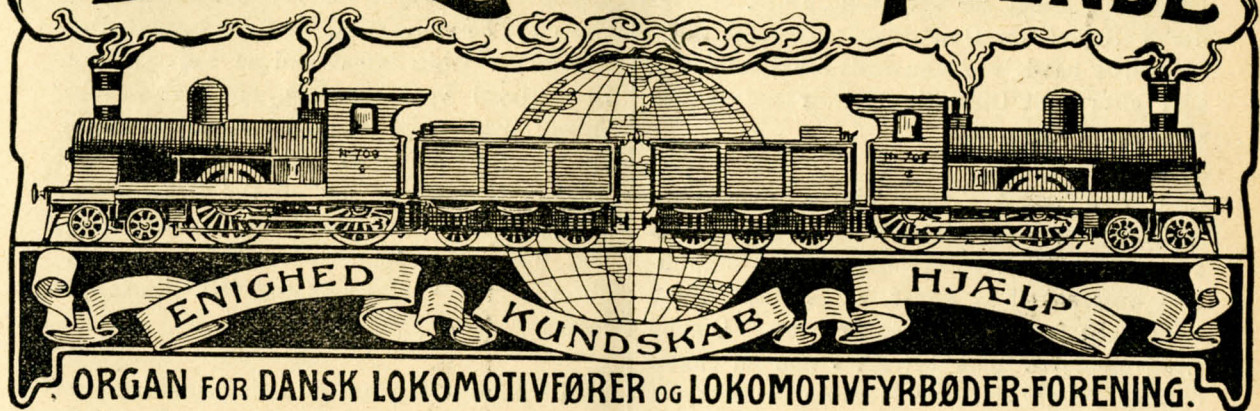


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzén, Fredericia.

Nr. 16.

15. August 1904.

4. Aarg.

Forsøg med Bloksignalet „Systemet Krizig“ paa Strækningen Rothneusiedel—Oberlaa paa de østrigske Statsbaner.

(Af Ingeniør Adolph Prasch.)

(Sluttet.)

Semaforen skal, før Toget indtræffer, stilles paa »Fri« og mindst saa tidligt, at det ikke er nødvendigt at paabegynde Bremsningen. Udgør den minimale Hastighed 24 Klm. i Timen, og Afstanden dertil, hvor Toget med fuld Fart kan bringes til Standsnng, 500 Meter, saa maa beregnes 1,25 Min. førend Togets Ankomst som det Tidspunkt, da Signalet bør stilles paa »Fri« (Kørselshastigheden 400 Meter i Min.). Som større Sikkerhed fastsættes dog 1,5 Min. Signalets Stopstilling besørges af Toget, men først, naar dette har passeret den fremskudte Skinnekontakt. Denne maa, for at den sidste Vogn kan passere Semaforen førend Stopstillingen indtræffer, anbringes saa langt fra Semaforen, at det længste Tog kan faa Plads imellem denne og Skinnekontakten. Afstanden ansættes til 500 Meter, og derved bliver den samlede Tid, i hvilken Signalet forbliver i Fristilling, 2,75 Mia. eller 165 Sekunder. Strømforbruget til at holde Semaforens Arm i Fristilling er 1,5 Ampere, hvorefter det samlede Kraftforbrug (Armen falder tilbage i Stopstilling ved sin

egen Vægt) udgør $1,5 \times 165 \times 90 = 22,275$ Wattsekunder. Det samlede Forbrug til en fuldstændig Omstilling af en Blokposts samtlige Apparater udgør derefter 22,950 Sekundwatt.

Naar Omkostningerne af Elektriciteten i Akkumulatorerne beregnes til 60 Pfg. pr. Kilowatttime og Strømtabet i Akkumulatorerne ansættes til 35 pCt. og i Ledningen til 10 pCt, saa beløber Omkostningerne for den leverede Strøm til Apparaterne sig omkring 103 Pfg.

Til en fuldstændig Omstilling af Apparaterne i et Blokanlæg maa beregnes 0,66 Pfg. Dette Resultat opnaaedes allerede ved det her beskrevne Anlæg. Da Apparaternes Solenoider kun var provisorisk beviklede og en Beregning af Trækkekraften ikke foretoges, maatte Værdien af disse sættes meget lavt. Det fremgaar deraf, at den mekaniske Kraft, som fordres for at omstille den Art Semaforer, ikke udgør 10 mkg., medens her af elektrisk Kraft omtrent syntes at være anvendt 54 mkg. Ved en bedre Konstruktion af Solenoiderne og en bedre Overføringsmekanisme maa der indtræde et gunstigere Forhold imellem den anvendte Energi og den opnaaede Kraft, saaledes at Omkostningerne nedsættes til det halve. Aarsagen til det uheldige Forhold imellem Energiomkostninger og Præstationen maa tilskrives Bestræbelserne for at holde Kontroleringen af de anvendte Apparater indenfor

saa snævre Grænser som muligt. Forholdet havde dog stillet sig betydeligt bedre, dersom der i Stedet for Omstillingsværk med Solenoiddrift havde været anvendt Elektromotorer, som efter endt Omstilling selvvirkende kunde afspærre Strømmen.

