



Nr. 21.

1. November 1909.

9. Aarg.

## Det franske Lokomotivpersonales Lønnings- og Pensionsvilkaar.

En Bevægelse har været i Gang i det franske Senat for at opnaa en Forbedring i Pensionsforholdene for Tjenestemændene ved Jernbanerne, og særlig Deputeretkamret har udfoldet stor Aktivitet i denne Sag. Spørgsmaalet opløser sig i at tvinge de nyere Jernbaneselskaber til at yde større Lønninger til Personalet end de nuværende, og dette uagtet den Omstændighed, at der ikke forefindes nogen Bemyndigelse for et saadant Skridt i Statutterne for Selskabets Koncessioner. Under de nuværende Forhold nyder de franske Jernbanemænd mange Fordele. Selskaberne har ved en Række Indrømmelser sikret dem en meget mere gunstig Stilling end andre industrielle Arbejdere. Men Jernbanepersonalet danner en Hær paa 300,000. De tilhører stærke Organisationer, og alene af denne Grund er det tilsigtet at fastsætte Lovbestemmelser for at give dem endnu flere Fordele.

For at vise de forholdsvis gunstige Avancements- og Lønningsforhold for de franske Jernbanemænd skal vi i Særdeleshed beskæftige os med Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne.

Lokomotivførerne begynder alle som Lokomotivfyrbødere. Alle Aspiranter til Lokomotivfyrbøderstillingen skal være fysisk bekvem og have fuldendt deres Militæruddannelse. Under Krig stilles Jernbanepersonalet under militær Jurisdiktion. Aspiranterne skal have nydt en god faglig Uddannelse. De begynder i Reparationsværkstederne, hvor deres Arbejde bestaar i at udføre Reparationer, Udvaskning og Opfyring o. s. v. De faar saaledes en Indsigt i Maskinens Pasning og bliver gradvis fortrolig med de Pligter, der forlanges af dem som Lokomotivfyrbødere. Naar de efter en saadan Prøvetid er fundne skikkede til Stillingen, begynder han som Fyrbøder paa Rangermaskiner. Naar den fornødne Færdighed i Fyrets Pasning er opnaaet, lærer han Signalernes forskellige Betydning. Han skal da underkastes en Prøve, der, om den bestaas tilfredsstillende, giver ham Ansættelse som Lokomotivfyrbøder af 2den Grad. Som saadan er han nu skikket til at assistere Lokomotivføreren paa Strækningen, hvis Arbejde, Ansvarlighed og Præmier han er delagtig i. Almindeligvis et Aar senere og efter en anden heldig bestaaet Eksamen, ved hvilken han prøves i uden Hjælp at betjene en Rangermaskine, forfremmes han til Lokomotivfyrbøder af 1ste Grad.

Efter nogen Tids Tjeneste som saadan,



og saafremt han findes tilstrækkelig kvalificeret, underkastes han en tredje Eksamen omhandlende Togtjenesten, Maskinlære, Ordre og Bestemmelser og andet Tjenesten vedrørende. Denne Eksamen og de Forordringer, der stilles til den, er fastsatte efter lovfæstede Regler, der er godkendte af Statsmyndighederne, og den franske Stat udøver en meget skarp Kontrol i alle Jernbanesager. Hvis Kandidaten nu er heldig med den tredje Eksamen, er han ved indtrædende Vakance skikket til Stillingen som Lokomotivfører. Naar Vakance indtræffer, underkastes han en senere Eksamen og befordres da til Lokomotivfører af 4de Grad. Det tager da et Tidsrum af otte à ti Aar at naa Stillingen som Lokomotivfører af 1ste Grad. En stor Del af Personalet i Værkstederne er udtaget blandt Lokomotivførerne og er saadan, hvis Uddannelse er saa utilstrækkelig, saa at man ikke anser dem for skikkede til at tilhøre Lokomotivpersonalets Stab; denne Klasse af Værkstedsarbejderne kaldes »Hesteklassen«; denne fører dog senere til højere Lønning og Pension end 1ste Grad. Tjenesten for en Lokomotivfyrbøder og en Lokomotivfører er ikke særlig anstrengende. Staten har reguleret deres Tjenestetider; men fra første Færd har Selskaberne dog indset, at det aldrig var i deres Interesse at overanstrenge deres Tjenestemænd. En god Maalestok herfor er den Omstændighed, at et stort Antal pensionerede har levet i mange Aar, efter at de er afgaaede med Pension. Af 795 Lokomotivførere pensionerede fra 1888 til Begyndelsen af 1908 var endnu i Juli 1908 540 i Live; elleve af disse var over 75 Aar, 59 mellem 70 og 75. I Sandhed, deres Arbejde forlanger for deres Del stor Paalidelighed og tillige fysisk Styrke; men enhver Forholdsregel for at formindske Arbejdets Natur er truffet. Hverken Fører eller Fyrbøder har nogen Omsorg for Opfyring, Udvaskning eller Maskinens Vedligeholdelse før Tjenestens Begyndelse. Naar Rejsen er endt, har de kun at aflevere Maskinen i Remisen, hvor Eftersyn foretages af andre.

Kørselsfordelingen indeholder dog en Bestemmelse om, at Personalet skal møde  $1\frac{1}{2}$  Time før Rejsens Begyndelse for at efterse og opsmøre Maskinen.

Som almindelig Regel gælder, og ikke vedrørende Fridagen, at Førerens og Fyrbøderens Arbejdsdag ikke maa overskride 10 Timer. Naar de gør Tjeneste ved Fjerntrafikken, maa deres Tjeneste, alt indbefattet, ikke overstige  $8\frac{1}{2}$  Time, hvoraf de 5 Timer er virkelig Togtjeneste. Ved Nærtrafikken er Arbejdsdagen paa  $9\frac{1}{4}$  Time, og virkelig Togtjeneste er mindre end  $5\frac{1}{2}$  Time. Førernes og Fyrbødernes Linietjeneste med almindelige Persontog udgør 5 Timer af 9 Timer og 20 Minutters Tjeneste. Fridag haves hver 9de og 8de Dag og er paa 31 à 34 paa hverandre følgende Timer.

De franske Lokomotivførere og Fyrbødere oppebærer fast Løn og forskellige Tillæg. Fyrbøderne har en Lønning fra 1400 France til 1650 France pr. Aar, og saa snart de begynder at forrette Førertjeneste, stiger Lønnen til ca. 2100 France. Den faste Lønning for Førere beløber sig fra 1800 France til 3000 France. Foruden den faste Lønning oppebærer saavel Førere som Fyrbødere Præmier for tilbagelagt Antal Kilometre, der retter sig efter Maskintypen (Person- eller Godstog). Som Erstatning for disse Præmier gives der Reservepersonalet et passende Beløb for Remisétjeneste. Førerne og Fyrbøderne har ogsaa en »Vedligeholdelsespræmie«, der er betinget af Maskinens gode tjenstdygtige Stand. Der ydes ogsaa Præmie for Olie- og Brændselsbesparelse, saafremt Togene kan fremføres rettidigt. Hvis de f. Eks. sparer en Tons Kul paa det tilladte Forbrug, faar de i Bonus 6 til 7,5 France.

Alle Præmierne hæver Lokomotivfyrbødernes Lønninger til 2400 à 2700 France, eftersom de hører til 2den eller 1ste Grad. Totalsummen er 3100 France for de Fyrbødere, der forretter Førertjeneste. Lokomotivførernes Totalløn varierer som *Gennemsnit* fra 3360 til 4700 France; adskillige dygtige Førere, der har duelige Fyrbødere, er endog naaet op til 6200 France i Aars-



indtægt. Med et rundt Tal er Førernes Aarsindtægt 5000 France og Fyrbødernes 3000.

