



Nr. 5.

1. Marts 1909.

9. Aarg.

Enestaaende Jernbaneuheld.

Hosstaaende gengiver vi et Billede af et højt mærkværdigt Uheld, der er indtruffet paa den ægyptiske Statsbane.

Maskinen, der er af de smaa sekshjulede Typer, fremførte den 13de November f. A. et Persontog. Mellem Dessoak og Shatas stødte Maskinen paa en Vognbufe, som henlaa i Sporet. Denne er sandsynligvis blevet fisket af Bremsstængerne eller andre Maskindele

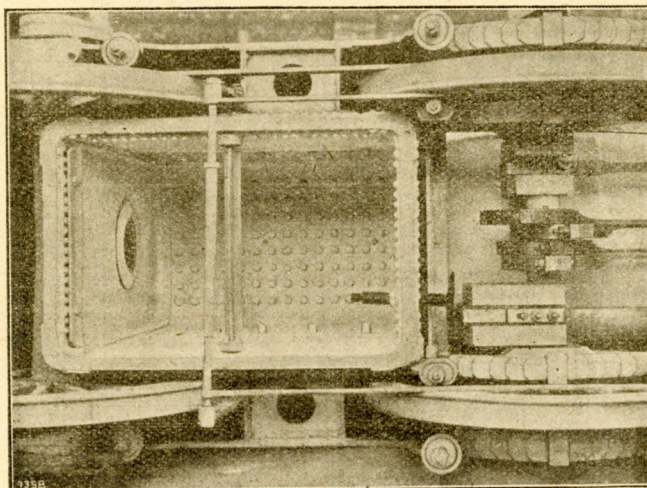
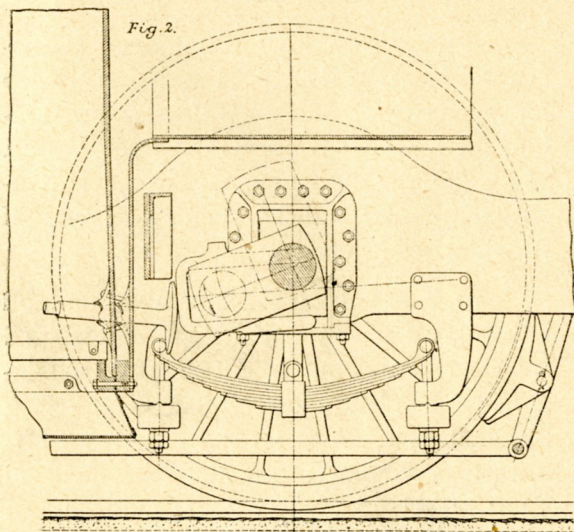


Fig. 1.

og Flangen derefter fanget af Krumtappen. Stokken blev derefter som et Lokstempel drevet gennem Sadelpladen og Rørvæggen som vist i Fig.

Til alt Held skete der ikke andet, end at Vand og Damp blæste af Kedlen; og Toget maatte derefter fremføres af en Reservemaskine. Overensstemmende med de faktiske Forhold, at Buffen var kastet op i en saadan Højde og Retning og Krumtappen just anbragt i en saadan Stilling, at den kunde trykke Buffen gennem Fyrkassen, anser vi for at være af en saadan Interesse, at Uheldet er Omtale værd.

Fig. 2 er en Reproduktion efter en



Tegning, der blev fremstillet, da Maskinen indgik til Værkstedet, medens Fig. 1 er et Fotografi, der blev taget, efter at Maskinen for dette Øjemed var lagt om paa Siden.

Signalernes Synlighed i Morgendæmringen og Aftenslumringen.

I en Retssag i Anledning af en Lokomotivførers Indkørsel for »Stop« paa en Station i Tyskland, hvorved et Sammenstød fandt Sted, fremkom den af Retten tilkaldte Sagkyndige, Regeringsraad Richter i Schneidemühl, med en Erklæring, der ogsaa for det danske Lokomotivpersonale er af stor Vigtighed, saa meget mere som vi kan oplyse, at netop denne Udtalelse var den væsentligste Aarsag til, at Dommen over den anklagede Lokomotivfører kom til at lyde paa Frifindelse.

Den Sagkyndiges Udtalelser var saalydende:

Tusmørket begynder om Aftenen $1\frac{1}{2}$ —1 Time før Mørkets Frembrud, alt efter Luftens Sigbarhed, som igen er afhængig af Aarstiden og Vejrforholdene.

Signalarmene, altsaa Formen, er den længste Tid synlig, medens de grønne Lys kun bliver kendelige paa mindre Afstande, omtrent fra 50 til 100 Meter. Det hvide Lys, som benyttes i de fremskudte Signaler, ses tydeligere i længere Afstande, ligesom dette ogsaa er Tilfældet med det røde, der jo betyder »Stop« og derfor er af en overordentlig stor Vigtighed.

De hvide og røde Lys bliver ved tiltagende Tusmørke stadig tydeligere, ligesom Indkørselssignalet grønne Lys træder mere frem. Tilsidt forsvinder Signalarmene; og nu er kun de grønne Lys synlige. Disse skelnes kun daarligt, naar det fremskudte Signal passerer, altsaa i en Afstand af ca. 600 Meter. I denne kritiske Tid er med

Undtagelse af det hvide og røde Lys de optiske Signaler i Almindelighed utydelige, hvorfor en Forveksling let bliver mulig. — Formerne er uklare og utydelige; og de grønne Lys hæver sig kun i en ringe Grad over Horisonten. En ringe Forskel i Lysstyrken af to over hinanden anbragte grønne Lys kan let føre til, at kun det ene under Tusmørkets Overgangsperiode er kendeligt i længere Afstand. Forskel i Lysstyrken er der nemlig i de fleste Tilfælde altid; og denne afhænger af Flammens Indstilling, Lysskærmenes og Glassenes Beskaffenhed med Hensyn til Renholdeise osv.

I Morgendæmringen, som er Overgangstiden fra Nat til Dag, er de grønne Signallys for det meste endnu utydeligere.

Skal Jernbanemændene have Mundkurv paa?

Under 12te Januar har Ministeriet for offentlige Arbejder approberet en »Almindelig Instruks for samtlige Tjenestemænd ved de danske Statsbaner«. I denne er sammenfattet de tidligere gældende fælles Bestemmelser, suppleret med enkelte Tilføjelser.

I § 1, 2det og 3die Stykke staar:

Det er saaledes forbudt dem (Tjenestemændene) at lægge Hindringer i Vejen for Tjenestens rettidige Udførelse ved Ophør med Arbejdet uden lovlige Opsigelse, ved utilbørlig Forhaling af Arbejdet (Obstruktion) eller ved at standse Tilgang af Arbejdskraft (Blokade).

At Ledelsen har saa stor Aversion mod Obstruktionen er ret ufatteligt, da det jo i snævrere Forstand er en nøje og samvittighedsfuld Overholdelse af dens Ordre og Bestemmelser. At Tjenestemændene forlængst er kommen paa det rene med, at Teori er eet og Praksis noget andet, er en gammel Kendsgerning. Hvorom al Ting er,

Personalet er saa omgærdet af Ordre og Bestemmelser, at man uanset Situationen har en ganske bestemt Ordre at rette sig efter. Dette virker i Længden sløvende og gør ikke Tjenestemændene til det, de skulde være — selvstændigt tænkende Væsener. Som et Eksempel paa alle de velsignede Ordre og Bestemmelser sløvende Indvirkning skal anføres en Udtalelse fra en pensioneret Lokomotivmand, at naar man havde været ved Jernbanen i 10 Aar, var man ikke normal længere!!! Man tør derfor gaa ud fra den Forudsætning, at Administrationen, som lover strenge Straffe for den nøje Overholdelse af Ordre og Bestemmelser, ikke har nogen Tyrkertro paa disses Anvendelse i alle Forhold, men at ville straffe Personalet er nærmest som »for Smed at rette Bager«.

