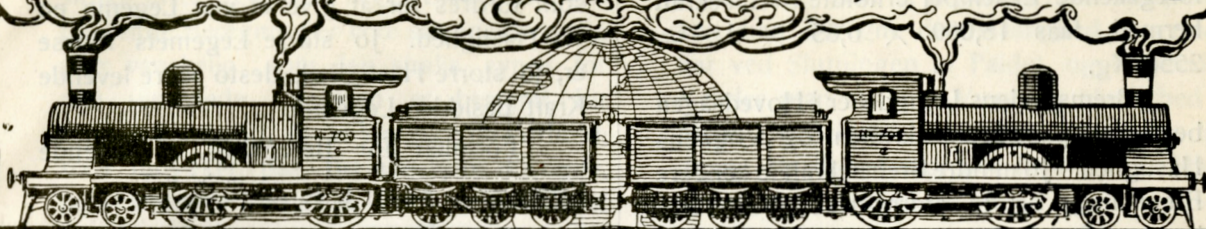


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 21.

1. November 1910.

10. Aarg.

## Bremsning af Jernbanetog.

For at standse et i Gang værende Jernbanetog udfordres et vist Modstandsarbejde. Dette udførtes tidligere for alle Togs Vedkommende ved betjente Skruebremsen. I de senere Aar benyttes paa de hurtigkørende Tog den saakaldte *kontinuerlige Bremse*.

Begge disse Slags Bremsen er hinanden lig i, at 1 eller 2 Bremseklodser med en vis Kraft trykkes mod Vognens Hjulringe, hvorved opstaar et Modstandsarbejde.

Ved mekanisk Hjælp kan man maale det Arbejde, som fordres til at standse et Tog af forskellig Vægt og Hastighed. Ligeledes kan man beregne den Vejlængde, som Toget tilbagelægger, efter at Bremsen er satte i Virksomhed. Denne Vejlængde kaldes »Bremsevejen«. For at kunne beregne denne Bremsevej, maa man kende Modstandsarbejdet (Friktionen), Tyngdekraften og den levende Kraft. Studiet herom bør være et interessant Emne for enhver Lokomotivmand, da enhver kender den store Rolle, som Bremsningen indtager i Jernbanedriften, og da de fleste Jernbanulykker foraarsages ved, at Bremsevirkningen ikke har været saa stærk og hurtig, som

man efter Omstændighederne kunde anse som nødvendig.

Ved Bremskraft forstaas det Modstandsarbejde, som udrettes mellem Bremseklodsen og Hjulringen. Denne Krafts Størrelse beror paa de Fladers Beskaffenhed, som gnider mod hinanden, og kan man omtrentlig sætte *Gnidningskoefficienten* til  $\frac{1}{6}$ . Derved forstaas, at dersom et Støbejernsstykke skal bevæges hen over et Stykke Staal, udfordres der en Kraft, der er  $\frac{1}{6}$  af Jernstykkets Vægt, forsaavidt alle Vognens Aksler bremses og Bremsen fastspændes af al Kraft. Vejer en Vogn saaledes 18,000 Kg., bliver Bremskraften  $\frac{1}{6} \times 18,000 = 3,000$  Kg. Enten Vognen er i langsom eller hurtig Bevægelse, er der lige stor Kraft til at standse den, eller 3,000 Kg. Antager man, at Vognen er 4-hjulet og har samme Akselbelastning samt en Bremseklods for hvert Hjul, saa bliver det Tryk, Klodsen udøver mod Hjulringen (Bremsestykket), 4,500 Kg. Tages nu  $\frac{1}{6}$  deraf, saa stræber hver Klods med en Kraft af 750 Kg. at hindre Hjulenes Omdrejning. Sædvanlig lader man Bremsetrykket være noget mindre end Vægten af Hjulet og dets Belastning, for ikke at Hjulene skal glide mod Skinnerne under normale Forhold. Man regner derfor praktisk ikke med højere Bremsetryk end 85 pCt. af den respektive Belastning.

Den kontinuerlige Bremse, især Hardeys Vacuumbremse, er sædvanlig konstrueret for dette Bremsetryk. Korrigeres den i det foregaaende Eksempel erholdte Bremskraft hermed, faas  $18,000 \times 0,85 \times \frac{1}{6} = 2550$  Kg.

Bremsevejens Længde er i Hovedsagen beroende paa Bremskraften og Vognens Hastighed. Jo mindre Bremskraft jo længere Bremsning, og jo større Hastighed desto længere Bremsning og omvendt. Antages en Vogn at bevæge sig med en Hastighed af 20 Km. i Timen og Bremsevejen at være 30 Meter, saa bliver Bremsevejen ved en Hastighed af 40 Km. 120 Meter. Forøges Hastigheden til 80 Km., bliver Bremsevejen 480 Meter. I første Tilfælde forøgedes Hastigheden til det dobbelte, medens Bremsevejen blev 4 Gange saa stor. I sidste Tilfælde forøgedes Hastigheden 4 Gange fra det oprindelige, og Bremsevejen blev nu 16 Gange længere end ved en Hastighed af 20 Km.

For den uindviiede fremstaar Spørgsmaalet, hvorledes dette er muligt. Da Hastigheden i det første Tilfælde fordobles, saa burde Bremsevejen ogsaa kun blive dobbelt saa lang i Stedet for som angivet 4 Gange.

Ja, det kan synes saaledes, men da Hensigten med dette er at klargøre Beregningen om Bremsevejen, skal vi søge paa en simpel og letfattelig Maade at forklare Anledningen til Bremsevejens større Forøgelse end Hastighedens. Man siger: „*Bremsevejen forøges som Kvadratet af Hastigheden*“. Kendskab til denne uomstødelige Lov er af største Betydning for en Lokomotivmand. Saaledes beregnes Bremsevejen ved f. Eks. 60 Km. Hastighed eller 3 Gange større end nævnt i det første Tilfælde til  $3 \times 3 = 9$  Gange længere end ved 20 Km. i Hastighed. Bremsevejen bliver saaledes  $9 \times 30 = 270$  Meter.

Her ser man, hvilken vigtig Rolle Hastigheden spiller ved Modstandsarbejdets Udførelse, hvortil kommer, at Slæbefriktionen efter Forsøg, foretagne af Galton, formindskes noget ved højere Hastigheder.

Kender man Bremskraften, kan man,

ved at dividere samme i Togets levende Kraft, erholde Bremsevejen. Med levende Kraft forstaas Summen af alt det Arbejde, som fordres for at give et vist Legeme en vis Hastighed. Jo større Legemets Masse er, jo større Hastighed, desto mere levende Kraft besidder Legemet.

Formlen for Beregning af levende Kraft (= L K) er  $L K = \frac{m \times v^2}{2}$

m = Massen

v = Hastigheden i Meter pr. Sekund.

Ved et Legemes Masse forstaas den Mængde Materiale, et Legeme indeholder, naar ikke Tyngdekraften virker paa det.

Har man f. Eks. en Jernvægt paa 1 Kg., er derfor ikke dens Masse 1 Kg., men kun omtrent  $\frac{1}{10}$  Kg. Vi ved, at Jorden tiltrækker alle Legemer med en vis Kraft til sin Overflade, samt drager de Genstande, der kommer i dens Nærhed, til sig. Ud-kastes en Genstand fra en Højde, saa drages den til Jordens Overflade med en tiltagende Hastighed (Acceleration). Den Kraft, som virker paa Legemet eller Genstanden, kaldes Tyngdekraften (= Jordens Tiltrækningskraft), og den gør sig gældende ikke alene paa Legemer, der bevæger sig vertikalt (lodret), men ogsaa paa Legemer, der har en horisontal (vandret) eller hvilken som helst anden Bevægelsesretning.

Man har maalt denne Kraft og fundet, at et lodret faldende Legeme, hvis Be-gyndelsehastighed er lig Nul, har, naar det er faldet et Sekund, en Hastighed af 9,81 Meter. Denne Hastighed forøges ved hvert følgende helt Sekund med samme Antal Meter. Derfor siger man, at Jordens Acceleration er 9,81.