De er endvidere tildelt hyggelige Sove- og Opholdsværelser paa Stationerne og kan købe Kul til eget Forbrug til Jernbaneselskabets Indkøbspris. De kan erholde næsten alle deres Livsfornødenheder i Form af Føde og Klæder fra de kooperative Foreninger, der faar Tilskud fra Jernbaneselskaberne. De har Moderation i Jernbanerestauranterne, og Familiemedlemmerne kan til nedsat Takst rejse paa andre Baner. Selskaberne giver et Pengetilskud for hvert Barn, og de giver et aarligt Pengetilskud til de ansatte, der har stor Familie at forsørge. De bliver paa anden Vis hjulpet, hvor der er særlig Trang til Stede. Selskaberne giver Tilskud til videregaaende Uddannelse til Ansattes Børn, gratis Lægehjælp og Lønning i Sygdomstilfælde.

De ansatte svarer 3 % til Pensionskassen af Præmierne og 4 % af den faste Lønning, medens Selskaberne tilskylder 14 % af Præmier og 15 % af den faste Lønning. Enhver Tjenestemand har Ret til at blive pensioneret ved sit 55de Leveaar efter at have tjent Selskabet i 25 Aar. Han kan, naar han er utjenstdygtig efter 15 Aars Tjeneste, erholde delvis Pension, uanset om hans Utjenstdygtighed er en Følge af Tjenesten eller ej. Hvis han fortsætter sin Tjeneste ud over 25 Aar, stiger Pensionen proportionalt. Ved 25 Aars Tjeneste beregnes Pensionen efter de sidste 6 Aars højeste Indtægt og er den halve af Lønningsindtægten. Fortsættes Tjenesten efter det 25de Tjenesteaar, stiger Pensionen til  $\frac{3}{4}$  af den samme Gennemsnitsindtægt. Der er Lokomotivførere, som oppebærer en Pension af 3300 France, og derover. I Perioden fra 1898 til 1907 oppebar 37 % af de pensionerede en Pension af 1500 til 2000 France, over 39 % havde 2000 til 2500 France og over 11 % 2500 til 3000 France.

(Engineering.)

## Fhv. Generaldirektør Tegner.

Statsbanernes tidligere mangeaarige Chef og Overingeniør I. V. Tegner er død den 16de f. M., 77 $\frac{1}{2}$  Aar gl. Den tidligere saa raske og stovte Mand havde i længere Tid skrantet, hans høje Alder gjorde sin Ret gældende, og Dag for Dag saa hans nærmeste Afkræftelsen skride frem, og Døden kom dem derfor ikke overraskende.

Tegner havde virket i næsten 40 Aar som Overingeniør ved Statsbanerne, og det store, vidtomspændende Banenet, som Danmark besidder, skylder saaledes for en væsentlig Del ham sin Tilblivelse.

Hans Forudseenhed kan Landet takke for, at Anlægget af den vigtige Gjedserlinie blev gennemført i forholdsvis kort Tid, og at Dampfærgeforbindelsen mellem Gjedser og Warnemünde blev etableret. For Anlægget af Kystbanen viste han ligeledes megen Iver, da han var klar over Rutens internationale Betydning, og han har nedlagt et betydeligt Arbejde i Forarbejderne til Københavns ny Personbanegaard. Allerede i 1886 gjorde han sig i Jernbanekommissionen til Talsmand for Boulevardbanen.

Fra 1889 var Tegner foruden Overingeniør tillige Statsbanernes Generaldirektør lige til 1902, da han afstod Generaldirektørstillingen til daværende Stadsingeniør Ambt.

Det er ikke lutter Lovord, der i Dagspressen lyder over Tegnernes Ledelse som Generaldirektør, og mange var de berettede Anker, der rejstes. Utvivlsomt udførte han et stort Arbejde paa det rent administrative Omraade, og Energi og Dygtighed kan ikke frakendes ham, men han var for meget Bureaukrat og tog for ringe Hensyn til Publikums Ønsker.

Fire Aar efter, at han havde afstaaet sin Generaldirektørværdighed, traadte han — næppe helt frivillig — ogsaa af som Overingeniør.



## Hvile og Frihed.

I en af Kredsenes Ordrebøger kom for nogen Tid siden en Ordre, som beskæftiger sig med vor Hviletid saavel paa Fridage som Hvile- og Fritiden imellem de forskellige Tjenesteperioder.

I Almindelighed er det betragtet som en Selvfølge, at man sætter sin Hat, som man vil, naar man har fri.

Man tager ud at rejse, naar det passer én, bliver hjemme, om man vil, foretager sig i det hele taget, hvad man finder for godt. —

Men rejse maa man nu ikke længere, som man vil. Vor Ret til et uindskrænket Antal Friplas bliver derved temmelig indskrænket. Denne Ordre tager nemlig Sigte paa at forbyde Rejser i Hviletiden. Men naar man ikke maa rejse i Hviletiden, naar maa man saa?

Man har at spørge, om man maa. Og maa man ikke, saa maa man pænt blive hjemme. — — —

For saa vidt Personalet foretog saadanne Rejser, at de daarlig kunde naa hjem til Tjenestens Paabegyndelse og som Følge deraf mulig ikke var rigtig kompetent til at udføre deres Tjeneste, saa var der Anledning til, at saadanne Tilfælde paataltes, men skride til et kategorisk Forbud skulde ikke synes nødvendigt.

Man skulde dog tro, at naar Personalet udførte sin Tjeneste, som den skal udføres, saa kunde det gøre mindre til Sagen, om vedkommende en enkelt Gang i sin Hviletid foretog en Rejse.

Men dette maa altsaa ikke være nok. — Man ønsker at være medbestemmende, hvad vor Fritid skal bruges til, om man vil lade os rejse, naar man ønsker dette, idet denne Ordre tager Sigte paa at indskrænke vor Hvile- og Fritids fulde Udnyttelse.

Man skulde ikke tro, at vore foresatte skulde føle det som en Pligt at søge ved snærende Baand at gøre os Livet saa surt som muligt, og dog sker det gennem saa-

danne Ordre som omtalte, idet denne gør det muligt for vore foresatte at hindre os i at bruge vor Hviledag paa den Maade, man ønsker dette.

I Almindelighed har Lokomotivpersonalet ikke nogen egentlig Fridag hel og ubeskaaren. Det, man kalder Fridag, er i de fleste Tilfælde Udvaskedag, og denne knap tilmaalte Hviletid paa en saadan „Fridag“ kan altsaa efter Førgodtbefindende ødelægges.

Men muligvis man skal forstaa Ordren saaledes: Den Frihed, I har, er saa knap tilmaalt, saa det er absolut nødvendigt, for at I kan varetage Tjenesten paa behørig Maade efter endt Frihed, at denne da er tilbragt i Hjemmet og helst i Sengen? —

Der er vel næppe nogen, der vil forstaa Frihed og Hviletid saaledes, at man skal rende i Remisen og spørge, til Eks. om Sommeren, om man maa benytte det Skovkort, man har. For saavidt dette er Meningen, saa har man ikke megen Glæde af Kortene.

Det er endvidere i omtalte Ordre forbudt at bytte Tjeneste med en medansat eller at formaa en eller anden til at tage nogen Tjeneste for én, saaledes at man faar lidt samlet Frihed. Den beskæftiger sig i det hele med saadanne Forhold, som ikke kan gøre en Kat Fortræd, om Bytning og sligt ikke overdrives, hvad imidlertid Depotforstanderne kan paase og hindre.

Man kan altsaa nu ikke mere sige, at man har fri, det vil vel kunne forstaaes som Disposition.

