

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 16.

15. Avgust 1905.

5. Aarg.

Jernbanekørsel i Amerika.

Som det af Dagspressen vil være bekendt, meldte Telegrafen den 22. Juni om en frygtelig Katastrofe ved Mentor paa Lake Shore Jernbanelinien mellem Chikago og New York, der havde sin Aarsag i et fejlstillet Sporskifte.

Et Luksustog, som kom fra Chikago — »Det 20de Aarhundredes Ekspres« — løb af Sporet med 115 Km.s Fart. En Række Vogne knustes og kom i Brand. 13 Personer dræbtes og 21 saaredes. Toget var afgaaet fra Chikago Kl. 2,30 Em. og skulde være i New York næste Dags Formiddag Kl. 9,30. Det er Verdens hurtigste og mest luksuriøst udstyrede Tog. Det medfører Tjenere, Kammerjomfruer, Stenografer, Bibliotek, Frisør-saloner, Saltvands- og Ferskvandsbade og en stor Spisesalon med Table d'hôte.

De to konkurrerende Selskaber, New York Central og Pennsylvania Railroad, har i nogle Dage ført en rasende Kappelstrid mellem New York og Chikago, og begge Selskaber har daglig forsøgt at sætte Rekorden ned.

Det kan derfor paaregnes at have sin Interesse at høre, hvad »Chikago Record Herald« for den 9. Juni skriver om denne Vædekørsel:

Den Tid er maaske ikke fjærn, da Chikago-nerne kan rejse hjemme fra om Formiddagen

og spise til Middag om Aftenen i New York, og det er et Problem, der ikke længere er afhængig af Luftskibenes Fuldkommengørelse. Atten Timers Rejse mellem de to store Byer i Øst og Vest er allerede en fastsat Køretid for »Pennsylvania Special«, et nyt Eksprestog, der første Gang skal løbe paa Pennsylvania-linien Søndag den 11. Juni.

De 750 Km. mellem Chikago og Pittsburg blev i Dag tilbagelagt paa 440 Minutter, deri indbefattet Standsninger undervejs paa Grund af varme Lagere. Saafremt Rejsen kunde have været fortsat uden Standsning til N. Y., vilde der være indvundet betydelig Tid, hvilket beviser, at Rejsen kan foretages paa betydeligt mindre end 18 Timer.

Toget afgik fra Chikago Kl. 7,25 Fm. og kunde med Lethed have naaet New York Kl. 8,45 Em., østlig Tid.

Man havde under Kørselen sin Opmærksomhed henvendt paa Kilometertavlerne, men da man paa Grund af den tiltagende Hastighed ikke længere kunde aflæse disse, saa man med Forbavselse paa Hastighedsmaaleren i Vognen, der paa en Distance af 3½ Km. viste en Maksimalhastighed af 177 Km. pr. Time. Gennemsnitshastigheden var 109,28 Km. pr. Time. Toget bestaar af Maskine og 5 Vogne. i Størrelse og Vægt Mage til det, der etableres. Fører og Fyrbøder er de samme, som første Gang skal køre »The Pennsylvania Special« paa Søndag, nemlig A. Holmes og F.

Milner, der har været ansat ved Pennsylvania-selskabet i adskillige Aar.

Af Hensyn til den langsomme Kørsel flere Steder fra Chikago-Union-Station til Englewood, var Hastigheden den første Time forholdsvis ringe; dog tilbagelagdes 99 Km. I den anden Time tilbagelagdes 116,8 Km., i den tredje 112 Km., deri indbefattet Standsning ved Fort Wayne for at skifte Maskine, og i den fjerde 124,8 Km. inklusive Standsninger.

99,2 Km. tilbagelagdes den femte Time. I den sjette 82,6 Km., heri indbefattet en Standsning paa 13 Minutter; i den syvende Time naaedes 99,2 med en Standsning.

Fra Clark-Junction til Fort Wayne, en Distance af 201,6 Km., var Gennemsnitshastigheden pr. Time 120,5 Km., heri indbefattet Standsninger. — Kilometer efter Kilometer tilbagelagdes paa 26 til 27 Sekunder, og endskønt Toget her naaede sin største Hastighed, mærkede de Rejsende kun i ringe Grad til Rystelser.

* * *

»Chikago Daily Tribune« skriver den 21. Juni, Dagen før Katastrofen:

»Det tyvende Aarhundredes Ekspres« paa Lake Shore, New York Central Railroads og »The Pennsylvania Special« paa Pennsylvania-Linien, de nye atten Timers Flyvere mellem Chikago og New York, der fornylig er begyndt at løbe, er bleven betegnet som Begyndelsen til en ny Epoke i Jernbaneverdenen, da man forventer at kunne tilbagelægge Afstanden mellem de to store Byer i Øst og Vest paa 14 a 15 Timer.

