



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 24 /

1. JANUAR 1914

14. AARGANG

1913—14.

Bort paa brede, tyste Vinger,
Aaret ud i Rummet svinger,
mens det nye daler ned
fuld af Synd, af Kærlighed.

Aaret Nittenhundred' tretten,
hvor saa mange stod for Retten.
Skæbnesvanger for din Fod,
sank saa mangan i sit Blod.

Derfor saarer det med Smerte,
derfor svulmer nu vort Hjerte
for en ny og bedre Tid
ved at slutte Flok med Flid.

Væk Dig selv — og følg med Tiden,
styrk din Aand med boglig Viden,
vej dit Ord og staa som Mand,
derved højner du din Stand.

Tiden iler, Hjulet svinger
fremad med Ekspressens Vinger.
Modig Dyst og Ingen ræd,
ingen Ro — før Gravens Fred.

Skuddet falder — nyt er Aaret,
og det ny for os er kaaret.
Gid en Lov for bedre Kaar
rejses i det nye Aar!

N. Hammer,
Lokomotivb.

NYTAARSBETRAGTNINGER.

Efterladende alvorlige Minder i hele Nationen afsluttede Aaret 1913 sin Eksistens, medens det nye Aar, som Arvtager, fortsættes med det svundne Aars Bekymringer, Skuffelser, Haab, Sorg og Glæder. Sjælden har noget Aarsskifte tidligere været bedre egnet til at drage de passerede, og delvis ogsaa i dette Aar overførte Forhold, frem i Erindringen, end netop det Aaret 1913 har sat sig til Eftermæle.

Den største og dybest om sig gribende Tildragelse, som Aaret har Ansvar for, var vel nok Bramminge-Ulykken, der af alle maa betragtes som en Nationalulykke. Selv om Aarsagen maa tilskrives forskellige uheldige Omstændigheder, for hvilke man ikke kan tillægge bestemte Personer Ansvar, vil sikkert enhver dansk Borger, og ikke mindst det danske Jernbanepersonale, i Stilhed mindes hin skæbnsvangre Julidag med dens Døde og Saarede, og af Hjertet ønske saavel de overlevende som de afdøde Paarørende, at det nye Aar vil blive i Stand til at formindske Mindernes Uhyggelighed.

I anden Linie har Gennemførelsen af de under det tidligere Regeringsparti vedtagne Militær- og Skattelove fremkaldt en stærk Uro og Utilfredshed indenfor den Del af Befolkningen, hvis Skatteevne daarligst taa-ler fornyede Byrder. Overalt har man, særlig gennem Valgene, kunnet konstatere stærke politiske Forskydninger. Omkring i Landet har man været Vidne til forbitrede Interessekampe, i hvilke man har undladt at fæste Blikket og Interessen paa det store og hele i Samfundet. Enkelte Grupper har, paa Bekostning af den øvrige Befolkning, søgt at skaffe sig de størst mulige Fordele, hvad der, takket været denne Politik, har medført, at store Dele af Befolkningen nu maa betale Krigsomkostningerne gennem en fornyet Prisstigning paa Livsforbrødenhederne.

Med den største Opmærksomhed vil sikkert enhver Tjenestemand iaar følge Rigsdagens Arbejde, og Spørgsmaalet om, man nu vil anerkende Tjenestemændenes Anmodning om Lønforbedring, vil ofte blive Dagens brændende Samtaleemne, medens Minderne fra de sidste 5 Aars Skuffelser vil dukke frem i den enkeltes Erindring. Benægtes kan det heller ikke, at disse Aar har været vanskelige Tider, og at de fremtidige Udsigter istedet for at være lysere snarere tegner til en yderligere Forværrelse for Personalet. De stadige Prisstigninger, som hjemsøger Landet, er et Moment, der ikke kan tages alvorligt nok, eftersom vi alle er Mennesker, og det er en Kendsgerning, at Mennesket ikke lever for at spise og drikke, men spiser og drikker for at leve. Men netop saaledes som Forholdene har og fremdeles udvikler sig, kan man ikke kalde det for at leve, naar Priserne paa de nødvendigste og mest uundværlige Næringsmidler for den bredere Befolkningsklasse antager en saa svimlende Højde, at de ikke formaar at købe disse; da bliver det aldeles ikke letsindigt Overmod, men tværtimod den bitre Nødvendighed, at tale om en Dyrtdid.

I Modsætning til de forskellige Samfundsklasser er Tjenestemændene ude af Stand til at beskytte sig mod den Overrumpling, som det ubestemmelige Spøgelse, der bevirker Fordyrelsen, foretager selv i Landets mindste eller yderste Sogne. Han formaar ikke at værgе sig, saaledes som f. Eks. Industri og Handelsstanden, hvor Producenten og fremfor alt Mellemandleren ikke forsømmer at lægge Fordyrelsesomkostningerne over paa Konsumenternes Skuldre. Erfaringen har her fremfor alt lært os — i denne Forbindelse behøver man kun at sammenligne Produktionspriserne med Detailpriserne — at navnlig Mellemandler-avanchen ofte tvinger Friserne langt ud over Nødvendighedens Grænse.

Vi vender os direkte mod vor egen Gruppe, Lokomotivpersonalet, og undersøger Spørgsmaalet, om det i Fremtiden vil være muligt at afpasse Indtægtsforholdet med de

stadig stigende Udgifter, da er der saa meget mere Grund hertil, som man kan gaa ud fra, at den i de senere Aar fremkaldte og i enhver Henseende abnorme Prisstigning paa alle Livsfornødenhederne i Forbindelse med de store Reduktioner af Lokomotivpersonalets Emolumenter, uden Tvivl vil svække Personalets Købeevne endnu mere, end Tilfældet er i Øjeblikket, og dermed forringe Stillingernes Plads i Samfundet.

Men hvilke Konsekvenser kan det medføre, hvor Tjenestemanden daglig maa kæmpe med økonomiske Bekymringer? Det er en Selvfølge, at en saadan Tilværelse maa virke svækkende paa Nervesystemet, saa meget mere som Jernbanemændenes Tjeneste i Forvejen er i høj Grad er enerverende.

— — —

Trods de forskelligartede Skuffelser som har passeret Revue i det forløbne Aar — for muligvis her og der at efterlade varige og bitre Minder — maa vi gøre som den svage, der ikke lader Solens helbredende Evner uænsede. Med oprigtig Glæde maa vi ikke forglemme at notere den, omend endnu kun svage Solstraale, som henimod det svundne Aars Udgang viste sig indenfor Etaten i Form af Sammenslutningsstræbelserne i Lokomotivpersonalets Organisationsforhold. Enhver, der nogenlunde følger med i Organisationslivet, vil af Erfaring vide, at en Foreningsledelse, saavel som de Mænd der under skarpe Modsætningsforhold paatager sig Hvervet som Mæglere under saadanne Forhold, som Regel stedes i en ret vanskelig Situation. Og skarpest bliver disse Forhold, hvor Grundlaget i det divergerende Princip maa søges i Graderne indenfor den bestaaende Klassificering i vor nuværende Samfundsordning, hvorpaa det pekuniære Velvære er den afgørende Faktor. Saaledes gaar det Dag ud og Dag ind, Aar for Aar, og saaledes vil vi sikkert ogsaa under Sammenslutningstankens videre Udformning og Behandling blive Vidne til, at den vigtigste og største Modstand mod Forslaget har sine Rødder

i Princippet for Klasseforskellens Opretholdelse.

Om nu den Plan, som det i Øjeblikket foreliggende Forslag indeholder, vil føre til et gunstigt Resultat kommer nærmest an paa Medlemmernes Stemning og Styrke de betræffende Organisationer samt Karakterfasthed; men fremfor alt den foreningspolitiske Ærlighed hos de Mænd, som er sat i Spidsen for Arbejdet.