Thi enten er man fri eller ikke.

Hvor paatrænger Spørgsmaalet om lovordnede Fridagsforhold sig ikke efter Læsningen af en saadan Ordre.

Hvad er vel Frihed, naar man ikke ved, om man maa bruge den, eller om man har den? Det kan altsaa blive den rene Vilkaarlighed.

Jeg ved, at man enkelte Steder nægter Personalet Friplas, selv om der er Tid til at rejse, ja rigelig Tid, og dette kan aldeles ikke være i Overensstemmelse med Retten.



til et uindskrænket Antal Fripas. Den Ret bliver paa den Maade ikke meget værd.

Det, som hele Tiden maa være afgørende, er, at man hver Gang, man møder til Tjeneste, er i god Kondition.

Vi er vel alle paa det rene med, at der kan kræves af os, at vor Tjeneste udføres til Punkt og Prikke, som den skal. Men paa samme Vis maa vi have Ret til at kræve Selvbestemmelse over Anvendelsen af vor Frihed og Hviletid.

Den kan saamænd anvendes meget daarliger end til en Tur i det grønne med Familien. — — —

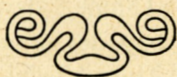
Man skulde antage, at det ved Tjenestebytning og lign. var tilstrækkeligt, at Meddelelse herom tilstilledes Depotforstanderne. Det vilde da altid være muligt at hindre, at en medansat paatog sig mere Tjeneste end forsvarligt.

Omtalte Ordre gør imidlertid dette Forhold saa indviklet, saa den virker som et Forbud, idet man kun i meget „presserende“ Tilfælde kan vente at faa bevilget Tilladelse til Tjenestebytning o. lign.

*Ledøje.*

## Jernbanemænd og Søfolks Stemmeret.

Ved Folketingsmand Ove Rode er i Folketinget indbragt et Forslag til Grundlovsændring, saaledes at der i Valgloven gives Regler for, hvorledes Vælgere, der har lovligt Forfald, skriftligt kan afgive deres Stemme, og saaledes, at det ikke blot kommer Søfolk til gode, men ogsaa andre, der lovlig er hindrede i at være paa det Sted, hvor deres Stemmeret skal udøves.



## Anerkendelse.

Generaldirektionen har overfor Lokomotivfyrbøderne Laursen og Kalsbøll af Aarhus H., der forrettede Tjeneste som Førere, udtalt sin Paaskønnelse af udvist Paapasselighed og modig Optræden ved Togfremførelse.

Laursen standsede et Tog foran et fejlt Sporskifte paa Langaa Station.

Kalsbøll reddede et Barn, der laa mellem Skinnerne paa Strækningen Hadsten—Lerberg, fra den visse Død.

## Vore Signaler.

Kommer Samtalen mellem Lokomotivførere lejlighedsvis — og det hænder ikke sjældent — ind paa vort Signalsvæsen, da hører man, at der hersker Utilfredshed med dette, og det af forskellige Aarsager. Disse skal jeg nu i det følgende søge at drage frem.

Om Dagen viser flere Signaler sig at falde saaledes sammen med Baggrunden, at man skal meget tæt paa Signalet for med Sikkerhed at kunne bedømme Vingernes Stilling.

Det er imidlertid givet, at et Signal for at være godt skal kunne ses i fuldt betryggende Afstand.

Et Signal, hvor ingen Træer eller Bygninger danner en for Signalets Synlighedsforhold hindrende Baggrund, men som derimod tegner sig frit mod Himlen, ses altid paa tilstrækkelig og for Lokomotivføreren betryggende Afstand. Endvidere kan det ofte ske, at man efter at Indkørselsvingens Stilling er konstateret, har Vanskelighed ved at bedømme Gennemkørselsvingens Stilling. Dette har vel sin Grund i, at denne Vinge er mindre og ikke forsynet med den runde Skive paa Enden af Vingen, som Indkør-



selsvingen har, og tildels dette, at Vingerne sidder saa tæt ved hinanden, at disse ikke er tilstrækkelig lette at skelne. Staar saa, som det er Tilfældet somme Steder, Indkørselsmasten og den lokale og Udkørselsmasten i Flugt med hverandre, saa forværres Synlighedsforholdet, idet man maa meget tæt paa for at bedømme Vingens Stilling. — Anbringelse af Masterne paa den Maade burde undgaaes.

Hvad kan man nu gøre, for at vore Signaler kan blive bedre synlige paa lang Afstand om Dagen?

Man kan paa Steder, hvor Baggrunden er Aarsagen til daarligt Synlighedsforhold, opstille en Skærm bag Signalmasten, paa hvilken Vingens Konturer skarpt kan aftegne sig.

Saadanne Skærme er allerede nu flere Steder opstillede med god Virkning. Men der er endnu mange Steder, man kunde ønske saadanne opstillede.

Med Hensyn til, at Vingerne tilsyneladende falder sammen, er der vel næppe meget andet at gøre end at fjerne disse noget mere fra hinanden og eventuelt gøre Vingerne noget større.

Imidlertid tror jeg, at Anbringelse af omtalte Træskærme vilde blive hilst med Glæde. Selvfølgelig bør alle foranliggende Hindringer fjernes, og hvor dette ikke kan lade sig gøre, bør der anbringes fremskudte Signaler.

I Mørke bemærker man ofte meget stor Forskel paa Lampernes Lysstyrke. Nogle Steder ses Signalerne klart og tydeligt, andre Steder skulde man tro, at der bag Glasset gemte sig en lille fattig Tællepraas.

Men dette er rimeligvis ikke Tilfældet; formentlig er alle de Lamper, som anvendes i Signalmasterne, af ensartet Størrelse, og som Følge deraf maa man antage, at Lysstyrken er ens. Dette synes som sagt ikke at være Tilfældet.

Aarsagen hertil maa vel søges i, at der ikke anvendes lige stor Omhyggelighed ved Rengøring og Istandsættelse af disse Lamper. Og netop Lamperne i Signalma-

sterne burde være Genstand for saa megen Omhu som mulig.

Dernæst maa de farvede Glas være vel pudsede, for at Lyset kan trænge saa godt igennem som overhovedet muligt.

Lampernes og Glassenes Tilstand betinger jo i væsentlig Grad Synlighedsafstanden.

Den røde og den brandgule Farve ses altid bedst, og det har jo sin Betydning, at Signaler, som byde den største Forsigtighed, ses bedst.

Anderledes er det med den grønne Farve. Det er ofte meget vanskeligt at konstatere, om der er Signal eller ej, naar det grønne Glas er for Lygten.

Dette er navnlig Tilfældet i Morgen-dæmring og Aftenslumring, da falder det grønne Lys saaledes sammen med Omgivelserne, at det er meget vanskeligt at bedømme, hvilket Signal der føres.

Hertil kommer, at de grønne Glas ikke har samme Farve. Nogle er lyse, andre mørkere i Farven. Man kan til Tider være i Tvivl om, at Glas, der skal være grønne, er dette, saa lyse i Farven kan de være.

Med Hensyn til Glassets Farve var det ønskeligt, om man ved Anskaffelsen vaagede over, at Farven var nøje afstemt, og at Farven var den samme, som anvendes ombord paa Skibene. Den Farve er temmelig sikkert den bedst synlige under alle Lysforhold. Sandsynligvis vilde det hjælpe betydeligt paa Lysstyrken, om de grønne Glas var slebne og eventuelt buede.

Det, som om Dagen gør sig gældende, at Vingerne ikke kan skelnes fra hinanden, er i endnu højere Grad Tilfældet med Lamperne, idet disses Lys meget ofte falder saaledes sammen, at man skal tæt paa for at skelne Lampernes Farve fra hinanden.