Lake Shore begyndte med sit nye atten Timers Tog Søndag den 11. Juni fra Chikago til New York, og Pennsylvania-Selskabet fulgte efter en Uge senere.

Disse Tog er indbyrdes Konkurrenter og har hver sine Venner og Beskyttere, der opmærksom iagttager disse Skinnevejens vælige Gangere under deres ca. 1600 Km. lange Løb.

Pennsylvania-Toget har den Fordel at have en kortere Strækning og faar saaledes nogle Km.s Respit, men Lake Shore Flyveren har færre Stigninger og Kurver at overvinde. For at kunne fuldføre Løbet efter planmæssig Tid,

skal Gennemsnitshastigheden under hele Turen være 83,5 Km. pr. Time.

Toget bestod af en kombineret Spisesalon og Bagagevogn, to Pullmans Sovevogne, en Restavtionsvogn og en Biblioteksvogn med Læsesalon som sidste Vogn i Toget, og hvorfra de Rejsende i videste Udstrækning kunde nyde Udsigten. Toget medfører 34 Tjenere. I Restavtionsvognen er tillige en Barber-salon, og i den sidste Vogn Baderum. Toget er overalt oplyst ved elektrisk Lys.

Et Bibliotek med den nyeste Literatur og de nyeste Tidsskrifter forefindes i Biblioteksvognen. Depecher over Dagens vigtige Begivenheder indgaar hver Time og fremlægges for de Rejsende. En Stenograf er naarsomhelst klar til at modtage Diktat fra Forretningsmænd og lign.

I den første Del af Løbet var det kun faa af Passagererne, der havde Forestilling om Togets uhyggelige Hastighed, indtil de blev gjort bekendt med de tilbagelagte Distancer og Køretiden. Passagererne fordrev Tiden over Bøger eller drømmende betragtede det vigende Landskab fra Udsigtsvognen for sluttelig at trække sig tilbage til Sovevognen lige saa stilfærdig som i Hjemmet.

Med Standsninger indbefattet var Gennemsnitshastigheden mellem Chikago og New York 96 Km. pr. Time. For at faa et klart Begreb om »Aarhundredets« (The twentieth century limited) Hastigheder, er det nødvendigt at opsummere »Dødtiden«, nemlig alle Standsninger for Passagerer, Skiften Maskiner og Personale samt Vandtagning i Dunkirk. »Dødtiden« var 40 Minutter, medens Løbetiden var 956 Min. til de 1565 Km., hvilket giver en Gennemsnitshastighed af 98 Km. for hele Rejsen.

Toget løb ind paa flere Stationer 10 a 20 Min. før planmæssig Tid. Denne Tid benyttede de Rejsende til at stige ud og foretage smaa Avtomobiludflugter. Ved Elkhart foretoges det første Avtomobiltrip, der bestod i en 12 Minutters Rundtur gennem Byen. Ved Toledo var der 10 Min. til Raadighed.

Køretiden for det første Tog var 1080 Min., men den forbrugte Tid var kun 956 Min. Man ser heraf, at der var indvundet 124 Min. — over to Timer — paa en Distance af 1565 Km.

Rejsen foretoges ikke alene med Sikkerhed, men Lokomotivpersonalet oplyste, at Grændsen for den højeste Hastighed, der med Sikkerhed kunde køres, ikke var naaet. I en Samtale paa Turen udtalte Direktør Daly, at ingen særlige Anstrengelser for Hastighedsforøgelse er forsøgt. Løbet har vist, at et 15 a 16 Timers Tog med Lethed kan gennemføres, men man antager ikke, at det bliver til Virkelighed de første Aar. Man sover simpelthen mellem de to Byer, og der er ikke noget Ønske fremme for et hurtigere Tog end 20 Timer; man har kun etableret dette Tog for at møde Konkurrencen. Vi kan gøre det bedre, men tænker paa at holde op om nogen Tid.

Hvorledes Tiden gaar for de Rejsende, skal nedenfor gengives efter Selskabets forud anmeldte Program.

