



Nr. 17.

1. September 1909.

9. Aarg.

De ældste og nyeste Lokomotiver.

Det er ret interessant at kaste Blikket tilbage til de forløbne Aarhundreder for derved bedre at kunne se, hvorledes de fleste af Nutidens store Opfindelser i forrige Tider har haft deres Forløbere; hvorledes grublende Mænd har siddet i ensomme Studerekamre og gransket over Løsningen af Spørgsmaal, som dog skulde forbeholdes det efterfølgende Aarhundrede. Det er en Kendsgerning, at hvor der først er gjort en Begyndelse, vil Forbedringer af enhver Op-gave langt lettere kunne udføres, i Modsæt-ning til de Ideer, som Fortidens Mænd saa at sige har maattet gribe ud af Luften.

I Windsor-Magazine viser George A. Wade en udmærket Afbildning af en Art Lokomotiv, som første Gang i Aaret 1784 blev konstrueret i England, og kaldtes den Murdockske Maskine. Den er forbløffende enkel udført; et lille Vognstel med et lille Forhjul og to store Baghjul, hvorover en ganske simpel udført Maskine var anbragt. Som man kan tænke sig, blev dens Levetid kun af kort Varighed.

Det første Lokomotiv, som befordrede

et Tog i England, var af samme Type som det gamle »Lokomotion«, og nu befinder sig i Jernbanemusæet ved Darlington, hvor det er tilgængeligt. Denne Maskine danner i det væsentlige Grundlaget for Nutidens Lokomotiver. Dog maa Richard Trevithick, der fødtes i Aaret 1771, regnes som den egentlige Opfinder af Lokomotivet. Efter at han i længere Tid havde beskæftiget sig med Problemet at udnytte Dampkraften i Praksis, konstruerede han i Aaret 1796 en Model, hvori Kedlen og Maskinen for første Gang udgjorde et Hele. Først i Aaret 1801 byggedes da en større Maskine, som i Folke-munde døbttes til den »pustende Djævel« og i vore Dage er udstillet i Londoner South Kensington Musæum. Dette var den første Dampvogn, som befordrede Perso-ner. —

Som en Forgænger for Automobilet staar den store Dampvogn, som byggedes i Aaret 1835 for at besørge Persontrafiken mellem Birmingham og London. Det var et uformeligt kæmpestort Køretøj, svarende til de gamle Postvogne, men dog betydelig større, omtrent som Nutidens største Auto-mobilomnibusser. Uhyret var forsynet med tre store, brede Hjul, der omtrent lignede Hjulene paa en Damptrømler. Det indven-dige Rum i Vognen var adskilt i to Afde-linger, og paa Taget var der Plads til 20

Personer. Føreren sad foran mellem 4 Passagerer, dog noget højere end disse, hvor han ved Hjælp af et stort Sving styrede Kolossen. Køretøjet naede dog aldrig London. Vel tilbagelagde det flere engelske Mil med den efter de daværende Forhold uhørte Hastighed af 15 engelske Mil pr. Time, men saa indtraf Malheuren, at den svigtede.

Vognen, som tilhørte en Dr. Church, blev ganske vist senere betydelig forbedret, dog svigtede den stadig.

Tanken om at benytte Dampens Kraft til Bevægelse af Vogne havde ogsaa tidligere beskæftiget Teknikerne, thi allerede i Aaret 1786 arbejdede Symmington paa en Model til en Dampvogn, og i 1769 beskæftigede Cugnot i Frankrig sig med et lignende Problem. Allerede i Aaret 1680 bemærkede Sir Isaac Newton, at Vogne kunde bevæges ved Reaktionskraften af komprimeret Damp, og 30 Aar tidligere konstruerede Marquis Worcester en Pumpe, som arbejdede paa lignende Maade. Og kaster man Blikket endnu længere tilbage, finder man mange flere Beviser for, at Menneskaanden allerede tidligere har søgt at udnytte Dampen til Bevægelseskraft.

Vil vi betragte Nutidens Opfindelser indenfor Jernbanevæsenets Omraade, specielt Dampkraften, da ser man straks, med hvilke Kæmpeskridt de stadig foretagne Forbedringer er fremkomne, og da det netop er vort Blads Opgave at holde Læserne à jour med alt, hvad der kan have Interesse i den Henseende, skal vi for derigennem at anskueliggøre det Opsving, som er fremkommet i Lokomotivindustrien i de sidste Aaringer, fremføre et Par Eksempler paa nogle af Udlandets nyeste og største Lokomotivtyper.

For nylig har saaledes Maskinfabrikken i Eslingen til Würtemberg leveret nogle svære seksakslede Iltoglokomotiver, der saavel i Størrelse som i hele Bygningen adskiller sig stærkt fra de tidligere Typer. De store Maskiner, som tildels er malet graa, tilhøre en fra Amerika stammende Konstruktion, der paa Grund af sin store Produk-

tionsevne i ca. 1 Aar har været anvendt til Iltogskørsel i Evropa.

Maskinerne er byggede efter de nyeste Grundsætninger med den størst mulige Overhedning og beregnede til at løbe med en Maksimalhastighed paa 110 km., hvorved de formaar at udvikle 2000 HK. Lokomotivets og Tenderens totale Vægt udgør 133,000 kg., og Længden mellem Maskinens forreste Buffer og Tenderens er noget over 20 Meter.

Maskinerne er hovedsagelig bestemte til at føre de svære Iltog uden Forspandsmaskiner over den med stærke Stigninger forsynede Strækning fra Bretten til Ulm, til Tider ogsaa uden Maskinudveksling over de tilstødende Sidebaner. For at Lokomotivpersonalet kan blive fortrolig med Betjeningen af de ualmindelig store Kedler og den tildels nye Maskinkonstruktion, er Lokomotiverne tildelt lettere Tjeneste.

Efter hvad der gennem udenlandske Tidsskrifter meddeles, har Amerika atter sat en ny Rekord med Hensyn til gigantiske Lokomotiver. Denne Gang er det Baldwin-Lokomotivfabrikken, som har Æren af at have forfærdiget Verdens største Lokomotiv. Medens det sidste »største« amerikanske Lokomotiv vejede 410,000 Pd., der alle hvilede paa Drivhjulene, saa har det »aller største« Lokomotiv nu en Vægt af 430,000 Pd., hvoraf de 390,000 Pd. falder paa Drivakslerne. Det er altsaa 20,000 Pd. sværere end det »største« Lokomotiv, der som tidligere omtalt her i Bladet tilhører Erie-banen.