Hvad der i vor saakaldte frisdende Tid maa forbavse enhver, er § 4, sidste Stykke, hvori der staar: —

»Ulydighed og grov Respektstridighed — herunder offentlig Fremsættelse af nedsættende Udtalelser om overordnede — hører til de særlig alvorlige Tjenesteforseelser, der vil medføre streng Straf.«

Hvorvel det forud er givet, at al usømmelig Skrivemaade paa det skarpeste maa fordømmes, kan der dog indtræffe de Forhold, at en overordnet træffer saadanne Dispositioner og gør sig skyldig i taktløs Optræden, at dette fremsat paa Papiret, endog i mild Form vil være nedsættende for vedkommende overordnede, som man i Almindelighed skulde mene være i Besiddelse af et vist Maal af Intelligens og Danelse. Er Hensigten med §en, at en saadan overordnet vil blive *strengt straffet*, da er vi inde paa Retfærdighedens Vej; men er dette ikke Tilfældet — ja da er der hermed givet enhver Jernbanemand en saa forsvarelig Mundkurv paa, at det vil blive meget vanskeligt at faa ansatte til at redigere Jernbanefagpressen.

Hvorvidt en saadan Bestemmelse er lovhjemlet, er endda et Tvivlsspørgsmaal, det Grundlovens § 86 siger: —

»Enhver er berettiget til ved Trykken at offentliggøre sine Tanker, dog under Ansvar for Domstolene. *Censur og andre forebyggende Forholdsregler kunne ingensinde paany indføres.*«

Disse Ord er tydelige og klare og levner intet Rum for Misforstaaelser; men med denne Bestemmelse i den nye Instruks er der gjort det alvorligste Forsøg paa at slaa det Vaaben af Hænde, Ytringsfriheden, som er enhver dansk Mands soleklare Ret, uanset om de er Tjenestemænd eller ej.

Tilskuer.

I Perspektiv.

For mange Aar tilbage levede der i et stort Land en meget rig Mand. Denne ejede en omfattende Virksomhed, der var som en Stat i Staten, hvor Tusinder af Arbejdere i alle Brancher var beskæftiget. Eftersom denne ikke personlig var i Stand til at føre det fornødne Tilsyn, ansatte han et større Antal Opsynsmænd til at kontrollere Arbejdets Udførelse, udbetale Lønninger, modtage Overskudet og anbringe dette i den store Finanshovedkasse samt indberette alt, hvad der ellers sker, til den mægtige Mand. Opsynsmændene var, som saa ofte var Tilfældet, uforstaaende over for de underordnedes Andragende og Klager, men forsøgte derimod paa alle Maader at indynde sig hos deres Herre, og deraf kom det, at disse faktisk ogsaa stadig steg i Anseelse omend paa Arbejdernes Bekostning.

Den rige Mand var en retfærdig og indsigtfuld Arbejdsgiver, der forstod at vurdere sine undergivnes Arbejde, og dette resulterede i, at de Arbejdere, som havde det strengeste og ansvarsfuldste Arbejde at udføre, lønnedes bedre end Opsynet. Forbitrede derover pønsede disse imidlertid paa Hævn; men Lejligheden til Udøvelsen udeblev i lange Tider, da Arbejdsgiveren

ingen Ynder var af uberettigede Klager, men derimod selv undersøgte og dømte.

I dette Land saavel som i de tilgrænsende Lande, fandtes ogsaa andre rige Mænd, der ligesom denne havde oprettet en lignende Virksomhed og oparbejdet en god Forretning; men den store Mand i det store Land, omend han bar Retfærdighedens Præg, kunde ikke lide Konkurrenter og søgte derfor gennem store Udvidelser af sin Virksomhed at knuse disse.

Nu skete der imidlertid dette, at det store Land efter Overenskomst med et lille Land overtog Protektoratet af dette.

I det lille Land var ogsaa en stor og velhavende Mand og Ejer af en lignende Virksomhed, som den store Mand i det store Land. Ogsaa han var retfærdig; han betalte og forstod at vurdere de undergivnes Arbejde, som maatte udføre den vanskeligste Bestilling, og derfor fremkom ogsaa det Forhold her, at de Mennesker, som udførte det sværeste og mest ansvarsfulde Arbejde, i Lønning og Rang var gunstigere stillede end de tilsynsførende.

Denne Bedrift kom ogsaa i Hænderne paa den store Mand i det store Land; dog blev det overladt hver enkelt Arbejder efter sit eget Ønske enten at udtræde eller ogsaa at forblive med Bibeholdelsen af de samme Betingelser og Rettigheder som tidligere. Næsten alle Arbejderne overgik til det store Land, hvor den nye Chefs Valgsprog var: »Man skal agte og ære sine Fjender og ikke lade de besejrede føle sin Magt.« — Ikke desto mindre skete det, at de Arbejdere, som havde det mest ansvarsfulde Arbejde og før var stillede over Opsynet, i Lønning stilledes under eller lige med dette. Man gik til Regenten for det store Land, og denne afsagde da følgende Kendelse: »Enhver forbliver, hvor han før stod«, og som Bevis, for at der saaledes kendtes for Ret, undertegnedes denne Afgørelse af Landets højst ansete og mest indflydelsesrige Mænd.

Opsynets Hævnplaner voksede nu fra Dag til Dag, og ingen Midler blev skyet for at forringe de underordnedes Anseelse hos deres Herre. Vi er de dygtigste i din

Fabrik, ræsonneredes. Vel var vore Aner for største Delen stavnsbundne Trælle; men de forstod i Tidernes Løb at hæve sig op i de bedre stillede Samfundsklasser. De har givet os en finere Uddannelse, end der bliver den praktiske Arbejder til Del. Betragt vor Positur og se vore Hænder, og du vil komme til den Overbevisning, at vi er af en bedre Herkomst, der har Ret til at stille Krav om den største Hensynstagen til vor Stand og Ære, selv om der muligvis i enkelte Tilfælde for den praktiske Arbejders Vedkommende kan regnes med et større personligt Ansvar. De fleste af os er militærisk uddannede Befalingsmænd, og vi har fra en ganske ung Alder været vant til at kommandere; derfor maa vi forlange, at vi sættes i en højere Klasse end det praktisk uddannede Personale.

Med Taalmodighed paahørte Herren deres Tale og efterkom successive alle deres Ønsker.