- Kl. 2,30 Fm. viftes Farvel til Venner i Chikago.
- › 4,12 › Et 10 Min. Avtomobilridt i Elkhart.
 - › 5,00 › Te.
 - › 6,00 › En moderne Hoteldiner, medens Toget farer med 112 Km. Hastighed.
 - › 6,44 › 10 Min. Avtomobilridt i Toledo.
 - › 7,00 › De nyeste Tidsskrifter læses i Biblioteksvognen, medens man nipper til et Glas Limonade.
 - › 8,30 › En 20 Min. Tur i Cleveland.
 - › 9,30 › Luncheon i Spisesalonen.
 - › 10,00 › Et Aftenbad, medens Benklæderne presses til Brug næste Dag.
 - › 10,30 › Et lille Slag Kort.
 - › 6,45 Fm. Et Saltvandsbad.
 - › 7,25 › Frokost; tillige en prægtig Udsigt over Hudsonfloden.
 - › 8,30 › Manicure, medens man dikterer Stenografen et Brev til Hjemmet.
 - › 9,30 › New York — alle ud.

Nedenfor gengives en Tabel over Distance og Køretid.

Fra Chikago til Elkhart (162 Km.)	89 Min.
— Elkhart til Toledo (213,5 Km.)	122 —
— Toledo til Cleveland (171,5 Km.)	104 —

Fra Cleveland til Buffalo (321 Km.)	175 Min.
— Buffalo til Syracuse (232,8 Km.)	153 —
— Syracuse til Albany (235,3 Km.)	158 —
— Albany til New York (228,8 Km.)	155 —

Total 1565 Km. 956 Min.

Forskelligt.

En ny Centralstation skal bygges i New York, og den nuværende nedlægges. Der vil i Hallen blive 43 Spor ialt, hvoraf de ni er sænkede og skal benyttes for Forstadsbanerne. De forskellige Perroner vil blive forbundne med hinanden ved Tunneler og Elevatorer, hvorved Færdsel for Bagage og Passagerer over Sporene undgaas.

Uddrag

af

Regnskaberne for Regnskabsaaret 1904—05 vedrørende Syge- og Begravelseskassen for Statsbanerne i Jylland og Fyn.

Interessentantallet udgjorde den 1. April 1904 5901 og den 31. Marts 1905 5956. Begravelseshjælp er udbetalt for 106 Dødsfald (58 Interessenter og 48 Hustruer). Kassebeholdningen den 1. April 1904 androg 3467 Kr. 18 Øre og den 31. Marts 1905 1227 Kr. 80 Øre. Forskellen, 2239 Kr. 38 Øre, er — jfr. omstaaende Regnskab — anvendt til Dækning af Sygekassens Underskud. Da der derhos i det i Regnskab'et under Indtægtspost 4 anførte Beløb er indbefattet et ekstraordinært Tilskud af 20,210 Kr., vil Sygekassens Udgifter i Regnskabsaaret 1904—05 have oversteget Kassens ordinære Indtægter med 22,449 Kr. 38 Øre.

	INDTÆGT.	Kr. Ø.
1. Bidrag af Interessenter i Klasse I . . .		78,075 51
2. Bidrag af Interessenter i Klasse II A . . .		20,392 92
3. Bidrag af Interessenter i Klasse II B . . .		2,981 60
4. Statsbanernes Tilskud (ordinært 36,390 Kr., ekstraordinært 20,210 Kr.) . . .		56,600 00
5. Mulkter		1,149 75
6. Netto Provenu ved Salg af fundne Sager . . .		1,406 80
7. Græsleje og Lejeafgift af Arealer . . .		5,444 95
8. Betaling for Adgangskort til Banen . . .		710 00
9. Betaling for Opslag paa Stationer og Holdepladser		› ›
10. Renter		1,121 61
11. Tilfældige Indtægter		82 50
		<hr/> 167,965 64
Aarets Underskud		2,239 38
		<hr/> 170,205 02

	UDGIFT.	Kr. Ø.
1. Pengeunderstøttelser		19,624 71
2. Medicin		47,595 88
3. Sygehuspleje:		
a. Almindelig Hospitalsbehandling	21,440 01	
b. Sanatoriebehandling	2,325 50	
c. Kysthospitaller	829 50	
d. Sindssygeanstalter	1,191 46	
e. Øjen-, Øre-, Næse- og Halsklinikker	4,087 65	
f. Anden Klinikbehandling	923 20	
4. Lægehonorar:		
a. Almindeligt Lægehonorar	46,246 63	
b. Honorar til Specialister i Øjensygd.	2,203 00	
c. Do. til do. i Øre, Næse og Halsygd.	2,230 00	
d. Do. for anden Specialistbehandling samt Accouchementsforretninger.	2,908 00	
5. Begravelseshjælp	6,420 00	
6. Befordringsudgifter:		
a. Dræ sine og Troljekørsel	1,690 48	
b. Vognkørsel	1,201 75	
7. Kontorudgifter	789 77	
8. Anskaffelse og Vedligeh. af Inventar	107 80	
9. Rejseudgifter for Bestyrelsen	883 80	
10. Forskellige Udgifter:		
a. Bandager, Bind o. l.	1,529 62	
b. Bade	1,341 65	
c. Styrkende Midler, Vin, Børnemel, mineralske Vand o. l.	836 01	
d. Luftpuder, Sprøjter, Doucher og andre Apparater	28 88	
e. Massage og Elektrisering	3,094 83	
f. Diverse	674 89	
	<u>170,205 02</u>	