— — —

Idet vi hermed i „Lokomotiv-Tidende“s første Udgave i det nye Aar gensidig ønsker hinanden Held og Lykke for det kommende Aar, maa det være vor fælles Pligt, ogsaa da at lade vore Ønskers Maal strække sig til disse Mænd, idet vi haaber, at deres Arbejde maa bære Frugt til Gavn for alle Parter og vore Efterkommere, saaledes at vi endelig i Aaret 1914 med gensidig Tilfredshed kan sige:

Hav derfor Tak, I brave Helte,
I som modig Jer har vist;
Dog den største Sejr var dog denne,
At Jert Arbejd kronedes med ærligt Smil.

— n.



ANSVAR.

Naar man taler om, hvor stor Betydning af dette eller hint Arbejde er, og hvilke Forhold dets Udøvere har at iagttage eller underkaste sig, og hvilke uheldige Følger mulig Forsømmelse kan have, saa tænkes der vel for det meste paa det arbejdende Menneskes Pligt til, naar han eller hun sælger sin Arbejdskraft til Arbejdsgiveren, ikke alene at arbejde, men ogsaa paatage sig Ansvar for Arbejdets gode Udførelse.

Der er et andet Slags Ansvar, om jeg kan kalde det saadanne, der paakræver vor

Interesse i ikke mindre Grad end det ovenfor nævnte. -- Jeg tænker paa Talens Ansvar; at man føler sig ansvarlig over for sin egen Persons Værdighed og den deraf affødte Sandhedskærlighed. Jeg indrømmer, at der i daglige Liv saavel i Tale, Prosa som i Poesi kan forekomme Forhold, der frister til enten i Form af en Vits eller en anden tilgivelig at omgaa Sandheden. Denne Form gør sjælden Fortræd, naar den da bruges blandt Mennesker, der i individuel Henseende kender hverandre.

Naar man derimod citerer en Udtalelse og ikke tager det saa nøje med Ordstillingen eller Tonefaldet i denne, kan Ligegyldigheden saare let foraarsage uheldige Misforstaaelser, ja endog store Ulykker, og altsammen ofte fordi den eller de Personer, mellem hvilke den omtalte Udtalelse har cirkuleret, desværre glemmer, at deres Ansvarsfølelse paalægger dem en ufravigelig Pligt til i alvorlig daglig Tale at tale Sandhed og ikke mod bedre Vidende enten besmykke eller forringe den oprindelige Udtalelse.

I Organisationslivet forefalder der jo ofte Forhandlinger mellem Tillidsmændene og de stedlige Foresatte. Ved disse Forhandlinger opnaas et større eller mindre Resultat i tjenstlig Henseende, men desuden faar Personalets Repræsentant gennem vore Foresattes Motivering af deres Standpunkt til dette eller hint Forhandlingsemne ret ofte Oplysninger om, hvorfor netop førnævnte Standpunkt indtages.

Resultatet samt Oplysningerne meddeler Tillidsmanden til Medlemmerne, men desværre ofte paa en uheldig Maade, nemlig ved underhaands og enkeltmands Meddelelser. Saa er det, at man af hver enkelt Person maa regne med, at denne føler sig forpligtet til og under Ansvar at gengive førstehaands Oplysningerne akkurat Ord til andet til anden Person o. s. v.; i modsat Fald har vi de ovenfor nævnte Kalamiteter. Man gør derfor altid baade klogt og rigtigt, naar de interesserede Personer samles paa et Møde for der at give eller faa Meddelelser om de indvundne Resultater og Op-

lysninger; thi disse bliver da refererede og indførte i Forhandlingsbogen, der i godkendt Stand er den bedste Garanti og den bedste Bevisførelse mod, hvis disse senere kolporteres i fordrejet Skikkelse.

Jeg tager særlig Sigte paa de Depoter, i hvilke Kredsens Kontor ligger, og hvor den lette Adgang til Samtale med Kredsbestyrelsen eller Ingeniørassistenten kan give Anledning til, at Enkeltmand blandt Personalet af Ligegyldighed eller Tankeløshed glemmer Talens Ansvar.

Naar man kræver sin Ret, skal man gøre sin Pligt og være sig bevidst, at man har Ansvar for sine Handlinger og Ord.

Lokf.



D. L. & L. F.

Aarhus Afdelinger

afholder Juletræ Lørdag d. 17. Januar 1914 Kl. 7 $\frac{1}{2}$ Aften i Forsamlingsbygningen paa Østergade. Udenbys Medlemmer, som ønsker at deltage, bedes af Hensyn til Børneantallet at tilstille Formanden for Festudvalget, Lokf. Soele, Meddelelse derom senest d. 12. Januar.

Festudvalget.

Paaskønnelse.

Generaldirektionen har overfor Lokomotivfører H. M. M. Soele udtalt sin Paaskønnelse for under Tjenestens Udførelse udvist Agtpaagivenhed og god Konduite.



UDENLANDSREJSE.

Saa langt tilbage jeg kan huske har Ordet Rejse for mig haft en dejlig Klang, idet det indeholdt Forjættelsen af mange forskellige Glæder, af hvilke Jernbaneturen ikke var den mindste. Jeg erindrer endnu fra Skoleaarene med hvilken Spænding og Forventning de forskellige Ferierejser blev imødeset. Natten før Toget skulde bringe mig ud til Friheden, var det kun smaat bevendt med Søvn, dertil var Forventningerne og Længslen efter det Øjeblik da Toget skulde sætte sig i Bevægelse, og alle Nydelserne begynde, for store. Nu gaar det jo endda med Natsøvnen, men Glæden ved at rejse er ikke ringere selv om de barnlige Glæder med Alderen for en Del er erstattet med andre, men derfor ikke mindre.

Jeg husker, da jeg som ung Svend efter udstaaet Læretid startede til den første Rejse i Tyskland, hvorledes da Glæden og Forventningerne om alt det nye, jeg skulde se, kæmpede med den Tanke eller maaske snarere Frygt, bare du nu kan klare Begreberne i de nye og ukendte Forhold, og dog havde jeg efter omtrent 5 Aars Undervisning i Tysk ikke Grund til at frygte særlige Sprogvanskeligheder. Men det viser sig nu i Reglen at gaa langt bedre i det hele, end man tror, og hvor hører, ser og lærer man ikke meget, og hvor mange Minder vendes der ikke hjem med efter en saadan Rejse til forskellige Byer og Egne i det Fremmede, hvor man gennem mange Maaneder kan slaa sig ned, hvor man lyster, og bryde op naar man vil.

Det samme gælder ikke mindre, naar man som Turist, hvor man ikke har andet at gøre end at nyde, slaar sig ned i en eller anden smuk By eller Egn.

Ja, herligt er det at rejse, og jeg længes bestandig atter ud. Men som det saaledes gaar mig, saa gaar det vel de fleste Mennesker. Hvem har vel ikke Lyst til at rejse og i Særdeleshed til at se, hvorledes der ser ud udenfor Landets Grænser, lære de store fremmede Byer at kende og dvæle

i herlige Egne, hvis Natur og Udseende er vidt forskellig fra det hjemlige og tillige lære fremmede Menneskers Sæder og Skikke at kende. — Rejser er Kultur, de er til Gavn og Glæde for den der rejser ud og for det Samfund, hvortil man hører; thi Rejser giver ikke alene Minder og den øjeblikkelige Nydelse, det giver ogsaa Mod, Ideer, Livslyst og Arbejdskraft. Derfor skal man rejse medens man er ung, og ikke bestandig skyde det ud med den Tanke, det naar jeg nok engang. Det gælder ikke mindst for en Jernbanemand, at der er noget baade at høre og se og lære ved at rejse. Der har vi jo som nær Nabo Tyskland, der paa Jernbanevæsenets Omraade staar paa en meget fremskudt Plads; og som i saa Henseende byder en rig Mark for lagttagelser for enhver Kategori indenfor Jernbanetjenesten. Tyskland har i Forhold til sin Størrelse det største Jernbanenet i Verden, og det er storslaaet at se den Trafik og det Liv, der udfolder sig paa Banegaardene, der selv for mindre Byer og Knudestationers Vedkommende i de fleste Tilfælde har en Størrelse, vi slet ikke tænker os eller har Mage til herhjemme.