Oprindelig gik Planen ud paa Anvendelsen af Elektromotorer. Grunden til, at disse forkastedes, laa i Bestræbelserne for at simplificere hver enkelt af Apparaternes Dimensioner og derved forhøje Driftssikkerheden. Omend Elektromotoren maa betragtes som en enkelt og paalideligt virkende Maskine, saa er der dog ved Anvendelsen af disse Motorer den Ulempe, at Signalet ved indtræffende Beskædigelser af Ledningen ikke selvstændig kan stilles tilbage til »Stop«, hvilket kan have Ulykker til Følge for de passerende Tog, og som afværges.

At Driftsomkostningerne ved Anvendelsen af Elektromotoren maatte nedsættes betydeligt, fremgaar af følgende Betragtning:

Til en Omstilling af Semaforens Arm fordres 10 mkg. Fremstillingen af Kraften af en saadan lille Motor, som her er nødvendig, udgør højst 60 pCt. af den producerede Kraft. Regner man dertil 30 pCt. Overføringstab, saa viser det sig, da den anvendte Tid til Omstillingen af Armen efter foretagen Maaling udgør 5 Sekunder, at den samlede Energiomkostning beløber sig til for en Omstilling af Semaforens Arm med 24 mk. eller i dette Tilfælde med Returstillingen gennem Paavirkning af Strøm for en hel Omstilling paa 48 mk. rund 471 Watt, og forbruges der til en fuldstændig Omstilling af samtlige Apparater ved et helt monteret Bloksystem 606 Wattsekunder. Da Omkostningerne af en i Apparaterne afgiven Kilowatttime beregnes til 103 Pfg., saa udgør den samlede Udgift for en fuldstændig Omstilling 0,017 Pfg. Udgiften til den elektriske Kraft er saa ringe, at den under ovennævnte Forudsætning slet ikke kan komme i Betragtning.

Ved Blokindretninger med smaa, zarte Bestanddele og svag Strøm maa den mindste Fejl straks afhjælpes, hvilket fordrer et stort

Personale. Indskrænker man sig til kun et maanedligt Eftersyn, kan Vedligeholdelsen kun anses ret betydningsløs, idet de svagere Dele stadig bør tilses for at undgaa Forstyrrelser. Er derimod Apparaterne bygget saa stærke, at en Uvirksomhed af disse næppe kan ventes, vil en Revision godt kunne foretages med længere Mellemlum, og en Del Bekostninger spares, hvilket nu til Dags har stor Betydning, idet der ret hyppigt lyder Klager over Udgifterne til Vedligeholdelsen af Blokapparaterne.

Et vigtigt Faktum er Indskrænkningen af Omkostningerne til det betjenende Personale. Ved disse Apparater bliver der, i Modsætning til de i Brug værende Systemer, ikke fordret nogen fysisk Kraft. Betjeningen af Apparatet er saa enkel, at der ikke behøves at stilles ret store Fordringer til Personalets Intelligens. Derved kan der ikke alene anvendes mindre kraftig og dygtig, men ogsaa billigere Arbejdskraft, saa det er absolut ikke udelukket, at det meget paalidelige kvindelige Køn her kan danne sig en Erhvervskilde. I Særdeleshed vil Banevogterens kvindelige Paarørende godt kunne benyttes.

Tager man alle disse Omstændigheder i Betragtning, tør man paastaa, at til Trods for de forhøjede Omkostninger til Drivkraften, den almindelige Drift og Vedligeholdelser ved dette eller andre med stærk Strøm forsynede Blokapparater, er dette billigere eller i hvert Fald ikke dyrere.

Den Betænelighed, at disse Systemer maatte blive paavirkede af den atmosfæriske Elektricitet, har ikke vist sig begrundet af de hidtilværende Erfaringer. Apparaterne var opstillede over et Aar uden dog at være taget i Brug. Dette skulde da nok være bleven bemærket i den temmelig uvejrsfulde Egn. Alligevel var samtlige Apparater beskyttet ved Lynafledere. Ved Demonteringen af hele Systemet viste der sig ikke det mindste Spor af atmosfæriske Udladninger gennem disse.