De nye Maskiner, som er byggede til Southern Pacificbanen, har en Maskinhjulstand af 56 Fod 6", mens Maskinens og Tenderens Hjulstand tilsammen udgør 83 Fod 6", hvilket omtrent er lig 25,5 Meter! Stempelslaget har for den 26" store Højtrykcylinder og 40" Lavtrykcylinder en Længde af 30". Fyrkassens Længde er 10' 6", dens Bredde 6' $\frac{1}{4}$ ". I Langkedlen findes 401 Kedelrør af Staal med en Længde af 21'. Ristefladen indtager et Areal af 68,4 □ Fod, og den totale Hedeflade er 6393 □ Fod foruden 655 □ Fod Overhede-

flade. Da Brændselsemnet er Olie, kan der medføres 2850 Gallons Olie samt 9000 Gallons Vand. Trækkekraften udgør 94640 Pund. Lokomotivet er beregnet til at befordre et Tog paa 1212 Tons (Tenderen ikke indbefattet). 1 Gallon = 4543 Liter.

Betingelser

for

Levering af Kul

til Statsbanerne.

Ved Hr. Maskindirektorens Velvilje ser vi os i Stand til efter Opfordring at offentliggøre nedenstaaende Oplysninger om det brændende Spørgsmaal: Kullene.

Liste over de Kulsorter, hvorpaa Tilbud **alene** modtoges ved Licitationen den 10. Marts 1909.

(List of the *only* sorts of coals for which tenders are exclusively received at the submission the 10th of March 1909).

A. Første Klasses Lokomotivkul.

(A. First class locomotive coals).

Beynons Merthyr	} Wales Kul (Wales coals)
Newport Abercarn	
Black Vein	
Aitken Navigation	} Skotske Kul (Scotch coals)
Bannockburn	
Navigation	} Skotske Kul (Scotch coals)
Bowhill do.	
Glencraig do.	
Silverton do.	} Newcastle Kul (Newcastle coals)
Bothal West Hartley	
Cowpen do.	
Dawisons do.	
Lambton Wallsend	
Consolidation	} Westfalske Kul (Westphalian coals)
General Blumenthal	
Rheinelbe	
Shamrock	

B. Første Klasses røgfri Lokomotivkul.

(B. First class smokeless locomotive coals).

Beynons Aberdare	} Wales Kul (Wales coals)
Merthyr smokeless (røgfrie)	
Insoles Merthyr	
Owens Merthyr smokeless (røgfrie)	
Pymans Merthyr	
Rhymney Merthyr smokeless (røgfrie)	} Westphalske Kul (Westphalian coals)
Watts Merthyr smokeless (røgfrie)	
Schürbank & Charlottenburg	
B. V. G.-Briketter	

C. Første Klasses Dampkul til Skibsbrug.

(C. First class steam coals for ships use).

Aitken Navigation	} Skotske Kul (Scotch coals)
Bannockburn	
Navigation	} Newcastle Kul (Newcastle coals)
Glencraig do.	
Bothal West Hartley	
Broomhill do.	} Newcastle Kul (Newcastle coals)
Cowpen do.	
Davisons do.	
Bolsover	} Derbyshire Kul (Derbyshire coals)
Langwith	

Westfalske Kul fra Minen Bismarck.
(Westphalian coals from the mine Bismarck).

* * *

§ 1.

Kullene skal hver i sin Art være af de aller bedste, som føres i Handelen, og for øvrigt have følgende Egenskaber:

De maa ikke bage og ikke brænde fast paa Risterne; disse er ved Statsbanernes Lokomotiver af Smedejern paa 20 mm Bredde og har en Luftaabning paa 8 à 10 mm.

De skal være friske fra Minen og maa ikke have henligget paa Lager.

De maa være fri for Sten, kulfattige Mellemlag, Skifere eller Ertser.

Analyse af en af Kullene udtaget Gen-

nemsnitsprøve, der er tørret ved 100° C. til konstant Vægt, maa højst vise et Indhold af 1 pCt. Svovl og 6 pCt. Aske — dog tillades indtil 8 pCt. Aske ved Waleskul.

Udgifterne til Kulanalyser bæres af Statsbanerne.

De skal være harpede og saa fri for Smuld, at der ikke kan gaa mere end højst 15 pCt. — for Newcastle- og Derbyshire Kul dog kun 12 pCt. — efter Vægt igenem en af Statsbanernes Kulharper med 13 mm Vidde imellem Jernstængerne. Harpningen foretages med Kullene direkte fra Jernbanevogn henholdsvis fra Bunden af Kulgaarden, saafremt Kullosseapparat er anvendt ved Losningen.

Naar Kullene leveres pr. Skib, er Leverandøren berettiget til fra Prøveharpningen at undtage indtil 5 Vognladninger à ca. 10 Tons af hver Skibsladning; men Statsbanerne er derefter berettigede til paa et hvilket som helst Tidspunkt under Losningen efterhaanden at udtage 6 Vognladninger à ca. 10 Tons af den øvrige Del af Ladningen til Foretagelse af en Prøveharpning, hvis Udfald da er bestemmende for Bedømmelsen af hele Skibsladningens Beskaffenhed.

Viser det sig ved Prøveharpningen, at Kullene indeholder inere Smuld end tilladt, skal Leverandøren godtgøre Statsbanerne Omkostningerne ved Prøveharpningen efter Regning, og for saa vidt Kullene ikke kasseres, hvad Statsbanerne er berettigede til, fradrages i Betalingen for den hele Ladning saa mange Procent, som svarer til det tredobbelte af, hvad Smuldprocenten har overskredet den ovenfor fastsatte Grænse. Ved Beregningen rundes Smuldprocenten opad til et helt Tal.

Der modtages kun Tilbud paa de Kulsorter, der er opførte i vedlagte Liste.

Kullene til Lokomotiver skal være særlig godt egnede til Lokomotivbrug.

De røgfri Lokomotivkul skal i Almindelighed opfylde alle de ovenfor stillede Betingelser, men skal desuden forbrænde med saa lidt og saa svag Røg, som det er muligt, idet de skal anvendes under Lokomo-

tivers Bevægelse paa By- og Havnespor. De maa endvidere indeholde mindst 16 pCt. flygtige Stoffer og ved Ophedning uden Luftens Adgang give fast sammenhængende Koks.

Kullene til Skibe skal være særlig godt egnede til Skibsbrug.

§ 2.

Kullene leveres enten pr. Jernbane eller pr. Skib (Dampskib eller Sejlskib; de Skibe, der fragtes til *Gjedser*, maa ikke have større Dybgaende end 15 Fod); tyske Kul modtages dog kun leverede pr. Jernbane. Leveres Kullene pr. Skib, maa de Skibe, der benyttes, foruden hvad der er bestemt til deres eget Brug, ikke indeholde Kul til nogen anden end Statsbanerne, saa at Leverandøren under ingen Omstændigheder maa forbeholde sig selv eller nogen anden en Del af Ladningen, selv om Delingen sker ved vandtætte Skodder; men hele Ladningen vil være at aflevere til Statsbanerne.

Saafremt der er sluttet Overenskomst om Levering af Kul fra forskellige Miner, maa det ved Transporten iagttages, at Kullene sondres saaledes, at hver Afdeling (Lastrum eller Luge) kun indeholder Kul fra en enkelt af disse Miner, samt at der udstedes særligt Certifikat (jfr. § 4) for Kullene i hver af Skibets Afdelinger.