Jeg er flere Gange bleven opfordret til at skrive om mine Rejser, men naar det ikke skal virke kedelig at beskrive, hvad man hver Dag ser paa en saadan Tur, saa maa de gøres temmelig udførligt, ellers bliver det kun en Opremsning, og dertil har det skortet mig paa Tid. — Gennem denne Artikel har jeg tænkt at komme de udtalte Ønsker i Møde ved at berøre Begrebet Rejse i al Almindelighed, og skulde nogen herigennem faa Lyst til at drage ud, da er Hovedhensigten naaet. Det kunde maaske synes at være en underlig Tid at fremkomme med Rejsevink paa; men for dem, der maatte have Lyst til at benytte Sommerferien til et lille Trip ud i den „vide Verden“, er det slet ikke for tidligt at begynde at „lægge hen“ til næste Aars Ferietur. Jeg kommer her til at tænke paa en Mand i en god Stilling, hvis Beretning, om hvorledes han opnaaede en Ferierejse, gik gennem en Del af Dagspressen. Han havde

aldrig foretaget en saadan Rejse, fordi han ikke vidste, hvorledes han paa een Gang skulde kunde afse de nødvendige Penge. Lysten til at rejse havde han stadig, og saa fik han en Dag den Ide at slaa af paa det daglige Forbrug af Snaps, bajersk Øl og Cigarer. Det blev til ikke saa faa Øre om Ugen. Da den første Maaned var gaaet, havde han nogle Kroner sparede, og da Aaret var omme, havde han et lille Hundrede Kroner, for hvilke han kunde naa sine Ønskers Maal, en Ferierejse.

Som tidligere nævnt, hvem har vel ikke Lyst til en Udenlandsrejse. Jeg har talt med flere om dette Spørgsmaal, og mange har henvendt sig til mig om Oplysninger. Alle har de stor Lyst; men Udenlandsrejse —! Selve Ordet sætter straks den uerfarnes Fantasi i Forbindelse med uhyre Omkostninger, og som noget ikke almindelige, men kun mere bemidlede Mennesker kan tillade sig. Det er imidlertid fuldstændigt forkert. Det gælder kun om at indrette sig fornuftigt og praktisk. Jeg skulde da ogsaa mene, at vi gennem Fripassenes store Gode har et Plus, som burde lokke mange flere Jernbanemænd ud at se, hvorledes der ser ud i det Fremmede. Der gives vitterligt ofte flere Penge ud for at rejse nogle Dage til Kjøbenhavn, end det vilde koste at foretage en Udenlandsrejse. Jeg har gennem de Rejser, jeg har foretaget i Udlandet, gjort den Erfaring, at man udmærket kan komme ud af det for gennemsnitlig 8 Kr. om Dagen. Det samme Resultat er iøvrigt Politikens bekendte Rejsekorrespondent „Tres“ kommen til, idet hans samlede Udgift for 5 Dages Ophold i Berlin var 43 Mk. 80 Pf. eller 39 Kr. Denne Rejse blev netop fortaget for at klarlægge, hvor billigt det er at rejse. I den nys nævnte Sum er alt iberegnet, foruden Kost og Logi tillige ogsaa Entré, Sporvogn, Theater o. s. v. Det maa dog siges at være billigt, og de fleste tænker sig ikke, at det overhovedet kan lade sig gøre. Og det kan gøres endnu billigere, naar man paa de større Restaurationer i Stedet for Vin drikker Øl, eller man søger de mindre Restaurationer,

tager billigere Pladser eller stryger Theatret. Den ovennævnte Udgift pr. Dag gælder for vidt forskellige Byer og Egne. En 12 Dages Rhintur i 1901 med korte Ophold i Frankfurt a/M, Magdeburg og Berlin, en 14 Dages Tur 1910 til Dresden og sachsisk Schweiz med Ophold i Karlsbad, Leipzig og Hannover, 1912 en 17 Dages Tur til Norditalien med kortere Ophold i Bajern, Tyrol og Sydfrankrig (Nizza og Monte Carlo) og endelig en 8 Dages Berlinertur i Aar har alle givet til Resultat, at jeg udmærket har kunnet komme ud af det for gennemsnitlig 7—8 Kr. om Dagen. Det gælder som sagt kun om at indrette sig fornuftigt og praktisk og ikke overskride det Maadehold, som er nødvendigt overalt i Livet, men især paa Rejser.

Værelse med Morgenmaaltid koster som Regel 3 Mk. Det gælder overalt for en Række gode Hotellers Vedkommende. Undertiden kan man endda faa det noget billigere. Jeg husker saaledes fra et Ophold i Schandau, en lille By ved Elben i sachsisk Schweiz, hvor jeg i Hotel „Zum rothen Hause am Markt“ stiftede Bekendtskab med et lille rigtig gammeltysk Hotel, som laa i en smal Gade, der gik ud til Torvet, og hvor alt talte om længst forsvundne Dage. Prisen var kun 2 Mk. med Morgenkaffe, og jeg havde det nydeligste, rene og propre Værelse. Det baade glædede og forbavsede Værten, og jeg maatte gentage for hans Kone min Fortælling om, at jeg havde søgt deres Hotel paa Grundlag af en ung Dames anbefaling, idet hun i „Husmoderens Blad“ fortæller om sine Rejser i sachsisk Schweiz og Opholdet i det lille Hotel „Zum rothen Haus am Markt“. Jeg havde ikke kunnet sove bedre eller have det mere propert paa de store dyre Hoteller, der laa ud mod Elben, og som sagt, i mit Kvarter kunde man tænke sig hensat til en længst forsvunden Tid, og det er ikke uden Interesse. Jeg husker saaledes et snurrt, gammeldags Vers, der paa en Tavle var indhugget paa en af de gamle, ærværdige, men ikke just snorlige Husfacader. Det lød saaledes:

Ich habe, rechts Gott, gebaut ein
 neues Haus,
 und wenn er will, so muss ich und
 alle heraus.
 Gott behüte dieser Stadt und ganzes
 Land,
 und wendet von uns ab Unglück und
 Brand.

Johann Harnisch Ao. 1704.

Næste Nat sov jeg i en nyopført Gæstgivergaard i en bøhmisk Landsby, Stimmersdorf. Ogsaa her var alt upaaklageligt og Prisen kun 2 Kr. østrigsk. I Tilgift fik jeg saa Lejlighed til at se, hvorledes Livet rører sig i en saadan lille Bøhmerby. Jeg kunde nævne endnu mange Eksempler paa, hvorledes man kan bo baade godt og billigt; men da det som sagt er noget, man træffer overalt, skal jeg lade det blive herved, og kun omtale vort Standkvarter under 8 Dages Opholdet i Berlin i Sommer.

Vi boede i Hotel „Hof van Holland“ i Louisenstrasse 38. Det anbefales af Assistent A. Bertramsen i hans udmærkede Rejsebog „En Uge i Berlin“, og det er med Rette. Hotellet er indviet i 1910, og der er Værelser op til 10 Mk. Alt er smukt og moderne indrettet og Sengene brillante. Vi gav 3 Mk. pr. Nat med Morgenmaaltid, Kaffe, Brød, Smør og Marmelade, saa meget man kunde spise. Det hele var fortrinligt. Dette gælder ikke mindst for Kaffens Vedkommende, og er der noget, som er vanskelig at faa i Tyskland, saa er det god Kaffe. Værten er Hollænder og hans Hustru Dansker. Begge tager sig med en sjælden Elskværdighed af Gæsterne og ofrer sig fuldstændig for dem. For de ikke særlig sprogkyndige er det et stort Gode at kunde faa alle ønskede Oplysninger under Opholdet i Berlin. Her kommer da ogsaa en Mængde Danskere, baade i mindre og større Rejseselskaber.