Naar nu det omtalte Forsøg ikke tillader en gyldig Dom over den praktiske Værdi af denne Opfindelse, idet først lang Erfaring i regelmæssig Drift er nødvendig, saa er dette

System dog egnet til i første Linie at anbefale interesserede Baner, som ønsker en Udvikling af Signalvæsenet, til videregaaende Forsøg, thi alene derigennem er det muligt at bringe ethvert System, som den nuværende Udvikling af Baneforholdene fordrer, til den højeste Fuldkommenhed. De indvundne Erfaringer viser Vejen for de forskellige Forbedringer af dette System, som har den Fordel at besidde den største Enkelthed, hvorfor disse uden Tvivl paa en let Maade kan lade sig udføre.

Det ny Lønningsreglement

ved

Nordjyllands forenede Privatbaner.
(Sluttet.)

Efter det gamle Reglement.

Alderstillæg.

Foruden de i § 3 fastsatte Lønninger tilstaaes der følgende Alderstillæg:

- De under 1, 2, 8 og 10 nævnte Funktionærer 10 pCt. af Begyndelseslønnen efter hvert 4. Aars Tjeneste 3 Gange. Til Begyndelseslønnen henregnes ikke Værdien af Fribolig.
- De under 4 og 13 nævnte Funktionærer 10 pCt. af den under hver Charge fastsatte Maksimumsløn 3 Gange efter hvert 4. Aars Tjeneste, regnet fra den Dag, Maksimumslønnen er naaet*).
- De under 6, 11, 12 og 15 nævnte Funktionærer 60 Kr. 3 Gange efter hvert 4. Aars Tjeneste.

Tjenesterejser. — Milepenge.

I Godtgørelse for Udgifter paa Tjenesterejser erholder Banemesteren 1 Kr. for hver sammenhængende 6 Timer, han tilbringer udenfor Hjemmet.

Naar Tjenesten medfører, at det kørende Personale

*) Som det vil ses, er der her for Assistenten og Lokomotivførere et uhyggeligt dødt Punkt i Reglementet, idet Oprykningen fra henholdsvis 720 og 1000 Kr. (Ansættelseslønnen) og til Maksimumslønnen, altsaa Tidspunktet, da de egentlige Alderstillæg gør sig gældende, er ganske vilkaarligt, beroende paa Administrationens gode Vilje og den nærmeste Foresattes Udtalelser for eller imod Vedkommende, thi det er jo givet, at som Reglementet er affattet, er der intet til Hinder for, at hvilken som helst kan holdes tilbage paa laveste Løn, uden at der er begaaet noget Brud paa Reglementet. Dog skal vi skynde os at tilføje, at der for Lokomotivpersonalets Vedkommende i saa Henseende er handlet loyalt; her har denne sørgelige Gummi paragraf været holdt ude. Oprykningen fra 1000 til 1200 Kr. har gennemgaaende været lige saa hurtig, som om det havde været beregnet efter virkelige Alderstillæg.

overnatter udenfor Hjemmet, godtgøres der Lokomotiv- og Togførere 2 Kr., andre Funktionærer ved Toget 1 Kr. 50 Øre pr. Nat. Hvis Banen leverer Værelse med Seng, betales kun halve Natpenge.

Medfører Tjenesten, at hele Dagen eller største Delen deraf i Forbindelse med Natten maa tilbringes udenfor Hjemmet, ydes en efter Omstændighederne afpasset Godtgørelse, der dog ikke kan sættes højere pr. Dag end 2 Kr. for Lokomotiv- og Togførere og 1 Kr. 50 Øre for andre Funktionærer. Gøres der Tjeneste ved Tog mindst 2 Timer mellem 11 Aften og 5 Morgen, betales halve Natpenge.

Milepenge tilstaaes det kørende Personale og beregnes:

For Togførere	4 Øre pr. Mil.
» Konduktører	2 » » »
» Lokomotivførere	5 » » »
» Fyrbødere	2 » » »

Ved Kørsel med Arbejdstog og stadig Rangeringstjeneste beregnes Milepenge pr. Time, idet hver Time højst sættes lig 3 Mil. Naar andre ved Banen ansatte forretter Tjeneste som Togfører, Konduktør, Lokomotivfører eller Fyrbøder, erholder de de for disse Stillingen fastsatte Milepenge.

Det ny foreslaaede Reglement.

For stadig Rangeringstjeneste tilstaaes der de Portører og Stationskarle i Aalborg og Nørre Sundby H., som udfører denne Tjeneste, et maanedligt Tillæg af 5 Kr.

Alderstillæg.

Foruden de i § 2 fastsatte Lønninger tilstaaes der de under 1—8, 12, 13 og 15—21 nævnte Funktionærer 4 Gange et Alderstillæg af 10 pCt. af Begyndelseslønnen efter hvert 3. Aars Tjeneste, regnet fra Ansættelsesdagen. Ved Begyndelsesløn forstaaes kun den normerede Pengeløn, derimod ikke Fribolig og andre Emolumenter.

