsentlig Fejl har i stor Udstrækning gjort sig gældende. Og det er: Naar en Lokomotivfører sættes fra Liniekørsel paa Rangermaskine, saa bliver hans Plads ikke besat. Saa fremkommer det Forhold, at den Lokomotivfyrbøder, der skal udfylde hans Plads, maa køre paa Fyrbøderløn i flere Aar. Og jeg frygter for, at det vil blive ret væsentligt værre med dette Punkt nu til Foraaret, naar vi skal have Synsprøve, da der erfaringsmæssig altid er en Del, hvis Synsevne er svækket saa betydeligt, at det ikke kan anses for forsvarligt at lade disse føre Tog paa Linien, medens der ikke kan være noget til Hinder for, at de kan forrette Rangertjeneste endnu i en Aarrække, medens de faktisk mangler i Antallet af de Depotet normerede Lokomotivførere.

I denne Forbindelse maa anholdes en af Ministerens Udtalelser, som lyder ordret saaledes: »De faar, naar de kører Rangermaskiner, det derfor normerede Tillæg, som kaldes Rangertillæg, saa at de ikke er stillede som Fyrbødere i al Almindelighed.« — Nej desværre, den Fyrbøder, der kører Rangermaskine, er ikke stillet som Fyrbøder i al Almindelighed, hvilket jeg hermed skal belyse lidt nærmere.

Som Regel har den Fyrbøder, der kører paa Linien som Fyrbøder, en større Fortjeneste i Emolumenter end den, der kører Rangermaskine. Med de nuværende Indskærpelser, der gives med Hensyn til, hvad der skal fradrages som vederlagsfrit Arbejde, kan man have Arbejde i 10 Timer, medens man kun faar Godtgørelse for de 8, hvilket jo er et i sig selv meget betydeligt Afdrag i Emolumenterne.

Det er dog det mindste af de daarligere Forhold, jeg ønsker at paapege i denne Forbindelse, da der er betydeligere Ting,

der gør sig gældende. Først maa jeg nævne Ansvar for Maskinen og de dermed paahvilende Pligter, der lægges over paa den Fyrbøder, der udfører Rangertjeneste; ved Uheld er det som oftest Fyrbøderen, der maa tage den dermed følgende Mulkt — og det i mange Tilfælde, hvor den paagældende bestemt kan paavise, at Grunden til Uheldet er andres Mangel paa Agtpaagivenhed eller Tilsidesættelse af gældende Bestemmelser. Jeg kan saaledes nævne et Tilfælde, hvor en Station fuldstændig glemte sin Pligt ved et Togs Ekspedition; men en Fyrbøder, der fremførte Toget, maatte pænt dele Mulkten med Stationen, uagtet den paagældende aldeles ikke kunde indse, at han havde forset sig.

Dette kan være nok med Beviser for at paapege, at den Fyrbøder, der kører paa Linien eller Rangermaskine som Fører, ikke »er stillet som Fyrbøder i al Almindelighed«, idet jeg jo maa tilføje, at Ansvar eller Mulfter ikke saa sjældent tildeles den, der udfører Førertjeneste, medens den, der udfører Fyrbødertjeneste, som Regel ikke har noget Ansvar og saa godt som aldrig tildeles nogen Mulkt for tjenstlige Forseelser.

Andreas.

Virksomheden i amerikanske Lokomotiv-Reparationsværksteder.

Værkstedernes Art og Udnyttelse.

De amerikanske Baneselskaber benytter ikke udelukkende deres Værksteder til Reparationer. Da jeg første Gang besøgte Chikago Milwaukee og St. Paul Railroad Værkerne, var der i den Tid stærk Efterspørgsel efter Vogne, da Høsten lige var tilendebragt, byggedes der nogle smaa toakslede Togførervogne af den Type, som

løber bag i Godstogene, samt en Del lukkede Godsvogne paa 30 Tons Bæreevne.

Ved mit andet Besøg 6 Uger senere var Værkstederne atter fuldstændig optagne af Reparationer. Jeg hørte da, at alle større Baneselskaber selv fabrikerede Vogne af Træ, medens Staalvogne billigere kan erholdes fra de store Fabrikker, saaledes til Eks. »Pressed Steel Car Comp.« i Pittsburg, der daglig kan levere 120 Vogne. For kort Tid siden bestilte Baneselskaberne ofte Underdelen i Vognfabrikkerne og byggede selv kun Trækasserne i deres Værksteder. Af Personvogne anskaffes Luksus- og Sovevogne næsten udelukkende fra Pullman Company i South Chikago og Buffalo, kun Chikago Milwaukee og St. Paul forfærdigede den Gang i deres egne Værksteder alle Vogne begrundet paa en Uoverenstemmelse med Pulmann-Selskabet angaaende Udførelsen af noget Arbejde.

De almindelige Vogne (coaches) leveres dels fra Vognfabrikkerne og dels fra deres egne Reparationsværksteder.

Af Jernbaneselskaber bygger kun Pennsylvania Comp. nye Lokomotiver. Dette Selskab besidder i Altoona, Po. to store Reparationsværksteder, et for Lokomotiver og et for Vogne og ejer desuden i Juanita en Lokomotivfabrik, som i Aaret 1902 var i Stand til at producere 50 Lokomotiver aarlig, men derefter er udvidet til at levere 200 Maskiner paa et Aar.

Udvidelsen af denne Lokomotivfabrik i Juanita skete ved, at Pennsylvania Banen foretrak gode men ogsaa dyrere Maskiner fremfor Baldwin Værkernes middelmaadige Fabrikat og tillige vilde gøre sig uafhængig af de stærkt vekslende Priser paa Forretningsmarkedet.

Ogsaa i det fjerne Vesten fandtes tidligere en selvejende Lokomotivfabrik. Helt imponerende virkede det paa den Besøgende, naar han i Jernbanereparationsværkstederne i Sacramento saa Smelteovne, Pladevalseværker, Valseværker for Flad- og Baandjern saavel som et Skinnevalseværk i Virksomhed. —

Kalifornien var tidligere udelukkende

henvist til Søvejen, men da besluttede Baneselskabet Southern Pacific selv at fremstille de fleste Raamaterialer, som saa senere forarbejdedes i Værkstederne i Sacramento til Lokomotiver og Vogne; men siden Aaret 1883, da den første Banestrækning over Sierra Nevada blev færdig, modtager ogsaa denne Bane sine Lokomotiver fra Østen, og de udvidede Værksteder for Raamaterialer tjener nu kun til Fremstilling af Maskindele til Reserve og Fornyelse.

Ved Opførelsen af nyere Reparationsværksteder ser man Bestræbelserne for at forene Reparationerne fra saa stort et Distrikt som muligt i et Værksted. Anlægene ved Philadelphia og Reading Railroad in Reading, New Jersey Central i Elisabethport, Lake Shore og Michigan Southern i Collingwood, Chicago North Western i Chicago o. f. a. er anlagte saaledes, at de tidligere smaa Værksteder er bortfaldne. Man er kommen til den Anskuelse, at en stor Fabrik, som udrustet med alle Arter Værktøjsmaskiner, arbejder mere økonomisk end flere smaa Værksteder, selv om der skal tages Hensyn til utjenstdygtige Lokomotiver og Vogne. For nu at beskæftige disse Centralværksteder med det mest mulige ensartede Arbejde, optages kun saadanne Lokomotiver, hvor Kedlens Udtagelse af Rammen er nødvendig.