Dette gør sig navnlig gældende, naar en Station viser »Indkørsel«, da dominerer det brandgule Lys fuldstændig det grønne, og dette ses altid, som om det var en betydelig mindre Lampe, der brændte bag dette Glas end bag det brandgule.

Man er til Tider i Tvivl, om den øverste Lygte brænder eller ej. Man skal da



meget tæt paa Signalet for at konstatere dette.

Dette kan til Tider være generende for Togets rettidige Gennemførelse.

At Signalmasterne, som anført under første Stykke, staar i Flugt med hinanden, er endnu værre om Aftenen end om Dagen.

For at forhindre, at Lysene falder sammen, er der næppe andet at gøre, end som ovenfor anført at fjerne Vingerne fra hinanden.

Vore Signaler bør være saaledes indrettede, at man i gode Vejrforhold kan se disse klart og tydeligt paa lang Afstand, saaledes at Lokomotivføreren ikke behøver at anspænde sine Øjne til det yderste hver Gang, han nærmer sig en Station.

Risby.

---

## Lokomotivernes Bevægelighed i Kurver.

---

I Anledning af, at den tyske Ingeniør Nechutny i Lok.tid. Nr. 18 fremsætter den Paastand, at Hastigheden gennem Stationer og Sporskiftekurver ikke bør være større end 30—45 km., har vi forelagt Spørgsmaalet for 2 særdeles sagkyndige Jernbaneembedsmænd med Anmodning om en Udtalelse om det foreliggende Emne.

De udtalte begge, at Kørsel gennem Stationer og over Sporskifter med *lige Spor*\* uden nogen som helst Fare kan ske med største tilladte Hastighed, ligeledes Kørsel gennem de Kurver paa den frie Bane, vi har herhjemme (mindste Radius 1200).

At Farten nedsættes paa Stationer, hvor Kurverne paa Grund af Perroner og Omløbsspor er skarpe, er der taget alt muligt Hensyn til, idet Hastigheden paa saadanne Steder da som paabudt i Tjenstkøreplanen nedsættes til 45—60 km.

Naturligvis bør Lokomotivførerne in-

\* Red. Anm.

gensinde overskride den tilladte Hastighed, men paa den anden Side bør Lokomotivførerne indrapportere selv smaa Uregelmæssigheder ved Sporet, thi den første Betingelse for at kunne fremføre Togene sikkert og rettidigt, endsige indvinde Tid, er, at Sporet til enhver Tid er i saa god Stand, som overhovedet er mulig.

---

# Finansloven

## 1910—1911.

---

Paa den ny Finanslov foreslaas Lokomotivførernes Antal forøget med 23 og Lokomotivfyrbødernes med 60. Det samlede Antal bliver herefter henholdsvis 523 og 728. Heraf er dog allerede 1 Lokomotivfører og 1 Lokomotivfyrbøder fra 1. Oktober d. A. ansat i 4. Kreds paa Grund af Indlæggelsen af et nyt Tog paa Thybanen.

Paa § 27 er der til Forøgelse af Statsbanernes rullende Materiel foreslaaet bevilget 4,000,000 Kr. som anden Del af en oprindelig Bevilling paa 7,182,200 Kr., hvoraf der paa Finansloven for 1909—1910 var bevilget 2,000,000 Kr., medens Restbeløbet 1,182,200 Kr. vil blive søgt bevilget ved Forslag til Tillægsbevilling for indeværende Finansaar. Angaaende Anvendelsen af Beløbet henvises til Lokomotivtidende Nr. 14 for 1908.

Paa samme § er endvidere foreslaaet bevilget 300,000 Kr. til Foranstaltninger til Udlægning af Knaldsignaler foran Stationerne.

Af de Retter, Finansloven i Aar har at byde paa, er der ingen, der særlig vil kildre Gagnerne, idet der ved Tilberedningen er anvendt den yderste Økonomi. Vi skal i Uddrag gengive, hvad den har at byde paa af Interesse.



### Til A. Indtægten.

Til 1. *Personbefordring.* I Finansaaret 1908—09 udgjorde den regnskabsmæssige Indtægt af Personbefordringen (herunder Befordring af Rejsegods) ca. 20,091,000 Kr., hvori Værdien af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl. — herunder det Frikort, som er tilstaaet Chefen for Kontoret for Jernbane- og Telegrafrevisionen — er indbefattet med 382,000 Kr., Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal med 274,000 Kr. og den ved Lov Nr. 41 af 22. Marts 1907 hjemlede Fribefordring af værnepligtige med ca. 88,000 Kroner.

I Finansaaret 1907—08 udgjorde den tilsvarende Indtægt ca. 19,420,000 Kr., hvori Værdien af Fribefordring af Statsbanernes Personale m. fl. er indbefattet med 365,000 Kr., Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal med 271,000 Kr. og Fribefordring af værnepligtige med ca. 86,000 Kr.

Der har altsaa i 1908—09 været en Stigning i Indtægten af Personbefordring paa 671,000 Kr. Naar man tager i Betragtning, at Takstforhøjelsen, der fandt Sted den 1. Juli 1908, paaregnedes at skulle forøge Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen med ca. 175,000 Kr. aarligt, for  $\frac{3}{4}$  Aar altsaa med ca. 130,000 Kr., maa Indtægten, sammenlignet med 1907—08, imidlertid siges kun at være steget med ca. 541,000 Kr., hvori tilmed den fra Langaa—Silkeborg Banen, der blev aabnet for Driften den 12. November 1908, hidrørende Indtægtsforøgelse er indbefattet. Gaar man ud fra, at Indtægten i 1909—10 og 1910—11 vil stige omtrent i samme Forhold, og synderlig højere tør man næppe gaa, vil Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen i sidstnævnte Finansaar under fornødent Hensyn til den Merindtægt, Takstforhøjelsen vil medføre for det første Fjerdingaar, og til Langaa—Silkeborg Banens Benyttelse i hele Finansaaret kunne anslaaes til ..... 21,500,000 Kr.

hvori Værdien af værnepligtiges Fribefordring og af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl., — der for 1909—10 var anslaaet til henholdsvis 86,000 Kr. og 380,000 Kr., — er ansat til de samme Beløb, som er førte til Indtægt i 1908—09, henholdsvis 88,000 Kr. og 382,000 Kr., i hvilken Forbindelse bemærkes, at man har anset det for naturligt, at de 2 Kommissarier, Stiftamtmandene Jonquières og Dreyer, der fra-træder deres Kommissariater den 1. April 1910, fremdeles beholder Fribefordring paa Statsbanerne.

Til 2. *Gods- og Kreaturbefordring.* I Finansaaret 1908—09 udgjorde den regnskabsmæssige Indtægt af Gods- og Kreaturbefordringen ca. 19,707,000 Kr., medens den i 1907—08 udgjorde ca. 19,018,000 Kr.

Der har altsaa i 1908—09 været en Stigning paa ca. 689,000 Kr. Da Takstforhøjelsen var paaregnet at skulle give en Indtægtsforøgelse for Gods- og Kreaturbefordringen paa ca. 800,000 Kr. aarligt, for  $\frac{3}{4}$  Aar altsaa 600,000 Kr., har Stigningen i Virkeligheden, sammenlignet med 1907—08, været meget ringe, nemlig kun ca. 89,000 Kr., hvori ogsaa den fra Langaa—Silkeborg Banens Tilkomst hidrørende Indtægtsforøgelse er indbefattet. Gaar man ud fra, at Indtægten i 1909—10 og 1910—11 dog vil stige noget, omend ikke meget stærkere, vil Indtægten formentlig kunne anslaaes til

20,800,000 Kr.