Timepenge.

Tog- og Lokomotivpersonale tilstaaes der Timepenge for den Tid, de i Tjenestens Medfør tilbringer udenfor deres Hjemstedsstation. Timepenge beregnes kun for hele Timer ($\frac{1}{2}$ Time og derover regnes for 1 Time, under $\frac{1}{2}$ Time regnes ikke) og saaledes, at de ordinære Togafgangs- og Ankomsttider lægges til Grund for Beregningen, medmindre Forsinkelsen skyldes Naturbegivenheder (Snelæg o. l.) eller indtrufne Uheld ved Materiellet. Foruden Timepenge tilstaaes der de Paagældende Værelse med Seng, for saa vidt Overnatning finder Sted, eller i Stedet derfor 1 Kr. pr. Nat.

Lokomotivførere	oppebærer	12 Øre pr. Time.
Togførere	»	10 » » »
Fyrbødere	»	5 » » »
Konduktører	»	5 » » »

Timepengene beregnes efter den Stilling, hvori den

Paagældende har fungeret, undtagen for stadig Rangsgeringstjeneste, hvor der kun beregnes Timepenge for den Stilling, i hvilken den Paagældende virkelig er ansat.

Tjenesterejser og Forflyttelser.

For Tjenesterejser eller midlertidig Forflyttelse tilkommer der

Driftsbestyreren	} Et aarligt Beløb, hvis Størrelse fastsættes ved hvert Aars Budget.
Driftsinspektøren	
Maskiningeniøren	
Station-forstandere 1.—4.	} 20 Øre pr. Time. 4 Kr. pr. Døgn.
Banemestre	
Stationsforstandere 5—7.	} 15 Øre pr. Time. 3 Kr. pr. Døgn.
Assistenten	
Aspiranter	
Togførere	
Lokomotivførere	
Overportører	} 10 Øre pr. Time. 2 Kr. pr. Døgn.
Konduktører	
Fyrbødere	
Bane og Telefonformænd	
Portører	
Pudsere	

Dag- og Timepenge beregnes ikke naar Rejsen ikke strækker sig over 2 Km. fra Opholdsstationen. og ikke for Rejser mellem Aalborg og Nørre-Sundby. For Tog og Lokomotivpersonalets Vedkommende beregnes Dagpenge kun, naar Forflyttelsen varer ud over 3 Døgn.

For de første 14 Dage, en midlertidig Forflyttelse varer, beregnes hele, for den øvrige Tid halve Dagpenge. Timepengene maa aldrig overstige Beløbet for Dagpenge, og der regnes kun med hele Timer.

Derefter kommer i § 10 om Andel i Udbyttet. Om dette kan der maaske siges noget baade for og imod. Vi skal afholde os fra al Kritik over denne vældige Udsigt for Personalet til at tjene Penge, men kun sige, at da Banerne i Aar, som maa betegnes som et godt Driftsaar, kun har givet $1\frac{1}{2}$ pCt. for de to Strækningers Vedkommende, som skulde være de bedste, saa synes vi, der gaar en Sky for Solen, naar denne Andel i Udbyttet begynder, naar Udbyttet ved en eller flere af Banerne i et Driftsaar har udgjort mere end 2 pCt. af den ved det paagældende Driftsaars Begyndelse opgjorte Anlægssum.

Naar vi nu ganske uhildet og upartisk ser paa disse to Reglementer, saa er vel nok alle enige om, at det nye er at foretrække, her er i mange Tilfælde gjort et lille Skridt fremad; en Hjælp i Øjeblikket, selv om det ikke er for alle, maa det jo dog kaldes et Frem-