STATUS.

Beh. i Kassen i	Sygekass. Kapi-
Aarhus den 31.	tal den 31.
Marts 1905	Marts 1905
<u>1,227 80</u>	<u>1,227 80</u>

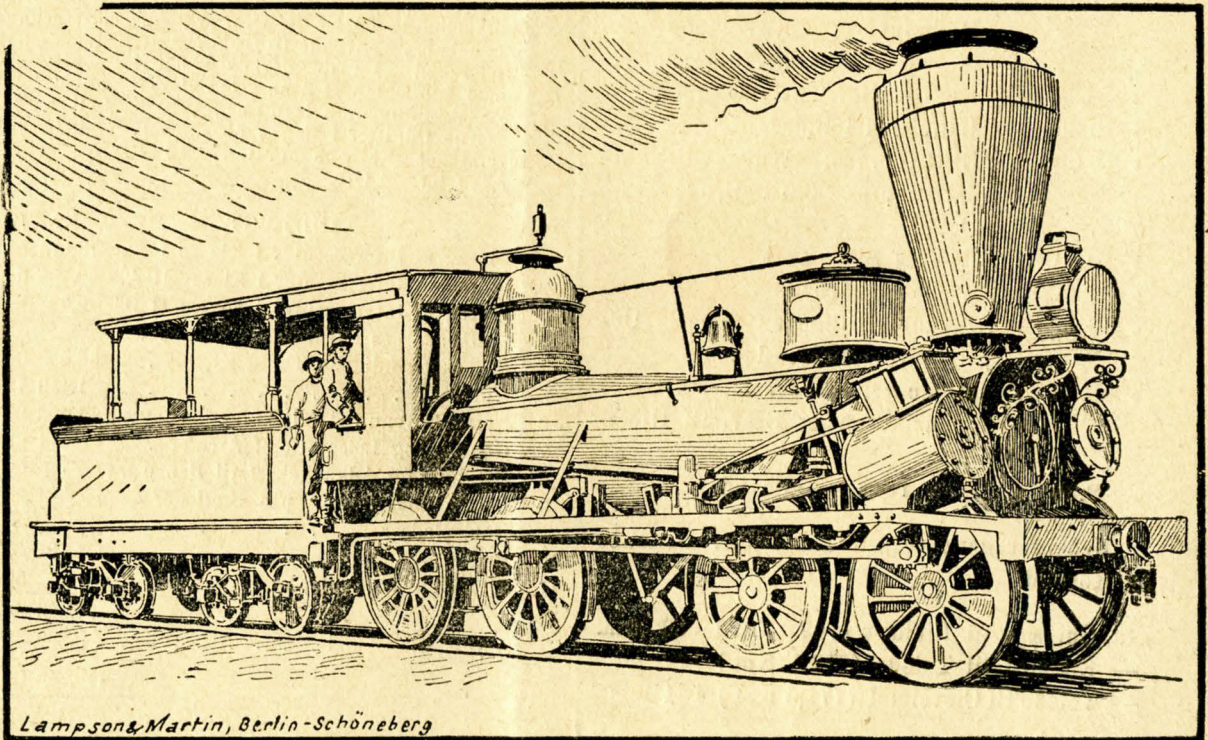
En Veteran.

