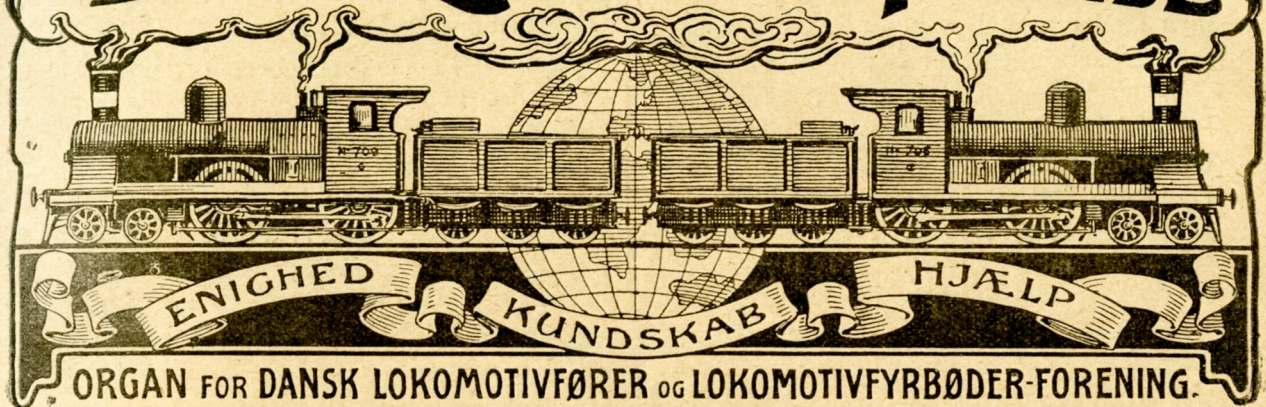


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE

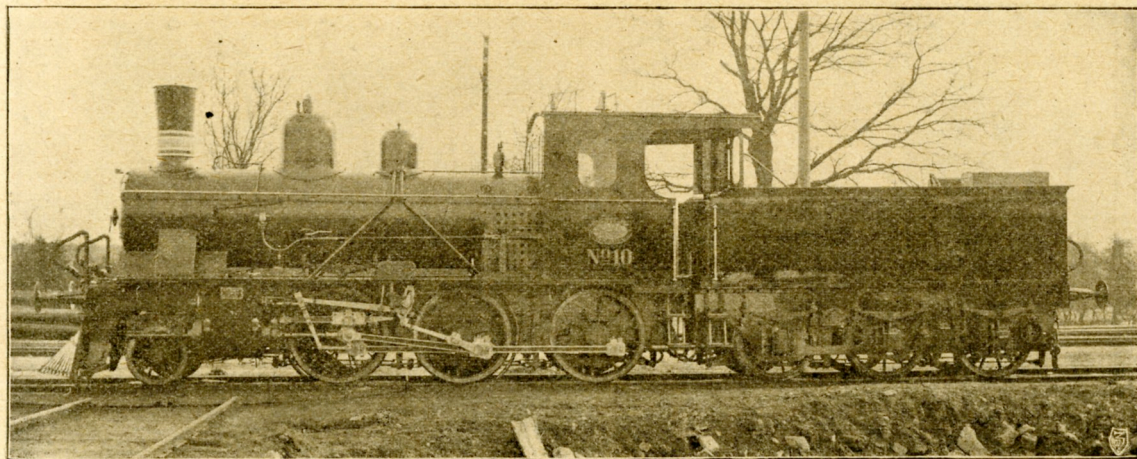


Nr. 5.

1. Marts 1910.

10. Aarg.

Lokomotiv med Overheder til Frederikshavn—Fjerritslev-Banen.



Ovenstaaende Lokomotiv er af Firmaet Nydquist & Holm i Trollhättan leveret til Fjerritslev-Banen, der er en S sammenslutning af flere normalsporede Baner i Nørrejylland, med let Overbygning ( $6\frac{3}{4}$  Tons Akseltryk), og som drives under Navn af »Nordjyllands forenede Privatbaner«.

Lokomotivet er forsynet med Schmidts Overheder, foranlediget af Fabrikens tidligere Leveringer til Amagerbanen, hvor særdeles gode Trafikresultater er opnaaet med Schmidts Overheder.