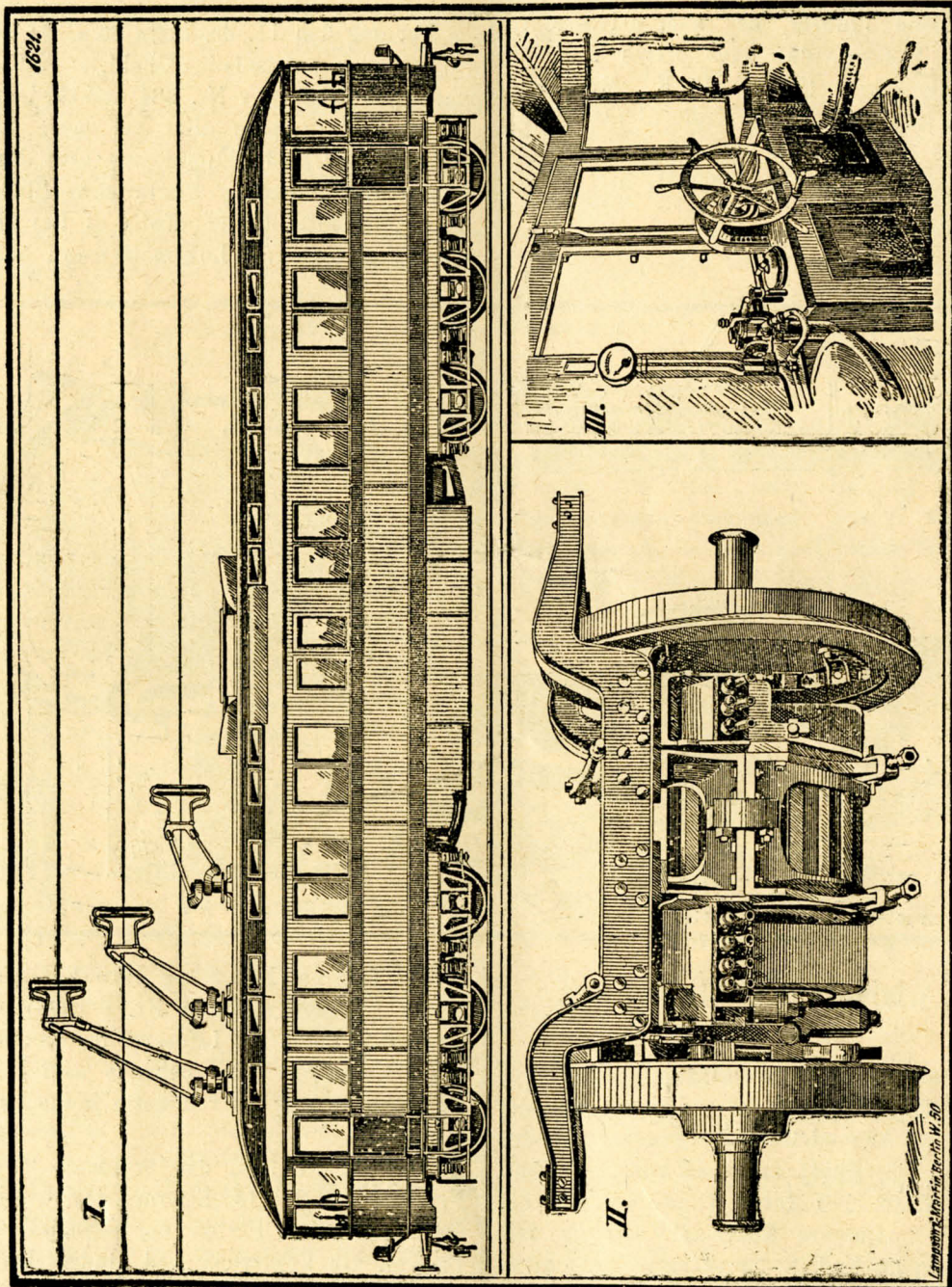
skridt. En Ting maa imidlertid hilses med Glæde, og det er, at Gummiparagrafferne er holdt ude, her er ikke denne ulyksalige Vilkaarlighed med Hensyn til Oprykning i Lønnen, eller disse mange ledeløse Sætninger som f. Eks.: »at der kan gives« eller at »der højst kan tiltaas« o. s. fr. Alt dette Bobleværk, der lover saa meget, men dog intet giver, som stadig væk har været Aarsagen til saa megen uheldig Meningsforskel imellem Personalet og Administrationen. Der oparbejdes nemt en beklagelig Uro og Mistillid imod de Ledende fra Personalet, og disse bliver igen betragtet som urolige og altid utilfredse Mennesker, i Stedet for, at der fra den Øverste til den Laveste skulde være en arbejden Haand i Haand for at det store Urværk, som Jernbanerne er, kunde faa en støt og rolig Gang. Hver har sin Dont, sit Ansvar, her maa intet overses og intet glemmes; saa selv om denne fastere Form i flere Tilfælde er dannet paa Personalets Bekostning, saa er der nu i det hele og store noget mere reelt, det er mere klart og tydeligt holdt frem, saa meget og ikke mere; dette betegner vi som et Fremskridt. Men at det nye Reglement i sin Helhed skulde være en stor, gennemgribende Reform, en Omkalfatring af Privatbanernes Lønforhold, som Tiden og Udviklingen kræver, at det skulde være et Lønreglement, som, lad os sige med Billighed kunde tilfredsstille Personalet i en længere Aarrække, herpaa maa svares absolut Nej. For at blive ved Lokomotivpersonalet, da kunde en Fører efter det gamle naa en Slutløn af 1560 Kr. og efter det foreslaaede nye 1596, altsaa 36 Kr. mere; det kan ikke siges at være noget stort. Det maa beklages, at et saa beskedent Forslag, som fra denne Etat indgivet, nemlig Statsbanedriftens gamle Lønsetser, at ikke dette fandt villig Øre, og saa meget mere som at Mænd, der har været med til at vedtage Statsbanernes Lønningslov, har været medvirkende her. Lad os haabe, at der ret snart kunde skabes en Forstaaelsens Stemning fra oven, en Erkendelse af, at Skridtet her ikke er Skridtet fuldtud. Det er et midlertidigt Tillæg og som saadan en Tak værd. Men endnu er vi under Lavmaal af, hvad der maatte bydes en Jernbanefunktionær for hans mer eller mindre ansvars-