I det følgende betjene vi os af følgende Benævnelser:

Q = Legemets Vægt,

A = Mekanisk Arbejde-Meterkilogram,  
altsaa  $K \times S$ ,

K = Kraften,

S = Vejen i Meter,

v = Hastighed i Meter pr. Sekund,

a = Acceleration,

t = Tiden i Sekunder.

De af eder, ærede Læsere, som ikke tidligere har regnet med Formler, skal ikke straks med vred Mine lægge Bladet til Side, thi denne Beregning er ikke saa mærkværdig eller vanskelig, som den straks synes for den uindviiede. Artiklen er bestemt for Lokomotivmænd, for at klargøre de Forhold, som indvirker paa Bremsvejens Længde, og skal derfor ikke alene læses, *men studeres*. Da dette Emne endnu ikke indgaar i det for Uddannelseskursus bestemte Program, bør det kunne tjene som Ledetraad ved Selvstudier. Tag derfor Papir og Blyant og deltag i Beregningen.

Et Legeme, som kan falde frit lodret en vis Vejlængde, har en levende Kraft = dets Vægt multipliceret med Vejlængden, hvilket betegnes  $L K = Q \times S$ .

Som et Eksempel paa levende Krafts Anvendelse i det praktiske Liv kan nævnes Pæles Nedramning i Jorden ved Byggeforetagender eller lignende med en Rambuk. En Blok ophejses og løsgøres, for derefter at falde ned paa en Pæl, der derved lidt efter lidt neddrives. Vejer Blokken f. Eks. 200 Kg. og hviler paa Pælen, udrettes der ikke noget Arbejde udover et Tryk paa Pælen, som er utilstrækkeligt til at drive den nedad. Ophejses nu Blokken 2 Meter, saa har den i Berøringsøjeblikket med Pælen en  $L. K.$  af  $2 \times 200 = 400$  Kilogrammeter. Falder den fra en Højde af 3 Meter, saa bliver  $L K = 200 \times 3 = 600$  Kilogrammeter.

Det er forud sagt, at med levende Kraft forstaas Summen af alt det Arbejde, som fordres for at meddele et vist Legeme en vis Hastighed. Arbejdet, som fordres for at hejse Blokken 2. Meter, bliver jo saaledes ligeledes 400 Kg. Meter. Summen af det udførte Arbejde er altsaa lig med den levende Kraft. Friktion og Luftmodstand indgaar ikke i denne Beregning.

$L K$  er saaledes, som sagt forud, =  $Q \times S$ , naar Legemet falder lodret. Da et Jernbanetog som Regel har en *vandret* Bevægelse, kan den foranstaaende Formel ikke benyttes. Alle i Bevægelse værende Legemer besidder jo en vis  $L K$ , bortset fra Legemets Retning og Hastighed. Man

maa derfor lægge Mærke til den Hastighed, Legemet har i det Øjeblik, man vil beregne  $L K$ . Ved man et Legemes Faldhøjde, saa kan man beregne den Hastighed, Legemet har ved Slutningen af Faldet, og omvendt. Kender man et Togs Vægt og Hastighed i Meter pr. Sekund, saa søger man den til denne Hastighed svarende Faldhøjde. Man anvender da den nævnte Formel  $L K = \frac{m v^2}{2}$

Et Legemes Masse er =  $\frac{Q}{a}$

Vejer et Legeme 9,81 Kg. og denne Formel anvendes, saa bliver Massen =  $\frac{9,81}{9,81} = 1$  Kg.

Nu skulde vi søge at levere en Forklaring paa Formlen  $L K = \frac{m v^2}{2}$

Det er forud nævnt, at Bremsvejen forøges med Kvadratet paa Hastigheden, og at Bremsvejen kan beregnes ved at dividere Bremskraften i Togets levende Kraft. Ved Formlen ovenfor ses, at Aarsagen til Bremsvejens proportionale store Forøgelse er, at den levende Kraft forøges med Kvadratet paa Hastigheden.

Den levende Kraft ses at være Summen af alt det Arbejde, som fordres for at give et vist Legeme en vis Hastighed. Den levende Kraft staar saaledes i et simplere Forhold til det udførte Arbejde end Bremsvejen til Toghastigheden.

Tager vi et Lokomotiv, som besidder saa stor Kraft, at det efter Igangsætning af et Tog af en kendt Vægt paa horisontal Bane paa en Strækning af 50 Meter kan bringe Toget op til en Hastighed af 20 Km. i Timen, og at Lokomotivets Kraft derved udnyttes til det yderste, saaledes at det ikke kan opnaa den angivne Hastighed paa en kortere Strækning, saa kan man spørge: »Hvor meget stærkere maa Lokomotivet være for paa den samme Strækning, nemlig 50 Meter, at kunne drive Togets Hastighed op til 40 Km?« Den uindviiede vil uden al Tvivl svare, at dersom han faar et dobbelt saa stærkt Lokomotiv, skal han paatage sig Eksperimentet. Men Teknikeren vil svare,

at han bestemt fordrer et Lokomotiv, der er fire (4) Gange stærkere for at erholde den dobbelte Hastighed paa samme Vejlængde. Vi maa give Teknikeren Ret, og du, ærede Læser, skal nok istemme heri, naar blot vi forklarer det.

Ingenting er uforklarligt indenfor det Emne, vi nu skal behandle, og selv om det synes mærkværdigt, bør det ikke overses eller ignoreres, men snarere give Lyst til at erholde fuld og tilstrækkelig Oplysning derom.

Da vi sagde, at Teknikeren fordrede et Lokomotiv, som var fire (4) Gange stærkere, beror det paa, at 4 Gange saa meget Arbejde er nødvendigt for paa samme Vejlængde at faa Togets Hastighed drevet op til 40 Km. i Stedet for 20 Km., og L K bliver ligeledes ved 40 Km. Hastighed 4 Gange større end ved 20 Km.

»Naa, frem med Beviset«, siger du sikkert, »for at jeg kan blive overbevist«.

Da det er vor Opgave at fremkomme med Forklaringer angaaende det foreliggende Emne, maa vi ikke overspringe noget, men lade Bevisførelsen gaa i den Række, som er nødvendig. Vi har tidligere anmodet dig om at tage Papir og Blyant for at hjælpe dig selv og os med Udregningen. For at det, som maaske forekommer en Del af vore Læsere ejendommeligt eller indeholde nogen Mærkværdighed, skal vi forklare det ved et simpelt og forstaaeligt Eksempel.

En Vandbeholder er forsynet med et 1 Tommers Aftapningsrør, hvorigennem der kan løbe 50 Liter i Minuttet. Nu vil man forøge Aftapningen til en 4 Gange saa stor Mængde og spørger derfor: »Hvor stort Rør fordres for at aftappe 200 Liter paa samme Tid?« »Anbring et 4 Tommers Rør, saa er Sagen afhjulpet!« vil Svaret uden Tvivl blive, dersom man ikke tænker sig om før man svarer. Det rette Svar vil være, at man ved et 2 Tommers Rør vil opnaa, hvad der er fuldkommen tilstrækkeligt. »Ja, men af et 2 Tommers Rør løber der vel ikke mere end dobbelt saa meget Vand som af et 1 Tommers Rør?« spørger den i Plangeometri ukendte. Den Vandmængde,

som kan løbe gennem et Rør, beror først paa Rørets Tværnsnitsareal. Er Diameteren i det første Tilfælde 1 Tomme, og i det andet 2 Tommer, er det 2 Tommers Rørs Tværnsnitsareal 4 Gange større end 1 Tomme Rørets.