Med Hensyn til Levemaaden, da maa man ogsaa forbavses over, hvor billig den i Grunden er. I Berlin indtog vi hovedsagelig vore Middagsmaaltider i „Zum Schultheiss“, en meget stor Restauration paa Unter den Linden 17-18. Lokalerne tilhører

Bryggeriet „Schultheiss“, og den aarlige Leje er 180 000 Mk. Her er en dansk Tjener, som meget elskværdigt hjælper at løse Spisekortets Mysterier og netop træffer det, der passer bedst for en dansk Gæne. Vi fik her à la carte, Suppe, Fisk, Steg med Gemüse og Dessert for 1.20 Mk. Det tænker de færreste sig Muligheden af i en saadan Restauration. Maden er fortrinlig og Øllet ikke mindre' det koser 20 Pfg. for en halv Liter. Det samme Forhold gælder for „Linden Restauration“, der ligeledes er beliggende paa Unter den Linden ligeved Hjørnet af Friedrichstrasse. Kempinski, Leipzigerstrasse 25, omtrent ved Friedrichsstrasse, er en af de gode Vinrestaurationer og meget bekendt. Her ligger Fortjenesten paa Vinen, og Maden er, med Hensyn til dens Godhed og Portionens Størrelse, enorm billig. Det samme gælder efter danske Forhold for Vinen. — F. Eks. koster en Kotelet eller Kalvefilet med Champignons og en halv Flaske Mosel- eller Rhinskvin kun 1.50 à 1.75 Mk. For de samme Priser kan man spise i den store nye Restauration „Rheingold“ paa Potsdammerplatz. Efter vor Udflugt til Potsdam spiste vi til Aften her. Den skal med sine 4000 Siddepladser være Verdens største Restaurant. Det er i hvert Fald nogle vældige Haller, der er fantastisk og overdaadigt udstyrede med Billedskærerarbejder i fine Træsorter fra Gulv til Loft og Hundreder af elektriske Lamper, der i Forening, med det Liv og det Røre her er, virker imponerende. Det er en Seværdighed af Rang, og Musikken er udmærket.

De her nævnte Restaurationer hører til de største, fineste og mest søgte i Berlin, og med Henblik herpaa er Priserne overordentlig billige. Intet Under derfor, at disse Steder har vundet Ry langt udenfor Landets Grænser, og man tager næppe en Rejsebog i Haanden uden at se dem nævnt. Men ved at søge de mindre Restaurationer kan man spise endnu billigere, og i de talrige af Aschinger-Aktieselskabet drevne Restaurationer, der findes overalt i Hovedgaderne, kan man spise og drikke under

omtrent samme Forhold som paa Automatkatéer. Man er kort sagt i til at lempe sig efter sine Midler, og Forhold, som de her nævnte, har jeg overalt, hvor jeg har været. Naar disse væsentligste af de daglige Udgifter løber højere op, kan de da ikke nogen fra at vove Springet ud i den

Og har man endelig snøret sin bór denne indskrænkes til det mindst mulige, lidt Lintøj, Stømpér, de Rejsebøger og et lille Husapothek for eventuel daarlig Mave. Det kan nemlig undertiden forekomme paa Rejsen, særlig Syden, at Maven knurrer af den Levemaade. Naar man ikke er afhængig af sin Bagage, men kun har en Haandtaske, kan man bevæge sig frit omkring og sige Farvel og Tak, naar en Hotelvært beklager, at Værelserne til den i Rejsebogen averterede billige Pris desværre er „optagne“. Naar han da ser, at man straks er klar til at gaa andet Steds hen, kalder han i Reglen paa en eller anden tjenende Aand, og det viser sig saa, at han alligevel har et Værelse, som han ikke har tænkt paa, til den ønskede Pris. Under kort Ophold i en By lader man rettest Bagagen staa i Banegaardsgarderoben, og paa Fodture kan den sendes forud paa Jernbanen. Det koster ingen Ting, paa sit Fripas har man i Tyskland Fribefordring af 25 kg Rejsegods. — Rejsebøger, som jeg nævnede før, bør der ikke spares paa. De Penge er givet vel ud, og for at faa et godt Udbytte af Rejsen, maa man nøje studere, hvad der er at se, og bemærke hvad man heraf ønsker at stifte Bekendtskab med. Dette sker rettest længe inden man begiver sig paa Rejsen, saaledes at man har en fuldstændig Plan af Turen og ved for hver Dag, hvor man skal hen, hvad der skal ses, naar man skal bryde op til næste Sted o. s. v. Derved spares en Mængde Tid, og det er en stor Betyggelse og Lettelse, naar man kommer til en By, at man da straks ved, hvad der skal foretages, hvilke Seværdigheder der er, og hvor man skal søge sit

Hotel. Denne Forudlægning af Planen er for mig en stor Nydelse, en Forsmag paa de Glæder og Overraskelser, der venter. En Ting kan der ikke noksom advares imod, nemlig at tage for meget med i sin Rejseplan, noget den uerfarne har en vis Tilbøjelighed til; thi Dels er det jo rart med det samme man er dernede at faa saa meget med som muligt, og dels tages der ikke tilstrækkeligt Hensyn til de store Vejlængder, der nødvendigvis maa tage en god Del Rejsetid. Man kan ikke paa 8 Dage gøre en Schweitzerrejse og samtidig foretage Rhinturen med Besøg i disse Byer paa Vejen derved og hjemover tage gennem Bajern med Ophold i München o. s. v. Man maa vide at renoncere og kun ofre Tiden paa det, der er Rejsens Hovedformaal og derved faa det tilsigtede Udbytte af Turen. Ellers kommer de Øjeblikke, hvor man uhjælpelig klasker sammen, hvor Rejsen bliver en Pine, og hvor man blot ønsker sig vel hjemme igen. Saa ser man ogsaa kun flygtigt og lidt. Det gælder om at have friske Sanser og friske Øjne, ret have Sindet opladt. Se lidt mindre, se det skarpt og bevare det i Erindringen, sig selv og andre til Gavn og Glæde.

Naar der, som sagt, er lagt en Plan over Turen, er det ogsaa lettere at foretage en lille Afgang deri, hvis man undervejs kan se sin Fordel derved, og atter kan optage det fastsatte Program. Jeg skal nævne et lille Eksempel. I Fjor rejste vi efter 3 Dages Ophold i München, det eneste Sted vi vilde gøre lidt længere Ophold udenfor Rejsens Maal, Italien, derfra med Italiensekspressen Kl. 7⁰⁰ Fm. over Kufstein (Grænsestationen mellem Bajern og Østrig) Innsbruck og gennem det dejlige Brennerpas i Tyroleralperne at naa ned til Verona, det første Opholdssted i Italien. Hertil vilde vi først kunde naa Kl. 10³⁷ Em., men da vi ikke kunde tænke os at gøre vort Indtog i Italien i Mørke, besluttede vi at gøre en lille Ændring i Planen derved, at vi forlængede et nødvendigt Ophold i Bozen fra 2⁰⁴ Em. — 5¹⁰ Em. til næste Dags Morgen, hvor vi med et Iltog 6²⁴ om Morgenen naaede

Verona Kl. 1000 Fm. Da vi vel næppe havde begyndt vor Beslgtigelse af denne By før Kl. 8 om Morgenen, vandt vi for disse 2 Timer en aldeles storartet Eftermiddag og Aften i Bozen. Dette er et godt Eksempel paa, hvor udmærket en saadan Afvigelse i Planen kan være, thi det kan jo ske, at et lille Punkt undgaar Opmærksomheden, naar man sidder hjemme og laver Rejseplan.