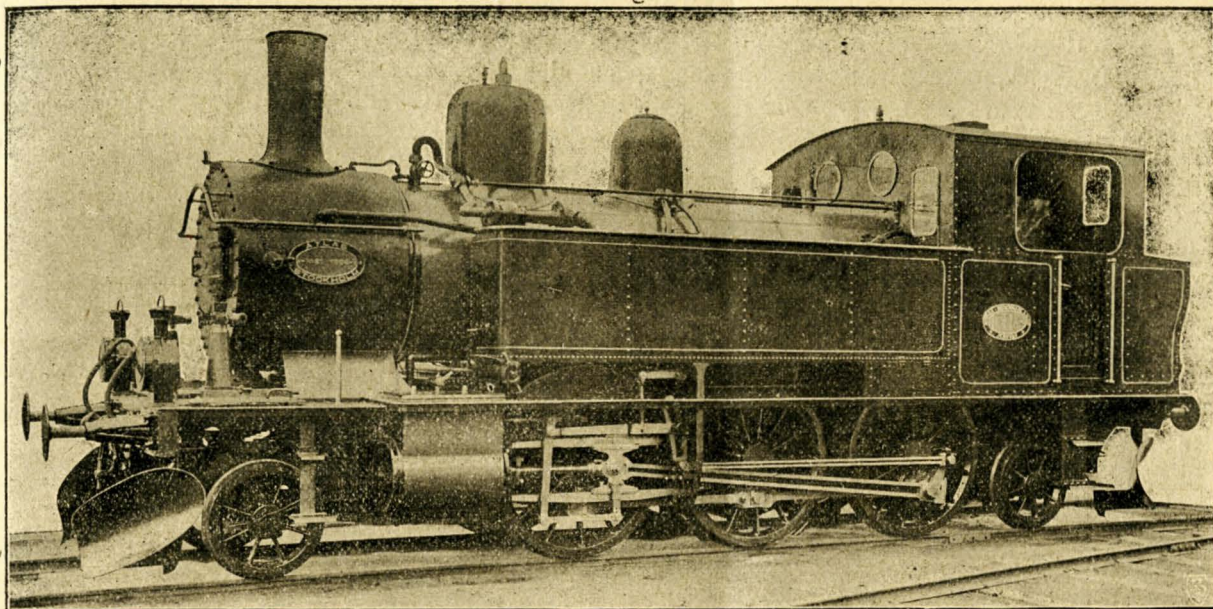
Telegrafene og Jernbanerne er som bekendt de moderne Indretninger, der først har indført og bekræftet Talemaaden »den bevingede Tid«; men at der paa dette Omraade eksisterer ret overraskende Aabenbareiser, turde være nyt for vore Læsere.

En saadan Aabenbarelse fra svunden Tid fremstilles paa nedenstaaende Billede, nemlig et Lokomotiv, der har gjort Tjeneste i samfulde 60 Aar paa en Strækning fra St. Jago paa Cuba.

Som det ses af Illustrationen, har Maskinen et meget gammelt og ærværdigt Udseende, men dette til Trods har den altid gjort og gør endnu sit Arbejde til Jernbaneforvaltningernes fulde Tilfredshed, saa det varer nok en rum Tid, inden den hugges op.

Maskinen, der som det ses, har skraat liggende Cylindre af 14½ Tommes Diameter, vejer ca. 18 Tons; den byggedes af Baldwin





Værkstederne for Havanna-Guvis Banen. Af samme Type byggedes kun to Eksemplarer.

Et kraftigt Tenderlokomotiv.

Ovenstaaende Illustration viser et af de kraftigste Adhæsiions-Lokomotiver, vi har set. Det er bygget af Atlasværkstederne i Stockholm 1904 for Norva-Södermanland Jernbane og har 400 mm. Cylinder og 12 Kg. Damptryk. Tenderne, hvoraf der er 3 Stk., rummer 6 Kbm. Vand, og Lokomotivet vejer i tjenstfærdig Stand 43,9 Tons.

Lokomotivmandsmødet i Helsingfors.

Vi nærmede os den første finske Havnestad Hangø, og endelig Kl. 10 om Formiddagen landede vi og troede, at vi snart kunde sætte vore Fødder paa finsk Jordbund, men vi havde gjort Regning uden de russiske Gendarmere, thi vore Pas, som vi havde maattet aflevere paa Dampskibskontoret i Stockholm for overhovedet at kunde faa Billetter, skulde først i Land og synes.

Efter en lang Ventetid blev vi kaldt frem en for en og fik vore Pas udleverede, og med et Lettelsens Suk passerede vi Landgangen for

straks at blive standset af et kritisk søgende Toldvæsen, der i en af vore Kufferter fandt en Aargang af nærværende Blad. Stor var vor Overraskelse, da Tolderen — med en Nidkærhed, vi ikke havde tiltroet en Russer uden Bihensigt — greb vort kære Aandsfoster, og, efter mistænksom at have mønstret os, foreviste samme for en Gendarmofficer. Denne gloede uforstaaende fra Bladene til os, hvorfor vi med et satirisk Smil paa godt københavnsk mumlede et »Inte farlig, Kære!« Officeren maa være bleven beroliget af vort fredsommelige Ydre, thi med en flot Haandbevægelse kommanderede han Bladene tilbage til Kufferten igen, og Landstigningsformaliteterne var tilende.