Formlen for Beregning af Cirkelarealer er følgende:  $\frac{\pi d^2}{4}$ . Heraf fremgaar, for den i Geometri velkendte, at Arealet af en Cirkel forøges med Kvadratet paa Diameteren. Kender du ikke denne Formel eller har glemt den, saa tegn paa et Papir 1 Kvadrat med Sider paa 2 Tommer, del hver Side paa Midten og forbind disse med hinanden, hvorfor erholdes 4 Kvadrater, hvis Sider er 1 Tomme. Heraf ses, at 2 Tommer Kvadrater er 4 Gange større end den, hvis Sider er 1 Tomme. Samme Forhold gælder for Cirkler, hvis Diametre er 2, henholdsvis 1 Tomme.

Herved kan det forstaaes, naar man siger, at Arealet af en Cirkel forøges med Kvadratet paa Cirkelns Diameter. At den levende Kraft ligeledes forøges med Kvadratet paa Hastigheden, og at i Overensstemmelse hermed Bremsvejen for et Jernbanetog bør ikke nu være noget særlig mærkværdigt.

## Finanslovforslaget 1911—12 og Anmærkninger dertil.

### Indtægten.

*Personbefordring.* I Finansaaret 1909—10 udgjorde den regnskabsmæssige Indtægt af Personbefordringen (herunder Befordring af Rejsegods) ca. 21,109,000 Kr., hvori Værdien af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl. er indbefattet med 398,000, Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal med 275,000 og den ved Lov Nr. 41 af 22. Marts 1907 hjemlede Fribefordring af værnepligtige med ca. 83,000, tilsammen ca. 756,000 Kr.

I Finansaaret 1908—09 udgjorde den tilsvarende Indtægt ca. 20,091,000 Kr., hvori

Værdien af Fribefordring af Statsbanernes Personale m. fl. er indbefattet med 382,000, Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal med 274,000 og Fribefordring af værnepligtige med ca. 88,000, tilsammen ca. 744,000 Kr.

Der har altsaa i 1909—10 været en Stigning i Indtægten af Personbefordring paa ca. 1,018,000 Kr. Da Takstforhøjelsen, der fandt Sted den 1. Juli 1908, og som paaregnedes at skulle forøge Indtægten af Person- og Rejsegodsbefordringen med ca. 175,000 aarligt, kun har virket i  $\frac{3}{4}$  af Finansaaret 1908—09, medens den i 1909—10 har virket i hele Aaret, maa Indtægten i 1908—09, naar den skal sammenlignes med Indtægten i 1909—10, forøges med  $\frac{1}{4}$  af den paaregnede aarlige Indtægtsforøgelse, altsaa med ca. 45,000 til 20,136,000, og Stigningen i 1909—10 bliver da kun ca. 973,000 Kr.

Efter den i den forløbne Del af Finansaaret 1910—11 gjorde Erfaring synes Færdslen imidlertid at være ret stagnerende — ved Udgangen af Maj var der endog en mindre Tilbagegang i Indtægten af Personbefordringen, sammenlignet med 1909—10 — og man tror derfor ikke, at der vil kunne paaregnes en tilsvarende Fremgang i 1910—11 og 1911—12. I 1910—11 er Indtægten af Personbefordringen anslaaet til 21,500,000 Kr. For Finansaaret 1911—12 vil Indtægten herefter formentlig ikke kunne ansættes højere end til 22,000,000, hvori Værdien af værnepligtiges Fribefordring og af Fribefordring for Statsbanernes Personale m. fl., — der for 1910—11 var anslaaet til henholdsvis 88,000 og 382,000, — er ansat til de samme Beløb, som er førte til Indtægt i 1909—10, henholdsvis 83,000 og 398,000. (Herunder er dog indbefattet Værdien af Frikort til fhv. Direktør for Maskinafdelingen O. F. A. Busse og Hustru.) Værdien af Fribefordring til Fremme af humane, videnskabelige og andre Formaal er ligesom for Finansaaret 1910—11 ansat til 285,000 Kr.

Ialt for Fribefordring altsaa 766,000 Kr.

*Gods- og Kreaturbefordring.* I Finansaaret 1909—10 udgjorde den regnskabsmæssige Indtægt af Gods- og Kreaturbefor-

dringen ca. 20,054,000 Kr., medens den i 1908—09 udgjorde ca. 19,707,000 Kr.

Der har altsaa i 1909—10 været en Stigning paa ca. 347,000 Kr. I Lighed med det foran for Personbefordringsindtægten Vedkommende anførte maa den regnskabsmæssige Indtægt af Gods- og Kreaturbefordringen for 1908—09, naar denne skal sammenlignes med Indtægten for 1909—10, imidlertid ogsaa forøges med  $\frac{1}{4}$  af den paaregnede aarlige Forøgelse paa ca. 800,000 af Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen i Anledning af den fra 1. Juli 1908 stedfundne Takstforhøjelse, altsaa med 200,000 til 19,907,000, og Stigningen i 1909—10 gaar da ned til det forholdsvis lille Beløb af 147,000 Kr.

Det er herefter kun lidet sandsynligt, at den i Finansloven for 1910—11 paaregnede Indtægt af 20,800,000 Kr. af Gods- og Kreaturbefordringen vil blive naaet, og man mener derfor ikke at kunne anslaa Indtægten for 1911—12 højere end til 21,000,000 Kr.

*Postbefordring.* Indtægten udgjorde i 1909—10 ca. 1,476,000 Kr., i 1908—09 ca. 1,366,000. For Finansaaret 1911—12 anslaaes den til 1,600,000.

*Forkellige og tilfældige Indtægter.* Indtægten anslaaes til 715,000 Kr. Beløbet fremkommer saaledes:

- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| a. Lejeindtægter . . . . .  | 305,000                         |
| I 1909—10 var Indtægten ca.   | 302,900, i 1908—09 ca. 292,300. |
| b. Ventesalsbilletter . . . . .   | 58,000                          |
| I 1909—10 var Indtægten ca.   | 56,800, i 1908—09 ca. 57,500.   |
| c. Telegrambefordring . . . . .   | 17,000                          |
| I 1909—10 var Indtægten ca.   | 17,200, i 1908—09 ca. 16,800.   |
| d. Vederlag fra private Baner for Medbenyttelse af Statsbanernes Stationer m. v. . . . .      | 90,000                          |
| I 1909—10 var Indtægten ca.   | 89,900, i 1908—09 ca. 92,900.   |
| e. Andre forskellige Indtægter, saasom Overskud ved Arbejder, der ikke vedkomme Statsbanerne, |                                 |

Bortsalg af gamle Materialier m. v. .... 259,000

I 1909—10 var Indtægten ca. 258,300, i 1908—09 ca. 257,800.

Heraf afholdes Vederlag til Tjenestemænd for Udførelsen af Arbejder i Finansaaret 1909—10, der ikke vedkomme Statsbanerne ..... 14,000

245,000

715,000

#### *Afkortning i Lønning til Pensionering.*

Efter de under »B. Udgiften« budgetterede Udgifter til Lønninger m. v. for Tjenestemænd i Gruppe A. (1.—23. Lønningsklasse) anslaaes Indtægten i Finansaaret 1911—12 under dette Afsnit til 730,000 Kr.

I 1909—10 udgjorde den ca. 703,000.

I Finansaaret 1911—12 ville de under Drift værende Banestrækninger ligesom i 1910—11 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 mecklenburgske Statsbaner, og endelig Dampskibsforbindelsen Korsør—Kiel (133 km), der drives i Forbindelse med det kejserlige tyske Postvæsen.

#### **Udgiften**

anslaas til 43,363,768 Kr. mod 42,563,540 for indev. Aar, og Overskudet bliver derefter 2,572,254 Kr.

Paa Udgiftssiden figurerer Maskinafdelingen med et Beløb af 16,238,000 Kr.

Ingeniørassistenternes Tal er foreslaaet forøget med 1 til 1. Banekontor, hvis Forretninger er stegne meget stærkt i de senere Aar og yderligere vil blive forøgede ved Tilkomsten af Kjøbenhavns nye Personbanegaard og Dobbeltsporet Nyborg—Strib.