Kullene skal læsses direkte i Jernbanevogne fra det Skib, der har bragt dem fra Afsendelsesstedet, saa at Omladning af Kullene fra Skib til Skib eller Lægtning ikke er tilladt. Derhos maa heller ikke Sammenladning af Kullene med andet Gods i samme Rum finde Sted.

Leverandøren er forpligtet til at give vedkommende Embedsmand ved Statsbanerne Meddelelse om, naar et Skib (om Dampskib eller Sejlskib maa angives) med Kul agtes afsendt fra Afladepladsen, samt til, saasnart han modtager Meddelelse om dets Afgang, at underrette den Embedsmand, som skal modtage Ladningen i den paagældende Havn, om Afgangen og om den sandsynlige Ankomsttid til Udskibningspladsen. Saadan Meddelelse maa være sket

mindst 48 Timer forinden Skibets Ankomst.

Leveres Kullene pr. Jernbane, skal de befordres direkte fra Minen til den paagældende Station uden Omladning.

§ 3.

Kul, der forsendes pr. Skib, leveres fortoldede og læssede paa Jernbanevogne paa Havnesporene ved Bolværkerne i de paagældende Havne, medens Kul, der forsendes pr. Jernbane, leveres fortoldede og læssede paa Jernbanevogne paa de paagældende Stationer; herfra undtages dog de Kul, der skal leveres i Gjedser og Korsør samt de, der skal leveres til Skibsbrug i Københavns Frihavn, for hvis Levering følgende Bestemmelser gælder. I Gjedser og Korsør leveres Kullene fortoldede; men til Losningen anvendes Statsbanernes mekaniske Losseapparater, saa at Kullenes Ophejsning og Viderebefordring besørgeres af Statsbanerne, medens Leverandøren paa disse Stationer kun skal besørge Kullene fyldte i Kasser, der af Losseapparatet føres ned i Lastrummet. Kulkasserne til Losseapparaterne er i Korsør 1575 mm lange og 1450 mm brede, i Gjedser 1600 mm lange og 1400 mm brede, og Lugekarm m. v. til hvert enkelt Lastrum gennem alle Dæk i Skibet maa være af saadanne Dimensioner, at Losseapparatets Kulkasser uden Ulempe kan befordres til og fra Lastrummene.

Er de mekaniske Losseapparater ikke til Raadighed, skal Kullene leveres læssede i Jernbanevogne, og der betales i saa Fald, for saa vidt Skibsladningen er opløst indenfor den kontraktmæssige Leveringstid, Leverandøren en Godtgørelse af 40 Øre pr. Ton.

Oplosses Kullene ikke til den kontraktmæssige Tid, vil de mekaniske Losseapparater dog saa vidt muligt blive stillede til Raadighed for Leverandøren; men der ydes ikke Leverandøren nogen Godtgørelse for det Tilfælde, at Losseapparaterne ikke er disponible.

Kullene til Skibsbrug til Københavns Frihavn leveres oplagte i Kulgaarden i Frihavnen.

Leveres Kul pr. Skib, stiller Statsbanerne de fornødne Vogne til Raadighed paa Havnesporet og sørger selv for deres Befordring fra Havnesporet til Kuloplagspladserne paa de paagældende Stationer samt for Kullenes Aflæsning. Herfra undtages dog de til København Ø. bestemte Kul, for hvis Befordring følgende Regler gælder:

Oplosses Kullene i Frihavnen, kan de fornødne Jernbanevogne ventes stillede til Raadighed paa Frihavnens Modtagelsesspor, og i saa Tilfælde maa Vognene ogsaa leveres tilbage i læsset Stand paa nævnte Modtagelsesspor, hvor de overtages af Statsbanerne; der paaløber saaledes ikke Forsenderne nogen Afgift til Fordel for Statsbanerne; men det maa blive Leverandørens egen Sag at træffe Aftale med Frihavnsselskabet om Befordring i Frihavnen. Oplosses Kullene ved den ældre Havn, kan de fornødne Jernbanevogne ventes stillede til Raadighed paa sædvanlig Maade paa Havnesporene ved nævnte Havn; men Fragten for Kullenes videre Befordring til København Ø. maa udredes af Leverandøren.

Leveringen skal i alle Tilfælde ske uden nogen som helst Udgift for Statsbanerne udover den ved Overenskomsten fastsatte Betaling.

Saaframt Indførselstolden i Danmark eller Udførselstolden i Produktionslandet under Leveringen af Kullene skulde blive nedsat eller forhøjet, skal en tilsvarende Nedsættelse eller Forhøjelse af den fastsatte Betaling finde Sted, for saa vidt angaar de Leveringer, der fortoldes efter de nye Bestemmelser.

§ 4.

Leverandøren vil af Direktøren for Maskinafdelingen erholde Meddelelse om, hvilken Embedsmand det bliver overdraget paa Statsbanernes Vegne at modtage Kullene. For hver Skibsladning skal der leveres denne Embedsmand et Certifikat fra Minen samt Konnossement over Ladningen. Leveres Kullene pr. Bane, skal det af Fragtbrevet fremgaa, fra hvilken Mine Kullene er sendte. Begge Dokumenter overleveres, saasnart de

kan skaffes til Veje, saa vidt muligt forinden Losningen paabegyndes, og senest, inden Ladningen er udlosset.

Under Henvisning til Leveringstermi-
nerne forpligter Statsbanerne sig til at mod-
tage paa Jernbanevogne fra Skib i Kjøben-
havn, Masnedund og Gjedser indtil 150
Tons, i Masnedø Færgehavn indtil 60 Tons,
i Korsør og Fredericia indtil 250 Tons og
i de forskellige øvrige Havne indtil 300
Tons pr. Arbejdsdag, regnet fra Kl. 6 Mor-
gen til Kl. 6 Aften. Naar to eller flere
Skibe samtidig udlosser Kul til Statsbanerne
i Aarhus Havn, vil der dog dersteds kunne
modtages indtil 500 Tons pr. Arbejdsdag.
Paa Søn- og Helligdage modtages ingen
Kul. Den paabegyndte Losning af en Skibs-
ladning skal fortsættes uden Afbrydelse,
med mindre denne begrundes ved Arbejds-
nedlæggelse af de ved Losningen beskæfti-
gede Arbejdere eller ved Naturbegivenheder.

Leveres Kullene pr. Jernbane, skal Le-
veringen finde Sted efterhaanden og efter
Statsbanernes nærmere Bestemmelse.

§ 5.

Modtagelsen af Kul, der leveres pr.
Skib, sker efter den i Konnossementet for
hver enkelt Ladning angivne Vægt; leveres
Kullene pr. Bane, sker Modtagelsen efter
den i Fragtbrevene angivne Vægt; men Stats-
banerne er i begge Tilfælde berettigede til
at lade Eftervejning finde Sted paa sine
Vejeapparater; *viser der sig herved Overvægt,
betales denne, medens der for Undervægt
vil ske Afkortning i Regningsbeløbet.*

Leverandøren er berettiget til at over-
være Vejningen og kan derfor ikke senere
gøre Indsigelse mod dens Rigtighed.