I Finansaaret 1910—11 ville de under Drift værende Banestrækninger ligesom i 1909—10 have en Længde af 1953 km. Hertil kommer Færgeoverfarterne ved Helsingør—Helsingborg, Masnedø—Orehoved, Korsør—Nyborg, Strib—Fredericia, Salling-sund og Oddesund (45 km.) samt Færgeoverfarterne Kjøbenhavn—Malmø (30 km.) og Gjedser—Warnemünde (45 km.), der drives i Forbindelse med henholdsvis de svenske Statsbaner og de mecklenborgske Statsbaner, og endelig Dampskibsforbindelsen Korsør—Kiel (133 km.), der drives i Forbindelse med det kejserlige tyske Postvæsen.



*Til B. Udgiften.*

Paa Finansloven for 1909—10<sup>haves</sup> Bevilling til 234 Togførere og 945 Togbetjente. Paa nærværende Forslag er Tallet af Togførere forøget med 3 til 237 og Tallet af Togbetjente med 7 til 952.

Af Togførerne ønskes de 2 i Anledning af Udvidelse af Godstogskørselen, 1 i Anledning af Indlæggelsen af et nyt Tog paa Thybanen; 2 Togbetjente ønskes til Bestridelse af Togpersonalets Reservetjeneste paa Midtbanen, 3 for at undgaa at benytte Portører til fast Togtjeneste og 2 til det nye Tog paa Thybanen.

**4. Maskinafdelingen.**

Ved Flytningen af Centralværkstedet i Kjøbenhavn og Udvidelsen af Centralværkstedet i Aarhus vil det blive muligt at skride til en længe tiltrængt Forøgelse af Arbejdsstyrken i disse Værksteder, hvilket nødvendiggør Ansættelsen af 1 Værkmester mere hvert Sted. Det stigende Arbejde i Maler- og Sadelmagerværkstedet i Aarhus kræver derhos, at der ansættes yderligere 1 Værkmester dersteds. Værkmestrenes Tal foreslaas derfor ialt forøget med 3 til 41, hvoraf 20 af 1ste Grad og 21 af 2den Grad.

*B. Driftsmateriellets Vedligeholdelse.*

Kørselen for 1910—11 er regnet til 23,500,000 Lokomotivkilometer. For 1909

—10 er beregnet 22,015,000; men da der i 1908—09 er kørt ca. 22,581,000, tør man ikke regne med et mindre Tal end anført for 1910—11.

Der vil herefter være at regne:

Togkørsel .....	15,600,000 km.
Rangering 750,000 Timer .	7,500,000 —
Reservehold 200,000 — .	400,000 —
	<hr/>
	Ialt ca. 23,500,000 km.

**1. Lokomotiver og Tendere 1,715,500 Kr.**

Under Hensyn til den nugældende høje Arbejds løn har man ikke ment at burde sætte Udgiften, der for 1909—10 var beregnet til 6,3<sub>2</sub> Øre, lavere end til 7,3<sub>3</sub> Øre pr. Lokomotivkilometer. Beløbet bliver herefter 23,500,000 × 7,3<sub>3</sub> = 1,715,500 Kr.

**2. Vogne .....** 1,880,000 Kr.

Udgiften er — dels under Hensyn til, at mange Reparationer ved Vognene er udsatte som Følge af de indskrænkede Værkstedforhold, og dels af samme Grund som under forrige Punkt anført — beregnet efter en Enhedspris af 8,0<sub>0</sub> Øre, mod 7,6<sub>0</sub> Øre i 1909—10, pr. Lokomotivkilometer eller til 23,500,000 × 8,0<sub>0</sub> = 1,880,000 Kr.



## C. Lokomotivtjeneste og Vognopsyn.

## Til 1. Lønninger.

Lønnings- klasse.	Antal.	a) Tjenestemænd i Gruppe A. (1.—23. Lønningsklasse).	Grundløn.	Alders- tillæg.	Person- ligt Tillæg.	Hono- rar.	Afkort- ning. ÷
		à Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
23.	5	Maskinbestyrere . . . . . 4,800	24,000	6,030			
17.	7	Ingeniørassistenter . . . . . 2,640	18,480	720			
18.	9	Lokomotivmestre . . . . . 2,850	25,650	6,720	9	150	
16.	23	Lokomotivformænd . . . . . 2,400	55,200	10,320	567		
9.	523	Lokomotivførere: (a-b) 491 à 1,770 Kr. = 869,070 Kr. (c-d) 32 à 1,680 — = 53,760 —	922,830	225,360			
8.	12	Vognopsynsmænd af 1. Grad: (a-b) 11 à 1,680 Kr. = 18,480 Kr. (c-d) 1 à 1,590 — = 1,590 —	20,070	5,394	.....	200	
6.	13	Vognopsynsmænd af 2. Grad: (a) 4 à 1,590 Kr. = 6,360 Kr. (b) 7 à 1,530 — = 10,710 — (d) 2 à 1,580 — = 2,760 —	19,830	1,560			
4.	728	Lokomotivfyrbødere: (a) 170 à 1,410 Kr. = 239,700 Kr. (b) 510 à 1,350 — = 688,500 — (c) 8 à 1,290 — = 10,320 — (d) 40 à 1,200 — = 48,000 —	986,520	87,960			
13.	19	Mandlige Assisterter: (a-b) à 1,470 Kr. . . . .	27,930	11,220			
	1	Kvindelig Assistent: (a-b) à 1,380 Kr. . . . .	1,380	225			
			2,101,890	355,509	576	350	

2,458,325 Kr.

Den stærkt forøgede Trafik nødvendiggør Ansættelsen af en Lokomotivformand paa hver af Stationerne Nyborg og Esbjerg. — Tallet af Lokomotivformænd bliver herefter 23.

For 1909—10 var bevilget 500 Lokomotivførere og 668 Lokomotivfyrbødere.

Paa Grund af Kørselens Tiltagen, og da der til Stadighed ved den egentlige Togtjeneste allerede anvendes 12 Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere og et meget stort Antal timelønnede som Lokomotivfyrbødere,

er Lokomotivførernes Tal foreslaet forøget med 23 til 523 og Lokomotivfyrbødernes med 60 til 728. Heri er indbefattet den ved Indlæggelsen af et nyt Tog paa Thybanen nødvendiggjorte Forøgelse.

Af Hensyn til stærkt forøget Arbejde paa Kjøbenhavn G., Aarhus H. og Nyborg Station foreslaas ansat en Vognopsynsmand til paa hver af de nævnte Stationer. Det samlede Tal bliver herefter 25, hvoraf 12 af 1. Grad og 13 af 2. Grad.



Til 2. *Andre Udgifter.*

- a. Ekstraassistance . . . . . 200,000 Kr.

Under Hensyn til den paatænkte Forøgelse af Lokomotivfyrbødernes Tal kan Beløbet formentlig nedsættes med 54,500 Kr. til 200,000.

- b. Uniformer og Beklædningsgenstande  
67,000 Kr.

Beløbet er beregnet efter, hvad der i Henhold til Uniformsregulativet skal udleveres i Finansaaret.

- c. Natpenge . . . . . 210,000 Kr.

Under Hensyn til Forbruget i 1908—09 og den forøgede Kørsel foreslaas Beløbet forhøjet med 46,600 Kr. til 210,000.

- d. Køre- og Timepenge . . . . . 400,000 Kr.

Beløbet er under Hensyn til den forøgede Kørsel og tiltagende Rangementstjeneste foreslaaet forhøjet med 5,600 Kr. til 400,000.

- e. Forflyttelsesudgifter, Udgifter til Afløsning under Sygdom og Vakancer, Godtgørelse for Tjenesterejser m. m.  
75,000 Kr.