Bogien er tilsvarende dem, der findes paa Litra D. Maskinerne. Paa Grund af

Banens lette Overbygning er Tenderen tre-akslet, hvorved er opnaaet, at Banen har gjort sig uafhængig af de Vandstationer, der har ringe Vandtilførsel. Driv- og Kobbeltappe samt Gliderbevægelsens Bolte og Krydshovedbolte er af svensk Martin Staal og er indsatte. Tidligere Leveringer fra tyske Fabrikker skal i denne Henseende have ladet adskilligt tilbage at ønske. Svensk Martin Staal er endda anvendt til Støttebolte i Stedet for Kobber. Garbes Haner er anbragt paa Cylindrene til Udligning af Tryk under Afspærring.

Lokomotivet har i Drift fuldstændig



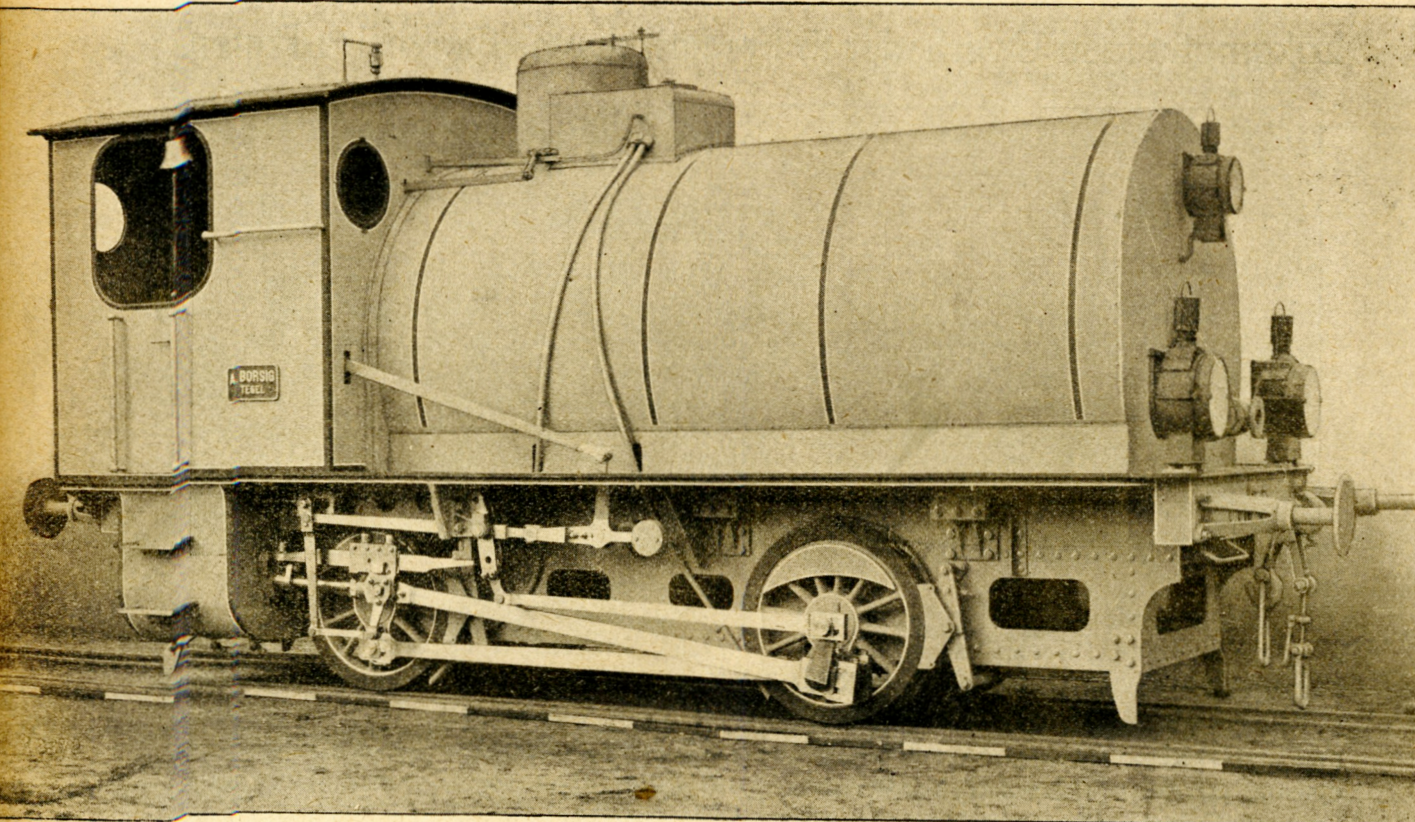
opfyldt de Forventninger, man nærde, og arbejder med betydeligt mindre Kulforbrug end Banens Lokomotiver af samme Type, men med mættet Damp.