De mindre Reparationer (running repairs) udføres i Lokomotivremisen, for derved at holde Værksfederne frie til Revisionsarbejder (general repairs). Saaledes foretages i Remiserne Udveksling af Aksler, Eftersyn af Lagerne og det øvrige Drivværk samt mindre Røgkammerreparationer.

Deraf fremgaar at disse Driftsværksteder ikke alene maa være udrustede med de fornødne Værktøjsmaskiner, men i Særdeleshed ogsaa med dygtige Arbejdere.

I Centralværkstederne fabrikeres ikke alene de større Dele men ogsaa Ting som Hjul, Fjedre og Kedelrør forfærdiges. I Altoona bestaar endog en Afdeling for Fabrikation og Reparation af Lamper, Lanterner, Kander og andre af Plade bestaaende Genstande.

Da Lufttrykbremser er indført ved alle Togarter, er ogsaa Reparations- og Prøveanstalten for Bremseapparaterne betydelig udvidet. En meget tidssvarende og nyttig Foranstaltning er de saakaldte »Air brake instruction cars« (Undervisningsvogn for Lufttrykbremser). Paa den ene Side i Vognen er samtlige Apparater fremstillet i Snit og derved let anskuelige og forstaaelige, paa den anden Side er alle i et Tog funktionerende Apparater opstillet, og som til nærmere Belysning af Bremsens Virkemaade kan sættes i Virksomhed.

Lederen af disse Kursus (air brake instructor) kører med sin Vogn fra et Distrikt til et andet og holder Foredrag for ny ansatte Funktionærer og for det øvrige Personale for at opretholde Forstaaelsen af Apparaternes Behandling og Pasning. Ved Siden af de store Reparationsværksteder, som er inddelt i følgende Afdelinger: Lokomotivværkstedet, Vognværkstedet og Magasinet, findes ved alle større Baner en Forsøgsanstalt, som er underlagt Lederen af det tekniske Bureau.

Da begge Bygninger som Regel staar i Forbindelse med Værkstederne eller deres Kontorbygninger og Tegnstuer, skal jeg i Korthed omtale disse.

Ved alle store Baneselskaber finder man tekniske Bureau af første Klasse under delvis Ledelse af meget fremragende Ingeniører. Disse Kontorer er hovedsagelig beregnet paa Udarbejdelse af Normaldele og Sammenstillinger af tilsvarende Tegninger, dog udfærdiger de selv Udkast, der da med fornøden Indsigt hos Leverandørerne gennemføres. Med Anskaffelse har dette Bureau for det meste intet at gøre; tvertimod kontrolleres dette af Direktionen ved særlige Embedsmænd, der ogsaa har Opsigten med Bygningen af Driftens Materielle. Som Regel sorterer Chefen for det tekniske Bureau, Mechanical Engeneer og Testing Departement under Forsøgsafdelingen, hvis Chef er Ingeniør med god teoretisk Uddannelse.

Til Ting, der kommer under Forsøgsafdelingen, hører den kemiske og mekani-

ske Kontrol af Værksteds- og Driftsmateriale samt Anstillingen af Forsøg, til Eksp. Lokomotivernes Prøvekørsel, for at kontrollere deres Produktionsevne, Udfærdigelsen af Diagrammer, Strækningen af Hensyn til Banelegemet Beskaffenhed, o. s. v. De dertil fornødne Hjælpemidler bestaar af et mekanisk og et kemisk Laboratorium og en eller flere Forsøgsvogne. For Indretningen af disse Vogne skyer Banernes Direktion ingen Udgifter, da de har indset, at de derved høster langt større Fordel. Med det Formaal at studere de nyeste Konstruktioner, har St. Louis og St. Francisco Railroad for kort Tid siden sendt 2 Ingeniører til Evropa, og for disse staar der 100,000 Dollars til Tjeneste for Anskaffelsen af en Forsøgsvogn.

Chikago North Western Selskabet, som jeg opsøgte, for hovedsagelig at se de der afholdte stationære Forsøg, havde i flere Aar ikke udført saadanne, idet de foretrak de indvundne Resultater fra Strækningsforsøgene. Ikke destomindre har jeg den Anskuelse, at Prøvekørsel med faststaaende Lokomotiver i hvert Fald i Forbindelse med en til Forsøg indrettet Strækning kan være til overordentlig Nytte for et stort Baneselskab. Særlig godt indrettet er Testing Departements paa Chikago North Western Railroad og Pennsylvania Railroad, hvorefter det sidstnævnte Selskab har foretaget mange Forsøg for Private, og derfor nærmest maa sammenlignes med vor Materiale-Prøveanstalt.

Lederen af den mekaniske Afdeling i Altoona, der bærer det tyske Navn Kreuzpointer, og som i Aaret 1888 udnævntes til korresponderende Medlem af vor fysisk-tekniske Rigsanstalt, er en ivrig Forsvarer af den pressede Fyrkasse. Han har taget det Løfte af mig at støtte hans Anskuelse, naar der en Gang skulde bydes mig en Lejlighed, da det maatte ligge i hans gamle Fædrelands Interesse at kunne anvende Pengene til andre Foretagender, end som paa Fyrkasser af Kobber. Hr. Kreuzpointer har fra Uddrag af Journalerne leveret mig den gennemsnitlige Levealder for Kedler

med pressede Jern-Fyrkasser, og senere fra Chikago Milwaukee og St. Paul har jeg faaet tilstillet Opgivelserne over de i de senere Aar nødvendige Kedelreparationer. Til Sammenligning med disse er der fra vort Ministerium for offentlige Arbejder fra tre Distrikter indhentet Oplysning om foretagne Reparationer af Kobber-Fyrkasser, og det har da vist sig at saavel Levetiden som de nødvendige Reparationer er omtrent ens for begge Arter Fyrkasser. Af vor ærede Landsmand blev jeg dernæst gjort opmærksom paa, at Lokomotiver med Jern-Fyrkasser ofte maatte staa under Damp fra den ene Udvaskning til den anden, ligeledes at Pennsylvania Railroad vogtede nøje paa Overholdelsen af den kemiske Sammensætning til Jernpladerne og i Særdeleshed dem til Fyrkasserne.

Smedejerns Støttebolte anvendes allerede meget hos os, og det vil glæde Hr. Kreuzpointer at høre, at Forsøgene med Jern-Fyrkasser, omend under snæver Begrænsning atter er paabegyndte.

Driftsledelsen.

Vi saa at Princippet ved Anlæg af amerikanske Reparationsværksteder koncentrerede sig i Opførelsen af en Central for alle Reparationer, Tilbageholdelsen af særlige Reparationer i Driftens Værksteder og dernæst Udførelsen af nyt Arbejde under en flau Periode i Centralreparationsværkstederne.

Svarende til denne Hensigt er disse Værksteder ogsaa indrettet. Da Driftsmateriellet altid skal løftes for at kunne skille de enkelte Dele fra hinanden, er der lagt særlig Vægt paa Løfteapparaterne. At komme nærmere ind paa Omtalen af de enkelte Værksteder, tillader Pladsen ikke, ligesom Spørgsmaalet om der i Afdelingen for Lokomotivernes Montering anvendes den hos os anvendte Konstruktion med Skydebro mellem hver anden Række af Opstillingspladserne eller det tresporede Anlæg efter samme Konstruktion, som forrige Aar lagdes til Grund for den stedfundne Prisbedømmelse, eller endelig de ved Siden af

hinanden beliggende Opstillingsspor uden Skydebro, men med Krananlæg til Transport af Lokomotiver hen over hinanden, vilde optage en uforholdsmæssig Plads, kun saa meget skal være sagt, at alle større og nye Værksteder i Amerika er opført efter den sidst anførte Metode med svære Kraner og hvorved Transporten af ind- og udgaende Lokomotiver sker hen over de under Arbejde staaende Maskiner.