Under Hensyn til Forbruget er Beløbet foreslaaet forhøjet med 11,700 Kr. til 75,000.

- f. Opvarmning, Belysning og Rengøring af Remiser med tilhørende Lokaler og Pladser . . . . . 140,000 Kr.

Under Hensyn til Forbruget er Beløbet foreslaaet forhøjet med 22,300 Kr. til 140,000.

- g. Brændsel til Lokomotiverne 3,760,000 Kr.

Udgiften er som i 1909—10 anslaaet til ca. 16 Øre pr. Lokomotivkilometer, hvorefter Beløbet bliver  $23,500,000 \times 16 = 3,760,000$ .

- h. Olie og andre Materialier til Lokomotiver og Vogne . . . . . 317,000 Kr.

Under Hensyn til de høje Priser navnlig paa Smørematerialier og den for-

ventede større Kørsel er Beløbet foreslaaet forhøjet med 51,400 Kroner til 317,000.

- i. Lokomotivernes Vandforsyning med dertil hørende Anlæg . . . . . 200,000 Kr.

I Beløbet, som er forhøjet med 15,500 Kr., er indbefattet 60,000 Kr. til Forbedring af Lokomotivernes Vandforsyning. Udgifterne til Arealerhvervelse og eventuelle Erstatninger ere forudsatte afholdte af Bevillingen paa § 27 til Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg, hvorhos det forudsættes, at Lov Nr. 57 af 12. April 1889 om fornødent kan bringes til Anvendelse ved Arealerhvervelser.

### 6. Fællesudgifter ved Driften.

1. Anslaaet Udgift ved den Statsbanernes Personale indrømmede Fribefordring

382,000 Kr.

Om denne Post henvises til Anmærkningen under Indtægtspost 1.

7. Uddannelse af Personale . . . 33,000 Kr.

Paa Grund af de stigende Udgifter ved Afholdelsen af Kursus for det underordnede Personale og for at kunne skaffe de tekniske Afdelinger den fornødne Tilgang af faguddannet Personale foreslaas Beløbet forhøjet med 5,000 Kr. til 33,000.

### 7. Pensioner, Understøttelser, Ventepenge og deslige.

Fhv. Haandværker S. Larsen, født  $\frac{6}{4}$  1875, blev  $\frac{1}{3}$  1899 ansat som Maskinarbejder og forfremmedes  $\frac{1}{5}$  1899 til Fyrbøder, fra hvilken Stilling han dog allerede  $\frac{1}{8}$  1901 maatte overgaa til Haandværkerstillingen, da hans Helbred led ved Kørselen paa Lokomotiv. Senere er hans Helbredstilstand i saa høj Grad forringet, at man har maattet afskedige ham paa Grund af Svagelighed med Udgangen af August 1909. Uagtet han ikke kan betragtes som tilskadekommen i Banernes Tjeneste — i hvilket Tilfælde der vilde tilkomme ham en Pension paa indtil 800 Kr. aarlig — er der dog ifølge indhentede Lægeerklæringer stærk



Sandsynlighed for, at hans Sygdom skyldes hans Virksomhed paa Lokomotiv. Man foreslaar derfor, at der foruden hans ordinære Pension — 394 Kr. 29 Øre aarlig — ydes ham en ekstraordinær Pension paa 350 Kr. aarlig fra  $\frac{1}{9}$  1909.

### 8. Udgifter til Fornyelse af Anlæg og Materiel.

Til B. Forstærkning af Overbygningen paa den jyske Østbane (4. Bidrag)

195,000 Kr.

Ved Finanslovene for 1907—08, og 1908—09, og 1909—10 er der under nærværende Konto og § 27 II. A. b. bevilget Beløb af ialt 400,000 Kr., 650,000 Kr. og 700,000 Kr. som henholdsvis 1., 2, og 3. Bidrag af en samlet Bevilling paa 2,100,000 Kr. til Forstærkning af Overbygningen paa den jyske Østbane. Resten, 350,000 Kr., søges bevilget paa Finansloven for 1910—11, fordelt med 195,000 Kr. paa nærværende Afsnit og 155,000 Kr. paa § 27.

Det skal dog bemærkes, at den oprindelige Overslagssum, 2,100,000 Kr., for Sporforstærkningen var fastsat paa Grundlag af de daværende Priser for Spormaterialier, men at Staalpriserne senere ere stegne betydeligt, saa at de til Sporforstærkningen anvendte Skinner og Forbindelsesdele ere betalte med væsentlig højere Priser, end de i Overslaget forudsatte, hvortil endvidere kommer, at Arbejdslønnen i de senere Aar er steget betydeligt.

Det er derfor tvivlsomt, om Sporforstærkningen vil kunne gennemføres for den oprindelig fastsatte Sum. Om denne vil blive overskredet og da med hvilket Beløb, vil imidlertid afhænge af forskellige Forhold, som ikke paa nærværende Tidspunkt kan overses, og da navnlig af, til hvilke Priser de indvundne ældre Spormaterialier kunne udbringes. Man har derfor ment det rettest at indskrænke sig til nu at søge Restbeløbet af den oprindelige Bevilling stillet til Raadighed.

Til C. Forstærkning af Overbygningen paa den jyske Midt- og Nordøstbane (2. Bidrag)..... 440,000 Kr.

Paa Finansloven for 1909—10 er der under nærværende Afsnit og § 27 II. A. bevilget et Beløb paa ialt 300,000 Kr. som første Bidrag af en samlet Bevilling paa 3,000,000 Kr. til Forstærkning af Sporet paa den jyske Midtbane og Nordøstbane. Det har været en Forudsætning ved den tidligere Indstilling, at Sporforstærkningen skulde gennemføres paa 4 à 5 Aar, hvad der under Hensyn til det paagældende Spors Tilstand maa anses for nødvendigt. Der ønskes for Finansaaret 1910—11 bevilget et Beløb paa 900,000 Kr. som andet Bidrag til Sporforstærkningen. Af dette Beløb foreslaas 460,000 Kr. opført under § 27 som udgørende Anskaffelsessummen for den forøgede Staalvægt i Sporet tillige med Udgifterne ved enkelte Sporforlængelser m. m., medens Restbeløbet — 440,000 Kr. — opføres under nærværende Afsnit.

Til D. Forstærkning af Overbygningen paa Banestrækningen Roskilde—Kjøge  
126,000 Kr.

Togenes Størrelse paa den sjællandske Sydbane er nu saadan, at der i stort Omfang maa bruges Forspandsmaskiner. Alleerede nu maa mindst 4 af Togene daglig have Forspand, hvad der er i høj Grad uøkonomisk.

Ved Anvendelse af Lokomotiver af den nyeste svære Type (Litra P) paa denne Bane vil Forspand kunne undgaas, og der kan herved paaregnes opnaaet en Besparelse paa ca. 100,000 Kr. i de aarlige Udgifter til Trækkekraft.

De nævnte svære Maskiner kunne imidlertid ikke bruges paa Sydbanen, forinden Sporet paa Banestrækningen Roskilde—Kjøge, der for Tiden er belagt med lettere — 32 kg. — Skinner, er forsynet med samme sværere — 37 kg. — Skinner som den øvrige Del af Sydbanen.

At man ikke allerede tidligere har forstærket Sporet mellem Roskilde og Kjøge, har været begrundet i Hensynet til den paa-tænkte Kjøbenhavn—Kjøge Bane, der vil komme til at optage Hovedtrafikken til Sydbanen, men da det kan forudses, at der vil



hengaa en længere Aarrække, forinden den nye Bane kan være aabnet for Driften, mener man under Hensyn til de økonomiske Fordele, som kan opnaas ved Brugen af de svære Lokomotiver, at maatte foreslaa, at den tilbageværende Del af Sydbanens Spor nu forstærkes.