En Ton regnes til 1000 kg.

§ 6.

For Kul, der ikke giver mindst lige
saa gode Resultater som den Prøve, der
for Maskinafdelingen har været bestemmende
for deres Optagelse paa Listen, kan Beta-
lingen nedsættes i Forhold til deres ringere
Kvalitet.

Afgørelsen af, om Kullene er forskrifts-

mæssige eller ej, træffes udelukkende af
Statsbanerne, ligesom disse ogsaa fastsætter
Størrelsen af eventuelt Fradrag i Betalingen
paa Grund af ringere Kvalitet i Henhold til
første Stykke af denne Paragraf, og Leve-
randøren er pligtig til i enhver Henseende
at underkaste sig denne Afgørelse og kan
ikke med Gyldighed lade foretage anden
Besigtigelse eller Oversyn af udmeldte Mænd
eller bringe Sagen for Domstolene.

Afgørelsen kan foretages saavel for-
inden og under Udlosningen af Skibene
eller Aflæsningen af Vognene, som ogsaa
efter at hele Partiet er bleven aflæsset paa
Jernbanens Oplagsplads; dog skal Medde-
lelse om, at Kullene foreløbig kun er an-
tagne med Reservation, og at Kassation even-
tuelt kan ventes, gives Leverandøren eller
hans Mandatar senest 3 Gange 24 Timer
efter, at Kullenes Lagring paa Oplagspladsen
er tilendebragt.

Den Omstændighed, at Statsbanerne
maatte have begyndt at bruge af Kullene,
er ikke nogen Anerkendelse af, at disse er
forskriftsmæssige eller af, at hele Partiet vil
blive antaget. Den saaledes muligt forbrugte
Kulmængde opgives af Statsbanerne og
betales Leverandøren efter den ved Over-
enskomsten fastsatte Pris.

Naar et Parti Kul er kasseret, er Leve-
randøren forpligtet til med en Frist af 7
Gange 24 Timer for egen Regning at fjerne
det kasserede, for hvilket Statsbanerne intet
som helst Ansvar bærer, fra Statsbanernes
Grund. Bortføres det kasserede ikke inden
Udløbet af den angivne Frist, er Statsba-
nerne berettigede til for Leverandørens Reg-
ning og Risiko:

- a. saavel at flytte det andet Steds hen
paa Statsbanernes Grund,
- b. som at fjerne det fra Statsbanernes
Grund og lagre det paa lejet Grund;
alt paa den efter Statsbanernes Skøn
hensigtsmæssigste Maade.

For den Tid, i hvilken det kasserede
maatte henligge paa Statsbanernes Grund
efter Udløbet af Fristen for Bortfjernelsen,
er Statsbanerne berettigede til at beregne

sig en Pladsleje for Kullene med 10 Øre pr. Ton for hver paabegyndt Uge.

Statsbanerne har ikke nogen Forpligtelse til at overtage Kul, der ikke tilfredsstillter Betingelserne, til nedsat Pris eller efter at Leverandøren ved Harpning eller paa anden Maade har forbedret Kullenes Beskafenhed. Ønskes en saadan Overtagelse, maa den ske efter særlig Overenskomst i hvert enkelt foreliggende Tilfælde.

§ 7.

Regningen for leverede Kul skal være udfærdiget i dansk Mønt og vil blive anvist til Betaling efter rigtig Modtagelse af hvert enkelt Parti, dog med de Forandringer, som muligt maatte følge af forsinket Levering m. v.

§ 8.

Naar det paa Grund af Strejke, Brud i Minerne, Naturhindringer eller anden uafvendelig og uforudset Hindring bliver umuligt at tilvejebringe de Kul, hvorom der er sluttet Overenskomst, skal Leverandøren være pligtig at forskafe Statsbanerne andre for disse ligesaa brugbare Kul og levere dem med de i Overenskomsten nævnte Mængder inden for de fastsatte Tider.

Under de anførte Omstændigheder skal Leverandøren fremskaffe og forelægge Direktøren for Maskinafdelingen Attest, udstedt eller godkendt af den danske Konsul paa eller nærmest ved Kullenes Produktionssted, til Bevis for, at Hindringen er til Stede, og Leverandøren skal dernæst forelægge Direktøren Forslag om de Kulsorter, der kan tilbydes leverede, indtil de omtalte Hindringer bortfalder. Der vil ikke kunne ventes Godkendelse paa Levering af andre Kulsorter end dem, som Direktøren maatte anse for tjenlige til Statsbanernes Brug, og Betalingen for de saaledes leverede Kul vil blive fastsat efter den Brugsværdi, de maatte vise sig at have for Statsbanerne i Forhold til de Kulsorter, hvorom der er sluttet Overenskomst, og de for disse i Overenskomsten fastsatte Priser. Der vil derefter blive betalt en højere eller en lavere Pris for Kullene end den ved Overenskom-

sten for den paagældende Leveringsplads fastsatte, alt eftersom de under de omhandlede Omstændigheder leverede Kul viser sig bedre eller ringere end de Sorter, hvorom der er sluttet Overenskomst, og ved Værdiansættelsen er Direktørens Skøn det udelukkende afgørende.

§ 9.

De i Specifikationen anførte Mængder af Kul er omtrentlige, og bemærkes i saa Henseende, at der paa den samlede Parcel til hver enkelt Station i alt tillades en Afvigelse af indtil 5 pCt. over eller under den Mængde, hvorom der er sluttet Overenskomst.

For saavidt Kullene leveres pr. Skib, tillades dog i den første Levering til en bestemt Modtagelsesstation en Afvigelse af 20 pCt. fra den i Specifikationen opførte Kulmængde, men de følgende Leveringers Størrelse maa derefter afpasses saaledes, at det leverede til enhver Tid ikke afviger mere end 5 pCt. fra det i Overenskomsten fastsatte.

For saa vidt der antages Tilbud paa Levering af andre Sorter Kul, end Wales- eller westfalske Kul, er Statsbanerne berettigede til at forlange, at de paagældende Parceller for hver Leverings Vedkommende ydes med indtil 20 pCt. mere end angivet, naar Meddelelse desangaaende gives ved Tilbudets Antagelse.

Forefaldende Bødeberegninger for forsinket Levering sker paa Grundlag af den fulde Størrelse af de i Specifikationen opførte Partier.

De i Specifikationen anførte enkelte Dele af hver Parcel kan af Statsbanerne forlanges leverede en Maaned tidligere eller senere, naar Leverandøren underrettes derom mindst 1 Maaned, forinden Kullene ønskes leverede, henholdsvis 1 Maaned, forinden paagældende Del skulde være leveret ifølge Overenskomsten.

§ 10.