Efter at Fragtstygodsbefordringen over samtlige Statsbaner gennem en Kommission

er bleven ordnet saaledes, at der er opnaaet en regelmæssig og kortere Befordringstid for Godset i Forbindelse med en økonomisk Udnyttelse af Vognene, viser det sig nødvendigt, at der stadig holdes Øje med de Forskydninger, som foregaar indenfor Stykgodsbefordringen, saaledes at de opnaaede Forbedringer kan holdes vedlige. Da dette ikke kan gennemføres ved det kredsvis Tilsyn, som Trafikbestyrerne udfører, idet Tilsynet maa ske uafhængigt af Kredsinddelingen og det derved begrænsede Myn-dighedsomraade, foreslaar man ansat 2 Overassistenter af 1. Grad til Raadighed for Direktøren for Trafikafdelingen. Da Overassistenterne, for at Øjemedet med deres Anvendelse skal naas, personlig gennem Rejser og lagttagelser af Forholdene paa Stationerne og i Togene maa kunne kontrollere, at Foranstaltningerne virker paa den tilstræbte Maade, har man anset det for nødvendigt at foreslaa, at de bliver af 1. Grad. Man tilføjer, at det tilsigtes, at hele Stykgodsbefordringen, altsaa ogsaa For-sendelsen af Ilgods, Frimærkepakker og letfordærlige Varer, skal underlægges disse Overassistenters Tilsyn.

Det samlede Tal af Fuldmægtige, der for 1910—11 var 52, er paa nærværende Forslag opført med 51 i Anledning af den under Afsnit 2 foreslaaede Nedsættelse med 1 og fordeler sig paa de forskellige Afsnit 1, 2, 3, 4 A og 5 med henholdsvis 15, 9, 5, 5 og 17.

Det samlede Tal af Fuldmægtige og Ingeniørassistenter udgør under Hensyn til den nævnte Nedsættelse med 1 Fuldmægtig 71 mod 72 for 1910—11. (Der tilgaar en Ingeniørassistent under Afsnit 1, men fra-gaar en under Afsnit 4 A). Posterne som Ekspeditionssekretær (18. Lønningsklasse), ialt 23, er opførte under Afsnit 1, 2, 4 A og 5 med henholdsvis 14, 2, 2 og 5.

Da Valby Station forventes aabnet, er Tallet af Stationsforstandere i 15. Lønnings-klasse foreslaet forhøjet med 1. Stations-mestrenes Tal er nedsat med 1, idet Svane-møllens Krydsningsstation er bleven nedlagt.

Tallet af Overassistenter af 1. Grad

er foreslaet forøget med 1 til 18. Man anser det for heldigt efterhaanden at lade de paa Trafikkredsens Kontorer tjenstgørende Fuldmægtige overgaa til Stillingen som Overassistent, i hvilken Stilling de bedre vil kunne anvendes som Medhjælp og Stedfortrædere for Trafikinspektørerne, hvorfor man til en Begyndelse skal foreslaa, at Fuldmægtigen paa 1. Trafikkreds' Kontor erstattes med en Overassistent af 1. Grad. Under Hensyn til dette Forslag har man nedsat Fuldmægtigenes Antal med 1.

Overassistenterne af 2. Grad foreslaas forøgede med 1. Efter Udvidelsen af Nykjøbing F. Station vil det være nødvendigt at tildele denne Station 1 Overassistent af 2. Grad, da Stationen har meget stor Trafik, har Tilslutning til en stærkt trafikeret Privatbane og faar yderligere Tilslutning henholdsvis fra Nysted og Stubbekøbing ved den nye Nysted—Stubbekøbing Bane.

Om Tallet og Fordelingen af mandlige og kvindelige Assistentter henvises til Anmærkningen under Afsnit 1, 1.

Tallet af Ranger- og Pakhusformænd foreslaas forøget med 1 Rangerformand til Korsør Station, der har en saa omfattende og betydelig Rangering, at der af Hensyn til Pladstjenestens forsvarlige Udførelse kræves 1 Rangerformand foruden den nuværende.

Tallet af Overportører af 1. Grad foreslaas forøget med 1 til 68 til Silkeborg Station, hvor den udstrakte Rangering nødvendigvis denne Forøgelse.

Overportørerne af 2. Grad foreslaas forøget med 5 til 197 til følgende Stationer: Korsør, til hvilken Station Omlæsningsarbejdet er blevet henlagt efter de nye Planer for Fragtstyggoedsbefordringen, Lunderskov, hvor 1 Portør gør Overportør-tjeneste skiftevis med 1 Overportør, Hobro, ligeledes, Aarhus H. (Søndre Mole) ligeledes, og Vejle, hvor en Portør gør Overportør-tjeneste ved Ledelse af Læsningen om Natten.

Portørernes Tal foreslaas forøget med 17 til 2188.

Heraf foreslaas de 12 i Anledning af Aabningen af Københavns nye Centralbanegaard og de 5 i Anledning af Gjerrild-Banens og N. Omme-Banens Aabning.

#### *Togtjenesten.*

Paa Finansloven for 1910—11 haves Bevilling til 237 Togførere og 952 Togbetjente. Paa nærværende Forslag er Tallet af Togførere forøget med 4 til 241 og Tallet af Togbetjente med 10 til 962.

#### *Baneafdelingen.*

Ved Tilkomsten af de nye Centralværksteder i København er Omtanget af de under 1. Banekreds hørende Bygninger steget stærkt, og en yderligere Stigning vil indtræde, naar Centralbanegaarden tages i Brug. Tilsynet med Bygninger vil ikke længere kunne bestrides af Kredsens 2 bygningskyndige Overbanemestre, men det vil blive nødvendigt at ansætte en tredje, hvorved Antallet af Overbanemestre af 1. Grad forhøjes med 1 til 20.

#### *Banernes Vedligeholdelse.*

Sporlængden af de under Statsbanerne hørende Baner, herunder indbefattet Dobbeltspor, men ikke Sidespor, vil ved Driftsaarets Begyndelse være ca. 2,138 km.

Ved Tilkomsten af Dobbeltsporet Nyborg—Strib og af Københavns nye Personbanegaard forøges denne Sporlængde, uden at Forøgelsen dog for Tiden nøje kan opgives. Der er i det følgende regnet med en Gennemsnitslængde for Aaret af 2,230 km.

#### Banelegemet:

Alm. Vedligeholdelse, 2,230 km., 212,500 Kr.

Enhedsprisen er den samme som for Finansaaet 1910—11.

Forstærkning af nogle Broer 100,000.

Beløbet er det samme som i 1910—11.

Det maa anses for nødvendigt at fortsætte med den i de tidligere Aar paabegyndte Forstærkning af Statsbanernes Broer.

Skinnefri Vejforbindelser 100,000.

Efterhaanden som Trafikken paa Banerne stiger, forøges Ulemperne og Færerne ved

at have Overkørsler i Skinnehøjde, og Udgifterne ved Pasningen af de Overkørsler, som bevogtes af Banerne, vokse. Disse Udgifter stige ligeledes, efterhaanden som Lønninger til Personalet forhøjes, og det vil — særlig efter den forrige Aar stedfundne Lønningsforhøjelse — i de fleste Tilfælde være en væsentlig økonomisk Fordel for Statsbanerne at faa Overkørsler i Skinnehøjde erstattede med skinnefri Vejforbindelser over eller under Banen.

Det er derfor i høj Grad ønskeligt, at der haves Midler til Raadighed til dette Øjemed, og der foreslaas i Finansaaret 1911—12 bevilget et Beløb af 100,000 Kr.

#### Overbygning:

Sporets Justering og Bolteskruning m. m.:  
Hovedspor 2,230 km à ca. 400 Kroner  
892,000 Kr.  
Sidespor m. m. 730 km à ca. 140 Kr.  
102,000 Kr.  
Enhedspriserne er de samme som for 1910—11.