Jeg kan ikke modstaa Fristelsen til ganske kort at omtale det smukke Bozen. Det er en By paa 16 000 Indbyggere, og den ligger i Etsch Dalen i Tyrol, hvor Talf Floden munder ud i Eisack. Paa den anden Side Floden ligger Forstaden Gries, der er et Kursted. Gaderne i den egentlige By er snevre mæd gamle Huse i italiensk Stil; disse er hyppigt bygget ud over Fortovene og danner Buegange. Her er Butikerne med deres Indhold flyttet ud, hvilket frembyder et interessant og broget Skue. Det hele gør et ejendommeligt og fremmedartet Indtryk. Der findes i Byen smukke Pladser saasom Frugttorvet og Johannes Pladsen. Her staar den smukke gotiske Hovedkirke (fra 1400), der har 3 Skibe og et smukt gennembrudt Taarn. Foran staar Mindesmærket for Walther von der Vogelweide (Digter af adelig Herkomst, født ca. 1160-70 i Tyrol og død 1230). Af betydelige Bygninger findes desuden Franziskaner og Erkehertug Heinrichs Palæ.

Blandt Indbyggerne træffer man naturligvis mange i den for Tyrolerne karakteristiske Nationaldragt.

Bozen er omgivet af Bjerge, hvis Skraaninger er rigt bebygget, og hvor man ser en Mængde Smaabyer og Kirker. Klimaet er mildt, og der er meget varmt om Sommeren. Vi saa her de første Figentræer i de ofte store og pragtfulde Haver. Bozen er bekendt for sin rige Vin og Frugtav. Man kunde paa Torvet købe Kasser med forskellig Slags udsøgt Frugt fra 5 Kr. (østrigsk), og som saa blev sendt fragt- og toldfrit efter opgiven Adresse. Dalstrækningerne langs Floden veksler med Vin- og Majsmarker og store Frugthaver, hvor Vinen som Guirlander forbandt Træ med Træ.

Vi droges naturligvis op i Bjærgene, der med deres storslaaede og fremmedartede Natur udøver en stærk Tiltrækning. Her vandrede vi den første Del af Vejen mellem Vinstokke, der med deres Drueklaser voksede i Terraser langt op ad Bjergsiden. Vejen snoede sig snart bredere, snart smalle, saa den mere fik Karakter af en Sti, mellem større og mindre Klippestykker bestandig opad, nu og da forbi Ferskentræer og spiselige Kastanier. Solen bagte, Insekterne summede og de vævre Firben smuttede lynsnart omkring mellem Stenene. Hist oppe fra rislede en Kilde ned langs Bjergsiden, og her voksede Bregner og andet frodigt Grønt. Det klare Vand indbød til at slukke Tørsten, og saa meget mere som en prosaisk Plakat midt i al denne Herlighed meddelte, at Peter Buchters Vigne, der laa højt oppe, var lukket. Ved Kilden stod et Madonnabillede, der er almindelig ved Vej og Sti i disse Egne. Det var af Træ, og Tiden i Forening med Vejr og Vind havde handlet saare ilde med Madonnas blide Træk og Skikkelse, i det hele taget. saa det var blevet til en ren Karrikatur, der virkede uimodstaaelig komisk. Men en vissen Blomsterkrands og en lille Skaal til Olie og Væge forraadte, at hun dog ikke stod helt upaaagtet af de andægtige Bjergbeboere.

Hvilken Udsigt saa herlig, da vi efter et Par Timers Vandring bestandig opad var naaet omtrent op til Bjergtoppen. Saaledes maa det se ud for Ørnen, naar den i store Kredse svæver højt oppe under den klare blaa Himmel. Neden under os laa Byen, som en lille Samling smaa Legetøjshuse mellem hvilke Haverne saas som smaa grønne Felter. Nu og da trængte Lyden af et Lokomotivs Fløjten og et Togs Buldren op til os. Vi kunde med Øjnene følge det, som det ilede langs Bredden af Floden, der, som et blinkende Baand, snoede sig gennem Dalen, indtil det forsvandt omkring Hjørnet af et Bjerg. Nær og fjern laa Huse, Smaabyer og Kirker op ad Bjergskraaningerne, ofte en 2—3 Byer ovenover hverandre, og som laa paa opdyrkede Plateauer. Hvor

vi stod, kunde vi i det Fjerne se den Del af Tyroleralperne, der kaldes Dolomiterne. De danner de eventyrligste og vildeste Bjergformer, bestaar af de forskelligste Bjergarter og naar en Højde af over 3200 m. Paa et Bjerg paa den anden Side Dalen hævede sig den imponerende Borg Runkelstein.

Men Tiden tillod os ikke at fordybe os altfor længe i disse Herligheder, vi maatte atter nedad, og det var ikke mindre end Vejen opad en varm og anstrengende Tur i den brændrende Sol. Ad den smukke Oswald Promenade, hvor der var plantet Træer og Buske, vi ikke kender herhjemme, og anlagt dejlige Blomsterpartier, naaede vi atter Byen, hvor Aftenstilheden var ved at brede sig. Borgerne gik deres Aftentur efter Dagens Arbejde, og en Flok unge Tyrolere, der havde været paa Session, kørte i deres Vogne syngende og jodlende gennem Gaderne for at naa hjem til deres Landsbyer. Med deres blomstersmykkede Hætte vinkede de til de forbigaaende og ikke mindst, naar det var en ung Tyrolerskønhed. Saasomt Solen er gaaet ned bag Bjergene, hvis Toppe faar det dejligste rosa Farveskær, sænker Mørket sig over Byen. Man aner nu kun de omliggende Bjerge gennem de Hundreder af Lys, der ses fra Husene som Stjerner langt op i Luften.

I en stor Hotelhave spiste vi vor Aftensmad og lyttede til et Tyrolerselskabs ejendommelige Musik og Sang, indtil det var Tid at nyde en velfortjent Hvile i Hotel „Zum rothen Hahns“ udmærkede Senge, indtil vi den næste Morgen skulde drage ind i det herlige, sollyse Italien. Men det er, som Rudyard Kipling skriver, en hel anden Historie.

Der er en anden Ting, der hos mange vækker Betæneligheder for Udenlandsrejsen, og det er Sproget. Selvfølgelig er det et stort Gode at beherske det Lands Sprog, hvortil man rejser; men det absolut ingen Hovedbetingelse. Nu om Stunder staar de fleste Mennesker ikke aldeles uforstaaende overfor Tysk. Desuden har man udmærkede Lomme-parlører i forskellige

Sprog, og hvor der kan ses alt det væsentligste, der haves Brug for paa en Rejse. Vi benyttede en saadan Parlør paa Italiensrejsen ifjor, og kom udmærket ud af det paa den Maade. Naar man ikke er hjemme i Sproget og de fremmede Forhold, giver det ofte Anledning til Situationer, der paa Rejse kan være til megen Moro. Som for Eks. da vi en Dag paa en stor Restauration i Venedig som en Afveksling til første Ret forlangte Minestra (Suppe). Meget højtidelig serverede Kelneren da 2 store Tallerkener toppende fulde af fingertykt Marsaroni overhældt med en rødbrun Sauce. Vi saa paa denne Anretning og paa hinanden og kunde naturligvis ikke lade være at le. Vi havde ikke tænkt os, at Suppe kunde aabenbare sig i en saadan Skikkelse. Overkelneren, der kunde Tysk, og som vi tilkaldte, trøstede os med, at saaledes saa italiensk Suppe ud. Naa „Suppen“ forsvandt i vore sultne Maver, og for at det dog skulde være lidt i Retning af Søbemad, spiste vi den med Ske.