Imidlertid trak Chefen sig tilbage fra Forretningen til Privatlivets Fred, mens en ny Chef tiltraadte. Denne plantede et lille Træ, som han kaldte »Velviljen«, og hvilket han daglig med øvet Haand overrislede med et af ham opfundet Universalmiddel, som han kaldte »suum cuique« eller »enhver sit«. Ved Hjælp af dette Mittel voksede det lille Træ hurtigt op til en anseelig Størrelse. Ligesom Israels Børn paa Sinais Bjerg dansede om Guldkalven, saaledes dansede ogsaa her mange af Arbejderne i det Land, som havde det sværeste Arbejde, omkring dette Træ for blot at fange et lille Blad deraf. Nu vilde Skæbnen, at Chefen en Dag overraskede disse, just som de dansede omkring Træet. Naadig og veltilfreds lovede han dem en Overraskelse, gik hen til Træet, brækkede en Gren af og skænkede den til den dansende Skare med disse Ord: »Jeg skal ikke forglemme jer; men hold denne Gren i Ære; thi den vil engang kunne bringe jer store Fordele«.

Straalende af Glæde bar man Grenen hjem; endnu i mange Aar voksede Træet, og i lange Tider valfartede de fleste Arbejdere dertil. Lidt efter lidt tabte Træet dog

sin Tiltrækningskraft, idet Tvivlen, som efterhaanden var opstaaet, havde rodfæstet sig, og dem, som ikke mere lod sig blænde af Glansen, trak sig tilbage; de havde nemlig lært at forstaa og fatte, at Løfter er et, men Gennemførelsen noget andet; de lærte at indse, at man af Ordet Velvilje kan blive syg, men af den rene Velvilje absolut maa sulte ihel.

I Aarets Løb døde nu Chefen, og en ny ansattes. Denne Chef, der havde gennemgaaet den praktiske Skole, indsaa nu hurtigt, at Frugten paa Velvillighedens Træ var uanvendelig, og med sin praktiske Sagskundskab benyttede han et andet Middel til Træets Vanding, som han kaldte »unitis viribus«, »med forenede Kræfter«.

Atter tiltog Træet i Vækst, og medens Frugterne, især de mindste, forhen var bedske, var dette ikke mere Tilfældet, idet Kvaliteten paa mindre Undtagelser nær var god og derfor med Glæde blev modtaget af Forretningens Arbejdere og Funktionærer, og især vakte det stor Tilfredshed, da Chefen ved Uddelingen, som han personlig forestod, udtalte følgende: »Efter at jeg nøjere havde undersøgt Velvillighedens Træ, som min Forgænger som bekendt har plantet, er jeg kommen til det Resultat, at dets Misvækst kun skyldes Vanrøgt. Det gaar nemlig et Træ som med et oplyst og paalideligt Menneske; det kræver til en bestemt Grænse sin Ret, det forlanger for at kunne afgive gode Frugter, at der tages de fornødne Hensyn til dets Trivsel, og derfor anvendte jeg Midlet, »unitis viribus«, og som jeg ser, synes Frugterne at blive til gensidig Tilfredshed. Naar jeg derfor nu henvender mig til Dem, saa er det med Ønsket om, at vi alle, uanset hvilken Stilling hver enkelt indtager, med Omhu tager Del i Træets Pasning, saaledes at Høsten i Tidens Løb maa blive til Gavn og Glæde ikke alene for os selv, men tillige for vore Medmennesker derude i Samfundet, saa at Frugternes Værdi ogsaa vil blive kendte og skattede udenfor vort Virkefelt, vil vinde den samme Tilfredshed som her i stedse større Grad. Personlig tillader min Tid mig ikke at henvende

mig til hver enkelt angaaende Træets Røgt og Pleje; men gennem Opsynet skal jeg lade jer mine Ordre tilstille. Skulde det nu forekomme, at en eller anden Ordre er bleven fejlagtig opfattet af Opsynet, beder jeg Dem om ikke ved Mistro eller Misfornøjelse at lægge dens Udførelse Hindringer i Vejen; thi at fejle er menneskeligt. Jeg giver Dem herefter Tilladelse til personlig at stille Deres Klager til mig gennem Deres Tillidsmænd. Det er en Selvfølge, at i en saa stor Virksomhed som denne bør der herske Orden, og enhver Ordre, der ikke er i Modstrid med Sikkerheden og Sundheden, skal efterkommes; men paa den anden Side er jeg tillige en Modstander af Misgreb og Selvtægt, der kun fremelsker en kunstlet og hyklerisk Underdanighed og ikke kommer et oplyst Samfund til Gode. Mit Haab er derfor, at vi alle i Fremtiden tager Del i Arbejdet, og at vi, hvor afvigende end vore Meninger gør sig gældende, gennem Velvillighed og forenede Kræfter kommer til et for os alle tilfredsstillende Resultat.«

* * *

Tiderne forandrer sig, og Menneskene veksler. Forlængst havde Lokomotivpersonalet ved de danske Statsbaner opgivet Troen paa Velviljen, og kun paa Devisen: »Er du Guds Søn, da hjælp dig selv«, satte det sin Lid. Vel synes det, som om det dages. Det forekommer, som om Grundsætningen: »Den, der skal regere, maa som Regel være blind og døv«, skal afløses af et mere moderat og nutidssvarende System. Det staar for os, som der fra højeste Sted er en ærlig Stræben for gennem Velvilje og forenede Kræfter at skabe den Forstaaelse, som allerede for mange Aar tilbage burde have været til Stede mellem Administration og Personalet; men som, takket være de fra Fortiden nedarvede Traditioner, hvor enhver nok saa lille Anmodning blev betragtet som en Svækkelse af Disciplinen i Etaten, maaske endnu vil møde en Del Modstand.

Ingen bedre end Lokomotivpersonalet har Grund til at ønske en Reform af Forhandlingsretten; thi hvor ofte har det ikke

vist sig, at de mest beskedne Andragender er bleven afvist af ren »Velvilje«, og hvor ofte er ikke de høfligste Henvendelser gennem Foreningen bleven ignoreret gennem mundtlig Nægtelse af Forhandlingsretten som Følge af den saare omstridte, men sørgeligt bekendte Ordre D 880 til Trods for, at det dog har vist sig, at vore Andragender har været fuldt ud begrundede, idet Henvisningerne senere er bleven optaget som en Administrations-sag og gennemførte af Bevillingsmyndighederne.

Derfor kan det kun beklages, naar saadanne selv nok saa berettigede Ønsker tilbagevises, uden at der tages Hensyn til Personalets Meninger; thi derved fjernes kun dette mere og mere fra det Sted, hvor det med Rette burde finde en dybere Tiltro og Sympati.

Vi maa derfor ønske, at den Opfattelse, som Lokomotivpersonalet har faaet af Ministerens endnu forholdsvis korte Virksomhed, maa krones med Held; thi derpaa skal der ikke lægges Skjul, at Lokomotivfolkene med større Tillid, end som Tilfældet tidligere har været, ser Fremtiden i Møde. Benægtes kan det nemlig ikke, at der fra øverste Sted synes at herske en bedre Forstaaelse af vort Arbejde og Ansvar, end vi tidligere har været Vidne til, og sikkert er, at Personalet ogsaa vil forstaa at værdsætte disse Indtryk paa rette Maade, uden at der behøver at rejses Beskyldninger imod dette for en fremkunstlet Agtelse eller Forsøg paa Indsmigring hos Autoriteterne.

Med »forenede Kræfter« vil Lokomotivpersonalet støtte enhver Bestræbelse, som gaar i Retning af »Velvilje«, hvor denne er funderet paa et retfærdigt og ærligt Grundlag til Gavn saavel for Staten som Personalet.

Emil Alsborg.