#### Skinner:

Forbrug af Skinner 1,550 Tons à ca. 112 Kr. 173,600 Kr. ÷ Værdien af de udvekslede kassable Skinner à ca. 50 Kr. pr. Ton 77,600 Kr.  
Udveksling af 64,000 løb. Meter Skinner 49,000 Kr.  
Beløbene ere fastsatte paa Grundlag af de Priser, der ere betalte ved sidste Levering.

#### Sveller og Sporskiftetømmer:

Forbrug af Sveller og Sporskiftetømmer ca. 204,000 Stkr. Sveller 765,000 Kr., ca. 40,000 løbende Meter Sporskiftetømmer 68,000 Kr. ÷ Værdien af kassable Materialier 63,000 Kr.  
Udveksling af Sveller og Sporskiftetømmer 123,000 Kr.  
Beløbene ere fastsatte paa Grundlag af de Priser, der ere betalte ved sidste Levering.

(Fortsættes).

## D. L. & L. F.

### Til Afdelingsbestyrelserne.

Paa given Foranledning opfordres Afdelingsbestyrelserne til altid at holde vort Fagblad à jour med Organisationsarbejdet i Afdelingerne, ved at indsende Referater af Møderne og i korte Træk Redegørelse over Foreningsarbejdet for kortere eller længere Perioder.

Ligesom vi ikke bør forsømme i noget Tilfælde at styrke vor Organisation, bør vi ikke heller forsømme, at hver og en bidrager sit til at gøre vort Fagblad værdifuldt og velkomment for vore Foreningsmedlemmer,

Meddelelser, som er bestemte for Fagbladet, bør kun være affattede paa den ene Side af Papiret og maa, for at komme i først udkommende Blad, være Redaktionen ihænde senest henholdsvis den 8. og 22. i hver Maaned.

*Red.*

\* \* \*

De fleste Læsere af vort Blad vil for nogen Tid siden have lagt Mærke til 2 Artikler om Lokomotivfører N. P. Rohde, Viborg. Den første Artikel i Nr. 15 var nogenlunde rigtig, men kunde dog være undgaaet, saafremt Viborg Afdelings Bestyrelse havde indvarslet til et Møde. Lokomotivfører Rohde vilde paa et saadant Møde nemt være kommen overens med forskellige Medlemmer af D. L. & L. F. angaaende sin Udmeldelse, og hele den offentlige Blamage i Bladet vilde være undgaaet. Den anden Artikel i Nr. 16 smager kun af Ondskab, og den anonyme Forfatter, som har skrevet den, kender slet ikke N. P. Rohde. Undertegnede kan som Bestyrelsesmedlem af Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening og Sekretær under Lock-ouren 1897 bevidne, at N. P. Rohde, alias N. P. Sørensen, under Konflikten tog fat og arbejdede, hvor han kunde faa noget, for ikke at være Kassen til Byrde. Tilligemed flere andre arbejdede Rohde hos Fabrikant Johansen, Frederiksgade, Aarhus,





som den Gang ikke var i Fabrikantforeningen, og Rohde mødte hver Lørdag med sit Bidrag 3 Kr. til Støtte for sine udelukkede Kolleger. Bøgerne udviser, at N. P. Rohde ligesom andre Medlemmer af D. L. & L. F. er kommen ud af Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening, da han kom ud at køre som Fyrbøder og blev forflyttet fra Aarhus til Struer.

N. P. Rohde skal derfor ikke hele Landet over, fordi der er kommen en Knude paa Traaden med Viborg Afdeling, gaa som forhen eller nuværende daarlig Kollega. Den anonyme Forfatter til Artiklen om Rohde burde være sin Uvidenhed bekendt og sætte sit Navn under.

Der findes paa Viborg Depot, saavel blandt Førere som Fyrbødere, kun gode Kolleger, og Lokomotivfører N. P. Rohde danner absolut ingen Undtagelse herfra. Hvad det angaar, som der stod i den sidste Artikel med Rohdes Gravskrift paa Viborg Kirkegaard, da vil vi hellere, saafremt Rohde skulde dø forinden, være med til at faa ham ind under D. L. & L. F.s Fane og give ham en pæn Gravskrift, end vi vil, som den anonyme Artikelskriver har udført, give ham et Knivstik i Ryggen.

Viborg, den 14. Oktober 1910.

I. R. Larsen,  
Lokomotivfører.

Man ser her til sin store Forbavselse et af D. L. & L. F.s Medlemmer gøre sig til Talsmand for en Kollega, der er udtraadt af sin faglige Organisation. Skønt den paagældende Kollega, Hr. Lokomotivfører Rohde i Viborg, to Gange i Løbet af 2½ Aar er slettet paa Grund af Restance, vil Hr. Larsen til Trods derfor dog hævde, at Hr. Rohde, *ikke alene forhen, men ogsaa fremdeles*, er en god Kollega, ja, Hr. Larsen undser sig end ikke ved at tillægge Afdelingens Bestyrelse Skylden for det skete. Man skulde ikke synes, det var nødvendigt at benytte særlige Formaliteter og Overenskomster overfor Medlemmer, der havde Forstaaelse af deres faglige Organisations Betydning. Hr. Rohde har i denne Retning savnet de vigtigste Forudsætninger, derfor

lod han sig slette for Restance i 1907, og derfor er han selvfølgelig ligeledes slettet for nogle Maaneder siden. Kommentarer hertil er overflødige.

At Hr. Larsen selv, i hvert Fald hidtil, har været en god Kollega, saavel i faglig som i tjenstlig Henseende, kan vel ikke omstødes, og jeg vilde nødig have ham mistænkt for, at han skulde have forandret sit Syn paa sin Stands Interesser. Men alligevel er det en ubehagelig Fornemmelse at se Hr. Larsen Arm i Arm med en Kollega, der har vendt sin egen — og Hr. Larsens Organisation Ryggen. Dertil hører en god Portion af Dristighed fra Hr. Larsens Side, og det maa være absolut uforeneligt med ens egne Interesser, forudsat at man forbinder andet med Begrebet Organisation end netop tomme Ord. Det ser alligevel ud, som om Hr. Larsen et Øjeblik har været paa den forkerte Side, men derom vil jeg lade Medlemmerne dømme.

Hr. Larsen skriver, at jeg kender ikke N. P. Rohde. Jo, Hr. Larsen, jeg har kendt baade Dem og N. P. Rohde temmelig godt siden Lock-ouden i 1897. At Hr. Rohde den Gang tog Arbejde, hvor han kunde, uden derved at komme i Strid med gældende Regler, kan være meget rosværdigt, men at han stod i sin Fagforening og tillige betalte det ham paalignede Lock-out-Bidrag, finder jeg just ikke saa imponerende — og De gør vist heller ikke, thi De maa jo vide, at det foruden at være hans moralske Pligt tillige var en Betingelse for at faa Arbejde i Byen. At Hr. Rohde har anset det som en Pligt — omend ikke nogen moralsk Pligt — fremgaar tydeligt nok af, som anført i første Artikel, at han lod sig slette efter at have faaet Arbejde paa Centralværkstedet, hvor det jo ikke var nogen Betingelse, at man skulde staa i sin Fagforening.

I et af Fagbladene for »Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund«, der udkom i Vinteren 1897—98, staar, at N. P. Sørensen er slettet paa Grund af Restance, og at nævnte N. P. Sørensen er identisk med nuværende Lokomotivfører N. P. S. Rohde

i Viborg kan Hr. Larsen vist ikke afkræfte, uanset hvad der staar i Bøgerne, som Hr. Larsen omtaler. I samme Epistel skriver De, Hr. Larsen, at den anonyme Forfatter »burde være sin Uvidenhed bekendt — —«. Ja, jeg maa lade Dem, at De nok vil være Deres Uvidenhed bekendt; thi jeg tør vel ikke gaa ud fra, at De skriver mod bedre Vidende. Hvad jeg skriver har den Fordel at være sandt — selv om det er anonymt. Efter mine Begreber ser det ikke godt ud, at et Medlem af en Organisation i sit Medlemsblad vil forsøge at rense en Kollega, der gentagne Gange har vist, at han helst vil staa udenfor og nyde Frugten af andres Arbejde. Lad disse Folk holde deres egen »Storvads«. Enhver af os kan have nok i sig selv, og det vilde unægtelig se bedre ud, om vi undlod at vadske Folks skidne Tøj i Medlemmernes Paasyn.