Dimensionerne er følgende: —

Cylinderdiameter .....	400 mm
Stempelslag .....	500 —
Drivhjulsdiameter .....	1170 —
Hjulstand, fast .....	3070 —
— total .....	5160 —
— med Tender .....	10,100 —

Damptryk .....	10 kg pr. cm <sup>2</sup>
Risteflade .....	1,07 m <sup>2</sup>
Hedeflade .....	51,60 —
Overhedningsflade .....	12,50 —
Trækkekraft .....	4400 kg
Vægt i tjenstfærdig Stand ....	27 Tons
Adhæsionsvægt .....	20,20 —
Tenderens Vægt i tjenstf. Stand	19,50 —
— Vandindhold .....	7,30 m <sup>3</sup>
— Kulforraad .....	1,70 Tons

## Lokomotiv uden Ildsted.



Hosstaaende Billede viser et af de nye Lokomotiver, som A/S Sydvarangers Grube-selskab har anskaffet til Transport af Malmvogne paa Selskabets Bane ved Anlægene i Finmarken.

Som man ser, er det en rullende

Dampbeholder. Ved stationære Dampcen-traler lades Kedlen med Damp, og Maski-nen arbejder da, indtil den i en vis Grad er kørt læns, hvorefter ny Forsyning indtages.

Til sit Brug skal den være baade økonomisk og praktisk. Maskinen vejer i



tenstfærdig Stand ca. 40 Tons. Kedlen har et Rumindhold af 13 Kubikmeter, hvoraf 8 Kubikmeter Vand. Der er selvfølgelig god Isolation om Kedel, Damprør og Cylindre, hvorved det mindst mulige Varmetab forekommer.

Spilledampen gaar i delvis fortættet Form tilbage paa Kedlen; det vil da forstaas, at naar intet spildes i fri Luft, kan dette System være meget økonomisk og som ovenfor bemærket tjenlig til sit Brug.

Selskabet har anskaffet 8 Stkr. af denne Type. Maskinerne er leveret af A. Borsig, Tigel ved Berlin. Konstruktionsformen frembyder intet af Interesse udover, at Førerhuset er beliggende over Cylindrene.

Arbejdsstrykket er 15 kg pr. □cm.

---

## Et Forslag, som bør vedtages.

---

Paa Hovedgeneralforsamlingen vil der blive behandlet et Forslag, stillet af Aarhus Afdeling, som gaar ud paa, at de Maskinarbejdere, der kommer ud at køre som Aspiranter og forinden lader sig udmelde af deres Organisation, ved Ansættelsen som Lokomotivfyrbøder skal betale 5 Kr. i Indskud og har ingen Stemmeret det første  $\frac{1}{2}$  Aar.

Forslagets Fremkomst skyldes dette, at der findes Haandværkere, der, naar de kommer ud at køre, om jeg saa maa sige, blæser Fagforeningen et Stykke, fordi de antager, at de aldrig mere vil komme til at trænge til den Støtte, som Organisationen har været for dem i den Tid, de har arbejdet som Svend.

Jeg finder her i Bladet Anledning til at henstille til de Delegerede at stemme for dette Forslags Vedtagelse, idet jeg gaar ud fra, at det er D. L. & L. F.s saavel som enhver anden Organisations Pligt at støtte hinanden i Kampen saavel indadtil som udadtil, indadtil saaledes, at ingen kan staa uden-

for sin Forening, udadtil for at opnaa bedre Livsvilkaar.

Nu er det jo ikke saadan, at vi i dette Tilfælde kan have nogen særlig Gavn af dette Forslags Vedtagelse. Men saa til Gengæld gavner vi dog Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening i deres Bestræbelse for at holde Medlemmerne samlet.