D. L. & L. F.

Øversigt

over

D. L. & L. F.s Regnskab for 1908.

Indtægt.

Kassebeholdning fra f. Aar			
ifølge Sparekassebog..	2437	Kr.	31 Ø.
Kontant hos Hovedkassereren	8	—	15 —
Medlemskontingent.....	4039	—	40 —
Indskud af 84 Medlemmer			
à 2 Kr.....	168	—	00 —
Indskud af 1 Medlem à 5 Kr	5	—	00 —
Afdelingernes Tilskud til			
Tillægsbilletter.....	59	—	90 —
Indvundne Renter.....	60	—	73 —
Nordisk Lokomotivmands-			
Forbund tilbagebetalt et			
i 1907 modtaget Forskud	258	—	12 —
Nordisk Lokomotivmands-			
Forbunds Kassebehold-			
ning indestaende paa			
Bog 23723 d. ³¹ / ₁₂ 08..	161	—	83 —
	Balance	7198	Kr. 44 Ø.

Udgift.

Lokomotivtidende.....	2249	Kr.	00 Ø.
Generalforsamlingen i Ny-			
borg 30. Marts:			
Diæter	515	—	00 —
Tillægsbilletter	152	—	50 —
Stenografisk Referat	50	—	00 —
Beretning i Særtryk.	194	—	00 —
Forsendelse heraf...	15	—	65 —
Andre Udgifter i An-			
ledning af Generalf.	34	—	25 —
Kontorholdsgodtgørelse:			
Formanden.....	100	—	00 —
Hovedkassereren	100	—	00 —
Do. for April-December:			
Sekretæren	75	—	00 —
Hovedbestyrelsesmøder:			
¹² / ₂ , ²⁹ / ₃ , ²² / ₅ , ⁹ / ₈ , ³ / ₁₂ ..	245	—	00 —
At overføre...	3730	Kr.	40 Ø.

Overført...	3730	Kr.	40	Ø.
Tillægsbilletter til 3 Rejser foretagne af H. B. M. Mortensen	31	—	80	—
Do. af Lund	8	—	00	—
Rejse og Arbejde i Foreningsanliggender:				
Diæter	210	—	00	—
Møde i Udvalget om Hjelpekasse, Diæter ...	45	—	00	—
Laanesagen, Diæter ...	115	—	00	—
En Krans til Mauritzen ..	10	—	00	—
En Reol	17	—	00	—
5 Kvitteringsbøger	5	—	10	—
1 Kassebog		—	45	—
5100 Stk. Bogmærker....	5	—	30	—
Papir og Tryksager	81	—	75	—
Porto	79	—	86	—
Fragt for Forsendelse af Foreningens Ejendele..	5	—	83	—
Diverse	7	—	00	—
Budtjeneste	12	—	00	—
Kontingent til Nordisk Lokomotivmands-Forbund	420	—	50	—
Indskud af 85 nye Medlemmer	21	—	25	—
Indestaaende paa Sparekassebog 23723, Nordisk Forbund.....	161	—	83	—
Indestaaende paa Sparekassebog 23723, D. L. & L. F.....	2206	—	21	—
Kontant hos Hovedkassereren	24	—	16	—
Balance	7198	Kr.	44	Ø.

Oscar Larsen,
p. t. Hovedkasserer.

Regnskabet revideret og befundet rigtigt ved Revisionen.

København, d. 16. Februar 1909.

A. Chr. Kirkensgaard, C. F. Andersen,
Revisor. Revisor.

* * *

Dagsorden for D. L. & L. F.s Hovedgeneralforsamling i Fredericia Lørdag den 13. Marts 1909.

- Punkt 1. Beretning om Virksomheden og Bladet.
- Punkt 2. Regnskabet.
- Punkt 3. Valg af Hovedbestyrelse. Lokf. Mottlau, Lund, Mortensen og Lokfbr. Petersen afgaar.
- Punkt 4. Lovændringer.
1. Hovedbestyrelsen foreslaar Kontingentforhøjelse.
 2. Nyborg Afd. foreslaar: Generalforsamlingsberetningen indskrænkes til det Resumé af Forhandlingerne, som Sekretæren bistaet af en paa Generalforsamlingen valgt Hjælper udfærdiger; og dette udsendes til Medlemmerne samtidig med det første efter Generalforsamlingen udkommende Nr. af Lokomotivtidende.
 3. De københavnske Afd. foreslaar: Generalforsamlingsberetningen optrykkes i Lokomotivtidende.
 4. Formanden foreslaar indsat i § 1 a: Formanden vælger selv sin Sekretær. (Ordet Hovedbestyrelsen slettes.)
 5. Lokfbr. Volby, Frederikshavn, foreslaar Afdelingslovens § 5, Stykket fra det andet, til ; udgaar, og der indsættes: foranlediger Bestyrelsen for Medlemmets Afdeling, at Sagen undersøges og paadømmes.
- Punkt 5. Helsingør Afd. foreslaar:
1. Benævnelsen Lokomotivfyrbøder forandres til Lokomotivassistent.
 2. Genoptagelse af Forslaget fra Generalforsamlingen i 1900 om ensartede Rensningsforhold efter endt Rejse.
- Punkt 6. Aarhus Afd. foreslaar:
1. Der søges indført et ugentligt Fridøgn for Lokomotivpersonalet.
 2. Paa Kedlerne i Lokomotivernes Førerhus ansøges om Anbrin-

gelse af en Hane samt en dertil egnet Slange til Vanding af Kullene med varmt Vand.

Punkt 7. Fredericia Afd. foreslaar:

1. Der ansøges om at faa Lokomotivfyrbødernes Dagpenge forhøjet til 4 Kr. pr. Døgn og Timepengene til 20 Øre pr. Time.
2. En anden Retsordning for Personalet, en Voldgift nedsat af sagkyndige Folk, valgt af Personalet.

Punkt 8. Aalborg Afd. foreslaar:

1. Antagelse af en Defensor.
2. Opholds- og Soveværelsernes Beskaffenhed.
3. Anbringelse af Stationsvisere.
4. Omnumerering af Vogterhusene.
5. Fripas for Enkemænds Husbestyrerinder.
6. Ansøgning om Navneforandring.

Punkt 9. Formanden bemyndiges til selv i Forening med et af Organisationens Medlemmer at foretage en Agitationsrejse til alle Afdelinger en Gang aarlig.

Punkt 10. Oprettelse af en Afdeling i Langaa.

Punkt 11. Lønnet Medarbejde ved Bladet.

Punkt 12. Valg af Redaktør.

Punkt 13. Valg af Revisorer.

* * *

Kalundborg Afdeling.

Ved Generalforsamlingen den 3. Februar foretoges Valg med følgende Resultat:

Formand: Lokf. R. Petersen. Genvalgt.

Kasserer: Lokfbr. Johansen.

Revisor: Lokfbr. Madsen.

do. Lokfbr. Møller.

Suppleant: Lokfbr. Bigum.

Til Delegeret valgtes Formanden.

* * *

Aarhus Afdeling

afholdt den 11. Februar sin aarlige Generalforsamling med Valg af Bestyrelse og Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen med følgende Resultat:

Til Formand Lokf. V. Hansen

Til Kasserer Lokf. J. Nissen

- Sekretær Lokfbr. F. Nielsen

- Repræsentant Lokfbr. 180 Andersen

- Repræsentant for Aarhus Ø. Lokf. J. Petersen

- Revisorer Lokf. R. Larsen og Lokfbr. Glerup

- Delegerede den samlede Bestyrelse

- Suppleanter Lokf. R. Larsen og Lokfbr. 423 Jensen.