Deres paafaldende Interesse for Hr. Rohde synes jeg hellere, at De skulde have anvendt ved at tilskynde ham til at blive staaende i sin Organisation; det havde tjent baade Dem selv og ham til større Ære; det skulde De betænke. Til Slut maa jeg tilføje, at naar De saaledes støtter Manden ved slig Handlemaade fra hans Side, bliver det Dem og ikke mig, der bibringer ham »et Knivstik i Ryggen«.

— n.

\* \* \*

### Aarhus Afdeling

afholdt Generalforsamling i Forsamlingsbygningen, Amaliegade, Torsdag den 6. Oktober Kl. 4 Em.

#### Dagsorden:

- Punkt 1. Dirigentvalget.
- » 2. Forhandlingsbogen.
- » 3. Beretningen.
- » 4. Meddelelse fra Kassereren.
- » 5. Meddelelse fra Sekretæren.
- » 6. En Foreningssag.
- » 7. Udvalg til Kørselsfordelinger.
- » 8. En festlig Sammenkomst.
- » 9. Eventuelt.

Formanden aabnede Generalforsam-

lingen og takkede Medlemmerne for den gode Tilslutning.

Lokomotivfyrbøder Bush foreslog at henflytte Punkt 6 til efter Punkt 8, saaledes at nogle af de interesserede maaske kunde komme tilstede, hvilket vedtoges enstemmigt.

Til Dirigent valgtes Lokomotivfyrbøder Olesen, der oplæste Dagsordenen.

*Sekretæren* oplæste Forhandlingsbogen fra sidste Møde, som enstemmig godkendtes.

*Formanden* afgav Beretning, hvoraf bl. a. fremgik, at der var sendt en Del Kranse til afdøde Medlemmers Begravelse. Der var ingen sendt til Lokomotivfører Smidt, Nyborg, fordi Afdelingen ingen Meddelelse havde faaet. Skylden maa tillægges Nyborg Afdeling.

Et Andragende fra Aarhus Ø om at faa Turen lettet var forelagt Bestyrelsen, som imidlertid ikke kunde gaa med dertil. Jeg vil foreslaa, at vi udsætter Sagen til Foraaret, hvilket vedtoges.

*Kassereren* oplyste, at Regnskabskontoret i Aarhus ikke kunde have med Opkrævningen af Kontingentet at gøre. Paa Opfordring fra flere Medlemmer lovede Kassereren selv at indkassere Kontingentet mod en aarlig Godtgørelse af 18 Kr., hvilket vedtoges.

*Sekretæren* afgav Beretning angaaende Afdelingens Arkiv. Det vedtoges, at Afdelingen lader alle Aargange af Lokomotivtidende indbinde og opbevarer disse i Lokomotivremisen Aarhus H.

*Frantz Nielsen*, som var Forslagsstiller, gjorde gældende, hvilken Betydning saadanne Udvalg til Kørselsfordelingerne vilde kunne faa. Afdelingen vælger 2 Førere og 2 Fyrbødere for hver Tur, disse udarbejder da en Turliste, som tilstilles Bestyrelsen til Godkendelse. Det vedtoges, at Bestyrelsen henvender sig til Maskinbestyreren for at faa en saadan Ordning i Stand.

*Frantz Nielsen* stillede som Forslag, at der afholdes en festlig Sammenkomst. Det vedtoges at afholde en saadan i November.

*Frantz Nielsen* gav Oplysning angaaende, at et Medlem havde tilstillet Af-

delingen et Forslag til Behandling, men havde sammen med et andet Medlem været hos Bestyrelsen desangaaende, samt tillige forelagt Bestyrelsen Sagen, som absolut burde gaa gennem Afdelingen. Det er Bestyrelsens Pligt at værne om Foreningens Interesse og paatale en saadan Opræden af Medlemmer.

Der vedtoges et Forslag, der var stillet af Lokomotivfyrbøder Jensen, at for Fremtiden skal alle Sager og Forslag fra Medlemmer sendes til Afdelingens Møder og Generalforsamlinger for der at behandles, hvorefter Punktet bortfaldt.

Under Eventuelt stillede Lokomotivfyrbøder Jensen et Forslag angaaende et Anciennitetspørgsmaal fra Randers, hvilken Sag henlagdes, hvorefter Generalforsamlingen sluttedes Kl. 8<sup>1/2</sup>. Til Stede var 63 Medlemmer.

Aarhus, den 6. Oktober 1910.

*Frantz C. Nielsen.*

\* \* \*

### Til Medlemslisten.

*Stagelse Afdeling.*

Indmeldt fra <sup>1</sup>/<sub>4</sub>:

Lokomotivfyrbøder Hegelund, Vedde.

## Snigløb paa Parlamentarismens Grundidé.

Under ovenstaaende Overskrift indeholder »Jernbane-Tidende« en Artikel om Forhandlingsreglerne, hvis første Afsnit omhandler den saa sørgeligt berømte Affære om »Hædersgaven« til den afgaaede Forretningsfører, Chr. Nielsen, og som konkluderer i dette: »Saa I, hvor vi stod os«. Hvorvidt D. J. F., der i et halvt Aar før end Forretningsføreren »gik« har været bekendt med hans mislige Transaktioner, har handlet korrekt, er en Smagssag; men som hele Affæren er taget, vidner den just ikke om nogen kultiveret Smag hos D. J. F.

Derefter skriver »Jernbane-Tidende«.

De, der har haft Lejlighed til at se om bag Kulisserne og iagttagte det Intrigespil der er udfoldet, kan ingenlunde være blinde for, hvilke Kræfter der har været i Virksomhed.

Længere henne hedder det om det Anarki, der hidtil har hersket indenfor Organisationen:

»Se,« vilde Togpersonalets Forening markskrigerisk udbasunere i Hagens Avis, »vi byder Togbetjentene 2 Kr. mere end Forbundet og Togførerne 4 Kr. mere end Jernbaneforeningen. Og Lokomotivpersonalets Forening vilde med ene staaende Reklamekunst indbyde Lokomotivpersonalet paa Maskinmester- og Maskinassistentlønninger. Skulde Forbundet og Jernbaneforeningen følge med i dette sinds svage\* Væddeløb, vilde Regeringen faa at se, at det demagogiske Svælg var bundløs umætteligt, og at der aldrig vilde opstaa Tilfredshed blandt Jernbanepersonalet.«

Saa vidt »Jernbane-Tidende«, der i hele den Maade, hvorpaa D. L. & L. F. har røgtet sine Anliggender og sine Sager an, har leveret Bevis for, at det mener at tjene sine Sager bedst ved Grovheder og falske Skræmmebilleder.

Hele D. J. F.s Kampagne har kun været et Led i dets og J. F.s fælles Bestræbelser for at berøve Lokomotivpersonalet den Organisation, hvor de rettelig hører hjemme. Gang paa Gang er der fra den Side fremkommet Tanker og Meninger, som sikkert har løst den bundne Tanke, at D. L. & L. F. ikke havde nogen Eksistensberettigelse. Hvorfor? Fordi D. L. & L. F. hverken vilde være over eller under, men, som den ældste faglige Forening, ved Siden af de øvrige Organisationer.

D. L. & L. F. havde haabet, at Forhandlingsreglernes Tilblivelse kunde fuldbyrdes med rimelig Hensyntagen til alle Sider, men ved partipolitisk Intrigespil har de to »store« Organisationers Herskesyge og Forblindelse vildet det anderledes.