Kun en Indretning maa jeg skænke Omtale, nemlig Anlægget af et Vaskehus paa Philadelphia and Reading Railroad i Reading, Pa, som virker tilfredsstillende. Lokomotiverne passerer denne Anstalt før end Optagelsen i Værkstedet finder Sted. Vandet tappes af Kedel og Tender. Kullene paa sidstnævnte borttages, samtlige bevægelige Maskindele aftages og nedlægges i en varm Sodaopløsning. Til dette Øjemed er der i Vaskehusets ene Side anbragt en stor indemuret Kedel i hvis Bund der ligger en Trærist, paa den anden Side staar en stor Beholder til Kul samt Diske til Henlægning af de rensede Dele. En mindre Kran betjener hele Vaskehuset. Imellem Sporene er anbragt Kanaler, hvorfra Lokomotiverne kan sprøjtes aldeles rene for derefter ved Hjælp af et Spil at føres til en Plads i Monteringsafdelingen, hvor da en svær Kran løfter og transporterer dem til deres bestemte Pladser. Til Demonteringen af Maskindelene anvendes en særlig Kolonne, der i Tidens Løb har opnaaet stor Færdighed, Maaske er for vort Vedkommende et saadant Vaskehus ikke nødvendig, da der her lægges større Vægt paa Renholdelse af Lokomotiverne; men derovre anser man det for tilstrækkeligt, naar Persontogsmaskinerne kun er afpuddede udvendig, paa Godstogslokomotivernes Renholdelse bliver der aldeles ikke lagt nogen større Vægt.

Inddelingen af Værkstederne sker som hos os. Jernstøberier har kun faa Baneselskaber, og de fleste faar Hjul og Bremsklodser fra andre Fabrikker, ligesom Opretelsen af særlige Afdelinger for de andre Erstatningsdele ikke lønner sig. Grovsmedeværkstederne maa gennemsnitlig anlægges

betydelig større end i Evropa, idet Forfærdigelsen af Rammerne optager et stort Areal. I Altoona var den Gang ikke mindre end 7 af 50 Lokomotiver paa Grund af Rammebrud i Værkstedet, og deraf var to med Støbestaalrammer. I de andre Værksteder, som jeg besøgte, var Rammebrudet procentvis mindre, dog selv i det mindste Reparationsværksted var et Lokomotiv af den Grund under Arbejde.

I Modsætning til Grovsmedeværkstederne er Kedelsmedeværkstederne enklere indrettet end vore nye Værksteder, hovedsagelig fordi at Boringen af mindre Huller erstattes af Udstandsning. At Amerikanerne ved den derved indtrædende Forringelse af Pladernes Styrke maa anvende fra 1 til $1\frac{1}{2}$ m/m sværere Materiale spiller ingen Rolle ved de næsten ubegrænsede Hjultryk i Modsætning til Besparelsen af Arbejdsløn. »Stor Reparation« (general repairs) finder ikke Sted med bestemte Tidsrum; men derimod efter Tilbagelæggelsen af en bestemt Strækningslængde, som Regel 100,000 Mil (engelsk), 160,000 Km. for Persontogslokomotiver og 80,000 Mil, 144,000 Km. for Godstogsmaskiner.

Jo bedre Værkstederne ere indrettede, desto lettere lader Udvekslingen af større Dele ved nødvendige Fyrkassereparationer sig udføre, ligesom det billige Materiale derovre ogsaa har en stor Betydning. Kedelsmedeværkstedet i West-Albany bruger en praktisk Fremgangsmaade til Udboring af Støttebolte, som sker ved Hjælp af pneumatisk Værktøj; først bores et $\frac{5}{8}$ " Hul gennem Støttebolten og derefter skæres denne igennem med et Vinkelstaal.

Pensylvania Banen anvender dog Udboring og Krydsning af Støtteboltene, da de kan udføre dette Arbejde hurtigere. En Kolonne i Altoona er kun beskæftiget med Demonteringen, en anden ved Boring, en tredje ved Tilretning af Pladerne, en fjerde ved Sammennitning og den femte Kolonne ved Stemning af Kedlerne. Det er jo let forklarligt, at ved en saadan Specialisering af Arbejdet kan Demonteringskolonnen fuldføre Udtagelsen af en Fyrkasse i samme

Tid, som den Westelhany-Metoden bruger.

Specialiseringen i Monteringsværkstederne er omtrent indført ved alle Baner og af samme Beskaffenhed, som den i Kedel-smedien i Altoona. Der tildeles ikke en Kolonne den fuldstændige Istandsættelse af et eller flere Lokomotiver; men hver Kolonne har sin bestemte Art af Arbejde at udføre.

Den største Fordeling af Arbejdet fandt jeg paa Chikago North Western og Chikago Milwaukee og St. Paul; thi der arbejdede følgende 10 Kolonner:

1. Styringskolonne.
2. Stangkolonne.
3. Krydshoved, Linealer, Stempler og Hjul.
4. Rammerne.
5. Domen, Regulator og dertil hørende Dele.
6. Rørene.
7. Lufttrykbremserne.
8. Askekassen.
9. Beklædning af Kedlen med Asbest.
10. En Malerkolonne.

Ved denne Inddeling griber Montering og det enkelte Stykarbejde ind i hinanden. Det er nødvendig at hver Kolonne selv aftager, reparerer og igen anbringer de Dele, som hører til dens Gebet; naturligvis kan det ikke undgaas, at flere Kolonner samtidig arbejder paa en Maskine og derved hindrer hinanden i Arbejdet. Dette er undgaaet ved den paa Pennsylvania Banen benyttede Fordeling, der er nemlig kun beskæftiget:

1. Kolonne: Demonteringen,
2. do. Montering,
3. do. Lufttrykbremserne,
4. do. Rørkolonne,
5. do. Malerkolonne

samtidig ved Siden af hinanden, medens det egentlige Maskinarbejde paa de adskilte Dele foretages i andre Værksteder. Denne Arbejdsfordeling er vel ogsaa den hos os hyppigst anvendte, kun med den Forskel, at saavel Demontering som Montering udføres af samme Kolonne.

Træværksteder er baserede paa større

Trætransporter, da Banerne, som forhen nævnt, under flauere Perioder selv fremstiller deres Vognkasser.

Indretningen af Reparationsværkstederne afviger altsaa efter det her beskrevne ikke meget fra vore, derimod er det saa meget mere Tilfældet med Driftsværkstederne. Kolonnensystemet er ogsaa indført der, ligesom Lokomotivpersonalet ved Ankomsten til Remisen afleverer Maskinen og fuldstændig fritages for Arbejde af enhver Art paa denne. For at kunne udføre forekommende mindre Reparationer er saadanne Værksteder rigelig forsynet med Værktøjsmaskiner eller bemyndiget til paa de nærliggende Værksteder at bestille enkelte nødvendige Bestanddele.

Lønssystemet.