Leveres Kullene ikke i fuldstændig forskriftsmæssig Stand til den fastsatte Tid,

ifalder Leverandøren efter Statsbanernes nærmere Bestemmelse en Bøde af indtil 5 pCt. af Betalingen for Restleveringen for hver paabegyndt Uge, der hængaar, forinden Leveringen finder Sted.

Bøden vedbliver at paaløbe, indtil Kullene er leverede, og for saa vidt Statsbanerne maatte hæve den trufne Overenskomst i Overensstemmelse med § 11, vedbliver den ligeledes at paaløbe, indtil Leveringen, som Leverandøren eller hans Bo ikke har ydet, ved Statsbanernes Foranstaltning er ydet af Tredjemand, dog at Bøden i Tilfælde af, at Kullene leveres af Tredjemand, ophører at paaløbe, naar den nye Leverandør indrømmede Leveringsfrist er udløben.

Bøden indeholdes i Betalingen, men Statsbanerne er dog ogsaa berettigede til paa enhver anden lovlig Maade at søge sig fyldestgjorte for samme.

§ 11.

Overskrides den foreskrevne Frist for Kullenes Levering, eller Leverandøren afgaar ved Døden, eller hans Bo kommer under Konkursbehandling, har Statsbanerne Ret til, uden andet Varsel end en simpel Meddelelse til Leverandøren eller hans Bo, helt eller delvis at fratage samme Leveringen og uden foregaaende Udbud for hans eller hans Bo's Regning at købe Kullene eller en Del af dem af Tredjemand i en efter Statsbanernes Skøn mindst lige saa god Beskaffenhed, som oprindeligt forlangt.

Leverandøren eller hans Bo er derhos pligtig til skadesløst efter Opgørelse, der affattes af Statsbanerne, og som Leverandøren er pligtig at underkaste sig i enhver Henseende uden Rettergang, at erstatte Statsbanerne ethvert Tab og enhver Skade, som disse lider ved hans Misligholdelse af den trufne Overenskomst eller i Anledning af, at Statsbanerne har set sig nødsagede til at ophæve denne,

§ 12.

Til Garanti for rigtig Opfyldelse af samtlige de Leverandøren i Henhold til

foranstaaende paahvilende Forpligtelser skal han senest ved Overenskomstens Underskrift hos Statsbanerne stille en Sikkerhed af 10 pCt. af de første 10,000 Kr. af Overenskomstens Beløb og af 5 pCt. af det Beløb, hvormed denne overstiger 10,000 Kr.

Sikkerheden stilles i saadanne Effekter, som Statsbanerne maatte anse for betryggende.

Sikkerhed, stillet i rede Penge, forrentes ikke.

Sikkerhed, stillet i Effekter, tjener Statsbanerne som Haandpant. I Tilfælde af Overenskomstens Ikke-Opfyldelse eller Misligholdelse fra Leverandørens Side har Statsbanerne Ret til straks uden noget som helst Søgmaal eller Dom eller Varsel til den, der har stillet Sikkerheden, at gøre sig betalt ved Effekterne, for Værdipapirers Vedkommende ved at sælge dem ved en autoriseret Mægler eller ved offentlig Avktion, samt at indkræve det manglende hos Leverandøren, indtil de er holdt fuldkommen skadesløse.

§ 13.

Er Leverandøren en i Udlandet bosat Mand, skal han opgive Statsbanerne en her i Landet bosat Mand, til hvem Betaling paa hans Vegne vil kunne erlægges, mod hvem som egentlig Mandatarius Søgmaal vil kunne rettes, og med hvem i det hele taget alle Forhandlinger paa hans Vegne vil kunne føres med bindende Virkning for ham.

§ 14.

I Tilfælde af Søgmaal er Leverandøren eller hans Mandatarius forpligtet til at møde for Københavns Forligskommission og at lide Tiltale og Dom ved vedkommende Ret sammesteds som 1. Instans samt underkastet den ved Forordningen af 25. Januar 1828 hjemlede hurtige Retsforfølgning, ligesom han ogsaa betaler Statsbanerne skadesløse Omkostninger i alle Instanser.

§ 15.

Om Leveringen oprettes Overenskomst, der stemples paa Leverandørens Bekostning.

Tjenestemændenes økonomiske Stilling i Tyskland.

Af saavel Dags- som Fagpressen vil man have set, at næsten overalt i Europa er Statsfunktionærernes økonomiske Stilling bleven forbedret i Aarene 1908—1909.

Iblandt de Lande, hvor Lokomotivpersonalet i økonomisk Henseende har opnaaet ret væsentlige Forbedringer, maa nævnes Tyskland, hvad der for vort Vedkommende har saa meget større Interesse, som netop dette Lands Jernbanevæsen for en Del danner Grundlaget for Organisationen af den danske Jernbanedrift. Man vil gennem de efterstaaende Tal kunne se, at det tyske Lokomotivpersonales samlede Indtægter i en væsentlig Grad er højere end herhjemme, og ved nærmere Betragtning af disse opdager man, at her er til Dels de Ønsker gennemførte, som D. L. & L. F. under Lønningens Behandling havde sat paa sit Program, men som ikke gennemførtes i den ønskede Skikkelse.

Den 20de Oktober forrige Aar forelæges Lønningens lovene i den tyske Rigsdag, hvor de efter nogle Ændringer vedtoges d. 13. Juli d. Aar med 317 Stemmer; 13 Rigsdagsmænd afholdt sig fra at stemme.

Idet vi formener at kunne regne med Læsernes Interesse ved at kende de forskellige Lønningssatser, skal vi i omstaaende tabellariske Sammenstilling gengive hele Regeringens Forslag; dog skal vi ikke undlade at oplyse, at det kun omhandler Prøjsen, idet hver af de øvrige Prøjsen underlagte Stater selv varetager Landets Interesser med Hensyn til den indre Ledelse (Byernes Gruppering fraegnet).

Bestillingstillæg, som ikke er pensionsgivende, erholder:

- a. saadanne Personer, der gør Tjeneste paa Stationerne i Ekspeditions- eller Telegraf-tjenesten som Central- eller

- Blokpassere, indtil et Beløb af 120 Mk.
 b. Sporskiftere, som anvendes til samme Arbejde, samt Vognsmørere, der fungerer som Vognmestre, indtil 180 Mk.
 c. underordnede Ansatte, som efter aflagt Prøve fungerer i dertil svarende højere Stilling, indtil 180 Mk. (af Værkførere, Lokomotivfyrbødere og Maskinpassere — inklusive ved elektriske Anlæg — kommer kun de i Betragtning, som beskæftiges i Værkmestertjenesten, og af Togbetjente kun dem, der fungerer som Jernbaneassistenter). Ligeledes kunne Togførerne efter aflagt Prøve fungere som Assistent og oppebære derfor 180 Mk. aarlig.
 d. Lokomotivførere, Skibsmaskinister og Maskinister ved elektriske Anlæg, som efter aflagt Prøve gør Tjeneste som Værkmestre, til et Beløb af 180 Mk. aarlig.

I pensionsgivende Emolumenter er ingen Forandring foretaget.