Om Lokomotivpersonalet paa Trods af Generalforsamlingsbeslutning skulde staa under D. J. F.s og J. F.s Formynderskab,

\* Udh. af Red.

vilde det dog være en Eksistensberettigelse, at Lønkravene blev anerkendt af disse Organisationer; men den Anerkendelse, man har mødt fra den Side, virker just ikke animerende. Vi skal saaledes minde om, at Forbundet saavel som Jernbaneforeningen ved sidste Lønningslov ansaa Lokomotivførernes Andragende om en Slutlønnning af 3,020 Kr. for at være ganske overdreven — endda de havde ikke fjerneste Bemyndigelse til at tale paa Lokomotivpersonalets Vegne. At D. J. F. ikke har forandret Anskuelse i den Retning fremgaar tydeligt deraf, at det anser det for at være »sindssvagt« af Lokomotivførerne, om de forlangte en Slutlønnning, svarende til Skibsmaskinmestrenes.

Lad os imidlertid nærmere betragte denne »sindssvage« Ide ud fra tidligere Lønningslove.

Efter Lønningsloven af 1868 havde en *Skriver* (de nuværende Trafikassistenter) en Slutlønnning af 1,200 Kr. En Lokomotivfører havde en 50 pCt. højere Slutlønnning, nemlig 1,800 Kr. Efter Lønningsloven af 1908 har Trafikassistenterne en Slutlønnning af 2,800 Kr. Saafremt man havde bevaret den tidligere Lønskala, vilde en Lokomotivfører have haft en Slutlønnning af 4,200 Kr., der sammenlagt med Emolumenterne vilde have givet en endog højere Lønning end Skibsmaskinmesterens 4,620 Kr. Der vilde kun vederfares Lokomotivførerne Retfærdighed, om de havde disse Lønninger, som D. J. F. anser for at være sindssvage.

Imidlertid var man saa beskeden ved Lønningslovens Behandling at forlange en Slutlønnning af 3,020 Kr., men blev desuagtet fra den Kant beskyldt for at være overdreven i sine Fordringer. Hvis der i det hele taget skal være Tale om noget Samarbejde i videre Forstand mellem de to store Organisationer og D. L. & L. F., maa man forinden respektere hinandens Lønkrav; men som Forholdene har udviklet sig i J. F. og D. J. F., kunde der vist passende anbringes et Transparent udenfor de to Organisationer, enten med Dantes Sentens: »Her lades Haabet ude«, eller »Lokomotiv-

personalets Lønkrav anser vi for at være ganske overdreven«. Der findes ganske vist nogle Lokomotivførere, der er gaaet ind under Jernbaneforeningens Transparent; men den tænkende Del af Lokomotivpersonalet vil foretrække at blive udenfor.

Naturligvis anser »Jernbane-Tidende« det for at være god Latin, om alt Jernbanepersonalet indgik som Medlemmer af de to Organisationer, til hvem Forhandlingsretten foreløbig er givet. Kender man noget lignende fra de danske Fagforeninger, der staar som mønstergyldige Organisationer, at et Fags Udøvere skal tvinges ind i en Organisation, der i faglig Henseende er dem uvedkommende? Absolut ikke! Den Maade, hvorpaa Forhandlingsreglerne er givne, er netop et Snigløb paa Parlamentarismens Grundidé, som D. J. F. og J. F. har faaet tilvendt sig i deres Favør. At ikke D. L. & L. F. alene, men ogsaa Smede- og Maskinarbejderne, ikke agter at acceptere Forhandlingsreglerne under den Form, de er givne, er almindelig bekendt, og vil man anvende ethvert ærligt og lovligt Middel for at faa dem prægede af mindre Ensidighed.

---



---

## Forskelligt.

### Aarskalender 1911

fra *E. Krüger & Co.*, Istedgade 14, København, udkommer i Løbet af Maaneden i samme smukke og praktiske Udførelse som i Aar og udsendes til alle gamle og nye Kunder i de første Dage af December Maaned.

\* \* \*

### Elektrisk Drift paa Statsbanerne?

Efter hvad »Aarhus Stiftstidende« erfarer, er De danske Statsbaner nu begyndt at beskæftige sig med Tanken om elektrisk Jernbanedrift under Hensyn til de store nye Jernbaneanlæg ved København og særlig med Hensyn til Boulevardbanen.

I hvert Fald en Del af Banen fra den nye Personbanegaard ad Nørreboulevard til

Østbanen vil komme til at gaa i en Tunnel, og Statsbanernes Ingeniører er derfor begyndt at overveje, hvorledes man bedst skal bekæmpe Røgplagen. Bedst vilde det være, om man indførte elektrisk Banedrift, — men imod det praktiske ved dette Arrangement staar den betydelige Merudgift, som et saadant Anlæg vil medføre.

## Fra en Rejse til Midnatssolens Land.

(Med Verdens nordligste Jernbane).

(Fortsat).

Jerngehalten er fra 61 til 69 Procent; Malmarealet er beregnet til 240,000 m<sup>2</sup>; indtil 1909 var der brudt godt 14,000,000 Tons. Den aarlige Produktion er for Tiden 900,000 Tons. Allerede midt i det attende Aarhundrede blev der udvundet Malm; men først efter Banens Anlæg i 1890erne kunde Driften rigtig udvides. Ved Malmberget er der nu opvokset en By med 6,800 Indbyggere. Malmen, der brydes ved Kiruna, har et Jernindhold af 71 0/0. Byen Gillivara ejer intet af Interesse; det er kun en Samling Træhuse, der efter en By at være endda ligger temmelig spredte. Det var nærmest en kedelig Aften, vi der tilbragte; dertil bidrog ogsaa en lav Temperatur i Forbindelse med sneblandet Regn. Ogsaa Bjerget Dundre laa indhyllet i tunge Regnskyer til stor Fortrydelse for nogle Turister, som herfra vilde betragte Midnatssolen.

Atter sad vi i vor kære Laplandsekspress, eller rettere vi laa paa hver sin Hynde og nød en god Søvn og Hvile, medens Toget dampede sydpaa. Søndag den 26. Kl. 11<sup>54</sup> Em. naaede vi, Bräcke, hvor vi skulde overnatte, men var nær kommen til at tilbringe Natten paa Gaden; alle de der-værende Hoteller var optagne; men der var dog et, der forbarmede sig over os og flyttede saaledes omkring med Sengesteder, at vi alle fik Plads. Mandag Kl. 9<sup>20</sup> Fm. gik det saa videre over Østersund og Storlien til Trondhjem. Landskabet ind til Storlien

er omtrent det samme, som alt beskrevet, Skov og Sø veksler i stadig Rækkefølge. Banen stiger hele Vejen ind mod Grænsen. Saa snart man har passeret denne, bliver Landet igen mere kuperet, og Banen har Fald, indtil den naar ned i den skønne Guddal, hvor den følger Gudaaens Løb ud til Trondhjemsfjorden, derfra løber den langs Fjorden, som man har paa højre Haand, ind til Trondhjem.

Guddalen er henrivende skøn, som den ligger indrammet af høje, skovklædte Fjelde, med den glitrende Strøm i Bunden, der snor sig gennem grønne Enge og Marker. Man fristes til at stige ud paa en af de mange pyntelige Stationer, hvor Toget standser, og nyde Naturen i Dalens Stilhed, og dog tror jeg, at vi fra Slettelandet i Længden ikke kunde finde os tilpas i Dalens Indeklemthed; thi trange er de norske Dale, og man vilde vel snart længes efter det frie Udsyn.

(Fortsættes).

## Personalia.

### Døde:

<sup>30</sup>/<sub>9</sub> 10.

Lokomotivfører A. F. Marhauer, Kbhavn. H. 1

<sup>3</sup>/<sub>10</sub> 10.

Lokomotivfører I. G. Reichel, Kbhavn G. 5

### Forflyttede er:

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

Lokomotivfører J. H. Emig, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. H. 1

Lokomotivfyrbøder R. N. Vendelboe, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. G. 1

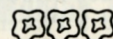
Forflyttelsen af Lokomotivfører Florentz fra Kbhavn. Ø. til Kbhavn. G. 1 er tilbagekaldt.