Der er bleven sagt og blev fremhævet paa Aarhus Afdelings Generalforsamling, hvor Forslaget blev vedtaget, at Fagforeningen ikke har gjort og ikke gør noget for Aspiranterne, hvilket imidlertid hviler paa en Usandhed, og som vel nærmest er fremkommen fra de Aspiranter, som har udmeldt sig.

Nej, Sandheden er den, at Fagforeningen foruden dette, at den har nedsat Kontingentet til 25 Øre om Ugen, har faaet gennemført, at Aspiranternes Løn i den senere Tid er stegen fra 18 til 21 Kr. om Ugen, hvad Foreningen til enhver Tid er villig til at dokumentere.

Ligeledes har de fremført, at de, naar de for en kort Tid atter kom paa Værkstedet, var afskaaren fra Akkordarbejde.

Ved de Oplysninger, jeg har faaet baade hos Bestyrelsen for Smede- og Maskinarbejderne og i Værkstederne, har ingen med Føje kunnet beskyldt Fagforeningen for andet end, at den altid har paataalt de forurettedes Sag, hvad jo i et og alt staaer i Samklang med D. L. & L. F.s Formaal. Hvorfor skulde vi saa ikke støtte dem og give dem Bevis paa, at Broderaanden lever i os?

Der blev ogsaa af enkelte Talere fremhævet, at det vilde skade Tilgangen i D. L. & L. F. — mon? og om saa var, at enkelte af de udmeldte vilde undlade at indmelde sig i D. L. & L. F., var dette Savn vist ikke større end Savnet af de Hr. Separatister, som nu gaar fredløse omkring.

Af 72 Aspiranter, som i denne Tid kører her i Aarhus, findes der dog kun 16, som ikke er Medlem af Dansk Smede- & Maskinarbejder-Forbund, saa det frygter jeg ikke for.

Med de Oplysninger til Læserne og



særlig de Delegerede haaber jeg, at Forlaget maa blive vel modtaget.

Aarhus, den 18<sup>1/2</sup> 1910.

Frantz C. Nielsen.

## D. L. & L. F.

### Generalforsamlingen

afholdes i Kjøbenhavn Fredagen den 18de Marts paa Etablissementet „National“ 1ste Etage Kl. 8<sup>1/2</sup> Fm. (Indgang fra Jernbanegade).

#### Dagsorden:

Modets Aabning.

Valg af Dirigenter, Sekretærer og Justeringsmænd.

- Punkt 1. Beretning over Virksomheden.  
 Punkt 2. Regnskabet.  
 Punkt 3. Forslag fra det paa forrige Generalforsamling nedsatte Udvalg om en ny Retsordning.  
 Punkt 4. Forslag fra det paa forrige Generalforsamling nedsatte Udvalg om Oprettelse af et Dansk Lokomotivmands-Forbund.  
 Punkt 5. Skrivelse fra Togpersonalets Forening om Samarbejde.  
 Punkt 6. Skrivelse fra S. L. F. om Samarbejde.  
 Punkt 7. 1. Korsør Afdeling foreslaar:  
 Der foretages en Urafstemning blandt D. L. & L. F.s Medlemmer, om der bør dannes en Lokf.- og en Lokfbr.-Forening med en fælles Hovedbestyrelse.  
 2. Ændring af Afdelingslovenes § 2.  
 Punkt 8. Aarhus Afdeling foreslaar, at der indsættes i Afdelingslovenes § 3 følgende: Nyansatte, som ikke har staaet i deres faglige Organisation

til Ansættelsesdagen, betaler 5 Kr. i Indskud, som tilfalder Hovedkassen, og erholder først Stemmeret efter et halvt Aars Forløb.