I Lønningsklasser, hvis Begyndelsesløn af organisatoriske Grunde nedsættes, rykker de betreffende ansatte op i den foran hans nuværende Lønning liggende Lønnings-sats.

Efter at Personalet i de forskellige Kategorier havde gjort sig bekendt med Lønningerne for de respektive Stillinger samt det fremlagte Forslag om Ændring af den i Tyskland overalt gældende Husleje-godtgørelse, indsendtes ialt ca. 600 Andragender til Rigsdagen, hvilket havde til Følge, at der for efterstaaende Klassers Vedkommende foretoges følgende Ændringer:

Klasse 1: Natvægttere, Ledvogtere: 1140, 1180, 1210, 1240, 1270, 1300 Mk.

Klasse 2: Landpostbude, Togbetjente, Bremsere, Portører og Portnere: 1100, 1200, 1300, 1350, derefter hvert 3die Aar 50 Mk. mere indtil 1500 Mk.

Klasse 3: Kancellitjenere, Sporskiftere, Medhjælpere, Kolonneførere, Lokomotivfyrbødere: 1200, 1300, 1400, 1500, 1600, 1700, 1800 Mk.

Tjenestekategorier	Lønning for Lovens Vedtagelse i Mark	Regeringens Lønningforslag											
		Lønningklasser											
		1	2	3	4	5	6	7	8				
Præsidenten for Centralamtet og Direktionen	11000	11000											Desuden 1500 Mk. i ikke pensionsgivende Tillæg
Medlemmer af Centralamtet og Direktionen	4200 — 7200	4200	4800	5400	6000	6000	7200						Overregeringsraad og Over- bygningsraad hver 900 Mk. pensionsgivende Tillæg. — Vicepræsidenten ligeledes 900 Mk.
Bestyrere af Driffts-, Maskin- og Værkstedinspektionen ..	3600 — 6300	3600	4200	4800	5400	6000	7200						
Bestyrere af Trafikinspektio- nen, Direktøren for Vognde- potet i Essen a/R, Telegraf- inspektører saavel som højere Embedsmænd i de midlere Klasser, til Ekspl. Bestyrere af Trafik-, Maskin- og Værk- stedinspektionen	3600 — 6300	3600	4200	4800	5400	6000	6600						10 Bestyrere af Trafikinspek- tionen ved særlige vigtige Poster hver 600 Mk. i ikke pensionsgivende Tillæg
Direktører for Regnskabsvæ- senet	4200 — 6000	4200	4800	5400	6000	6600							Direktøren i Berlin et ikke pensionsgivende Tillæg af 600 Mk.
Inspektører for Jernbane An- læg, Driffts- og Maskinvæsen inklusive Direktøren for Jern- baneforsøgsanstalten i Berlin	3600 — 5700	3000	3600	4200	4800	5400	6000	6600	7200				
Regnskabsføreren for Hoved- kassen	4800 — 5400	4800	5400	6000									
Landmaalere i Stilling som tekniske Jernbanesekretærer.	2100 — 4200	2700	3100	3500	3900	4200	4500	4800					Bestyrere af Landmaalerbu- reauet hver 300 Mk. i ikke pensionsgivende Tillæg
Kassereren for Jernbaneceta- rens Hovedkasse	3000 — 4200	3000	3400	3800	4200	4500							
Overbanemestre	2400 — 4200	2100	2500	2900	3300	3600	3900	4200	4500				

Se Bemærkning III	Overstationsforstandere, Overgodsforvaltere og Overkasselerforvaltere	2400 — 4200	2100	2500	2900	3300	3600	3900	4200	4500	Et ikke pensionsgivende Tillæg af 600 Mk. til 150 Overstationsforstandere og Overgodsforvaltere
	Tekniske Jernbanesekretærer inkl. Regnskabsrevisorer, bygnings- og maskintekniske Jernbaneingeniører, tekniske Trafikkontrollører og Overkontrollører samt Værkstedsbestyrere	2100 — 4200	2100	2500	2900	3300	3700	4100	4500		Forstandere for tekniske Bureauer 600 Mk. ikke pensionsgivende Tillæg 468 Driftsingeniører og 22 Regnskabsrevisorer hver 300 Mk.
	Ikke tekniske Jernbanesekretærer, inkl. Trafikkontrollører, Regnskabsrevisorer og Materialforvaltere af 1ste Klasse.	1800 — 4200	2100	2500	2900	3300	3600	3900	4200	4500	Som Bureauforstandere erholder 114 Sekretærer hver 600 Mk., 63 do. samt 79 Revisorer hver 300 Mk. i ikke pensionsgivende Tillæg
Se Bemærkning III	Trafikkontrollører	3000 — 4200	2100	2500	2900	3300	3600	3900	4200	4500	
	Stationsforstandere										
	Godsbestyrere										
	Kasseforvaltere	1800 — 3600	2000	2400	2800	3100	3400	3700	4000		
	Banemestere 1ste Klasse										
	Værkmestre										
	Skibskaptajner 1ste Klasse ..	1800 — 3600	1800	2100	2400	2700	3000	3300	3600		
	Trafiksekretærer* (tekniske og ikke tekniske), tekniske Bureau Assisterter og Banemestre, <i>Jernbanecassister</i> , inklusive Stationsforvaltere og Materialforvaltere, samt Skibskaptajner	1500 — 3000	1650	1900	2150	2400	2650	2900	3100	3300	Trafiksekretærene erholder hver 300 Mk. i pensionsgivende Tillæg. For Stationsforvalterne et ikke pensionsgivende Tillæg af 200 Mk.
	Kancellister	1500 — 3000	1650	1850	2050	2250	2450	2650	2850	3000	Kancellister som Forstandere for Direktions Kancelliet erholder hver 300 Mk. i ikke pensionsgivende Tillæg
	Tegnere	1500 — 2200	1650	1800	1950	2100	2250	2400	2550	2700	

Tjenestekategorier	Lønning før Lovens Vedtagelse i Mark	Regeringens Lønningsforslag							
		Lønningsklasser							
		1	2	3	4	5	6	7	8
<i>Lokomotivførere, Skibsmaskinister og Maskinister ved elektriske Anlæg</i>	1400—2200	1400	1600	1800	2000	2200	2400		
<i>Togførere, Styrmand</i>	1400—1900	1400	1520	1640	1760	1880	2000	2100	
<i>Værkførere</i>	1400—1800	1400	1550	1700	1850	2000			
Vognmestre, Rangemestre, Telegrafister, Lademestre, Stationsopsynet, Billetsælgere samt Sporskifttere 1ste Klasse	1400—1800	1400	1500	1600	1700	1800	1900	2000	
Maskinpassere ved elektriske Anlæg	1400—1800	1400	1500	1600	1680	1760	1840	1920	2000
Andre Maskinpassere									
Blokpostsporskifttere	1200—1600	1400	1480	1560	1620	1680	1740	1800	
Pakmestre									
Skibslyrbødere, <i>Lokomotivfyrbødere</i>	1000—1500	1200	1290	1380	1460	1540	1620	1700	
Magasinopsynsmænd, Billettrykkere									
Stationsbude, Bropengeinkasatorer	1000—1500	1200	1280	1350	1420	1490	1560	1630	1700
Vognsmørere	900—1500	1100	1190	1280	1360	1440	1520	1600	
Sporskifttere, inkl. Medhjælpere, Kolonneførere	900—1400	1100	1190	1280	1360	1440	1520	1600	