Jeg antog, at der ligesom i vore Reparationsværksteder og i de amerikanske Lokomotivfabrikker overalt var indført Akkord i Reparationsværkstederne, men dette er kun Tilfældet i Altoona, hvor Reparationerne i Virkeligheden udføres fabriksmæssigt, dog maa bemærkes, at der ofte opstaar Uoverensstemmelser i Fastsættelsen af Priserne. De gunstigste Afdelinger i saa Henseende er nok Støberiet, Drejerværkstedet og Smedien, hvor Arbejdet ligesom hos os bogføres af Værkføreren eller opføres paa Tidskortet af Arbejderen. I Monteringsværkstedet foraarsager Bogføringen et betydeligt Tidstab, til Trods for at Arbejdets Beskaffenhed og Pris er fastsat indtil de mindste Enkeltheder. Akkordlisterne er tydelige, selv om de gruppevis er sammensat saa kortfattet som mulig, dog afhænger dette af den betræffende Værkførers Disposition. Disse Regnskabers Sammensætning kontrolleres atter af Værkmesteren i alle Detailler.

Og nu Akkordernes Fordeling i Remiserne. Forarbejderne i Altoona Remise har jeg mest set beskæftiget ved deres Skrivepulte, og Værkførerne har daglig indtil 23 Blade at beskrive. Den kontrollerende Værkmester skal gennemse disse og kvittere for Arbejdets Udførelse. Som Regel har han

næppe Tid til at læse de enkelte Blade end-sige gennemlæse dem alle nøje; men Pennsylvania Railroad vil nu engang ikke opgive dette System, dels fordi at de ikke vil an-sætte Timelønnen saa højt, at Arbejderne kunne opnaa den samme Fortjeneste som ved Akkordsystemet, og dels frygter de ved Fastsættelsen af lavere Lønningssatser at miste de bedste Arbejdskræfter.

Paa dette Omraade staar Pennsylvania Railroad ogsaa alene; thi alle andre Baner betaler Timeløn i Monteringsværkstederne og for det meste ogsaa i andre Afdelinger.

Kun i en Fabrik var indført Timeløn overalt i alle Afdelinger, nemlig paa Chikago Millwaukee og St. Paul Railroad. Mr. Hennesi, Master car builde i Millwaukee, svarede paa mit Spørgsmaal, hvorvidt der ved Indførelsen af Akkord kunde præsteres mere Arbejde: »Jeg ved aldeles nøjagtig, hvormeget jeg kan forlange af en Mand, dette meddeler jeg mine Mestre, og disse maa da sørge for, at han præsterer Minimumsarbejdet. Hvem, der ikke gør det, bliver ikke gammel her paa Værkstedet. Jeg sørger for, at Mestrene ikke bebyrdes med unyttige Skriverier, og som Følge deraf kunne de ogsaa bedre vie deres Kræfter paa Arbejdets Udførelse.« Paa mit Gensvar at han paa den Maade næppe kunde beholde de gode Arbejdere ret længe, bemærkede han: »Vi bruger i vore Værksteder, paa enkelte Undtagelser nær, kun gode Middelkræfter, de er fuldstændig tilfredse med en tilsvarende Løn og udfører det finere Arbejde langt mere omhyggeligt, end hvis de arbejdede efter Akkordsystemet«.

Saa stor var Mr. Hennesi's Uvillie imod dette System, at han endog har indført Timeløn i Smedien og Drejerværkstedet for ikke med to forskellige Betalingsformer at give Anledning til Utilfredshed iblandt Arbejderne. Desuden svarer denne Lønningssat ogsaa til Arbejder-Unionens For-dringer.

Det maa ikke siges, at Pennsylvania i Altoona kan klage over Utilfredshed hos Arbejderne, og de sidstnævnte erhverver sig der forholdsvis let deres eget Hus, hvad

der ogsaa binder dem mere til Stedet og selvfølgelig bidrager til et mere konservativt Sindelag.

Arbejdernes Fortjeneste er ved Pennsylvania med deres rene Akkordsystem næsten den samme som ved Chikago Millwaukee og St. Paul med dettes rene Time-løn, hvilket fremgaar af efterstaaende Lønningstabel. I denne er Ugelønnen beregnet efter 55 Timers Arbejde, idet der daglig arbejdes fra 7 Fm. til 12 Mid. og fra 1 Mid. til 6 Eftm. altsaa 10 Timer, medens der om Lørdagen kun arbejdes om Formiddagen i 5 Timer.

(Fortsættes.)

D. L. & L. F.

Oversigt over Hovedbestyrelses-mødet den 4. Februar.

- ad 1.* Formanden udsender Lister til alle Afdelinger med Anmodning til Medlemmerne om at yde tvende Bidrag à 1 Krone, der indbetales i to paa hinanden følgende Maaneder.
- Der udbetaltes straks 400 Kr. som et 1ste Bidrag til de samvir-kende Fagforbund. Naar Pengene er indgaaede, vil der følge 3 Bidrag af samme Størrelse.
- ad 2.* Det overdrages Red. at fremsætte Andragende til Regeringen.
- ad 3.* Hovedbestyrelsen mener, at D. L. & L. F. ikke alene kan løfte denne Sag, men vil have sin Opmærksomhed henvendt paa den, saafremt den fra anden Side bliver taget op.
- ad 4.* Efter indløben Svarskrivelse fra et Pengeinstitut er Sagen foreløbig stillet i Bero.
- ad 5 a.* Det vedtoges at stille Sagen i Bero, til Spørgsmaalet om Rangerpladsernes Besættelse er endelig løst.

- ad 5 b.* I Anledning af, at et Medlem i Helsingør Afd. er tildelt en Misbilligelse, var der fra samme indsendt en Redegørelse for sit Forhold. Det vedtoges at afæske Klagerne en Udtalelse, forinden Sagen paadømmes af Hovedbestyrelsen.
- ad 6.* Hovedbestyrelsen stiller Forslag til Generalforsamlingen om Oprettelse af en Afdeling i Langaa.
- ad 7.* Sagen henlægges, til der indløber Svar fra S. L.
- ad 8.* Det vedtoges at afholde den aarlige Generalforsamling i Fredericia **Lørdagen den 13de Marts.**
- ad 9.* Da Nødvendigheden byder det, vil Hovedbestyrelsen stille Forslag om Kontingentforhøjelse til Generalforsamlingen.
- ad 10 a.* Fra Gb. Afd. var fremsat Forslag om, at der til Generalforsamlingen udpeges 2 Medlemmer til at referere Forhandlingerne, mod at der gives disse et Honorar.
Vedtoges.
- ad 10 b.* Fra Forsikringsraadet var opstillet en Beregning om Hjælpekassen (2 Kroners Kassen). Efter denne vil man ved at henlægge 20 pCt. kunne opfylde Forpligtelserne til enhver Tid.
- ad 10 c.* Lokfb. Andreasen, Helsingør, foreviste et af ham opfundet Sikringsapparat, der automatisk udlægger Knaldsignaler. Hovedbestyrelsen vil i den Anledning henvende sig til Administrationen med Anmodning om at faa det prøvet i Praksis.

Fraværende med lovligt Forfald: Lokomotivførerne Mortenseh, Es., og Roosen, København.

* * *

Korsør Afdeling.

I Anledning af, at Formanden for Hovedbestyrelsen, Lokf. Christensen fra Es-

bjerg paa sin aarlige Rundrejse til Afdelingerne gæstede Korsør, afholdt Afdelingen Møde Mandag den 1. Februar 1909 Kl. 10 Efterm.