Det ugunstige Indtryk, disse havde bibragt os, forandredes imidlertid hurtigt til det modsatte, thi kort efter Landstigningen kom Hr. Ingeniør F. v. Christerson til Stede og meddelte os, at han fra den finske Statsbaneforvaltning i Helsingfors telegrafisk var anmodet om at udstede fornødne Fripas til 2. Klasse til samtlige 9 Repræsentanter; da de svenske Repræsentanter imidlertid fortsatte ad Søvejen til Helsingfors, var vi kun de tre norske og tre danske Repræsentanter, der af Ingeniøren inviteredes til at tage de finske Lokomotiver og Værksteder der paa Pladsen i Øjesyn.

Det første, der tiltrak sig vor Opmærksom-

hed, var nogle Godsvogne, der var forsynede med et fast Hjulpar og en Truck med to Par Hjul. Denne Anordning gjorde, at man saa sig i Stand til at føre Laster af et stort Fladeindhold men iøvrigt ringe Vægt, til Eks. Brændsel, over Strækningen i forholdsvis faa Vogne.

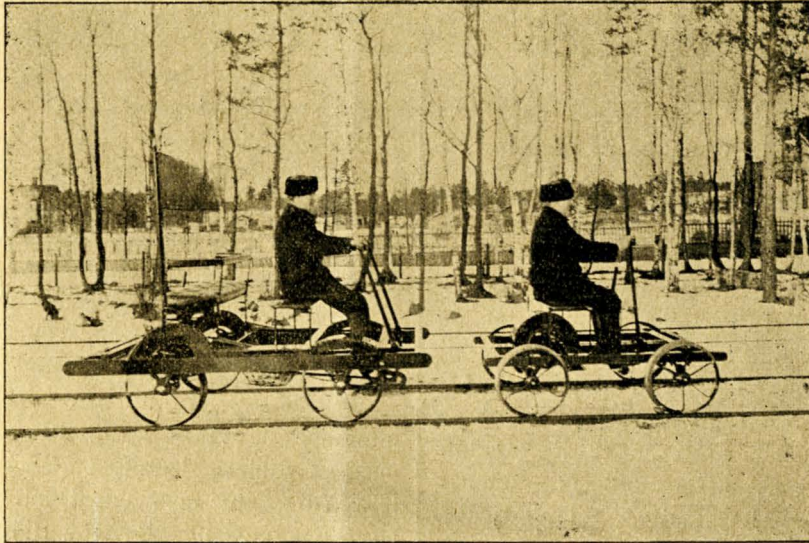
Vor Opmærksomhed blev dernæst fangen af en sindrig Mekanisme ved de finske Statsbaners Dræsiner, som vi hosstaaende bringer et Billede af. Som bekendt drives vore Dræsiner af samme Type ved Hjælp af en Trækstang, der ved en Drivstang er forbundet med en med Krumtap forsynet Tandhjulsforbindelse. Dræsinen drives saa fremad ved, at Manden, der repræsenterer Drivkraften, stømmer Benene

tioner o. a. l.; de er indrettede til at forsynes med Net til Bagage og Fodpose til Beskyttelse for den Rejsende.

Ingeniør F. v. Christerson i Hangø har Patent paa og er Leverandør til samtlige finske Statsbaner af disse Dræsiner, der bl. a. er prisbelønnet paa den store, russiske Udstilling i Nishnij Nowgorod. (Fortsættes).

Elektrisk Lokomotiv for Philadelphia-Reading Jernbanen.

Ovennævnte Selskab har fornylig fra Baldwins Lokomotivværksteder indkøbt et elektrisk