22 Stationsbude med Ud-nævneelse som Budemestre hver 150 Mk. i ikke pensionsgivende Tillæg

Portører	900 - 1200	1000	1100	1180	1260	1340	1420	1500
Brovægttere, Kranførere, Portnere og Dørvogtere								
Togbejente og Bremsere samt Matroser	900 - 1200	1000	1080	1150	1220	1290	1360	1430
Banevogtere og Natvægttere, Kranmedhjælpere	800 - 1000	1000	1040	1080	1110	1140	1170	1200

- Klasse 4: Kvindelige Post- og Telegrafmedhjælpere: 1300, 1430, 1560, 1680, 1800 Mk.
- Klasse 5: Maskinister, Fyrbødere, Pakmestre, Signalpassere, Bloksporskiftere o. s. v.: 1400, 1500, 1600, 1680 Mk., derefter 4 Gange Tillæg indtil 2000 Mk.
- Klasse 6: *Togførere*, Overpakmestre: 1500 - 2200 efter 18 Aars Tjeneste.
- Klasse 7: De lavere stillede Embedsmænd ved Jernbane- og Postforvaltningen: 1600, 1700, 1800, 1900, 2000, 2100, 2200 Mk.
- Klasse 8: Maskinister ved Garnisonsforvaltningen, Værfter o. s. v. og Skibsførere: 1500, 1680, 1860, 2040, 2220, 2400 Mk.
- Klasse 9: *Lokomotivførere*, Lodser, Maskinister o. s. v.: 1400, 1650, 1900, 2100, 2300, 2500 Mk.
- Klasse 10: Skovridere, Overgartnere: 1500, 1700, 1850, 2000, 2150, 2300, 2450, 2600 Mk.
- Klasse 11: Mekanikere, Maskinister: 1500, 1750, 2000, 2200, 2400, 2600, 2800 Mk.
- Klasse 12: Kanalskrivere, Kancellister, Tegnerne: 1650 - 3000 Mk. i 24 Aar.
- Klasse 13: Kancellisekretærer, Mestre paa Muddermaskiner, Havnemestre og 1ste Maskinister ved Kanal- amtet: 1800 - 3200 Mk. i 24 Aar.
- Klasse 14: Overveterinærer: 2100 - 3200 Mk. i 15 Aar.
- Klasse 15: Tekniske Sekretærer, Værkmestre, Værkstedsformænd ved Militærbanen, Mineteknikere, o. s. v. 1650 - 3300 Mk. i 24 Aar.
- Klasse 16: Assistenten, Banemestre, Kontrolører, Overpost- og Telegrafassistenter o. s. v.: 1800, 2100, 2400, 2700, 3000, 3200, 3400, 3600 Mk.
- Klasse 17: Værkmestre, Banemestre 1ste Klasse: 2000, 2400, 2800, 3100, 3400, 3700, 4000 Mk.

(Fortsættes.)

Trafikminister Jensen-Sønderups Afgang.

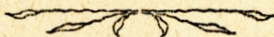
Af de mange forskellige Ministre, der i de senere Aar har beklædt Posten som Jernbaneetatens højeste Chef, vil Navnet Jensen-Sønderup være et af de Navne, der ikke saa let glemmes af det danske Lokomotivpersonale, og i hvis Handlinger der altid har været sporet et aabent Blik for Tjenstmandens Velfærd. I Modsætning til Fortidens bevægede Dage har Røsterne fra Dybet her formaaet at trænge op til dette Navn — og blive taget til Følge, ligesom senere trufne Bestemmelser og Handlinger har været i Stand til at skabe et Tillidsforhold mellem dette og Personalet.

At Tjenstmanden med spændt Opmærksomhed har fulgt de stærke politiske Svingninger og den stedfundne Forandring af Chefer, er ikke til at forundres over, naar der tages Hensyn til de mange omskiftende og mer eller mindre heldige Forhold, som netop Tjenstmanden har været Vidne til i forrige Tider. Hvor ofte mindes han ikke endnu de mærkeligste Fortolkninger, naar det gjaldt hans Person eller hans økonomiske Forhold, og tit har han maattet sande de bekendte Ord, at det er farligt at have Ret i Tilfælde, hvor indflydelsesrige Personer har Uret.

Derfor er det ogsaa, at der overalt indenfor Tjenestemændenes Kredse i disse Dage spørges: Agter vor nye Chef at følge sin Forgængers Fodspor og med samme Retfærdighedsaand styre hele Jernbaneetatens pulserende Liv, eller skal de gamle Traditioner genindføres?

Vi haaber, det første bliver Tilfældet, og i dette Haab byder det danske Lokomotivpersonale derfor den nyvalgte Trafikminister et hjærteligt Velkommen til godt Samarbejde.

Emil Alsborg.



Fremtidsmusik?

Efter Generalforsamlingen i den tyske Lokomotivfører- og Fyrbøder-Forening d. 18. Juni d. A. i Karlsruhe var Minister von Marschall indbudt til afsluttende Banket. Her udtalte denne følgende til de forsamlede Lokomotivførere og Fyrbødere:

Gode Venner med det bevingede Hjul! Jeg vil oprigtigt takke for den venlige Indbydelse til Banketten i Dag. Jeg har med Glæde efterkommet denne og glæder mig over at kunne staa Ansigt til Ansigt med saa mange Repræsentanter fra Foreningen for tyske Lokomotivførere og Fyrbødere fra alle Landets Egne og hilse paa dem. Omend jeg ikke hver Dag har Lejlighed til at se Lokomotivfolkene, saa er mit Hjærte dog altid hos dem, og det har, saalænge som jeg har indtaget min Stilling, altid staaet mig klart, hvilket vigtigt Led Lokomotivføreren og Fyrbøderen udgør i det bevingede Hjuls Maskineri, hvilket Ansvar der hviler paa dem, og den jævnfaste Pligtoplevelse, som der forlanges af dem. Dette er kommen til at staa mig endnu mere klart, siden jeg havde Lejlighed til at køre med paa et Lokomotiv. Jeg kører siden den Tid ikke mere tankeløst i Toget, men tænker stedse paa Føreren og Fyrbøderen, der forude paa Maskinen i Storm og alskens Vejrforhold og i Særdeleshed den saa farefulde Taage urokelig og med største Opmærksomhed forbliver og virker paa deres Post. Jeg glæder mig over Foreningen, der her har ført Dem sammen. Nød er Kraftens Moder, og intet bidrager saa meget til en stærk Sammenslutning som en fælles Fare. Tanken, den at saa mange Mennesker bukker under i Nød og Farer, har ogsaa bidraget til, at De understøtter Deres pensionerede og afdøde Kollegers Efterladte, og der gives heller intet skønnere, end naar man i en Stand ser Ordet: »En for alle og alle for en« blive gjort til Virkelighed. Jeg byder Dem af Hjærtet velkommen her og ønsker, at Deres Møde maa slutte med

gode Resultater, og maatte de Timer, som De har tilbragt her i Karlsruhe, forblive i Deres bedste Erindringer. Af Størrelsen og Omfanget af Deres Forening har jeg i Dag faaet et smukt Billede. Jeg har talt med Førere fra Königsberg, fra Rigshovedstaden, fra Basel og Strassburg. Endnu en Gang en hjertelig Tak for Deres venlige Indbydelse, og vil jeg bede Dem enstemmig med mig at udbringe et Leve for den tyske Lokomotivfører- og Fyrbøderforening; den leve! Hurra! Hurra! Hurra!