En Herre fra Dresden, der boede paa samme Hotel som vi i Venedig, havde moret sig kosteligt paa en Restauration, hvor han havde drukket Kaffe, og hvor tilfældig ingen kunde Tysk. Han ønskede Fløde og gjorde derfor Pantomime til Kelneren, som noget skulde hældes i Kaffen, og straks kom Kelneren springende med Kognaksflasken. Da Herren rystede paa Hovedet, fjernede han sig med denne Flaske for et Øjeblik efter at komme med en Flaske Likør, og saadanne blev nu forevist den arme Tysker i alle Regnbuens Farver, thi paa denne Vare har Italienerne et rigt Udvalg. Tilsidst vidste Tyskeren ikke andet end paa et Stykke Papir at tegne et Monstrum af en Ko, hvor Opmærksomheden navnlig skulde henledes paa Yveret, og nu gled endelig et Forstaaelsessmil over Kelnerens Ansigt.

For den debuterende Turist er Tyskland et ypperligt Operationsfelt. Her er i stor Stil sørget for at tilrettelægge alt for de Fremmede, overfor hvilke Befolkningen som Helhed er overordentlig tjenstvillig og elsk-

værdig. De tyske Banegaarde er velsignet praktisk indrettede. Alle Skilte og Anvisninger er saa tydelig og omfattende, at Spørgsmaal er overflødige. Jeg har aldrig saa meget som „været ved“ at gaa i forkert Tog, og lange Veje køres der, uden at man behøver at stige om. Vi kørte saaledes i direkte Vogn fra Altona til München og fra Basel op til Hamborg.

Ingen har nødig at nære Betænkkeligheder ved at drage udenlands, hvadenten man vover at gøre Forsøget alene, hvad der af nogle betragtes som interessantest og friest, eller vælger Turen selvanden, hvilket er morsomst og i hvert Fald mest betryggende.

Fredericia i November 1913.

Otto Bendixen.



DAMPLOKOMOTIVERNES BRANDFARLIGHED VED UDSTØDNING AF GNISTER.

(Fortsat fra Nr. 16)

3. Af den Grund maa der paa begge Sider af Banelinien anbringes selvvirkende Beskyttelsesmidler, som forhindrer Spredningen af de glødende Brændselslegemer uden selv at ødelægges ved en Ildebrand, og yderlig at en her opstaaet Brand uden Hjælp af Mandskab slukkes af sig selv.
4. Disse Beskyttelsesmidler kan bestaa af:
 - a) Et Traadhegn eller et tæt Plankeværk.
 - b) En vegetationsfri Jordstrimmel, hvis Overflade holdes bar.
 - c) Stykvisse Beskyttelsesstrimler.

Paa Grundlag af Iagttagelser blev dernæst fastslaaet følgende Punkter:

Enhver Skovbrand begynder med Antændelse af Skovbunden (Løbeild). Lokomotivernes udslyngede Gløder kan kun af en heftig Vind føres i længere Afstande

bort fra Banelegemet, de falder til Jorden, saasnart de kommer i et roligere Luftlag. De antænder ikke Trækronerne i Skovene, men kun den tørre Skovbund, hvor de først forarsager Løbeildens Opstaaen, der dog er let at begrænse. Af denne opstaaer saa de saakaldte Søjleflammer, saafremt Ilden faar Næring i et brændbart Stof imellem Jordbunden og Toppen. Løbeilden slukkes i Begyndelsen af sig selv, saasnart den naar en mindre Forhindring, som ikke er en bar Genstand, til Eks. en Plovfure, Gangsti eller lign. Derimod bliver den farligere jo større Udbredelse den vinder. Søjleflammerne slukkes, saasnart Ilden forneden er udbrændt.

De foran omtalte ministerielle Forskrifter siger herefter, at de bedste Beskyttelses-anlæg imod den fra Jernbanerne stammende Brandfare er de 12—15 m brede Jordstrimler, hvorover de brændende Kulstykker ikke kan slynges. Jordbunden bør her holdes fri for brandfarlige Stoffer, og desuden skal alle Træer indtil 1,5 m.s Højde befries for alle tørre Grene, og forsaavidt der hænger grønne Grene ned paa Jorden, skal ogsaa disse afhugges. Kun de grønne Grene, der fra Stammerne hænger ned imod Banelegemet paa Jordstrimlens Inderside maa aldrig fjernes. For at forhindre de hyppige Skraaningsbrande i at brede sig ind paa Beskyttelsestrimlernes Areal, skal der mellem denne og Skraaningerne altid holdes en aaben Strimmel paa 1 m Bredde, som maa være aldeles fri for brandfarlige Stoffer. Hele Beskyttelsesarealets Yderside maa være adskilt fra det øvrige Skovparti ved en med brandfarlige Stoffer fuldstændig fri Strimmel paa 1,5 m. Begge disse Beskyttelses-anlæg langs Baneskraaningerne og ud imod Skoven skal alt efter Størrelsen og Faren forbindes ved 1 m brede Gange, som ligger i en Afstand fra 20 til 40 m fra hinanden. Heldigst er det at plante Beskyttelsestrimlerne med 3-aarige Skovfyr i et Forhold fra 1,2 : 0,5, paa bedre Jordbund ogsaa med Rølgren eller Løvtræer.

Ved nye Baneanlæg maa Stykkerne langs

Banelegemet kun skoves, forsaavidt dette er nødvendigt for Oversigten over Strækningen eller Sikkerheden imod nedfaldende Træer paa Bane- og Telegrafanlægene kræver det. Jo bredere Banelegemet anlægges gennem Skovene, desto lettere og længere bort hvirvles Kulgløderne af Luftrykket sideværts ind paa Beskyttelsesarealerne. Paa begge Sider af Banelegemet bliver Jordstykkerne ved Anbringelsen af Beskyttelsesstrimler forvandlede til en varig Skærm. Ligger dette ikke højt nok til at opfange Gnisterne, eller er Terrainet særlig udsat for Vinden, er det nødvendigt at anlægge endnu en, eventuelt en tredje Paralelstrimmel bag den førsie. Ligeledes kan Beskyttelsesarealerne, der ligger i Ydersiden af en Kurve eller overfor en Lysning i Skovene og ved Siden af høje Banedæmninger, kræve Anlægget af to Paralelstrimler paa det særligt udsatte Banestykke. Er det af Banen gennemskaarne Parti højtliggende og udsat for Vindene, da vil det med Hensyn til Banens og Telegrafens Sikkerhed forsaavidt være en Nødvendighed at omhugge Træerne herpaa og atter beplante den skovede Flade indtil Beskyttelsesstrimlen langs Baneskraaning.

Beskyttelsesbælterne maa stadig holdes rene og nøgne og aarlig mindst en Gang om Foraaret, straks efter at Sneen er smeltet, renses for Naaetræernes Affald, Løv o. s. v. Det samme gælder ogsaa for de yngre beplantede Læbælter. De ældre Kulturer og Stykkerne i Læbælterne maa omhyggelig behugges for alle tørre Kviste indtil 1,5 m op ad Stammen samt alle til Jorden nedhængende Grene, selv om disse er grønne.

Træbeplantningen paa Beskyttelsesarealerne maa bibeholdes og økonomiseres i et 60 à 80 aarigt Kredsløb; tiltrænges en Fornyelse, maa dette aldrig ske samtidig paa begge Sider af Banelinien. Det modsat liggende Stykke maa nemlig først omplantes, naar Trævæksten paa den nybeplantede Side har naaet den tilstrækkelige Højde — Lokomotivskorstenens. Den samme Højde maa ogsaa den bag det gamle Beskyttel-

sesbælte liggende Trævækst have naaet, førend selve Beskyttelsesstrimlen skoves. Indtil den unge Træbestand paa Beskyttelsesstrimlen har naaet en Højde af ca. 3 m, maa der bag denne vedligeholdes endnu et Læbælte paa ca. 12 à 15 m Højde.