- Punkt 9. 1. Struer Afdeling foreslaar:  
 Hovedbestyrelsen skal hvert Aar udsende Spørgeskemaer om, hvor stort et Antal Lokfbr. der til Stadighed udfører Lokomotivførertjeneste.  
 2. Forandring af Reglerne for Udstedelse af Fripas' til pensionerede og disses Hustruer.  
 3. Der rejses ensartede Monumenter for de Medlemmer af D. L. & L. F., som omkommer under Udførelsen af deres Tjeneste. Bekostningen udredes af Hovedkassen.
- Punkt 10. Slagelse Afdeling foreslaar, at der af Hovedkassen udredes et Beløb paa 200 Kr. til Prinsesse Mariæs Fond.
- Punkt 11. 1. Fredericia Afdeling foreslaar:  
 Der bortloddes hvert Aar 2 Rejsestipendier paa ca. 100 Kr. hvert, et til en Lokf. og et til en Lokfbr. Beløbet udredes af Hovedkassen.  
 2. Anskaffelse af Medlemsemler.
- Punkt 12. Aalborg Afdeling foreslaar, at der ansøges om Uniform for Lokomotivpersonalet.
- Punkt 13. Lokfbr. V. Thomsen, Hg. Afd., foreslaar, at der ansøges om, at Lokomotivpersonalet fritages for Renholdelsen af Armatur paa Kedlen, i Førerhuset m. m.
- Punkt 14. 1. Aarhus Afdeling foreslaar, at Lokfbr., der forretter Førertjeneste, faar foruden Kilometerpenge tillige Nat- og Timepenge saavel som Godtgørelse for midlertidig Forflyttelse betalt som Lokomotivførerne.  
 2. Odense Underafdeling foreslaar, at Rangerførerne erhøl-



der Natpenge som Lokf. i Lighed med Betaling for Rangering.

Punkt 15. Aalborg Afdeling foreslaar Ændringer i Beregningen af Diæter for Repræsentanterne.

Punkt 16. Københavnske Afdelinger foreslaar, at Tidspunktet for D. L. & L. F.s Generalforsamling henlægges til April Maaned.

Punkt 17. Østerbro samt Randers søger om Oprettelse af Afdelinger.

Punkt 18. Valg af Medlemmer til Hovedbestyrelsen.

Valg af Redaktør.

Valg af Sekretær.

Valg af Revisorer.

\* \* \*

### Rettelse.

I forr. Nr. er der i det til Trafikministeriet indsendte Andragende om Repræsentation i Raadet om Forhandlingsret falden et Stykke ud. I den Anledning skal vi her gengive Andragendets Ordlyd:

Foranlediget ved, at Repræsentanter fra Foreninger indenfor Post-, Told- og Jernbanevæsenet har været tilkaldte til Forhandling i Ministeriet om Formerne for fremtidige Forhandlinger mellem Administration og Tjenestemænd, tillader man sig at andrage den høje Trafikminister om, at ogsaa vor Organisation, der ikke var tilkaldt til ovennævnte Møde, maa blive repræsenteret i det eventuelt oprettede nye Raad.

Som Begrundelse for dette vort ærbødige Andragende skal man tillade sig at anføre, at vor Organisation, der tæller 1000 Mand Lokf. og Lokfb., kan ikke med Tryghed overlade Forhandlinger og eventuelle Afgørelser af de Sager, hvorom der kan være Tale, navnlig Tjenestefordeling og andet Lokomotivpersonalet vedrørende til andre Tjenestemænd, der ikke kan have noget

som helst Kendskab til de særegne Forhold, hvorunder Lokomotivpersonalet arbejder.

I Ærbødighed

Chr. Christensen,

Fmd. for D. L. & L. F.

\* \* \*

### Til Medlemslisten.

Falster Afdeling.

Indmeldt fra  $\frac{1}{1}$  - 10:

Lokomotivfyrbøder J. H. E. Andersen.

\* \* \*

### D. L. & L. F.s

#### kjøbenhavnske Afdelingers Karneval

afholdes som bekendt den 19. Marts 1910 i Wittmacks Lokaler, Holmens Kanal.

Af Programmet i Karnevalsavisen, som sælges ved Indgangen, fremhæves:

»Lokomotivfolkernes Karnevalsrevy«  
eller

»Det er ikke Logn altsammen«.

Ifølge de københavnske Afdelingers Generalforsamlings Beslutning har udenbys Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen personlig gratis Adgang som Deltager til Karnevalet.

Festudvalget.

\* \* \*

### Aarhus Afdeling

afholdt Fredag den 11. Februar Generalforsamling. Til Dirigent valgtes Lokfb. Møllerup. Forhandlingsbogen godkendtes. Regnskabet godkendtes, hvoraf oplystes, at Afd. Formue er 332 Kr.