fulde og helbredsnedbrydende Arbejde. Men gør enhver sin Pligt, først og fremmest i Tjenestens Udførelse, men heller aldrig glemme loyalt at støtte og fremhjælpe den eller de Foreninger, hvis Formaal er, »saa gode menneskelige Levevilkaar som vel muligt for

En elektrisk Hurtigbanevogn.

160 Km. pr. Time.

Man har i længere Tid foretaget Forsøg



Medlemmerne, saa skal de store Reformers nok komme.

×

med Indførelse af elektrisk Drift paa normal-sporede Jernbaner paa lange Strækninger. Forsøgene anstilles af »Studien Gesellschaft

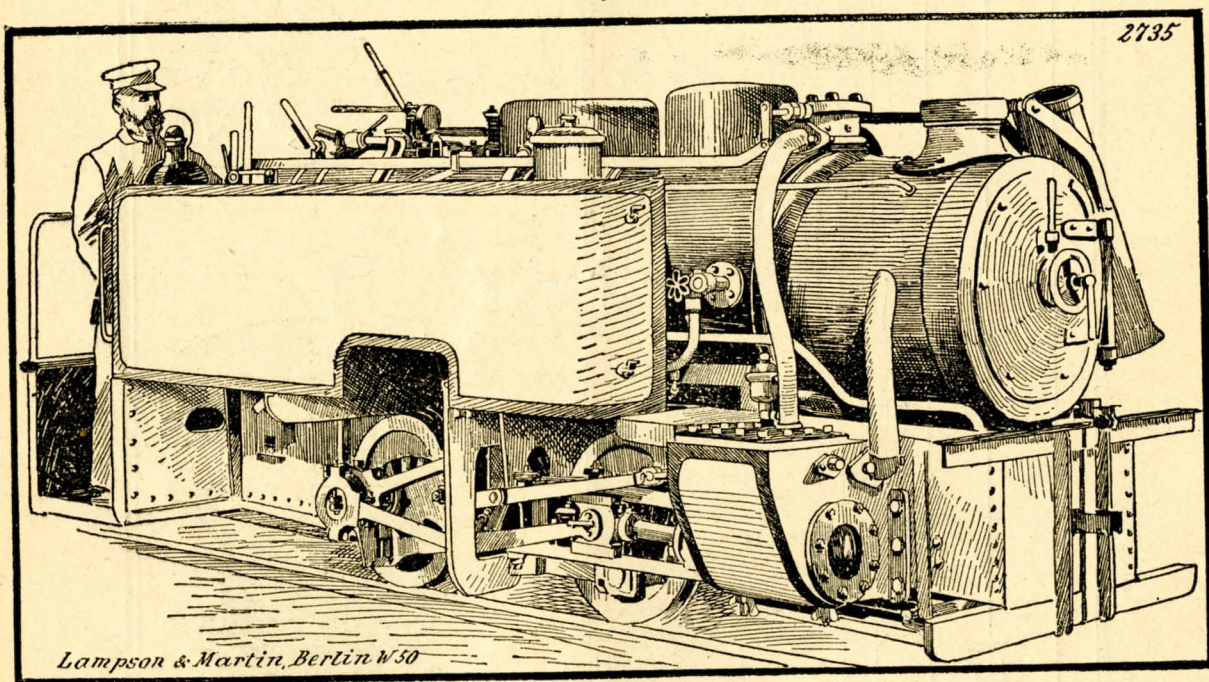
für elektrische Bahnen«, hvilken Institution grundlagdes af de to store Firmaer »Algemeine Electricitätsgesellschaft og Siemens og Halske«.

Vognene, der benyttes til Forsøgene, er 22 Meter lange og forsynede med Motorer og Styreapparater i begge Ender. De hviler paa to treakslede Trucker, der hver drives af to elektriske Motorer, der hver drives af to Strøm, der svarer til 200 H. K. Motorerne kan dog sættes op til en Kraft af 750 H. K. altsaa kan de 4 Motorer sættes op til en samlet Styrke, der svarer til 3000 H. K.