Anvendelsen af de svære Lokomotiver vil derhos kræve Tilvejebringelse af en 20 m. Drejeskive i Masnedsund til Erstatning for den nuværende, som er for kort for disse Lokomotiver.

Udgifterne ved de ovennævnte Foranstaltninger er paa Grundlag af de nuværende Staalpriser og under fornødent Hensyn til Værdien af de indvundne Materialier anslaaet til 216,000 Kr.

I denne Overslagssum indgaar et mindre Beløb til saadanne Sporforlængelser paa Landstationerne mellem Roskilde og Kjøge, hvortil der maatte vise sig Trang, og som lade sig gennemføre uden større Foranstaltninger.

Af Overslagssummen vedrører et Beløb, 90,000 Kr., Anskaffelsesprisen for den forøgede Staalvægt i Sporet samt de anslaaede Udgifter ved de ovennævnte Sporforlængelser og Udgifterne ved Indlæg at den 20 m. Drejeskive paa Masnedsund Station. Dette Beløb foreslaas optaget paa § 27, medens Restbeløbet — 126,000 Kr., — som maa betragtes som en Fornyelsesudgift, der efter gældende Regler skal afholdes af Driftsbudgettet, foreslaas optaget paa nærværende Afsnit.

Mulige Udgifter til Grunderhvervelse i Anledning af de fornævnte Sporforlængelser foreslaas afholdte af Bevillingerne til henholdsvis »Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg« og »Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger, Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg«, idet Lov Nr. 57 af 12. April 1889 forudsættes at kunne bringes til Anvendelse ved Arealerhvervelser efter Bemyndigelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder i hvert enkelt Tilfælde.

Til E. Udrangering af Driftsmateriel  
250,000 Kr.

Beløbet, der er ganske kalkulatorisk, fremkommer saaledes:

5 Lokomotiver, kalkuleret Anskaffelsespris.....	105,000 Kr.
10 Personvogne.....	60,000 —
40 Godsvogne.....	120,000 —
	<hr/>
Ialt...	285,000 Kr.
÷ det kalkulerede Nettoudbytte ved Udrangeringen.....	35,000 —
	<hr/>
	250,000 Kr.

### Til § 27.

Til II. A. a. 3. Godstrafikken paa Sorø Bystation er i de senere Aar steget meget betydelig og er i stadig Stigning, saa at Stationens Læssesporanlæg ere ganske utilstrækkelige. Det er derfor paatrængende nødvendigt at skaffe Stationen forøget Læssesporplads. Det er derhos ønskeligt, at Stationens nuværende Grusperron forsynes med Tjærbetonlægning, og at der anbringes Halvtag over de mod Stationsvejen vendende Porte i Stationens Varehus. Endelig bør Stationens Signalanlæg forbedres. Man har derfor ladet udarbejde vedlagte Plan til Stationens Udvidelse, paa hvilken Plan med røde Linier er vist, hvorledes Udvidelsen tænkes foretagen.

Til Udvidelsen af Læssesporene vil det være nødvendigt at erhverve et mindre Areal — ca. 0,15 Hektar — Øst for de nuværende Spor ved Stationens nordre Ende, og man maa endvidere af Hensyn til en eventuel fremtidig yderligere Udvidelse af Sporanlægget anse det for ønskeligt samtidig at erhverve det til saadan Udvidelse fornødne Areal, ca. 0,51 Hektar.

Til II. A. a. 4. I Anledning af Tilslutningen til Aars Statsbanestation af den under Anlæg værende private Jernbane fra Aars til Hvalpsund vil det blive nødvendigt at foretage en Udvidelse af Stationen. Til denne Udvidelse er der udarbejdet vedlagte Forslag, som efter Foranledning fra Bevillingshaverne paa Privatbanen vil blive forelagt vedkommende Besigtigelses- og Ekspro-



priationskommission. Forslaget gaar ud paa at udvide den nuværende Statsbanestation saaledes, at den bliver Fællesstation for Statsbanerne, Aars—Nibe—Svendstrup-Banen og Aars—Hvalpsund-Banen, samt at nedlægge den førstnævnte Privatbanes Station med Undtagelse af Remisanlægget, som er tænkt bibeholdt til Brug for begge Privatbaner. Samtidig forudsættes Statsbanernes Rampeanlæg m. m. flyttet over paa Banens vestre Side og en ny Læssevej tilvejebragt sammesteds. Stationens Hovedbygning og Varehus tænkes derhos udvidede.

Jordarbejdet ved Udvidelsen vil i alt væsentligt blive udført af Aars—Hvalpsund-Banen. Udgifterne ved de øvrige Arbejder ved Stationsudvidelsen anslaaes saaledes:

Afvanding, Afgravning m. v. . . . .	5,000 Kr.
Sporarbejde . . . . .	48,000 —
Vej- og Hegnsarbejde . . . . .	4,500 —
Udvidelse af Hovedbygning og Varehus . . . . .	15,000 —
Perronarbejder . . . . .	3,000 —
Flytning af Folde og Ramper . . . . .	2,500 —
Belysning og Vandforsyning .. . . .	2,500 —
Plantninger . . . . .	800 —
Sikrings- og Telegrafanlæg . . . . .	12,000 —
Tilfældigt og uforudset . . . . .	6,700 —
Ialt . . . . .	<u>100,000 Kr.</u>

Da en Del af Udvidelsesarbejderne vil komme Statsbanerne til gode, formenes Udgifterne passende at kunne fordeles saaledes, at Statsbanerne af foranstaaende Sum udrede 30,000 Kr. og Aars—Hvalpsund-Banen Resten. Under nærværende Konto søges derfor herved bevilget et Beløb af 30,000 Kr.

Erhvervelsen af de til Stationsudvidelsen fornødne Arealer vil ske uden Udgift for Statsbanerne.

Til II. A. a. 5. Godstrafikken paa Esbjerg Station er i stadig Stigning, og Stationens Depot- og Læssespor er ikke længere tilstrækkelige for den voksende Trafik, saa at en Udvidelse af disse Spor er nødvendig. Endvidere er Stationens Anlæg til Rensning

af Kreaturvogne blevne utilstrækkelige for den store Kreaturtrafik; særlig er Rangeringen af Vogne til og fra de Spor, hvor Rensning og Vaskning af Kreaturvogne finder Sted, besværlig og tidsspildende, fordi Sporene kun i den nordre Ende er i Forbindelse med Stationens øvrige Sporsystem. Disse Spor maa derfor forlænges, hvorhos der maa gives dem Indmunding i Stationssporene ogsaa i søndre Ende. Endelig er den Plads, hvor Gødningen skovles ud af Vognene forinden deres Rensning, beliggende i Nærheden af offentlig Vej og bebyggede Arealer, hvad der har medført Klage fra Beboerne i disse Ejendomme, ligesom Statsbanerne fra Esbjerg Sundhedskommission have inodtaget Opfordring til snarest at træffe Foranstaltninger til Forbedring af Forholdene. Af denne Grund vil det blive nødvendigt at flytte Udskovlingspladsen hen til et Sted, der ligger fjernt fra Vej og beboede Ejendomme.

Man har derfor udarbejdet det paa vedlagte Plan med rødt angivne Forslag til Sporudvidelser og Flytning af Udskovlingspladsen.

Udgifterne ved Forslagets Gennemførelse ere anslaaede til 55,500 Kr.