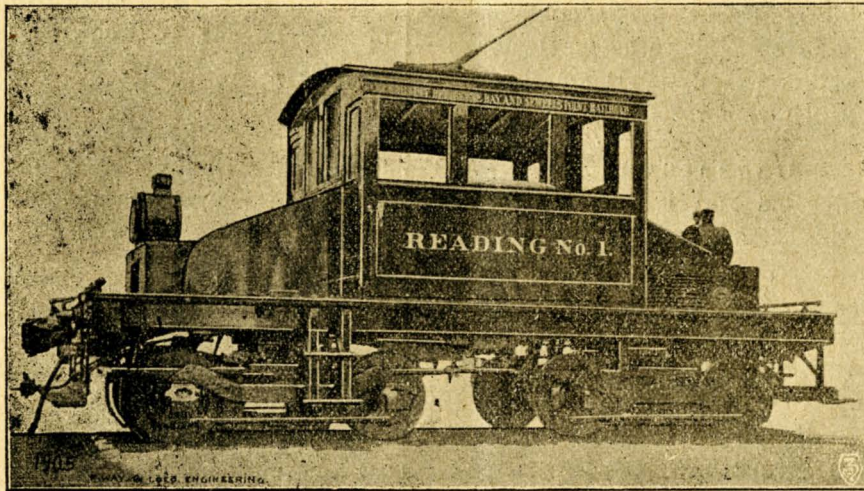
mod en paa Dræsinen fast anbragt Tværstang og bevæger Trækstangen med Hænderne. Paa de finske Statsbaners Dræsiner derimod er Trækstangens nederste Ende forsynet med en lille Tværstang, hvorpaa er anbragt 2 Tridser, der afgiver Plads for den Mands Fødder, der skal drive Dræsinen frem. Man vil kunne forstaa, at denne Anordning betyder en stor Kraftbesparelse (ca. 25 pCt.), og naar dertil kommer, at disse Dræsiner er forsynede med Kuglelejer, forbavses man ikke over, at de største af de her illustrerede Dræsiner, fuldt lastet, af en Mand kan gives en Gennemsnitsfart af 20 Km. i Timen.

Som det ses findes der 2 Slags, de smaa for Baneformænd etc., de store for Inspek-

Lokomotiv, som fik Navnet »Reading Nr. 1« (se omstaaende Illustration). Lokomotivet er beregnet til Godstrafik paa »Cape May Delaware Bay- og Sewells Pointbanen«, en lille Jernbane, som dirigeres af ovennævnte P. og R. J. Maskinen er monteret paa 2 Boggier og har en Motor paa hver Aksel. Drivhjulet er 30 eng. Tm. (ca. 765 mm.), og hele Maskinen vejer uden Overbygning 40,000 eng. Pund (ca. 20 Tons). Igangsaettelsestrækraften er, naar Skinnerne er rene og tørre, 8000 Pd. (ca. 4000 Kg.). I Krogen med fuldt Tog gør Maskinen 10 eng. Mil i Timen, og dens Trækraft i Krogen er under Farten ca. 6000 eng. Pund (ca. 300 Kg.). Udrustningen bestaar af 4 Stk. 500 Volt Westinghouse 38-B. Sporvogns-

motor paa 50 HK. hver. Desuden findes et Westinghouse K-12 magnetisk Springkontrolapparat, og Førerhuset er forsynet med elektrisk Varmledningselement, Westinghouse Luftbremse samt Grusledning, som drives ved Luft findes ligeledes paa Maskinen. Lokomotivet er 9 Fod bredt, og dets største Længde er 23 Fod (eng.) Hver Boggie har 6 Fod Hjulbasis, og den totale Hjulbasis er 18 Fod.

af Mærker, men ogsaa dette Ændringsforslag blev forkastet. Tanken er imidlertid nu gennemført af Dansk Jernbaneforbund, idet et Udvalg, der var nedsat af sidste Kongres, har afgivet sin Betænkning. Der foreslaas Trykning af et Hjælpefondsmærke i to Farver, et for Organisationens Medlemmer og et for andre, der af Interesse for Sagen vil støtte denne. Disse Mærker vil paa Tantiemedagen



Højden over Førerhuset er 11 Fod, og Totalvægten er 47,000 eng. Pd. (ca. 23,5 Tons). Den elektriske Strøm tilføres fra en Luftledning, som ligger ved Siden af og ikke lige over Sporet.

Dansk Jernbaneforbunds Hjælpefond.

Som man vil erindre, havde vi paa vor sidste Generalforsamlings Dagsorden opført en Sag angaaende Hjælp for tuberkuløse Lokomotivmænd.

Forslaget, der var fremsat af Afdelingsformanden for Viborg Afdeling, Hr. Lokfyrb. A. Johansen, blev imidlertid forkastet, vel nærmest, som det fremgik af Forhandlingerne, fordi man frygtede for, at det private Initiativ skulde borttage noget af Statens Pligt til at bekæmpe dette Samfundsonde. Som man endvidere vil erindre, ændredes Forslaget til at skulle være en Hjælp ved eventuel Indlæggelse paa Sanatorium, en Hjælp, der skulde tilvejebringes ad Frivillighedens Vej ved Hjælp

den 1. September d. A. blive udbudt til Salg til D. J. F.s egne Medlemmer og kan faas til Købs af bl. a. D. L. og L. F.s Medlemmer, naar disse henvender sig til D. J. F.s Tillidsmænd derom.