Lokomotivet er bygget hos Firmaet Ovenstein og Koppel, Berlin, for et russisk Bjergværks Røgning.

Maskinuheld.

Torsdag den 11. ds. skete et af de heldigvis faa, men uafvendelige Uheld, at en Kobbeltang paa Lokomotiv Nr. 585 knækkede under Farten. Da samme eller vel mere korrekt et lignende Uheld tidligere er sket for den samme Lokf., nemlig nærværende Blads Redaktør, og dette Uheld affødte et Par Artikler i vor Fagpresse (se Lokomotivmann och Ma-



Et originalt Grube-Lokomotiv.

Det Lokomotiv, vi ovenstaaende bringer et Billede af, er bygget til Brug ved Tunnelbygning og Anvendelse i Bjergværker. Lokomotivets hele Højde andrager kun 1620 mm. Det rummer 550 Liter Vand og 400 kg. Brændsel. Hjulenes Spormaale er kun 750 mm., men da Kedlen ligger meget lavt giver dette Lokomotivet en saadan Stadighed i Bevægelsen, at selv om der finder en Udsporing Sted, vil dette næppe bringe Lokomotivet til at vælte.

skinist-Tidning Nr. 5 og 8 1901 d. Udg. og Dansk Lokomotivtidende Nr. 1 1901) vil det formentlig have sin Interesse for nærværende Blads Læsere at blive bekendt med Uheldets Enkeltheder og de ved dette indhøstede Erfaringer.

Da Tog Nr. 938, der ordinært afgaar fra Fredericia Kl. 3,13 Efterm., var 6 Minutter forsinket, sattes Farten op, saaledes at den 12 Km. fra Fredericia ved Gudse Dæmning havde en Hastighed af 87 Km. Pludselig hørtes et forholdsvis ringe Knald, og umiddelbart derpaa knustes Gulvet, Fodtrin, Varmeledning, Hanetræk og Værktøjsskab, hvis Ind-

hold spredtes over hele Fyrpladsen, ligesom Sidevinduet, Signallanterne etc. slyngedes over mod højre Side, Hjulskassen og Huset bøjedes stærkt forover, hvilket bevirkede, at Fløjterøret knækkede under Afspærringsventilen til Varmeledningen, hvorved det blev umuligt at lukke for den udstømmende Damp og Vand.

Stangen var knækket ca. 2 Alen fra Kobbelhjulets Krumtap, saaledes at den forreste Ende var for tung til at Drivhjulet kunde give den nogen roterende Bevægelse, hvorfor denne Ende ingen Skade forårsagede, medens den bagerste Ende fulgte med Kobbelhjulets Krumtab rundt og knuste alt indenfor sin Rækkevidde.

Da det udstømmende Vand og Damp umuliggjorde enhver Indtrængen paa Fyrpladsen, hvor Værktøjet laa spredt, maa det betragtes som et Held i Uheldet, at en kort $\frac{3}{4}$ "Nøgle var slynget ud i Ballasten, og ved Hjælp af denne og Kulhammeren lykkedes det tildels at fjerne den brudte Kobbeltang saaledes, at en fra Kolding udsendt Maskine kunde trække det nedbrudte Tog til Kolding. Efter at den syge Maskine var udsat i Eltang, førte Reserve-maskinen fra Fredericia Toget til Esbjerg. Som det vil erindres (se ovenciterede Artikler), foreslog jeg i sin Tid at der paa den automatiske Bremses Luftledning anbragtes en Luftklap, der vilde gøre det muligt at standse Toget uden at udsætte de roterende, beskadigede Maskindele for Bremsens Virkning, og søgte at godtgøre Faren ved at benytte den automatiske Bremse under indtræffende Maskinuheld.

Da Fløjteetrækket ved nærværende Uheld straks blev slaaet ud af Haanden paa mig, da Fløjterøret knækkede, var jeg ude af Stand til at give Faresignal til Bremsebetjeningen og var henvist til — trods min Antipati herimod — at benytte Vakuumbremsen. Som det vil erindres, imødegik Hr. Ingeniørassistent H. G. Dorph i sin Tid den af mig i Lokomotivtidende skrevne Artikel over dette Emne, og holdt for, at Lokomotivføreren ved indtrædende Maskinuheld straks burde benytte Vakuumbremsen og aabne for Sandet. Det skal straks siges, at Ingeniørassistentens Teori her overført i Praksis (Sanding dog undtagen, da jeg paa Grund af Glasstumper fra det knuste højre Sidevindue og det nedstrømmende Vand

og Damp, ikke kunde komme til Sandkasse-trækket) gav et glimrende Resultat og bragte Toget til Standsning i Løbet af faa Sekunder, uden at Bremsens Virkning paa de roterende beskadigede Maskindele forårsagede nogen som helst Skade.