* * *

Viborg Afdeling.

Efter afholdt Generalforsamling er følgende valgt til Bestyrelse for 1909:

Til Formand Lokf. H. Larsen

- Kasserer Lokfbr. Jensen

- Suppleant Lokfbr. Graver

- Revisorer Lokf. Marcussen og Lokfbr. N. Andersen

- Festkomite Lokf. Mortensen og Lokfbr. Graver

- Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen:

1. Afdelingsformanden

2. Lokf. Olsen, Langaa

3. Lokfbr. Madsen, Glyngøre

Suppleant Lokfbr. Jensen, Viborg

Af Afdelingskassen er der udbetalt 50 Kr. som Bidrag til de arbejdsløse, foruden hvad der indkommer ved Indsamling ved Listerne.

C. Schmidt,
Sekretær.

* * *

Til Medlemslisten.

Esbjerg Afdeling.

Udmeldt den ¹/₁ 09:

Lokf. 132 Thorenberg.

* * *

Karneval.

Foranlediget ved, at der ofte fra Medlemmer Landet over er faldet Udtalelser om, at de kunde ønske at deltage i de københavnske Afdelingers Karneval, saafremt de i behørig Tid havde vidst det for Opnaelse

af Tjenestefrihed, skal undertegnede herved meddele, at de københavnske Afdelinger afholder deres aarlige Karneval Lørdag den 20. Marts i Arbejderforeningens Lokaler, Nørrevold Nr. 92.

Af Aftenens Program skal nævnes Festens Begyndelse Kl. 8 Em. med Lokomotivfolkernes Marsch. Disse Toner, som for 8 Aar siden fødtes (Kongressen København 1901) er jo snart ligesaa populære indenfor D. L. & L. F. som »Landsoldaten« blandt Soldaterne i 1848.

For god Underholdning er der sørget, idet Festudvalget har forskaffet sig Hr. Musikdirektør F. Stich med sit store Orkester til at levere os de herligste Melodier, som findes paa Jorden. At mange komiske Masker vil bidrage deres til at give Festen sit rette Præg, anser vi for givet; men Aftenens Clou bliver dog det af Festudvalget forfattede Optog under Navnet

„Et Eventyr i den grønne Skov“,

hvori er indlagt Sang og Dans samt en god Del godt Humør. Der medvirker 10 Personer. Men mere tør ikke røbes nu.

I Lighed med tidligere Aar vil der blive bortloddet et meget kostbart Maleri, som forestiller en Solnedgang ved Genfersøen, malet paa Stedet af en ung dansk Kunstner. Da Festudvalget i Aar har vedtaget et begrænset Antal Lodder, bedes man sikre sig i Tide.

Det maa tillige bemærkes, at de københavnske Afdelingers nye smukke Fane vil være ophængt i Lokalet Festaftenen.

Afdelingernes Bestyrelser eller udenbys Medlemmer, som kunde ønske nærmere Oplysninger Festen vedrørende eller ønske tilsendt Program, bedes henvende sig til Festudvalget i København.

P. F. V.:
Vilh. Thomsen,
p. t. Formand,
Godsbanegaarden.

Virksomheden i amerikanske Lokomotiv-Reparationsværksteder.

(Fortsat.)

Lønningstabel.

I Aaret 1902 betaltes følgende Lønninger:

For	I Altoona Pennsylvania R R		I Milwaukee Chicago Milw. og St. Paul	
	Løn pr. Time i Cents	Ugeløn i Mark	Løn pr. Time i Cents	Ugeløn i Mark
Kolonneførere	30—35	69—81	ca. 34	ca. 80
Faglærte Arbejdere	20—25	46—58	24—32	55—74
Arbejdsfolk	12—18	28—42	ca. 15	ca. 35
Lærlinge	5—12	11,5—28	—	—

Mesterens Lønning udgjorde i Reparationsværkstederne 125 til 175 Dollars og Værkstedsbestyrerens Lønning var gennemsnitlig 250 Dollars pr. Maaned.

Lønningerne holder sig saaledes gennemsnitlig lavere, end der ellers betales i Industrien; men dog er den selvfølgelig betydelig højere end den, der betales herhjemme, selv om man beregner Amerikanernes dyre Livsfornødenheder.

Aarsagen til de større Lønninger maa søges i, at Arbejderne privat maa forsikre sig imod Uheld og Sygdom, ligesom de maa henlægge nogle Spareskillinger, da der hverken bestaar Alderdoms- eller Invaliditetsforsørgelse.

Arbejdskontrol.

De nødvendige Afskrivninger for Beregningerne af Arbejdslønnen blev tidligere ligesom hos os udført af en Værkfører. Kontrollen af Tiden skete ved Sammenligning med Portnerens Kontrol, medens denne for det færdige Arbejdes Vedkommende udførtes af Værkmesteren.

En fuldstændig Omvæltning er i de senere Aar sket med Hensyn til Afskrivning og til Dels ogsaa Kontrolleringssystemet. Stødet til denne Omvæltning er fremkommet ved den udvidede Arbejdsinddeling, dengang Lønningsregnskabet fuldstændig afsondredes fra Værkstederne.

Ved den Lejlighed blev man opmærksom paa, at det var dyrere at anvende Værkførerne, som dog besad den praktiske Uddannelse, til almindeligt Skriverarbejde. Det viste sig, at hvor tidligere 3 Værkførere var nødvendige til Arbejdets Udførelse, kunde efter Omlægningen 2 Værkførere og en Skriver udføre dette, hvad selvfølgelig var en Besparelse i Lønning. Efter Omændringen kan Værkførerne nu bedre afse deres Kræfter og Tid paa Arbejdets Udførelse og Oplærelse af uøvede Arbejdere, medens Skrивeren, for hvem Bogføring o. dsl. er lettere end som for Værkføreren, yderligere har Tid til ved Siden af denne Stilling at beskæftiges med andet Arbejde.

Det lader sig ikke gøre at gaa ind

paa Omtalen af dette Spørgsmaal i alle Detailler, men jeg haaber alligevel at finde almindelig Interesse hos Læserne, da vi en Gang har arbejdet som Maskinarbejder.

Hvad har en Værkfører for Opgaver?

Han har:

1. at notere Arbejdstiden for hver enkelt Mand,
2. at beregne og opskrive det af hver enkelt Arbejder udførte Arbejde med samt den dertil forbundne Lønning,
3. at notere indgaaet og udleveret Materiale,
4. at fordele Arbejdet til de forskellige Kolonner,
5. at paase Arbejdets Udførelse.

I den nye Methode sættes Værkførens Eftersyn og Fordeling af Arbejdet i første Linie og giver ham kun Kontrolleringen af de opgivne Noteringer, som enten udføres af en uddannet Skriver eller som nylig anført opskrives af Arbejderen selv. Spørgsmaalet angaaende Materialerne skal jeg senere omtale. Skrивeren, ogsaa kaldet »Tidtageren«, gaar en Gang om Formiddagen og en Gang om Eftermiddagen gennem Værkstederne, for at overbevise sig om hver enkelt Arbejders Tilstedeværelse samt noterer det udleverede Arbejdes Løbe-Nr. hos dem, der arbejder i Timeløn. Akkordarbejderne opskriver selv deres Arbejde og ved Hjælp af »Tidtageren« kontrolleres kun deres Tilstedeværelse. Dette Arbejde kan udføres af samvittighedsfulde unge Mennesker, som ellers ingen særlig Uddannelse besidder, og fordrer færre Udgifter.