Da der af indkomne Beløb vil blive dannet et Fond til Hjælp for trængende tuberkuløse Medlemmer af D. J. F., er det vort Haab, at ikke en eneste Organisationsfælle blandt Statsbanernes Lokomotivmænd vil undlade at ofre en Krone eller to paa Sagen den 1. Sept.

Lad os herigennem vise, at det Baand, der gennem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg er knyttet mellem de tre store Organisationer, er saa alvorligt ment, at vi ogsaa, hvor det gælder et lille »Klask« paa Lommen har Villie til at yde en Haandsrækning.

Lad os endvidere erindre, at en ikke ringe Del af D. J. F.s Medlemmer, som vi daglig arbejder sammen med, nemlig Depotarbejderne, ikke faar Del i Tantiemen og altsaa ikke har denne kærkomne Anledning til at ofre sig. Det vilde derfor have sin Betydning, om Lokomotivpersonalet af sin Tantieme vilde

forsøge at rette lidt paa Virkningen af Tantiemefordelingens Brøst, saaledes at denne ikke mærkes ved Salget af D. J. F.s Hjælpefonds-mærke.

Obs! Mærket vil ikke blive tilbudt os, derfor maa vi selv henvende os til D. J. F.s Tillidsmænd.

Generalforsamling.

Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening afholder Generalforsamling i Aarhus paa Hotel »Danmark«, Ryesgade, den 3. September 1905, Kl. 2 Em.

Dagsorden:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed.
2. Regnskabet fremlægges i revideret Stand.
3. Hvad agter, og hvad kan Lokomotivpersonalet gøre for en tidssvarende begrændset Arbejdstid?
4. Uniformsspørgsmaalet.
5. Det nordiske Forbund.
6. Valg af Bestyrelse.
7. Valg af Formand.
8. Valg af Revisorer.
9. Sammenslutningen.
10. Eventuelt.

Aarhus, den 10. August 1905.

H. Christiansen,
Formand.

Kørselsfordelingerne.

Snart kommer den Tid, da Kørselsfordelingen paa de forskellige Strækninger skal underkastes Revision til Trafikkens Besørgelse i Vinterhalvaaret. Man mærker det paa de stadige smaa Tilløb til, at »der maa gøres noget for at faa en bedre Tur.« Det er den samme Klage atter og atter og alle Vegne, og man tør vel sige, at der er adskillig

Grund til denne Klage de allerfleste Steder. Vi saa paa vor Finlandsrejse en Ordning, der i høj Grad tiltalte os. Det var ved et Lokomotivdepot i Byen Toijala — her fik Organisationens Tillidsmand, Lokf. Nikander, Anmodning fra Depotforstanderen om at foreslaa en Fordeling af Tjenesten, som Flertallet af Personalet sympatiserede med. Der blev givet ham en Oversigt over Togenes Antal og Plan samt hvormange Maskiner, Depotet kunde disponere over. Paa dette Grundlag fremsattes saa Forslag til Kørselsfordelingen, sanktioneret af Personalet og endelig antaget af Maskinkontoret.

Vilde det ikke være praktisk i hvert Fald forsøgsvis at indføre en saadan Ordning herhjemme, thi vi tør vel forudsætte, at de Mænd, der i vore Dage betros Førelsen af Lokomotivet, ogsaa bedre end Teoretikeren kan lægge Tjenesten saaledes, at den gør mindst mulig ondt.

Det ny Signalreglement.

Som det vil erindres, paatalte vi her i Bladet to Afvigelser, der havde fundet Sted i det ny Signalreglement, nemlig Mangel af en Gennemkørselsarm paa Lunderskov Station og Tænding af det fremskudte Signal ved Fredericia. Begge disse Sager er nu gaet i Orden, saaledes at de er i Overensstemmelse med det ny Signalreglement, for hvilke Foranstaltninger vi bringer Administrationen vor bedste Tak.

Jernbanemændenes Tantieme.

Af de 996,000 Kr., der i Aar bliver udbetalt Statsbanernes Personale i Tantieme, faar bl. a. Lokomotivformænd, Værkmestre og Lokomotivmestre 421 Kr., Lokomotivførere og Skibsmaskinassistenter hver 158 Kr., Lokomotivfyrbødere og Vognopsynsmænd 121 Kr.

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.