Til II. A. a. 6. Paa Grund af den stigende Trafik paa Ringkøbing Station ere Pladsforholdene paa denne blevne alt for indskrænkede, idet Sporene ere for korte, Læssepladsen for lille og Varehuset utilstrækkeligt til at rumme Stykgodset. Desuden trænge Lokalerne i Stationens Hovedbygning til Udvidelse. En gennemgribende Udvidelse af Stationen maa derfor under alle Omstændigheder foretages, og Tilslutningen til Stationen af Privatbanen fra N. Omme til Ringkøbing, hvis Anlæg er umiddelbart forestaaende, gør det nødvendigt at iværksætte Udvidelsen nu, for at Stationen kan blive i Stand til at optage den Trafik, som vil tilføres den af Privatbanen.

Man skal derfor foreslaa, at Stationen udvides saaledes som angivet med rødt paa vedlagte Plan. Forslaget omfatter Tilvejebringelse af Perroner og Spor for Statsba-



ernes og Privatbanens Tog samt en Udvidelse af Depot- og Læssesporene. Lokalerne i Hovedbygningen ere tænkt udvidede ved Inddragning af de nuværende Postlokaler i denne, og til Erstatning for denne tænkes en mindre Postbygning opført ved Perronen. Forslaget indbefatter endvidere en Udvidelse af Stationens Varehus. I Stedet for den nuværende Remise, som maa nedrives, forudsættes opført en ny Remise med Tilbehør. Til Brug for Privatbanen paatænkes opførte et Remiseanlæg med Overnatnings- og Opholdslokaler samt et Værksted. Værkstedet har Privatbanen dog selv ønsket at opføre, og Udgifterne ved dets Opførelse ere derfor ikke indbefattede i Overslaget.

Udgifterne ved samtlige øvrige Arbejder ville blive ca. 300,000 Kr.

Til II. A. a. 7. Medens der ved Bygningen af de ældre Færgelejer i Korsør og Nyborg kun er anvendt Klapper med en Længde af 18 m., er der ved de i Medfør af Lov Nr. 92 af 27. April 1900 § 1 e. og Finansloven for 1906—07 § 27 II. A. d. byggede nye Færgelejer henholdsvis i Korsør og Nyborg anvendt Klapper med en Længde af 24 m.; i Henhold til sidstnævnte Bevilling er endvidere en Klap af 18 m. Længde i et af de ældre Færgelejer i Nyborg bleven ombyttet med en 24 m. Klap, hvorhos en tilsvarende Ombygning i Korsør er foretaget i Henhold til den ved Finansloven for 1907—08 under § 27 II. A. a. 7 givne Bevilling.

Da regelmæssig og sikker Overførelse af Vogne, særlig af Truckvogne, i høj Grad fremmes ved Anvendelse af længere Klapper, og da Antallet af Truckvogne, som skal overføres, stadig stiger, er det nødvendigt at fuldføre Indlægningen af længere Klapper i Færgelejerne ved Storebælt ved Indlægning af saadanne i de 2 Lejer, som endnu have korte Klapper.

Udgiften ved Forlængelse af Klapperne er anslaaet til ca. 60,000 Kr., der fordeles sig saaledes:

*Korsør:*

Ny Klap, Erstatning af det ældre Ophejsningsapparat med et Galgeapparat med elektrisk Betjening.....	25,000 Kr.
Forandring af Grube og Spor .....	7,000 —
	32,000 Kr.

*Nyborg:*

Ny Klap og Indretning af elektrisk Betjening af Spillet	20,000 Kr.
Forandring af Grube og Spor .....	6,000 —
	26,000 —
Tilfældigt og uforudset .....	2,000 —
	Ialt... 60,000 Kr.

Til II. A. c. Af det ved Finansloven for Finansaaret 1909—10 til Forøgelse af Statsbanernes rullende Materiel bevilgede Beløb, 4,812,000 Kr., blev 2,000,000 Kr. bevilget som 1ste Del af en samlet Bevilling paa 7,182,200 Kr. Af Restbeløbet af sidstnævnte Sum, 5,182,200 Kr., foreslaas 4,000,000 Kr. bevilget for Finansaaret 1910—11, medens 1,182,200 Kr. vil blive søgt bevilget ved Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1909—10.

Til II. A. f. Ved Finanslovene for 1908—09 og 1909—10 blev der henholdsvis under Konto § 27 II. A. n. og Konto § 27 II. A. 1. bevilget 100,000 Kr. og 350,000 Kr. tilsammen 450,000 Kr. af en samlet Bevilling paa 1,362,000 Kr. til Udvidelse af Statsbanernes Centralværksted i Aarhus. Af Restbeløbet 912,000 Kr. foreslaas for Finansaaret 1910—11 bevilget 300,000 Kr.

(Sluttes).

---

## De københavnske Afdelinger.

---

Supplement til Meddelelsen i Nr. 20:

Til *Zoologisk Have* Billetter à 35 Øre.

Til *Varieteen „Olympia“* Billetter à 25 — 35 og 50 Øre.



# Personalia.

<sup>1</sup>/<sub>10</sub> 09.

## Forfremmede er:

Lokomotivfyrbøder Nr. 364 J. C. P. Madsen, Gjedser, til Lokomotivfører Nr. 107 i Gjedser  
Lokomotivfyrbøder Nr. 353 C. A. C. Andersen, Kbhavn. H. 1, til Lokomotivfører Nr. 501 i Glyngøre  
Haandværker Nr. 6156 L. P. T. Pedersen, 1. Kreds, til Lokomotivfyrbøder Nr. 353 i Skelskør  
Haandværker Nr. 5111 H. A. Simonsen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder Nr. 364 i Gjedser  
Haandværker Nr. 151 F. K. D. Gregersen, Kjøbenhavns Værksted, til Lokomotivfyrbøder Nr. 669 i Roskilde

## Forflyttede er:

Lokomotivførerne:

Nr.  
489 K. T. Florentz, Kbhavn. Ø., til Kbhavn. H. 1  
490 C. J. Olsen, Ø., H. 1  
288 C. V. Bønnelykke, Kbhavn. H. 1, til Kbhavn. H. 5  
497 L. P. Petersen, Kbhavn. H. 1, til Gjedser

Lokomotivfyrbøderne:

Nr.  
499 J. N. C. Børgesen, Skelskør, til Kbhavn. H. 1  
178 J. K. Jensen, Kbhavn. Ø., H. 1  
529 J. C. A. Mallig, Ø., G. 1  
531 M. Jensen, Aarhus H., til Randers  
523 H. Nielsen, H.,  
127 A. M. Kyhl, Kbhavn. G. 5, til Kbhavn. H. 5  
663 A. P. C. Poulsen, Kbhavn. G. 1, til Kbhavn. G. 5

## Forflyttet er:

<sup>5</sup>/<sub>10</sub> 09.

Lokomotivfyrbøder Nr. 89 M. Jørgensen, Struer, til Oddeund N.

<sup>15</sup>/<sub>10</sub> 09.

Lokomotivfyrbøder Nr. 648 H. V. Pedersen, Kbhavn. H. 1, til Slagelse  
Lokomotivfyrbøder Nr. 64 A. A. N. Barnstein, Slagelse, til Kbhavn. H. 1

<sup>19</sup>/<sub>10</sub> 09.

Lokomotivfyrbøder Nr. 282 V. Andreasen, Helsingør, til Kbhavn. G. 1

# Bytning.

Undertegnede, der er ansat i Kbh. H. 5. Kreds, ønsker at bytte med en Kollega i Nyborg eller Assens.

Lokomotivfyrbøder *H. Jensen*,  
Hartmannsgade 26<sup>2</sup> th.,  
Kjøbenhavn V.

## Tandlæge *Wilh. Amsinck.*

Vesterbrogade 45

(Vesterbro torv — 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*

*Olufert Jespersen,*  
Æbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

## Adressefortegnelse.

Formanden:

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

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

! 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, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.