Man staar altsaa her overfor to forsaaavidt analoge Maskinuheld, indtruffet for den samme Lokomotivfører, der til Standsning af Toget har anvendt to forskellige Bremsemaader og begge Gange har opnaaet et godt Resultat, hvorved en praktisk Løsning af Spørgsmaalet om Betimeligheden af Anbringelse af den foreslaaede Luftklap er skudt endnu længere ud; idet Maskinuheldet den 9. November 1900 hvis Vakuumbremsen var bleven anvendt, efter al Sandsynlighed vilde have forøget Uheldets Omfang i en ganske betydelig Grad, medens nærværende Uheld, trods Vakuumbremsens Anvendelse, efter Omstændighederne forløb overmaade heldigt.

Da jeg under begge Uheld havde den samme Fyrbøder, og denne, Nr. 47 N. J. Andersen, udviste stor Ro og Besindighed, ligesom han med Energi og Villighed deltog i det af Uheldet forårsagede forøgede Arbejde, kan jeg ikke undlade her gennem vort Blad at bringe ham en hjertelig Tak for hans store Pligtopfyldelse og Redebondhed.

R e d.

Meddelelser fra Afdelingerne.

Afdeling 1. (København).

Den aarlige Udflugt foregaar Fredag den 19. August til Fredensborg og Asminderød, hvor der sidstnævnte Sted vil finde Fælles-spisning Sted.

Lister til Tegning er fremlagte paa Stuerne i København Kh., Gb. og Ø.

Forskelligt.

Sumatra.

Det nederlandsk-indiske Departement for offentlige Arbejder har til Hensigt at anlægge en Jernbane gennem den østlige Del af Su-

matra i direkte Tilslutning med de javanske Jernbaner.

Banen skal have en Længde af 922 Klm. foruden 433 Klm. Sidebaner. Arbejdet er anslaaet til at vare 21 Aar, medens Omkostningerne er beregnet til 945 Millioner hollandske Gulden. (En Gulden = 1,50 Kr.) Ved denne Bane bliver ikke alene Spørgsmaalet angaaende Javas Overbefolkning løst tilfredsstillende, men Java vil derved faa Jærnbaneforbindelse med den fremadstræbende Havneplads Palambang og senere med Deli og Sebang, hvoraf den sidste med Tiden antages at ville blive en ny »Singapore«.

Meddelelse fra Sekretæren.

Foranlediget ved, at Medlemsbøger, Lister, Love, Papir etc. rekvireres hos Hovedkassereren, meddeles, at disse Sager opbevares hos Sekretæren og bedes rekvireret derfra.

„Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening

afholder Generalforsamling i Odense den 29. Avgust Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Eftermiddag. (Mødested Bane-
gaarden).

Dagsorden:

- Punkt a. Beretning om Foreningens Virksomhed fra dens Oprettelse til Dato.
- b. Regnskabet fremlægges.
 - c. Forbundssagen.
 - d. Forslag fra Vejle Afdeling angaaende Oprettelse af en Hjælpekasse.
 - e. Forslag fra Bornholms Afdeling om fælles Uniformsreglement.
 - f. Valg af et Agitationsudvalg.

— g. Skal Foreningen søge Tilslutning med de andre Privatbaneorganisationer.

— h. Valg af 2 Revisorer.

— i. Eventuelt.

Medlemmerne anmodes om at give Møde saa talrigt som muligt.

Bestyrelsen.

Medlemslisten.

Aarhus Afdeling.

Lokomotivfører 294 Jakobsen udmeldt.

Lokomotivfører 212 Malling indmeldt fra 1. Juli.

Nyborg Afdeling.

Lokomotivfyrbøder 270 H. Rasmussen (Odense) indmeldt fra 1. Avgust.

Fredericia Afdeling.

Lokomotivfyrbøder 1 E. Olesen, 31 P. Petersen og 357 V. Mortensen indmeldte fra 1. Avgust.

PERSONALIA.

1.—8.—04.

Lokomotivfyrbøder Nr. 167 H. P. Nielsen, Esbjerg, forfremmes til Lokomotivfører Nr. 11. i Struer.

Haandværker i Aarhus Nr. 214 S. Jensen forfremmes til Lokomotivfyrbøder Nr. 167 i Thisted.

Forflyttede er:

Lokomotivfører Nr. 278 B. P. Mortensen, Fredericia, til Aarhus.

Lokomotivfører Nr. 5 J. P. S. Petersen, Struer, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder Nr. 60 H. P. O. Lindhardt, Thisted, til Esbjerg.

31.—7.—04.

Lokomotivfører Nr. 11 I. I. Scheel, Aarhus, afskediget paa Grund af Svagelighed.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm.

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst $\frac{1}{2}$ Aar.

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

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr. 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.