Fungerende Formand Lokfyrb. A. Møller aabnede Mødet.

Formanden, Lokfyrb. Møller oplæste et Andragende, som han og Herm. Ohlsen havde været hos Maskininspektøren om angaaende Lettelse for Fyrbøderne, der kører i 110de Tur.

Herm. Ohlsen meddelte derefter Resultatet af deres Besøg hos Maskininspektøren, som lovede at anbefale Andragendet til Maskindirektøren, da han ikke selv havde Bemyndigelse til at bevilge dette. Maskindirektøren har — som det jo ogsaa har vist sig — haft den rette Forstaaelse og Velvillie overfor Fyrbøderne i nævnte Tur, idet de har faaet Hviledag den Dag, der køres Togene 16—31. Da Lokførerne i Turen ikke vilde gaa med til en saadan Lettelse, maatte Taleren uvilkaarlig spørge, hvorledes saadanne Modsætninger kunde opstaa indenfor to Tjenestegrene, som daglig arbejder sammen, og som bedre end nogen anden kender hinandens Gerning, og hvori der ofte kan opstaa et vist Afhængighedsforhold.

Taleren mente at kunne besvare Spørgsmaalet bedst ved at benytte en Udtalelse af Lokf. Pagh-Rasmussen, da han i Aaret 1900 blandt andet skriver: »Hovedbetingelsen er og skal være, at de, der skal arbejde og stride sammen, at de ogsaa holder sammen for at virke sammen«, for saa i 1908 at høre følgende Udtalelse af samme: »Hellere skal der et Sæt Personale ud af Tur, end der skal eet ind!« eller følgende Berbrejdelse til en Kollega: »At han var for demokratisk«, fordi denne virkelig ansaa Turen for alt for streng. Taleren oplyste det utrolige, at i samme Tidsrum, som Bestyrelsen henvender sig til Maskininspektøren, samler d'Hrr. Lokf. indbyrdes Underskrifter for et Andragende til Maskininspektøren i 5te Kreds, hvori tilkendegives, at da Nattesøvnen kun andrager $4\frac{1}{2}$ à $5\frac{1}{2}$ Time pr. Nat, kan de ikke udholde Turen, uden at der stilles dem et Soveværelse til Raadighed i København,

hvor de kan hvile sig. Som et Kuriosum tilføjede Taleren, at da d'Hrr. Lokf. hørte Udfaldet af vor Henvendelse til Maskininspektøren, annulleredes nævnte Andragende. Aarsagen kendes ikke; men antagelig er Grunden vel, at Resultatet, som Fyrbøderne opnaaede, har virket saa stimulerende, at d'Hrr. nu slet ingen Søvn behøver. Taleren manede sluttelig Medlemmerne til Sammenhold, da det kun var ved fælles Forstaaelse, vi opnaaede noget.

Lokf. Jespersen, Gb., havde hos enkelte Førere hørt, at Fyrbøderne, inden Turen blev forandret, var blevne adspurgte, men at ingen havde haft noget at indvende mod den. Taleren ønskede Oplysninger desangaaende.

Samtlige tilstedeværende Fyrbødere i 110de Tur benægtede Sandheden af, hvad Lokf. Jespersen havde hørt.

Derefter havde Formanden for Hovedbestyrelsen, Lokomotivfører Christensen, Esbjerg, Ordet.

Taleren gennemgik i et klart Foredrag Hovedbestyrelsens Arbejde i sin Helhed og navnlig, hvad der var gjort for Lønsagen; fremhævede afdøde Finansminister Vilh. Lassen som den, der saa større paa Sagen end hans Forgænger, og pegede tilbage paa Lønningsloven af 1903, der kun var Lapperier. Taleren gik derefter over til at omtale vort Krav om Forfremmelse af de Fyrbødere, der til Stadighed gør Førertjeneste paa Rangermaskinerne, til Førere.

Paa Forespørgsel om, hvorledes det gik med Uniformsspørgsmaalet, kunde Taleren ikke give tilfredsstillende Svar, fordi Finansudvalget havde overdraget Trafikministeren at løse det ad administrativ Vej; men man afventede Svar.

Derefter gik Taleren over til at omtale Separatisternes Møde i Søpavillonon i København, hvortil Lokf. fra D. L. & L. F. var indbudt. Formanden for S. L., Lokf. Bønnelycke havde beklaget det daarlige Sammenhold mellem Førerne og ønskede Samarbejde med Førerne fra D. L. & L. F. alene. Da Taleren ikke kunde gaa med

hertil paa et saadant Grundlag, nedsattes der et Udvalg, som skulde udarbejde et Grundlag, hvorpaa der saa kunde bygges videre. Taleren mente dog ikke, at der var nogen Udsigt til et saadant Samarbejde, da der nogen Tid efter Mødets Afholdelse ved en Afstemning indenfor Statsbanernes Lokomotivførerforening om at arbejde sammen med D. L. & L. F. i sin Helhed stemtes imod af alle.

Taleren omtalte derefter i Korthed Ordre D. 880, som angaar Forhandlingsretten; der skulde arbejdes hen til, at Autoriteterne skulde forhandle med os, og ikke som under de nuværende Forhold.

Derefter omtalte Formanden Forslaget angaaende Ønsket om 3 Maaneders Efterløn og oplyste, at da der ikke opnaaedes Enighed med Fællesudvalget, hvilede Sagen foreløbig.

I Anledning af den store Arbejdsløshed udtalte Formanden: »Vi, der ikke er udsat for at blive arbejdsløse, maa absolut træde hjælpende til.« Foreslog, at Medlemmerne i to paa hinanden følgende Maaneder betalte 1 Kr.

Taleren vilde — efter Samraad med de andre Bestyrelsesmedlemmer — lade udbetale 400 Kr. til de arbejdsløse straks gennem Hovedkassen.

Oplyste, at samtlige Afdelinger paa Fyn og Jylland havde stemt for Forslaget.

— Efter at Lokf. Jespersen, Gb., og Herm. Ohlsen havde oplyst nogle kendetegnende Træk fra Separatisternes Side sluttede det interessante Møde Kl. 12¹/₄ Nat.

N. P. Nielsen.

* * *

Helsingør Afdeling.

Den 23. Januar 1909 foretoges Valg til Bestyrelse og Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen med følgende Resultat:

Formand: Lokomotivfører Vording 28 St.
(Genvalg.)

Kasserer: Lokfyrb. 81 A. Olsen 26 Stemmer.
(Genvalg.)

Repræsentant: Lokfyrb. 476 Hansen 15 St.
(Genvalg.)

Revisorer: Lokf. Vald. Petersen 27 Stemmer.
Lokfyrb. 256 E. Andersen kaaret.

Lokfyrb. 443 Hansen var valgt til Revisor med 12 Stemmer, men frabad sig Hvervet, hvorefter E. Andersen valgtes ved Kaaring.

Til Delegerede valgtes Formanden, som er selvskreven hertil, samt Lokfyrb. 81 A. Olsen og 476 Hansen, dog saaledes at Hansen betragtes som Suppleant.

* * *

Aalborg Afdeling.