I mange preussiske Reparationsværksteder har den Arbejds- og Tids-Kontrol eksisteret før Indskrænkningen af den skriftlige Korrespondance under Jernbanedriften fandt Sted. Skrивerne er her afskaffede, men deres Arbejde er just ikke til Behagelighed for de ældre Værkførere overdraget disse. Skal man nu følge Amerikanernes Eksempel og atter indføre Værkstedskrivere? Naar man intet bedre havde. Ja, men der gives noget bedre, og dette er Arbejdskortet i Forbindelse med Kontrolure.

Jeg fandt disse Arbejdskort indført i

Værkstederne paa New York Central Rd., Southern Pacific Railroad og Schenectady Lokomotive Works, herovre har jeg fundet disse hos Ludwig Loewe og Comp. I Altoona indførtes de forsøgsvis i Aaret 1902 paa Pennsylvania Rd.

Enhver Arbejder faar om Morgenens udleveret et Kort af et bestemt Format, og hvorpaa han selv noterer Tiden. Næste Morgen undertegnes disse af Værkmesteren, som derefter besørger dem tilsendt Lønningskontoret til Udregning. Kortenes Udseende og Størrelse er forskellig, til Eksp. lader Southern Pacific kun Tiden og Arbejdets Beskaffenhed opskrive. Chikago Milwaukee og St. Paul Railway derimod forlanger tillige Bemærkning om til hvilket Lokomotiv, at Arbejdet er udført. Pennsylvania Railroad Cy. forlanger foruden Arbejdsstykkerens Antal og Art en nøjagtig Opgivelse for saavel Begyndelsen som Afslutningen af Arbejdet samt Løbenumret og benytter tillige disse Opgivelser ved Beregningen over Arbejde, hvortil flere Personer har været beskæftiget. Schenectady Lokomotive Works Kort er de mest fuldkomne, til Eksempel er paa disse tillige Plads til Bemærkninger om Indførelsen i de forskellige Bøger. At Arbejdet er udført er jo bekræftet af Mesteren, men til Kontrollen, om den angivne Tid stemmer, benyttes Kontrolure. Disse Ures Værk er konstruerede med en Trykmekanisme, hvormed Timer og Minutter kan overføres paa et Stykke Papir, som holdes under denne, samtidig følger Aftegning af Tiden paa en i Uret beliggende Rulle Papir, hvori denne enten sidder fast eller Arbejderen ved Hjælp af en med sit Nr. forsynet Nøgle paastempler Tiden eller ogsaa bevæges Rullen ved en lille Udrykker og trykkes ned i et dertil passende Indsnit ved Siden af Arbejderens Nr. Tidsangivelsen kan ogsaa paatrykkes Arbejdskortet, hvad jeg holder for det mest hensigtsmæssige. Alligevel er her som ved andre Metoder Kontrol af den foresatte nødvendig, naar da ikke hver Mand har en særlig Nøgle, saaledes at ikke den ene Arbejder stempler for en anden, som maaske slet ikke er tilstede; thi kom-

mer den sidstnævnte forsent, kontrolleres dette af Portneren.

Af de mest enkle Kontrolsystemer, hvor Arbejdstiden og det udførte Arbejde bogføres af Værkføreren og forsaavidt kontrolleres af Portneren, har det nylig omtalte System det Fortrin, at Værkføreren fritages for en Del Skrivearbejde, og i Tilfælde af Lønstridigheder kan de af Arbejderne personlig underskrevne Kort tjene som Bilag. Kortsystemet indskrænker sig ikke til Værkstedernes Personale alene, og i mange Magasiner finder disse Anvendelse til Udlevering af Materiale efter Paategning af en Mester eller Værkfører. Pennsylvania Railroad Cy. har hertil valgt et Kort af Form som et Postkort, da dette ikke saa let kan tabes. Efter Modtagelsen i Magasinet sættes disse paa et Stel og indføres senere i Bøgerne.

Omtrent paa samme Maade erstattes Lokomotivførernes Rapporter ved Southern Pacific Railway.

Efter Kørselens Afslutning afgiver de et Kort med de for Afregning og Statistik nødvendige Opgivelser, som da paa Kontoret opnoteres i de dertil indrettede Bøger.

Fordelen ved Kortsystemet bestaar i, at Lønafregninger til enhver Tid kan opgøres, og at Bøgerne kun indeholder det nødvendige til de enkelte Beregninger, til Eks. Lokomotivførernes og Fyrbødernes Lønninger, Lokomotivets tilbagelagte Vej-længde osv., samt at disse Bøger stedse er rene. I Særdeleshed er Kortsystemet fordelagtigt, naar Personalet hyppig veksler indbyrdes eller ofte skifter Maskiner.

Forbindelsen mellem de forskellige Værkstedsafdelinger.

Værkstederne søger ligesom med Værkførerne at lette Værkmestrene i deres Stilling, saaledes at de mere effektivt kan hengive sig til deres Gerning. Det forhaanden-værende Skrivearbejde udfører Værkstedsskriveren, medens det mindre og uvigtige overtages af en office-boy.

Foruden dette fandt jeg ogsaa en Form til Kontrolleringen af det ufuldendte eller

Udvendig Undersøgelse

Dag	Montering	Kedelsmedie	Drejerværksted
1.	Alt aftages.	Kedel og Fyrkasse prøves.	
2.	Gangtøjet fordeles. Damprørene fjernes.		
3.	Akselbakkerne afrettet.	Kedelrørene udtages.	Krydshovederne og Boltene til Styringen færdig.
4.	Eksenterne efterset.		
5.		Tender repareret, Kedelreparationerne færdige.	Gliderne afrettede. Ventilsæder tilpasset.
6.	Ventilsæder efterset. Injektor, Krydshoveder anbragt	Kedelrørene valsede.	Aksellagerne udborede. Gliderafastningen og Stempel færdig.
7.	Aksellagerne tilpassede. Akslerne anbragt.		
8.	Damprørene paasat. Gliderne regulerede.	Kedeltrykprøve.	
9.	Amatur og Dør anbragt paa Kedlen.		
10.	Akselfaldrøret, Gnistfangeren og Askekassen repareret.		
11.	Prøvekørsel.		

ikke rettidigt afleverede Arbejdes Forblivende, — og dette var Leveringstabellerne.

Til enhver Reparation er fastsat en bestemt Frist. Til Eks. skal Lokomotiverne fra Chicago North Western Railroads Hovedværksteder ved let Reparation atter afleveres den 10de Dag, ved større Eftersyn til Eks. naar en halv Sideplade (Svøbet)

er nødvendig, den 16de Dag, en hel Sideplade 18de Dag, medens en ny Fyrkasse skal leveres den 21de Dag.

Pennsylvania Railroad Company forlanger kun, at Maskinerne ved let Reparation stilles i tjenstfærdig Stand paa 12te Dagen, ved stor Reparation den 32te Dag.

Saasart et Lokomotiv indgaar til Re-

af Lokomotivet.