De paa nævnte Jordstykker nødvendige Behugninger, Beskæringer og Forbedringer af disse Trækulturer udføres af og paa Forstvæsenets Bekostning. Anlægene foretages ligeledes af Forstvæsenet, hvis Udgifter derefter refunderes af Jernbaneforvaltningen. Alle øvrige Arbejder med Hensyn til Sikringsanlæg bæres derimod direkte af sidstnævnte Kasse.

Det er nu interessant at vide, hvilke Udgifter Strækningsbrande og de forskriftsmæssige Sikringsforanstaltninger derimod bevirker.

Undersøgelsen af disse Spørgmaal kan nemlig gennemføres for de i Drift værende Jernbaner i Tyskland, idet de kan inddeles i:

1. Hvor store er de løbende Udgifter, som opstaar ved den forskriftsmæssige Vedligeholdelse af Beskyttelsesarealerne og Anlægene?
2. Er disse stadig af samme Antal eller er det stigende?
3. Hvorledes forklares en forekommende Stigning af de løbende Udgifter.

Spørgsmaal 1 kan, forsaavidt det drejer sig om Jernbaneforvaltningens statsmæssige Udgifter, besvares gennem Tysklands Rigsjernbanestatistik.

Af Sammenstillingen til 1. kan ogsaa Besvarelsen af Spørgsmaal 2 udledes. Vedligeholdelsen foraarsager stadig større Udgifter. —

I Aarene 1889–98 steg Omkostningerne Tid efter anden fra 192 983 Mk. indtil 365 013 Mk., hvad der giver en gennemsnitlig Tilvækst af 21 500 Mk. aarlig og svarer til 11 %.

Der kunde nu indvendes, at i samme Tidsrum var Banelængden tiltaget i tilsvarende Omfang. Herom giver Sammenstillingen II Oplysning.

Af den anførte Sammenstilling vil kunne ses, at Banelængden i samme Tidsrum er forøget fra 40 512 km til 57 897 km, d. v. s. 17 385 km eller gennemsnitlig 869 km lig 1,8 % pr. Aar. Særlig vigtig for Besvarelsen af Spørgsmaal 3 er Beskyttelsesstrimlens Længde eller den Omstændighed, hvorvidt Beskyttelsesanlægene burde gennemføres mere omhyggelige.

Til Trods for at der i den tyske Rigsbanestatistik ikke findes Opgivelser over Omfanget af disse Beskyttelsesstrimler, tør man dog gaa ud fra, at de forannævnte Forskrifter har bidraget til en Udvi telse af Brandsikringsforanstaltningerne, saavelsom ogsaa Lokomotivernes forøgede Præstation har fordret flere Forholdsregler mod Brandfare, Af Centralfondet under den prøjsiske Jernbaneforvaltning er der for Udvidelser og Forbedringer til Forebyggelse af Skovbrande og Snestandsning i Aarene 1890—1910 i Etaten tilsammen anvendt 9 800 000 Mark. —

At Lokomotiverne i de sidste 20 Drifts-aar stadig har arbejdet med større Kørehastighed og højere Akselantal er let at paavise ved en Sammenligning mellem Køreplanerne og Vognlisterne. For det foreliggende Studie er det dog betydelig vigtigere at eftergaa Lokomotivernes Togkilometer-Præstation i Forhold til Strækningenheden, og herover giver Tysklands Rigsbanestatistik nærmere Oplysning (Tab.3).

Deraf fremgaar, at i de sidste 20 Aar er Fordringerne til Banerne steget fra 7680 til 12 730 Togkilometer pr. 1 km Bane og Aar, hvilket vil sige, at de er tiltaget 5050 Togkilometer eller 65 %.

Af de foranstaaende Betragtninger kan vel drages den Slutning, at Damplokomotivernes Gnistudstødning bekæmpes med alle til Raadighed staaende Midler for dergennem at modvirke Faren ved disse. Ikke destomindrø har Gennemførelsen af de omtalte Forholdsregler, hvad der forøvrigt ogsaa fremgik af Dagspressens Beretninger under den sidst forløbne varme Sommerperiode, ikke altid ført til det ønskede Resultat. Ved de paa Lokomotiverne

foretagne Forbedringer og de langs Banelinierne anbragte Beskyttelsesanlæg paa tvinges der Baneforvaltningerne betydelige Anlægsomkostninger, som gennem Vedlgeholdelsen yderlig i betydelig Grad forhøjer de statsmæssige Driftsudgifter. De udbetalte Brandskadeerstatninger, for Brande opstaaet ved Antændelse fra Lokomotiverne, er ganske betydelige, og udgør alene for Prøjsens Vedkommende i de sidste 20 Aar gennemsnitlig ca. 1 Million Mark aarlig. Ifølge Statistiken er der saaledes i Aarene 1889/90—1910 i Erstatninger, derunder Skovbrande, udgivet 23 200 098 Mk.

Med Indførelsen af elektisk Drivkraft paa Hovedlinier i alle evropæiske Lande vil først en betydelig Del af Brandfaren paa effektiv Maade blive forebygget, thi herigennem vil man først opnaa en økonomisk Fordel, der talmæssig kan bestemmes, hvilket ikke maa forsømmes ved en Sammenligning mellem Damp og elektrisk Drift.

TABEL I.

Vedligeholdelsesomkostninger af Beskyttelsesanlægene langs Tysklands normalsporede Stats- og Privatbaner i Aarene 1899—1909.

	I Driftsaaret	Vedligeholdelsesomkostninger i Mark
Samtlige normalsporede Baner i Tyskland.	1889/90	192 983
	1890/91	197 482
	1891/92	242 776
	1892/93	302 195
	1893/94	365 013
	1894/95	263 318
	1895/96	248 303
	1896/97	279 252
	1897/98	306 749
	1898	328 249
	1899	349 750
	1900	271 249
	1901	392 750
	1902	414 249
	1903	435 750
	1904	457 249
	1905	478 750
	1906	500 249
	1907	512 750
	1908	543 249
1909	564 750	

TABEL II.

De tyske normalsporede Banestrækningers
Længde i Aarene 1889—1909.

	Resultater i Driftsaarene	Længden af de for Vedlige- holdelsen i Betragtning kommende Strækninger i Kilometer
Samtlige normalsporede Baner i Tyskland	1889/90	40512
	1890/91	41673
	1891/92	42270
	1892/93	42815
	1893/94	43394
	1894/95	44090
	1895/96	44961
	1896/97	45736
	1897/98	46642
	1898	47674
	1899	48644
	1900	49558
	1901	50705
	1902	51670
	1903	52532
	1904	53556
	1905	54552
	1906	55360
	1907	56119
	1908	56929
1909	57897	

TABEL III.

Egne og fremmede Lokomotivers Produktion paa
Tysklands normalsporede Jernbaner
i Aarene 1889—1909.