Ved den i Januar Maaned afholdte Generalforsamling vedtoges det at foretage Valg af Bestyrelse ved skriftlig Afstemning, og Resultatet af denne blev, at følgende valgtes:

- Til Formand Lokfrb. A. L. Holmann.
- Sekretær Lokfrb. A. J. Hougaard.
- Repræsentant Lokf. G. F. V. Petersen.
- Suppleant Lokf. J. Jørgensen.
- Sekretær Lokfrb. Helmer Christensen.
- Revisor Lokf. H. K. Nielsen.
- » Lokfrb. C. S. Schmidt.
- Opkræver Lokf. G. F. V. Petersen.
- » Lokfrb. A. V. Kristensen.

* * *

Frederikshavn Afdeling

afholdt den 29. Januar sin aarlige, ordinære Generalforsamling med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.
» 2. Regnskabet.
» 3. Valg af Bestyrelse.
» 4. » » Sekretær.
» 5. » » 2. Revisorer.
» 6. Et Forslag.
» 7. Eventuelt.

Da Formanden ikke var kommen til Stede, aabnedes Mødet af Lokfb. Voldby, der bød Velkommen og anmodede om at faa valgt en Dirigent — Lokf. Bech valgtes.

Derefter gik man til Behandling af Dagsordenen.

- Punkt 1. Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.
Punkt 2. Det reviderede Regnskab oplæstes og godkendtes.
Punkt 3. Valgt til Formand blev Lokf. Steffen Andersen, Suppleant blev Lokf. Bech. Til Kasserer og Repræsentant genvalgtes henholdsvis Lokfb. S. A. Sørensen og Lokfb. Voldby.
Punkt 4. Som Sekretær genvalgtes Lokfb. C. Nielsen.
Punkt 5. Til Revisorer valgtes Lokf. Byrum og Lokfb. J. Nielsen.
Punkt 6. Forslag fra Voldby om, at Afdelingen skulde optage og indsende til Hovedgeneralforsamlingen Forslag om, at § 5 i Afdelingslovene 3. og 4. Linie forandres til — Skal Bestyrelsen for vedkommende Medlems Afdeling foranledige, at Sagen undersøges og paadømmes.
Blev ikke optaget.
Punkt 7. Under Eventuelt fremsatte Lokfb. S. Jensen Forslag om at bevilge en Sum til den herværende Børnebespisning — der bevilgedes 15 Kr. Da Dagsordenen dermed var udtømt, hævede Dirigenten Mødet.

N. Voldby,
Mødets Sekretær.

En enskinnnet Jernbane i London.

Problemet for Hurtigkørsel i London formener den engelske Opfinder E. W. Chalmers Kearney at have løst gennem et System, der har Lighed med Louis Bremans Gyroskop eller Gyro-Bane.

Efter hvad »The Worlds work« meddeler, er der dog en væsentlig Forskel i de to Systemer. Efter Kearneys Princip kører

Toget paa en Skinne af den sædvanlige Form og Vægt. Fire Hjul, hvoraf hverandet er anbragt paa et drejeligt Stel, befinder sig under Vognens Midte. Over Vognen ligger en anden, noget lettere, Skinne, som paa Siden understøttes af halvcirklede Afstivninger. Paa Undersiden glider nogle smaa Hjul, som ogsaa er ordnede parvis paalangs. Hvert enkelt af de underste Hjul er forsynet med en Motor, der direkte er tilkoblet Akslerne saaledes, at alle fire Hjul udgør Drivhjul, medens Drivkraften paa den mest fyldestgørende Maade bliver udnyttet.

Vognen er temmelig let konstrueret, hvorved Tyngdepunktet kommer til at ligge langt nede. Da tillige Hjulenes Omdrejnings-hastighed er meget stor, vil Vognen ved den hurtige kredsende Bevægelse holde Balancen, selv om den øverste Skinne ikke var til Stede, hvorimod denne bliver nødvendig, naar Toget er bragt til Standsning eller skal passere skarpe Kurver, og i hvilken Anledning denne Skinne tilige er forsat i sideværts Retning efter Krumningen.

Vognen, som kan rumme 100 Personer, er saavel foran som bagved kileformet, saaledes at Luftens Modtryk i høj Grad svækkes. Efter hvad Opfinderen haaber, skal der kunne opnaas en Hastighed af ca. 200 Km. pr. Time. Vogne af denne Konstruktion skal kunne løbe langt mere sikker og rolig end de almindelige Jernbanevogne, hvilket man ogsaa kan tænke sig, idet Hjulkransen her kan virke paa begge Sider af Skinnen, hvorved de Stød, som ellers ofte forekommer ved et mindre godt vedligeholdt Banelegeme, i dette Tilfælde bortfalder.

Endnu en Fordel har den ensporede Bane, nemlig at store Stigninger lettere kan overvindes. I nærmeste Fremtid vil der antagelig blive paabegyndt Anlæg af en saadan Bane i London, og det forlyder ogsaa, at der i Omegnen af New York skal anlægges en lignende.

Forskelligt.

Det første Lokomotiv,

udgaaet fra en norsk Fabrik, blev færdig den 29. Jan. Det skal anvendes i Malmtrafikken paa Ofotbanen og vejer 108 Tons.

* * *

Kæmpevogne paa de tyske Statsbaner.

Det tyske Jernbanevæsen har med Hensyn til Godsvognenes Størrelse og Bæreevne sprængt Verdensrekorden. I Evropa har intet Land lignende Vogne; ikke en Gang Amerika, hvor der dog paa det industrielle Omraade ofte forekommer Overdrivelser, kan konkurrere, men staar derimod langt tilbage for disse Kæmpevogne. Disse Vogne er beregnede for Transporter i militære Øjemed og er udelukkende bestemt for Befordring af Skyts fra de Kruppske Fabrikker. De er konstruerede som aabne Truckvogne med 8 Hjul. For Øjeblikket besørger de Transporten mellem de kejserlige Værfter, Wulkan i Stettin, Danziger Værftet og Wilhelmshafens Værftet.

Vognene benyttes ogsaa for Kanontransport til den Kruppske Skydebane, Meppen og Tangermünde og er, for at svare til Hensigten, af en ualmindelig Fasthed. Materialet, som er anvendt, er udelukkende Staal, og den virkelige Belastning udgør ofte 90,000 Kg. Et Akselbrud, i Særdeleshed paa fri Bane, vil antagelig foraarsage Sporspærring i flere Dage, idet man kun er i Stand til at hæve Lasten ved Hjælp af stærke Løfteapparater.

* * *

Verdens eleganteste Luksustog

løber nu imellem London og Badestedet Brighton. Toget bestaar af 7 store Pullinavogne, som har faaet Navnene: Grossvenor, Cleopatra, Bessborough, Princess, Helen, Belgravia og Verona. Alene den udvendige Udstyrelse af hver enkelt Vogn gør et overordentlig storslaet Indtryk, og Vognenes indre Montering ligner elegante Boudoirs og Saloner. Væggene er hvide og forsy-

nede med smagfulde Paneler, medens tykke Tæpper dækker Gulvene. Møblementet er ligesaa praktisk som stilfuldt.

I »Grossvenor« er alt Træværket udført i Mahogni, hvorimod dette varierer i de andre Vogne. Ogsaa forskellige Stilarter er bragt i Anvendelse. Alt er baseret paa at gøre Opholdet for de Rejsende saa behageligt som mulig; men desværre har dette ikke Lejlighed til at nyde disse Goder ret længe af Gangen; thi det nye Luksustog, »The Southern Belle«, tilbagelægger Strækningen mellem London og Brighton, der er 50 engelske Mil (80 Km.), i 57 Minutter.