Grovsmedie	Maskinværksted	Snedker- og Malerværksted	Udvendig Undersøgelse T 8 Bn 2118
			24. Okt.
	De enkelte Dele prøvet og fordelt.		25. Okt.
Regulatorstangen fornyes. Træktøjet reparerer.	Krydshovedskoene revne.		26. Okt.
Jerntøjet til Tenderen repareret.	Ventilerne slebne.		27. Okt.
	Injektorene, Regulatorsving, Krydshoveder repareret.		28. Okt.
	Stemplerne reparerede. Styringsstangen repareret.	Førerhus og Tender belagt med Planker.	30. Okt.
			31. Okt.
	Styringen forsynet med nye Bolte og anbragt.		1. Nov.
			2. Nov.
	Driv- og Kobbeltænger reparerede og anbragt.		3. Nov.
		Lokomotivet færdiglakeret.	4. Nov.

paration, erholder hvert enkelt Værksted en Tabel, hvori angives, paa hvilke Dage de enkelte Dele skal være færdige. Forsinkes en Gang et Stykke Arbejde — til Eks. i Kedelsmedien, saa maa Mesteren i Monteringsværkstedet underrettes, og samtidig skal Grunden til Forsinkelsen indgives til Hovedbureauet.

I Altoona var for hvert Værksted udarbejdet særlige Tabeller; og alt eftersom Maskinerne indkom til stor eller let Reparation, blev disse Tabeller fra Hovedbureauet i Kopf udfyldt og tilstillet de enkelte Værksteder.

Mestrene skal saa efter Indleveringsdatoen beregne Leveringstiden, da Søn- og

Helligdage jo maa fraregnes som Arbejdsdage.

Dette Arbejde undgaas, naar der paa alle Værkmestrenes Kontorer ophænges Tavler, hvorpaa det totale Arbejde, som skal udføres paa Lokomotivet, bliver sammenstillet særskilt for hvert Værksted.

I Skitsen er gengivet en saadan Leveringstabel for udvendigt Eftersyn.

I tilsvarende Form er disse for indvendigt Eftersyn.

Kommer et Lokomotiv i Værkstedet, da afgiver Hovedkontoret kun en Følgesedel, hvorpaa Datoen for Afleveringen, Lokomotivets Nr., Type og Reparationens Art er angivet. Disse Sedler fastgøres til Tabellerne ved Hjælp af en Klemme, og deres Antal angiver samtidig Tallet paa de Maskiner, der i Værkstederne befinder sig under Reparation. Kontorernes Arbejde lader sig ogsaa indskrænke betydelig ved, at man udfærdiger Tabellerne af Blaapauser, som paa klistres Karton, medens Sedlerne i Reglen hurtigere kan skrives end fremstilles gennem Pauser. Naturligvis lader disse Leveringstabeller sig ikke anvende ved et helt Distrikt, men derimod, da Hjælpemidlerne overalt er forskellige, kun i de enkelte Værksteder. Ligeledes vil de først omtalte Tabeller ikke kunne bibeholdes, med mindre der foretages nogle Ændringer; men dette Arbejde lønner sig i Længden. Tabellerne er overordentligt hensigtsmæssige ved Reguleringen af Arbejdet. Saaledes har jeg paa Chikago North Western hørt, at der kun sjælden forekommer Forvekslinger eller andre Kalamiteter med Hensyn til Arbejdets Udførelse, ligesom Værkstederne ved en god Arbejdsinddeling vænnes til punktlig Aflevering. (Sluttes.)

Fra den glade Jernbaneverden.

Om Forholdene og Indtrykket paa den øvreægyptiske Jernbane og hos de indfødte Fellaher (arabiske Jordarbejdere) har en Ar-

kæolog, som i længere Tid har opholdt sig i Oasen Fajum for at studere Oldsager, givet et fornøjeligt og interessant Stemningsbillede. Vejen fra Kairo til Fajum tilbagelægges med den øvreægyptiske Jernbane. Allerede paa den lille Banegaard, El-Wastra, forsvinder den sidste Rest af evropæisk Kultur til Fordel for den arabiske Befolkning. Medens Fallaherne trænger sig frem paa Stationen, fanger vort Øre følgende Ordstrøm fra den arabiske Leksikon: »Fred være med dig, Muhamed, hvor kører du hen?« — »Ogsaa Fred være med dig, jeg kører til Byen for at sælge mit Æsel!« — »Saa gid at du maa faa Held med din Rejsel!« — »O, min Redningsmand og Beskytter; min kære Broder, du er steget ud af Toget, uden at aflevere din Billet.« — »Guds Velsignelse være med dig.« o. s. v.

Paa Vognens Platforme mangler alt, hvad der henhører til et Brystværn; men man overser hurtigt denne Bagatel, naar man ved, at en kraftig Lattersalve bliver den til Del, som muligvis skrækslagen betragter de store Sprækker i Vognenes Trægulv, der aabner en fri Udsigt til Banelegemet. Vognene knager og ryster; men lystig gaar det fremad fra Nilen over grønne Enge til Ørkenens Begyndelse, som her adskiller Fajum fra den egentlige Nildal.

Paa Endestationen sad i den gemytligste Underholdning seks tæt tilslørede Kvinder midt imellem begge Skinner paa den støvede Jord. En Banefunktionær, som i god Tid opdagede Kvindernes farlige Stilling, tilraabte da disse: »Staa op, Toget vil straks være her!« — »Vi sidder her netop for ikke at komme for sent«, lød Svaret fra en af de tilhyllede skønne.

Da jeg derpaa overfor Inspektøren udtalte min store Forbavselse over den utrolige Frihed i Jernbanereglementet, svarede denne mig kun med den mest koldblodige Ro og Mine: »Gud er barmhjertig; vi har endnu aldrig haft et eneste Ulykkestilfælde.«

Jeg tav og gik.

Optegnelser fra en Rejse til Rom og Neapel.

(Fortsat.)

Kl. 2²⁰ Nat gik Rejsen videre, og naaede vi Milano Kl. 6³⁵ Fm., og skønt vi i Grunden efter Planen skulde have fortsat til Luzern, gjorde vi af Hensyn til Nielsen et Ophold paa nogle faa Timer, som benyttedes til en Runde i Byen, navnlig for at han kunde faa Lejlighed til at se den berømte og storslaaede Domkirke, der vistnok er et af de smukkeste og sjældneste Bygningsværker, der eksisterer.

Vi andre tre havde turet temmelig godt omkring i Milano under Udstillingen i 1906 og den Gang gjort os bekendt med det mest seværdige i den forøvrigt store og meget smukke By.

Kl. 10¹⁵ Fm. rejste vi videre og naaede Grænsestationen Ciasso Kl. 1³⁵ Em., spiste her til Middag og tog videre Kl. 2⁵⁴ Em. efter Luzern med Hurtigtog.

Gotthardbanen havde vist sig saa forekommende at tilstille ogsaa os Fyrbødere Fripas til II. Klasse, og nu sad vi ret og nød Bekvemmeligheden efter den Tortur, vi paa den 32 Timer lange Rejse gennem Italien havde gennemgaaet.