	Resultater i Drifts- aarene	Længden af de paa- gældende Stræk- ninger i km	Paa egne Driftsstræk- ninger opkørtes der af egne og fremmede Lo- komotiver aarligt	
			af Lok.-km tilsammen	paa 1 km
Samtlige normalsporede Baner i Tyskland	1889/90	40512	311413819	7680
	1890/91	41673	338540765	8150
	1891/92	42270	358237414	8480
	1892/93	42815	355143986	8300
	1893/94	43394	362806713	8390
	1894/95	44090	369709212	8400
	1895/96	44961	382052881	8510
	1896/97	45796	403036075	8810
	1897/98	46642	426642144	9160
	1898	47674	461007783	9670
	1899	48644	484854407	9960
	1900	49558	511910229	10320
	1901	50705	520871254	10410
	1902	51670	531386612	10290
	1903	52532	552366587	10700
	1904	53556	595924023	11160
	1905	54552	629779900	11520
	1906	55363	672337040	12140
	1907	56119	714522273	12730
	1908	56939	707383359	12425
1909	57897	700182758	12090	



JERNBANERES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

(Fortsat fra Nr. 23)

Et af de største Arbejder af den Art var Broen over Oranje Floden ved Norvals Port. Denne havde 12 Buer hver med en Spændevidde paa 41,54 m. medens de midterste Piller var 13,25 m. høje. De tre mellemste Hvælvinger havde Boerne bortsprængt saaledes at Dragerne var styrtede i Floden og havde i Faldet revet en af Murpillerne med. Først genopstillede Englænderne den gamle

Bro, der førte hen over en 340 m lang Stendæmning, hvis Højde kun var lidt over Flodens Vandstand. Da Højdeforskellen mellem denne og Flodbredden udgjorde 24 m paa [den ene Side og 17 paa den anden, blev det nødvendigt at begge Ramper paa henholdsvis 1360 og 815 m for at faa Forbindelse mellem de ved Flodbredden og paa Broen beliggende Jernbanespor. Reparationsarbejderne af den dybere liggende Bro, hvis Dragere manglede, men hvor Pillerne var godt vedligeholdte, varede alene 12 Dage. I Mellemtiden var ogsaa de

ved Flodbredderne i store Sløjfer anlagte Sportilslutninger bleven færdige; ved Driftens Begyndelse, viste det sig dog, at Rampen paa den nordlige Side var for stejl til Lokomotivernes Trækkeevne. Under den derefter følgende Ombygning betjentes den for stejle Rampe af Menneskekraft; et Herkules Arbejde, idet der til Bevægelsen af hver enkelt Vogn maatte anvendes ca. 100 à 120 Mand.

Under hele dette Arbejdes Udførelse var 5 Kompagnier under Anførelse af Major Seymaur gaaet i Gang med Højbroens Genopførelse. Brohvelvingen ved Landsiden kunde helt undværes, hvorfor man tilkastede den. Den paafølgende og den i samme Forhold paa den anden Side liggende underbyggedes hver med 2 Taarnpiller af Træ. Til Erstatning for det ødelagte Mellemparti af Broen, var der 3 Jern Overbygninger disponible.

Efter at de demolerede Piller atter var opmurede, fjernedes Tværforbindelsen mellem de forannævnte Bærere, medens de enkelte Hoveddragere rykkedes saa tæt sammen, at de ved Broens bestaaende Del kunde forskydes paa langs. I Midten af den ødelagte Brohvelvning opstilledes et Træstillads, hvorefter Brodragerne fra Land blev skudte over disse Mellem-piller hen til den næste. Her blev de igen rykkede ud i den rigtige Afstand; Tværforbindelsen indlagt og Overbygningen monteret. Forskydningen af hver enkelt Drager varede ca. 12 Timer. Særlig Omhu maatte der udvises med den sideværts Transport, for at undgaa Omstyrning. Efter 66 Dages Arbejde, hvor der ogsaa arbejdedes om Natten, kunde Jernbanetransporten atter op tages for Broens Vedkommende.

Saadanne og lignende Reparationsarbejder gentog sig ved mange Flodovergange Ialt havde Boerne nemlig ødelagt 72 Broer, hvis Spændevidde var over 9,15 m og 165 Overgange, som alle genopbyggedes af Englænderne. Imellem disse Bygningsværker var ogsaa en Bro over Modderfloden, der havde 8 Buer paa 11,5 m, hvor de 5 var ødelagte; dernæst en Bro over Vaal-

floden ved Fourteen Streams (de fjorten Strømme), hvor 5 af 10 Buer paa næsten 40 m var ødelagte.

Af Anlægsbroen mellem Naausvpaart og Norvals Port var de 2 af 3 Hovedaabningerne paa 30 m Spændevidde samt en mindre Sideaabning ødelagt. En Bro ved Strømberg med 3 Buer og 46 m Vidde var fuldstændig ødelagt, medens en Bro over Oranjefloden ved Bethulie som ellers havde 8 Buer paa 36,6 m, manglede de 5. Tilmærkelssvis var Forholdene ligesaa paa Natalstatsbanen og Oranje Fristatens. Paa den første var Tunnelen ved Langs Nets i begge Ender og en Længde af 50 til 90 m efter forudgaaende Sprængning bleven fyldt med Sten og derfor ufarbar. Paa den sidste, ved Rhenoster, var Overbygningen i en Længde af 1.5 km bortfjernet, hvad der iøvrigt ogsaa var Tilfældet paa Strækningen mellem Oranje Floden og Mafeking i en Længde af 10 km. Yderligere kom hertil de talrige Beskadigelser af Telegrafledningerne og Vandstationerne.

Ogsaa Boernes Indfald i de Landstrækninger, som Englænderne allerede havde besat, forvoldte stor Skade. I Tidsrummet fra Juni 1900 til Juli 1901 bragte de 70 Tog til Afsporing, beskadigede Overbygningen paa 240 Steder og ødelagde 45 Gennemskæringer og 18 Broer.

Særlig omfangsrigt var det af Kommandanten de Wet i Natten til den 7. Juni 1900 anstiftede Overfald, hvor der paa en Strækning af 22 km Længde ødelagdes 10 Passer og 17 Broer fra 10 til 40 m Spændevidde. Desuden brændte herved Bane-gaarden i Roedeval og et Tog, der var lastet med 12000 Kapper og 15 Postsække.

(Fortsættes).



PERSONALIA.

Forfremmede er:

1. Januar 1914

Efternævnte Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere

R. H. Rasmussen, Fredericia, m. St. i Herning
C. Andersen, — — — Struer

Efternævnte Haandværkere til Lokomotivfyrbødere

H. O. C. Korndrup, Vk. Kh., m. St. i Kbh. G. I
J. C. Madsen, — — — Fredericia
A. F. P. Karm, — — — —
T. J. Hesselberg, 2. Kreds, — — — Esbjerg
F. F. Jensen, 3. — — — Glyngøre*Forflyttet er:*

1. December 1913

Lokf. J. C. Pedersen, Kbh. G. I til Kbh. H. I
Lokfb. G. O. L. Christensen, Aalb. til Hjørring
— C. F. Duus, Fredericia til Kbh. H. I
— H. P. Pedersen, Kbh. H. I til Fredericia

1. Januar 1914

Lokf. A. L. Holmann, Esbjerg til Herning
— J. P. Iversen, Struer til Esbjerg
Lokfb. H. P. C. Jensen, Esbjerg til Herning
— P. A. V. K. Givskov, Glyngøre til —
— F. P. F. Larsen, Helsingør til —*Afskediget er:*

31. Januar 1914

Lokf. C. Sørensen, Kbh. G. I, efter Ansøgning med Pension paa Grund af Svagelighed.

28. Februar 1914

Lokf. A. M. Thorngaard, Nyborg, med Pension paa Grund af Svagelighed.

Lokf. L. Nielsen, Nyborg, efter Ansøgning med Pension paa Grund af Svagelighed.

31. Marts 1914

Lokf. A. H. Toft, Østerbro, efter Ansøgning med Pension paa Grund af Svagelighed.

Adressefortegnelse:

Formanden:

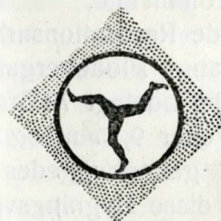
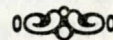
Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

*Hovedkassereren:*Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128³, København.*Hovedbestyrelsens Sekretær:*Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a³,
Kjøbenhavn B.*Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:*

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

*Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:*Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4¹, København Ø.*Redaktionen:*

Lokf. P. Hansen, Gjedser.



**Worning &
Petersens**
Xerofomsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13¹ th.
København F. Tlf. Vester 5588. y