* * *

Et Advarselssignal for Jernbaneoverkørsler.

Ifølge »Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens« er et saadant Signal opfundet af det bekendte Firma Siemens og Halske. Opfindelsen, der hovedsagelig er beregnet til ubevogtede Overgange paa Privatbanerne, bestaar af et Ringeapparat, hvis Drivkraft er 0,017 Hk. Strømmen leveres enten fra en Elektromagnet med Batteristrøm eller et Elektricitetsværk. Omskiftningen foretages af Toget ved Hjælp af 3 Skinnekontakter, hvoraf den første ligger i en passende Afstand fra Overgangen og slutter Strømløbet. Klokken vedbliver at ringe saa længe, til Toget naar den anden Kontakt. Naar Kontakt 3 passerer, afbrydes Strømmen. Ved stærkere trafikerede Veje kan desuden ogsaa anbringes en Lanterne, hvis Glas er tydelig paamaalede »Toget kommer«, og samtidig med at Klokken bringes i Funktion, vil en elektrisk Glødelampe tændes automatisk.

* * *

Udvidelse af den sibiriske Jernbane.

Efter hvad »Journal des Transports« meddeler, er der forelagt følgende Projekt for den russiske Duma:

1. Anlægget af en Bane fra Distriktet Amur til Wladiwostock.
2. Anlægget af det andet Spor paa

den transsibiriske Strækning fra den russisk-europæiske Grænse indtil Manshuriet.

Begge Projekter anses for i strategisk Henseende at være højst nødvendige; thi man frygter, at al Forbindelse med Wladiwostock, den eneste russiske Havn i det stille Ocean, i Tilfælde af en Krig med en østasiatisk Magt kan blive afskaaret, eftersom den eneste Baneforbindelse til denne Havn gaar gennem Manshuriet — altsaa et Land, der er Rusland fjendtligsindet.

Den planlagte og for Resten allerede under Bygning værende Amur-Jernbane, som over Khabarowsk vil faa Tilslutning med Wladiwostock, skal forebygge en saadan Overrumpling.

* * *

En væltet Generalforsamling.

Jernbaneforeningen, som Separatisterne er obligatoriske Medlemmer af, havde den 23de Januar indvarslet til Generalforsamling i Fredericia. De Delegerede maatte rejse hjem med uforrettet Sag, fordi der ikke var lovligt indvarslet.

* * *

Statsbaneforvaltningen i Württemberg

omgaas i Øjeblikket med Planer om en delvis Indførelse af elektrisk Drift. For Tiden har to Ingeniører, Schleicher i Stutgart og Kirsteiner i St. Gallen, udarbejdet et Projekt, som gaar ud paa en rationel Udnyttelse af Floden »Argens« Vandmasser. Paa Strækningen fra Wangen i Algau til Bodensø, der er 30 km., oprettes 7 forskellige Kraftstationer. Gennem disse vil der kunne opnaas 21,400 Hk., og Vandets Fald ved Nyttevirkningen vil udgøre 240 Meter. Da der ved lav Vandstand maa regnes med et Tab paa 10,000 Hk., hvilket som Regel kun varer i 2¹/₂ Maaned af Aaret, vil der til Erstatning for disse blive opført Dampanlæg.

Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Vi havde forøvrigt megen Moro af den Mønt, idet vi gentagende søgte at give den ud; nogle bed i den, andre traadte paa den, altsammen for at konstatere Haardheden; men efter hvert Forsøg fulgte Bemærkningen: »falsa Moneta«. Vort sidste Objekt var Droschekusken efter Tilbagekomsten til Neapel; han tog ogsaa mod den, og vi vare allerede paa vore Værelser, da det ringede voldsomt paa Klokken i Korridoren. Saa, siger Nielsen og bryder ud i Latter, nu kommer nok falsa Moneta igen; og ganske rigtigt, ude i Korridoren hørte vi Kuskens og Mariettes Stemmer; snart staar Mariette i Døren med Mønten i Haanden og siger med en beklagende Stemme: »Denne Penge ikke god.« Saa fik Kusken en anden og fik samtidig Lov til at beholde den falske, hvorefter han forsvandt; men han var mere durkdreven, end vi gjorde Regning paa. Snart lød Klokken igen, og baade Kusken og Mariette stod for os igen, hun med et deltagende Udtryk i Ansigtet, idet hun udbrød: »Her en skidt Penge til!« Jeg tog imod den og tænkte, det var da Pokker til falske Penge; men takket være de mange Skrammer, saa vi straks, det var vor egen falsa Moneta, der gik igen. Saa snart Mariette forstod Situationen, ekspederede hun Kusken med en Rutine, ingen af os havde tiltroet den lille bly Signorine, og vi beholdt vor Mønt. Apropos Pompeji: Kommen ind gennem Porten befinder vi os i en Hvælving og føres gennem en Dør tilhøjre ind i Museet. Her findes anbragt paa Reoler langs Væggene alle Slags Husgeraad, Redskaber og Kunstgenstande fra den graa Oldtid, hvilket er meget interessant at stifte Bekendtskab med; jeg skal dog ikke gøre Forsøg paa nogen Beskrivelse af alt dette, da det vilde føre alt for vidt og tillige kræve et langt mere indgaaende Studium, end vi vare i Stand til at foretage paa den korte Tid,

vi kunde ofre derpaa. Alt i disse Optegnelser er jo kun flygtige og i Hast optagne Indtryk. Hvad der mest interesserede os, var de mange i Glasmontrer anbragte forstenede Lig af Mennesker og enkelte Dyr, fundne i den udgravede By i Boliger og paa Gaden. Udbrudet kom saa pludseligt, at ikke alle fik Tid til at komme i Sikkerhed; nogle skjulte sig i Kældere og underjordiske Rum i Haab om, at Udbrudet skulde høre op, og har da paa alt for sent et Tidspunkt søgt Redning; de ere da ikke komne længere end paa Gaden, hvor de uden Tvivl dræbtes af Svovldunster og Kulsyre, hvorpaa Aske eller Lava bredte sit mørke Liglagen over og skjulte i mange Aarhundreder baade By og Mennesker.

Ligene ere ligesom overtrukne med et porøst Stenlag, mest lig Pimpsten; hele Lemmer eller Dele af disse mangler paa flere af Ligene; og ud af Bruddene stikker Benpiberne; paa et af Ligene lægger man Mærke til en bred Signetring eller Diamantring; Stenen er fortæret, hvorimod Ringen med Pladen er velbevaret, kun delvis dækket af Sten. Af disse Ligs Størrelse fremgaar det, at det har været et stort og kraftigt Folkefærd, der paa den Tid beboede denne Provins; nogle er saa velbevarede, at man endog svagt kan skelne Ansigtstrækkene, paa andre derimod ligger Kraniet mere eller mindre blottet.

Vi begav os ud i Ruinerne, og her kan man vandre Gåde op og Gade ned mellem disse gamle Murrester, hvortil Historien har knyttet saa mange værdifulde Minder fra den graa Oldtid. Alt i alt har Bygningerne haft et noget ensartet Udseende; hist og her ser man paa de brudte og i lige Linie staaende Søjler, at her har staaet et Tempel, og her ligger Resterne af det store Amfiteater, som kunde rumme 20,000 Personer.