Der bevilgedes 25 Kr. til fattige Børns Bispising og 25 Kr. til Samaritanen. Et Forslag stillet af Lokfb. Frantz C. Nielsen, at Aspiranter, som lader sig udmelde af Fagforeningen, betaler 10 Kr. i Indskud, blev af Lokfb. R. Belle foreslaet forandret til 5 Kr., hvilket vedtoges. Forslaget indsendtes til D. L. & L. F.s Hovedgeneralforsamling.

Ligeledes indsendtes et Forslag fra Frantz C. Nielsen, omhandlende at de Lokfb.,



som forretter Førertjeneste, faar alle Emolumenter som saadanne.

Af Formandens Beretning fremgik det, at Afd. nu tæller 114 Medlemmer.

Det vedtoges, at Afd. for Fremtiden afholder sine Møder og Fester i Arbejdernes Forsamlingsbygning.

Afd. har til Afdelingsbestyrelse for 1910:

Formand Lokf. Vald. Hansen

Kasserer Lokf. I. I. Nissen

Sekretær Lokfb. Frantz C. Nielsen

Repræsentant Lokfb. 258 Hansen

Repræsentant for Ø. Lokfb. Rasmussen

Suppleant Lokf. J. Petersen

» Lokfb. Nielsen 222

» Lokfb. Olesen 25

Revisor Lokf. S. Jakobsen

» Lokfb. S. Kjær

Til Bladuddeler:

Lofb. H. Glerup

Til Delegerede:

Lokf. Vald. Hansen

Lokf. J. Petersen

Lokf. A. Munch

Lokfb. 258 Hansen

for Aarhus Ø.:

Lokfb. Rasmussen

Generalforsamlingen sluttede Kl. 1 Fm.

*Frantz C. Nielsen,*

Sekretær,

\* \* \*

### Frederikshavn Afdeling

afholdt den 12. Februar sin aarlige Generalforsamling med Dagsorden: Valg af Bestyrelse og Delegerede. Følgende valgtes:

Lokf. J. A. Bech, Formand, Lokf. S. Jensen, Kasserer, Lokf. C. F. Petersen, Repræsentant, som Delegerede valgtes samtlige Bestyrelsesmedlemmer, til Revisorer valgtes Lokf. S. Andersen og Lokfb. N. Voldby.

*Sekretæren.*

\* \* \*

### Nyborg Afdeling

afholdt den 15. Januar sin aarlige Julefest med Juletræ. Festen var vellykket og Til-

slutningen som sædvanlig god, ca. 100 Voksne og 90 Børn.

Endvidere blev den 19. Februar afholdt en Aftenunderholdning bestaaende af Oplæsning, Sang af Dobbeltkvartetten Orion fra Odense samt Musikkoncert og derefter Bal til Kl. 4. Ogsaa til denne Fest kunde noteres god Tilslutning og en fin Aften, hvor alle morede sig godt.

At begge Fester fik saa stor Tilslutning, skyldes Imødekommenhed fra vore Foresattes Side, og Afdelingen bringer her ved vore Foresatte vor oprigtige Tak for den udviste Imødekommenhed.

— — — —

Ved foretagen Valg af Afdelingsbestyrelse blev følgende valgt:

Lokf. O. Bøckel, Afdelingsformand

Lokf. F. Knudsen, Repræsentant

Lokfb. Lindhardtzen, Kasserer

» A. Hansen, Odense, Repræsentant

» S. M. Jensen, Assens, »

Lokf. M. Petersen og

Lokfb. K. Rasmussen, Revisorer

» A. Jensen, Suppleant

Som Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen d. 18. Marts d. A. i Kb.:

Lokf. F. Knudsen

Lokf. O. Bøckel

Lokfb. H. Rasmussen

Lokfb. A. Hansen, Od.

Nyborg, d. 21. Februar 1910.

*O. Bøckel,*

Afdelingsformand.

\* \* \*

### Viborg Afdeling

afholdt den 2. Februar 1910 sin aarlige Generalforsamling med Valg af Bestyrelse og Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen med følgende Resultat:

Formand Lokf. Angkjær

Kasserer Lokfb. Lynggaard

Revisorer Lokf. Angkjær, Lokfb. K. Jensen

Delegerede Lokf. Angkjær og Mortensen,

Aalestrup, Lokfb. K. Jensen

Festkomite: Lokfb. Horn, Lokf. Engelhardt

Efter Generalforsamlingen afholdtes en



Fællesspisning med paafølgende Bal, hvor alle Medlemmerne i Viborg paa en nær, som var syg, deltog. Dette enestaaende Tilfælde maa særlig tilskrives Hr. Maskinbestyrer Dorph, som havde vist sig meget imødekommende med Hensyn til Tjenestefrihed, samt den fungerende Lokomotivformand Hr. Lokf. Schollert for den gode Tjenestefordeling i de to Dage. Som Æresgæst deltog pens. Lokf. Lassen, som nu er bosiddende i Aarhus.