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

Lokomotivfyrbøder R. Bille, Aarhus H., til Silkeborg J. Hansen, Silkeborg, til Aarhus H.

<sup>1</sup>/<sub>11</sub> 10.

Lokomotivfyrbøder S. J. Hansen, Kbhavn. H. 5, til Kbhavn. H. 1



**Bytning.**

En Lokomotivfyrbøder i Viborg ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia.  
Billet modt. Red.

**Bytning.**

En Lokomotivfyrbøder (Gb) kunde ønske at bytte med en Kollega i Jylland.  
Billet modtager Red.

**Bytning.**

En Lokfrb. i Ribe ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Randers eller Skanderborg, helst Aarhus.  
Lokomotivfyrbøder A. Andersen, Ribe.

*Driftige Agenter blandt Foreningens Medlemmer kunne opnaa stor Fortjeneste ved at træde i Forbindelse med en gros Firma i kendte Cigarer og Tobakker.*

*Billet, mrkt. Bi-Indtægt, modt. Bladets Ekspedition.*

CARLSBERG  
PILSNER

**SYMASKINER**

Symaskinereparationer  
billigst og bedst hos

**KARL TH. PEDERSEN**  
Kannikegade 12, Aarhus.

**Brødr. Christiansen**

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

**Trikotage- & Manufakturforretning**

**Maskinstrikkeri & elektr. Systue**

Strømper forfødtes i Løbet af 2 Dage  
Jernbanemænd 5 Procent Rabat

**Bytning.**

En Lokfrb. i Kjøbenhavn ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Skanderborg eller Randers. En Godtgørelse kan ydes. Billet mrkt. »E. M.« modtager Bladets Kontor.

**Skrædermester Wilh. Theisen**

Istedgade Nr. 71 Mezz.

Iste Klasses Skræderi

anbefaler sig til de Herrer Lokomotivmænd

**JØRGEN LARSENS**

**Skræder-Etablissement**  
for elegant

**Herre- og Dameskræderi**

anbefales Foreningens Medlemmer.

33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.

**Vald. Jensen**

→ Kolonial-, Vin- og Materialhandel ←  
Ingerslevgade 128 Tlf. Vester 701 y

anbefales Medlemmerne af D.L. & L. F.  
Særlig anbefales Cacao 2,00, 1,60 135  
Øre pr. Pd. — Specielt anbefales min  
Kaffe 95 Øre pr. Pd.

**Komplet Lager af Sygeplejeartikler.**  
NB. Varer forsendes overalt i Landet.

**Send os et Brevkort!**

Vi anbefaler vort righoldige Lager af Cigarer (ca. 200 forskellige Mærker) og Tobakker til alle mulige Priser, fra billigste til dyreste.

Alle originale danske Mærker fra de store Fabrikker føres paa Lager. Største Udvalg af direkte importerede Cigarer.

Vort kendte Mærke Upman I., Kr. 6,30, roses af alle for Kvalitet og Drøjhed.

Nyt Mærke: Cerut Nr. 14, drøj, lang, vel-smagende, Kr. 3,00 pr. 100.

Bese vort Lager eller ring til Central 117. Varer udbringes over hele Byen. Udenbys portofrit.

**E. Krüger & Co.,**

Istedgade 14, St., Kjøbenhavn,  
(Telefon: Central 117).

Herreekviperings-Forretningen „UNIONEN“, Falkoneralle 78 F, giver 10 Procent Rabat til d'Hrr. Lokomotivmænd af D. L. & L. F. Jeg fører kun 1ste Klasses Varer til billigste Priser. Ærb. JOH. KNOCK

# Møbler

Specialitet: Montering af 2 3 og 4 Vær.s Lejligheder. Alt forarbejd. af prima Materialier. Egne Værksteder. 10 Aars Garanti. — Rimelige Betalingsvilkår.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Eget Fabrikat Nye og brugte **Pianoer**

Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.

W. Mentzler & Co., Helgolandsgade 1. Telefon 7068.

## Kjøbenhavns billigste Guldsmed

er absolut F. Micheelsen  
Sønder Boulevard 37

Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

## MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1 Kr. pr. Fl.

Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

MØBLER til 2—3—4 Værelser. Rimelige Betalingsvilkår. Flycht & Co. A|s 5, Elmegade 5. Kjøbenhavn. 5.

## TRIKOTAGE OG LINNED

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pCt. under alm. Pris.**

Tlf. Byen 1732 x. Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1. (Ved Højbroplads).

# Skotøj i hele Ejendømmens 4 Etager.

J. Andersens  
**Skotøj-Magasin,**  
49, Adelgade 49,  
Grundlagt 1887. Telf. Palæ 150.

Skaffestøvler, Spændestøvler med dobb. Saaler m. m.

Køb Fodtøj her, hvor Lageret er koloss. stort, og De opnaar altid at faa nøjagtig den Façon, De ønsker. Der vil vanskeligt kunne søges en Façon eller Kvalitet, som Magasinet ikke fører paa Lager. Mine bekendte Damestøvler til 7,50—8—8,50—9—9,50—10—10,50 à 11 Kr. og Herrestøvler til 9—9,50—10—10,50—11—11,50 à 12 Kr. Parret er enestaaende i Kvalitet og i nyeste Façons. Specialitet: Let, elegant, randsyet, moderne Fodtøj billigt. Provisionsordre pr. omgaaende og portofrit tilsendt. **DE BILLIGE PRISER** fremkommer ved smaa Driftsudgifter i Forrettningens egen Ejendom, og store, direkte Indkøb og Produktion uden Mellemandlere. Min 22aarige Virksomhed er en Borgen for Reellitet og kulant Expedition.

Har ingen Filialer, men kun Eneudsalg i Adelgade 49 St., 1. 2. og 3. Etage.

NB. Alle Jernbanefunktionærer indrømmes 5 % Rabat efter de billige Priser, som bedes bemærket.

**Mine Herrer!!!** Undertegnede tillader sig at anbefale min Forretning for det finere Herreskræderi.

Bedste engelske Stoffer. Fint Snit. Moderate Priser.

Carl Olsens Skræder-Etablissement, Enghaveplads 8, Tlf. Vester 1081 u.

# I.G. Brørups Møbelforretning

Tlf. Vester 797y. 31 Dannebrogsgade 31 Kjøbenhavn Tlf. Vester 797y.

anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivfunktionærer med Møbler i alle Stilarter.

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 10 à 12 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

**Fiskehallen, Istedgade 40.** 1ste Kl. Varer i Laks, Helleflynder, Torsk, Rødspætter samt fine blanke Aal. Prima Fiskefars à 50 Øre pr. Pd. 3 Pd. à 45 Øre. **Vildt.** Varerne bringes. — Telefon Vester 478 y. Ærb. N. C. Axelsen.

### Tandlægerne

**Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose**

Vesterbrogade 66<sup>2</sup> Kbhavn. Telefon Vester 159 y

Konsultationstid: Hverdag Kl. 10—4  
og Søndage i Reglen Kl. 10—12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.



**Carl Nielsen,  
Guldsmed & Juveler,**

Bruunsgade 25, Aarhus.

Telefon 791.

Telefon 791.

**Min velassorterede Herre- & Dreungeekviperingsforretning.**

Største Udvalg i Vinter-Overfrakker fra 20 Kr. — Moderne Klædninger fra 20 Kr. — En  
Ima Filthat 2,50. — Skindvarer. — Alt Ima Arbejdstøj & Underekvipering. — Smaa faste Priser.

Telf. Vester 230 x.

H. P. Petersen, Istedgade 112, Hj. af Saxogade.

Etabl. 1898.

## Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

**Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.**  
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4<sup>3</sup> tv.  
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.

## H. J. Hansens

Skræderforretning

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.



**Godsbanekvarterets**

**Trikotage-**

**& Manufaktur-**

**handel,**

Sender Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,

er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd  
bør gøre deres Indkøb.

**Johannes Nielsen.**

Telefon Vester 1175. V.

### Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34  
Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.