Man bliver snart opmærksom paa, at Husene har haft en hel anden Indretning end vore. I Oldtiden var det Opgaven, at trække Vaaningens saa langt tilbage fra Gadens Støj som muligt; ud til Gaden fandtes altid, selv i rige Huse, Butikker og Oplags-

rum; saa kom Atrium med sit Komplex af Værelser for det store Antal Tjenere og Slaver; midt i Atrium fandtes en Cisterne til Opsamling af Regnvand; bag ved Atrium fandtes atter et aabent Rum, Peristylum, der almindeligvis var indrettet som Have med Blomsterpartier, Statuetter og plaskende Fontæner; dette Peristylum var omgivet af Søjlegange, bag hvilke de Værelser og Sale laa, som var forbeholdt Privatlivets Fred.

Pompeji var en saa godt som helt ny By, da den Aar 79 efter Kristus blev ødelagt; den var nemlig genopbygget efter at være delvis ødelagt ved et Jordskælv, der fandt Sted Aar 63 e. Kr. Den havde ved den sidste Ødelæggelse ca. 30,000 Indbyggere. Byen var oprindelig oskisk, men blev under Indflydelse af den helleniske Kolonisation græsk og endte med ligesom hele Provinsen at blive latiniseret.

Om det frygtelige Udbrud, der ødelagde Byen, læser man bedst hos Plinius den yngre, i den Indberetning, han sendte hjem til Kejseren i Rom.

Rædslerne, der fulgte med Udbrudet, trodsede dog enhver Beskrivelse; dette tog sin Begyndelse Kl. 1 om Eftermiddagen og fulgtes af en forfærdelig underjordisk Larm, idet en vældig Ildsøjle brød frem og en Strøm af glødende Lava væltede ned ad Bjærgets Sider og naaede endog helt ned til Havet paa det Sted, hvor Torre del Greco nu ligger.

Luften formørkedes af den tætte Aske-regn og et samtidig oprækkende Uvejr med Lyn og Torden. Omtrent hele Byens Befolkning var paa den Tid, efter hvad Diobassius beretter, i Amfitheatret, og skønt Askeregnen faldt saa tæt og af Vinden førtes indtil 30 Mile ud over Landet samt ud til Kapri og Iskia, naaede dog de fleste at flygte; men nogle søgte som sagt Tilflugt i Kældere og Huler og omkom, mange dræbtes ogsaa paa Flugten, idet Jorden paa mange Steder slog Revner og udstødte giftige Luftarter.

Efter Udbrudet var Pompeji ganske forsvundet under et mægtigt Askelag, kun

en eneste Bygning ragede op gennem Laget og viste, hvor Byen havde ligget.

Nu kan man som anført vandre i de samme Gader og betræde de samme Rum, hvor et Oldtidsfolk saa brat standsedes i deres daglige Færden og efterlod højst interessant Vidnesbyrd om deres Liv og Tankesæt.

Overvældede af Indtryk tiltraadte vi Tilbageturen til Neapel, der tog nøjagtig lige saa lang Tid som Udturen.

Efter et Besøg paa Posthuset og i den fattige Bydel paa Bjærget, hvor det just ikke er for helt fattige at nyde Forfriskninger paa derværende Restaurationer, idet vi for en almindelig Lagerøl maatte betale en Lire — Kellneren paastod rigtignok at Øllet var amerikansk — dette til Forklaring af Prisen, forlod vi Neapel Kl. 10¹⁵ Aften den 26., og nu forestod der os en lang og meget trættende Rejse til Milano uden Ophold, naar undtages en lille Standsning i Rom paa 1^{1/2} Time, som vi benyttede til et lille Besøg i Fru Dinesens Pensionat, hvor vi havde lovet at aflevere forskellige Ting, som Signorine Mariette havde bedt os medtage til Rom; her spiste vi og drak Kaffe, medens Fruen provianterede os for den første Del af Rejsen, der fortsattes fra Rom Kl. 8¹⁵ Fm. til Pisa, hvortil vi ankom Kl. 6²⁰ Em.

Her havde vi 45 Min. til vor Raadighed, som benyttedes til at indtage et Maaltid i Ventesalen, bestaaende af Hønsteg med brunede Kartofler, Makaroni og Salat, dertil en Karaffel Vin. Her forsvandt vor »Falsa Moneta« i Restaurationens Penge-skuffe, og snart har rimeligvis en anden Udlænding været i Besiddelse af den.

Ved Afrejsen fra Pisa fangedes vor Opmærksomhed i særlig Grad af det bekendte skæve Taarn. Hvor stor Hældningsgraden er, husker jeg ikke; men for Øjet ser det ud, som om det kunde falde, hvad Øjeblik det skulde være.

Landskabet mellem Rom og Pisa frembyder intet af særlig Interesse. Egnen er paa sine Steder noget øde og fattig, af og til aabner der sig Udsigt til den liguriske Golf; men helt ud til Havet ligger Banen

ingen Steder. Strækningen mellem Pisa og Genua, hvortil vi naaede Kl. 1³⁵ Nat den 28., tilbagelagdes jo i Mørke, i hvilken Tid vi forsøgte at sove; men det blev kun ved Forsøg, da Toget var ganske overfyldt. I Genua havde vi atter saa megen Tid, at vi kunde komme ud af dissè Svedekasser til Vogne og strække vore Lemmer. Bane-gaarden frembød et broget Skue, paa Per-ronerne myldrede det af travle Rejsende og Jernbanens eget Personale; Tog kom og gik med faa Minutters Mellemlum; der her-skede kort sagt Forvirring og Travlhed i

Forbindelse med et infernalsk Spektakkel. Inde i Ventesalen gaar det mere roligt af, men ser derfor ikke mindre broget ud; overalt er Bænkene optaget af sovende, mest arbejdsklædte polaklignende Personer, selv det meste af Gulvet omkring Bænkene er belagt, og det har sin Vanskelighed at bane sig Vej til et Bord for at nyde sin Kaffe. (Fortsættes.)

Rettelse. Under Punkt 7 i Dagsordenen til Hovedbestyrelsesmødet har indsneget sig en Trykfejl, idet der staar forestaaende. Læs: foreslaaede.

De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enke-Understøttelses-Kasse.

Regnskabs-Oversigt for Halvaaret $\frac{1}{8}$ 08— $\frac{31}{1}$ 09.

Saldo fra Aaret 1907—08 ... Kr. 53309,69	Pensioner Kr. 1316,67
Kontingent og Indskud - 1996,00	Tryksager - 53,20
Renter - 936,64	Porto - 4,29
	Honorar for Afkortning af Kon- tingent - 34,78
	3 $\frac{1}{2}$ pCt. Østf. Kreditf. Oblg. - 50000,00
	Indestaaende i »Bikuben« ... - 4833,39
<u>Kr. 56242,33</u>	<u>Kr. 56242,33</u>

Kassens Kapitalformue er steget fra Kr. 53309,69 til Kr. 54833,39. Medlemsantallet er steget fra 303 til 341. 41 nyindmeldte og 3 døde (fhv. Fører A. V. Albrechtsen, Fyrb. P. J. Jensen, Fyrb. V. E. Grønfeldt). Pension ydes nu 24 Enker mod 22 forrige Aar. En Enke erholder ikke Pension, grundet paa nyt Ægteskab.

Bestyrelsen.

Regnskabet revideret og Kassens Obligationer og Bikubebog eftersete og befundne at være i Orden.

Kranholm.

Østerberg.

Ny Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Hansen,
Lokomotivmester.

Roosen,
Lokomotivfører.

Christensen,
Lokomotivfyrbøder.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.