Det vilde tone som liflig Fremtidsmusik, om det danske Lokomotivpersonale kunde blive mødt med samme Forstaaelse og Sympati fra højeste Steder som den, der er bleven det tyske Lokomotivpersonale til Del.

Red.

En Dom.

Den 26de Oktober i Fjor indtraf et meget opsigtvækkende Uheld ved Orehoved. Lokomotivet for Berliner-Ekspressen Tog 74 sprængte nemlig en Stoppebom og styrtede ud i Færgeløjet. Heldigvis sprang Koblingen, der forbandt Lokomotivet med den øvrige Del af Toget, saa at ingen af Passagervognene fulgte med.

Sagen har været Genstand for en meget omfattende Undersøgelse, der nu er endt med en Dom, afsagt af Avditøren, Hr. Aage Andersen og sanktioneret af Statsbanernes øverste Ledelse. Lokomotivfyrbøder C. Olsen, der netop ved den paagældende Lejlighed gjorde Tjeneste som Lokomotivfører, er herefter bleven dømt til en mindre Bøde, efter hvad vi erfarer 40 Kroner.

At Sagen har faaet dette Udfald, har vakt en ikke ringe Opsigt, saa meget mere som Fyrbøderen under Katastrofen havde vist stor Konduite og gjort alt for at afværge Begivenheden. Herpaa tyder det ogsaa, at han lige til det sidste blev staaende paa Maskinen og gik i Vandet med den.

Offentligheden vil derfor have Krav paa at faa Besked om de Motiver, der ligger til Grund for denne Dom. Og disse Motiver er da, at han har undladt at anvende den reglementerede Maade til at bremse Toget paa, nemlig med Haandbremsen — og i Stedet for anvendt Bremsning ved Vacuum. Denne Metode er glippet i dette Tilfælde, fordi Skinnerne var fedtede og Lokomotivets Sandkasser ikke fungerede. Iøvrigt skal der i Dommen være taget Hensyn til den Konduite, Olsen har lagt for Dagen.

Spørgsmaal og Svar.

For kort Tid siden har jeg læst en Notiis om en Jernbaneulykke, der overgik et Eksprestog paa Great Western Railway i England.

Aarsagen dertil var Skinnernes Udvidelse som Følge af stærk Varme, idet Springet mellem Skinnerne antagelig har været for kort og afsporede Toget, da det kørte over en Bro. Lokomotivet væltede, og de efterfølgende Vogne splintredes. Lokomotivføreren og Fyrbøderen dræbtes, 10 Passagerer saaredes.

Foranlediget af dette vil jeg gerne bede Red. oplyse mig om, hvor meget Skinnerne paa Strækningen Kjøbenhavn — Korsør (Afstand 110,4 Km.) strækker sig i Meter fra Vintertemperatur -10 Grader Celsius til Sommertemperatur $+20^{\circ}$ C.

En Videbegærlig.

Svar.

Udvidelseskoefficienten, der er det Stykke, et Legeme udvider eller strækker sig ved at opvarmes 1° , er 0,0000108.

Udvidelsen eller Strækningen vil da være:

$$110,4 \times 1000 \times 0,0000108 \times 30 = \\ \mathbf{35,77 \text{ Meter.}}$$

Red.

Forskelligt.

Store Tal. I Tyskland fandtes ved Udgangen af 1906 55,744 km. Jernbane mod 46,171 ved Udgangen af 1896. Heraf udgjorde Statsbanerne 51,694 km. eller 92,7 pCt. Driftsmateriellet bestod af 22,855 Lokomotiver, 47,057 Personvogne og 479,061 Godsvogne til en samlet Anskaffelsessum af over 3 Milliarder Mark.

Persontrafikken indbragte 736 Millioner Mark mod 444 Mill. i 1896 — en Forøgelse i Tiaaret af 65 pCt.

Godsbefordringen indbragte 1705 Mill. Mark mod 1071 i 1896 — en Stigning af 59 pCt.

De samlede Driftsindtægter udgjorde i 1906 2625 Mill. Mark mod 1585 Mill. Mark i 1896. Samtidig udgjorde Driftsudgifterne 1664 Mill. Mark mod 869 Mill. Mark i 1896. Udgifterne er saaledes stegne med 91 pCt., Indtægterne med 65 pCt. Driftsoverskudet er i Tiaaret steget med 34 pCt., nemlig fra 716 Mill. Mark til 961 Mill. Mark.

De tyske Jernbaner beskæftigede i 1906 ialt 648,437 Embeds- og Bestillingsmænd, d. v. s. at af hver 94 Indbyggere er den ene Jernbanemand. Lønningerne til Personalet udgjorde 971 Mill. Mark mod 556 Mill. Mark i 1896. Man vil heraf se, at Trafikken stiger med gennemsnitlig 6 pCt. aarligt.

Bytning.

Undertegnede ønsker naar som helst at bytte med en Kollega, helst i det sydlige Jylland.

P. Gellert,
Lokomotivfyrbøder,
Gjedser.

Bytning.

Undertegnede ønsker gerne at bytte med en Kollega til København H. eller Ø. naarsomhelst.

Lokomotivfyrbøder Nr. 334
Ad. Rosenkilde-Laursen,
Fredericia.

Tandlæge Wilh. Amsinck,

Vesterbrogade 45

(Vesterbrotory — Hjørnet af Gasværksvej)
behandler Jernbanesygekassens Interes-
senter efter Sygekassens Takst.

Spiller De hjemme?

Forsøg engang mit nye Klaver-
album „**Det grønne Hefte**“, som
altid bringer et Dusin af de mest
efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prø-
vehefte kan bestilles og Abonnement
tegnes hos min Broder, Lokomotiv-
fører VILH. JESPERSEN, Kjøben-
havn H. Heftet kan ogsaa faas for
Violin. Pris 1,25.

Ærbødigt

⌘ Olfert Jespersen, ⌘
Åbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Es-
bjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^{III}, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedsers.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedsers.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.