Paa Rejsen gennem Norditalien og Schweiz passerer man nogle af de skønneste og mest storslaaede Partier, som findes. Como ved Comosøen, Lugano og Bjerget Monte San Salvatore, 909 m. højt, ved Luganosøen. Alt ligger badet i en glødende Sol, Byer og Bjerge spejler sig i Søernes blanke Vand. Vi passerer Lobarno med det gamle smukke Kloster Madonna del Sasso, derefter Bellinzona, som ligger malerisk indesluttet mellem høje Bjerge. Ved Airolo forsvinder Toget ind i Gotthardtunnelen, som ligger temmelig højt oppe i Bjergene. Før man naar Airolo, passeres Giornico, hvorfra man ser, hvorledes Banen ved Sløjfer og Kurver har hævet sig op ad Bjerget, man ser tre Linier, den ene over den anden, og

dog er det en og samme Linie, den man lige har befaret.

Toget er forspændt med 2 store Iltogslokomotiver, desuden har det Skydelokomotiv lige til Airolo, hvor dette gaar fra. Det elektriske Lys tændes, og man farer ind i Tunnelens Grævmørke. Gennemfarten tager 18—20 Min., og under denne skal alle Vinduer holdes tæt lukkede, da Tunnelen er svanger med Røg og Kulgas.

Ved Göschenen forlader Toget atter Tunnelen og nu gentager sig det samme Arrangement med de tre Linier ned ad Bjerget, til Banen naar Flielen, hvorfra den langs Bjergsiden hist og her indhugget i denne følger Vierwaldstättersøen til Luzern, hvortil vi ankom Kl. 6⁵⁰ Em.

Først opsøgte vi Hotel Storken, hvor vi paa vor forrige Rejse havde fundet os vel tilfreds. Den joviale Vært, en fhv. Jernbanemand, genkendte os straks og trykkede os hjertelig i Haanden, idet han bød os velkommen. Snart stod uden vort Forlangende en Flaske Vin paa Bordet, derefter fulgte et solidt Maaltid Wienersnittels med brunede Kartofler, Salat og Bønner, derpaa nok et Par Flasker af Værtens anerkendte hvide Vin, hvorpaa vi tilbragte en dejlig Aften ude paa de flotte Promenader ved Søen. Her ligger en Mængde Hoteller, det ene mere luksuriøst udstyret end det andet og mest beboede af engelske og amerikanske Rigmænd. Den stille Aftenluft fyldtes med en stærk Duft af blomstrende Nerier og andre Blomster fra Hotellernes store, pragtfulde Haver, hvor der illumineredes og koncerteredes for et lige saa straalende som forfint Publikum.

Næste Morgen opsøgte vi Direktionskontoret for Dampskibsselskabet og fik ved Forevisning af Legitimationsbevis udstedt Fripas til I. Plads paa Selskabets Skibe, gyldigt en hel Maaned.

Med Damper tog vi da til Alpnachstat, hvorfra Tandhjulsbanen gaar op paa Pilatusbjerget. — Paa vor Henvendelse om Fripas udtalte Stationsforstanderen, der forøvrigt selv er Medlem af Direktionen, at Fripas kun udstedtes, naar de var søgt

hjemme fra før Rejsens Paabegyndelse. Da de tre af os før havde været paa »Rigi« med Tandbane, og Turen op paa Pilatus er temmelig dyr, opgav vi dette, saa meget mere som der stadig laa tætte Skyer om Bjergets Top og forhindrede en Udsigt derfra. Vi slog os da paa en Sejl tur til forskellige Pladser ved Søen, Stansstad, Küsnacht, Weggis, Vitznau og Brunnen, derfra tilbage til Luzern. En Sejl tur paa Vierwaldstättersøen i disse storslaaede Omgivelser, i en Natur saa mægtig betagende og skøn i al sin Vildhed, glemmes aldrig; dette Sceneri lader sig ikke beskrive, hvor er de mægtige og majestætiske, disse Bjerge; mange Steder hæver de sig lodret op fra Søen til svimlende Højder, hvor Sneen ligger hele Aaret i Kløfter og Revner; hist og her ser man ind i dybe Slugter og Afgrunde; ude i Søen rager her og der store nedstyrtede Klippemasser op over Vandspejlet.

Af de mange høje Bjergtoppe, som af og til skjules af Skyer, eller med deres hvide Toppe endog rage op over disse, kan nævnes Pilatus, 2133 m., Stanserhorn, Bürgenstok, 1134 m., Bristenstok, 3075 m., Uriostok, 2932 m., store og lille Mythe, to kegleformede Toppe, henholdsvis 1903 og 1815 m. høje, m. m. fl.

Efter Sejlturen, som tog omtrent hele Dagen, aflagde vi Besøg ved Løve monumentet, der som bekendt skyldes vor berømte Landsmand Thorvaldsen og er udhugget i selve Bjergsidens Sten til Minde om den tro og tapre Schweizergarde.

Vi afrejste fra Luzern Kl. 9¹⁵ Fm. den 30. og ankom til Schaffhausen over Zürich Kl. 12¹⁷ Em., tog ind paa Hotel Løven, ogsaa her havde vi boet paa vor forrige Rejse og blev straks genkendt af Værten, naa det var nu saa lige til, dengang førte nuværende Lokomotivfører V. P. Hansen i Gjedser an paa Turen og var en gammel Bekendt af Løveværten, desuden havde vi dengang forskellige Kalamiteter i Schaffhausen, hvorover samme Vært morede sig

kostelig og straks ved vor Ankomst hentydede til, medens han synlig skuffet denne Gang savnede Hansen.

Efter Middagen tog vi med Sporvogn ud til Rhinfaldet, hvor vi tilbragte Eftermiddagen i disse smukke og storslaaede Omgivelser. Det er temmelig imponerende Vandmasser, der her styrter ned. Vandet kommer med rivende Fart ned over en jævnt skraanende Flade for pludselig at styrte lodret ned; det fosser og skummer i Forbindelse med en øredøvende Larm, en tæt Taagesky staar stadig op fra Faldet, hvori Solstraalerne brydes og spiller i alle Regnbuens Farver. Om Aftenen belyses Faldet af elektriske Lamper, der veksler i rødt og blaat og er af stor Lysstyrke, hvilket lægger et magisk Skær over hele Sceneriet, saa det tager sig ganske fantastisk og fortryllende ud. Paa Faldets ene Side ligger en stor Maskin- eller Vaabenfabrik, hvortil dette gennem Turbiner leverer Drivkraften, paa modsatte Side ligger et Turisthotel smukt og malerisk temmelig højt over Faldet. En Jernbanebro med en dermed forbunden Køre- og Spaserevej fører over Floden ovenfor Faldet, ad denne naar man over til Hotellet, hvis man da ikke foretrækker at lade sig færge over neden for Faldet, hvilket er mere romantisk, mere farligt og frem for alt mere dyrt, dog benyttede vi forrige Gang denne Maade at komme over paa og denne Gang Broen.

I Hotellets Have nød vi en Forfriskning, medens Værtinden, der ligeledes straks havde genkendt os, interesseret udspurgte os om vor Rejse, samt om hvorledes V. P. Hansen og Alfred Johansen levede; begge havde i sin Tid arbejdet som Maskinarbejdere paa Fabrikken og om Vinteren boet paa Hotellet, hun bad os hilse nævnte Herre, nuværende Lokomotivførere, og sige, at hun mindedes gamle Dage, da nævnte Herre levede op i Landskabet. (Hilsenen bedes modtaget gennem nuværende.)

(Sluttes.)

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.