*Engelhardt.*

\* \* \*

### Aalborg Afdeling.

Ved Generalforsamlingen i Aalborg Afd. den  $\frac{1}{2}$  1910 valgtes til Bestyrelse:  
Lokf. 411 Wendelboe, Formand  
» 265 Nielsen, Repræsentant  
Lokfb. 415 Hougaard (Genvalg), Kasserer  
» 17 Schnark, Suppleant  
til Revisorer: Lokf. 203 Jensen  
Lokfb. 601 Nielsen.

*P. N. Wendelboe.*

\* \* \*

### Helsingør Afdeling

afholdt Generalforsamling den 8. Februar.  
Til Bestyrelse valgtes:  
Formand Lokf. J. Andersen  
Kasserer Lokfb. Martinsen  
Repræsentant Lokfb. Jensen  
Revisorer Lokfb. Larsen og Lokfb. Møller  
Delegerede:  
Lokf. J. Andersen  
Lokf. Jeppesen  
Lokfb. Thomsen, Hillerød.

---

## Anerkendelse.

---

Generaldirektionen har overfor Lokomotivfører I. P. Busch, Aarhus H., udtalt sin Paaskønnelse af en af ham udvist særlig Paapasselighed og god Konduite under Tjenestens Udførelse.

## „Lydløse“ Afgangssignaler.

---

Et Forlydende vil vide, at Direktøren for Trafikafdelingen forsøgsvis vil indføre lydløse Afgangssignaler, saaledes at det gives direkte af Stationsbestyreren til Lokomotivføreren. Stationsbestyreren skal da, naar Afgangstiden nærmer sig, bevæge sig henimod Lokomotivet. Naar Togføreren har meldt »Færdig«, der om Dagen kan gives ved at række den højre Arm i Vejret og i Mørke hvidt Lys, viser Stationsbestyreren Afgangssignalet, om Dagen grøn cirkelrund Skive, i Mørke en lodret Bevægelse med grønt Lys mod Lokomotivføreren, hvorefter Toget kører. — Forsøgsstrækningen bliver Nord- og Kystbanen.

---

## Finansloven.

---

Ændringerne til Forslag til Finanslov for Finansaaret 1910—11 er for Statsbanernes Vedkommende følgende:

Under Generaldirektionen søges Bevilling til et Kontorbud til Tjeneste under Direktøren for Regnskabsafdelingen.

Paa Trafikafdelingens Konto foreslaas bevilget 1500 Kr. til Oprykning af følgende 8 Stationer:

Hillerød fra 20. til 21. Lønningsklasse, Masnedsund, Lyngby, Orehoved, Aarhus Ø. fra 19. til 20. Lønningsklasse, Tommerup fra 16. til 17. Lønningsklasse, Kvistgaard, Gørding fra 15. til 16. Lønningsklasse.

Dette Forslag berører naturligvis ikke den paa det oprindelige Finanslovsforslag optagne Oprykning af Fredericia og Kbh. Ø. fra 21. til 22. Lønningsklasse.

Bøstrup Holdeplads, der tidligere bestyredes af en kvindelig Stationsbestyrer, har nu en saa betydelig Indtægt og Godsmængde, at Holdepladsen maa bestyres af en Stationsmester. Antallet af Stationsmestre er derfor allerede fra den 1. f. M. forøget



midlertidig med 1, hvortil der nu søges Bevilling.

Ved Samraad er der i Finansudvalget forhandlet om:

Bortlicitationen af Uniformer, Forandring af Reglerne med Hensyn til Udgifterne ved Stationernes Opvarmning og Belysning, Plantning af Frugtræer og Sirbuske paa Baneskraaningerne samt om Ukrudtets Bekæmpelse, en ugentlig Fridag for Ledvogtere og om Oprettelse af Værksteder i Fredericia.

Endvidere søges Bevilling til en aarlig Understøttelse paa 500 Kr. til Enken efter en Fiskehandler Christiansen, som den 20. Maj ihjelkortes mellem Aarup og Gjelsted paa Grund af Ledvogterens Forsømmelse.

Til en Portør og en Banearbejder, som paa Grund af Drikfældighed er afskedigede uden Pension efter henholdsvis 27 og 17 Aars Tjeneste, søges bevilget nedsat Pension paa 400, henholdsvis 250 Kr. aarlig.

Til rullende Materiel, hvortil paa Forslaget til Finansloven kun var optaget Restbevillingen, 4 Mill. Kr., til det allerede i indeværende Finansaar bestilte Materiel, er der nu opført en Bevilling paa 745,000 Kr. til 18 Truckpersonvogne og 60 Godsvogne.

Samtlige disse Forslag er tiltraadte af Finansudvalget.

Til Personbanegaarden i Kjøbenhavn er paa Forslaget opført 1,250,000 Kr., foruden den allerede foreslaede Sum af  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. for det kommende Finansaar. Til dette Forslag forbeholder Udvalget sig sin Stilling.

Ved Samraad er endelig forhandlet om Paabegyndelse af Vejle—Herning-Banen og om Dobbeltsporet paa Fyn.

Iøvrigt omfatter Betænkningen ingen Ændringer til det forelagte Forslag.



## Driftsberetningen

1. April 1908—31. Marts 1909.

Statsbanernes Driftsberetning er udsendt. Jernbanenettet er i det forløbne Regnskabsaar blevet forøget med Strækningen Laurberg—Silkeborg, 37,4 km, der blev aabnet for Driften den 12. November 1908. Beretningen viser en Tilbagegang i Overskudet det sidste Aar af ca. 3,400,000 Kr.,  $53\frac{1}{2}$  pCt. Da Statsbanernes Anlægs-kapital udgør  $235\frac{1}{2}$  Mill., er der kun ca.  $1\frac{1}{4}$  pCt. i Rente deraf.

Selv om det formindskede Overskud ikke skyldes nogen Tilbagegang af Indtægterne — disse er i de sidste 4 Aar voksende med 4—5 pCt. — saa er det økonomiske Resultat desuagtet meget utilfredsstillende.

Indtægten af Persontrafikken steg saaledes sidste Aar med over en halv Mill. Kr. eller 2,8 pCt.; fra 19 Mill. til  $19\frac{1}{2}$  Mill. Indtægten af Gods og Kreaturer steg fra  $19\frac{1}{2}$  til  $20\frac{1}{3}$  Mill. eller med 4,3 pCt.

Af Personindtægten falder  $15\frac{2}{3}$  Mill. eller 84 pCt. paa den lokale Persontrafik og 3 Mill. paa den gennemgaaende, en Forøgelse af henholdsvis 2,3 og 5,5 pCt.

Rejsernes Tal er steget med  $\frac{1}{2}$  Mill. fra 20,800,000 til 21,300,000.

Indenfor de forskellige Klasser har der fundet en Forskydning Sted, idet Forøgelsen af Tallet falder paa 3. Klasse, medens de to andre Klasser viser Tilbagegang.

Aarsagen til Formindskelsen af Overskudet er som anført ikke nogen Nedgang i Indtægterne, men derimod den betydelige Udgiftsforøgelse, ca. 5 Mill. De ca. 3 Mill. skyldes Merudgiften ved Gennemførelsen af den nye Lønningslov, medens den største Del af Resten fordeler sig med ca. 400,000 Kr. paa Maskinafdelingen (Driftsmateriellets Vedligeholdelse), med ca. 270,000 Kr., Baneforordningen (Banens Vedligeholdelse), med ca. 200,000 Kr. paa Fællesudgifter ved Driften og med ca. 170,000 Kr. paa Trafikafdelingen (alm. Udgifter).

Fra den 1. December 1908 indførtes



i lokal Trafik Dobbeltbilletter — uden Nedsættelse i Prisen — mellem en Del af BARNES Stationer, og det solgte Tal af disse har i Regnskabsaarets 4 sidste Maaneder udgjort 474,918 Stkr. til en Indtægt af 347,549 Kr.

Af Hurtigtogsbilletter er solgt 1,916,833 (mod 1,840,173 i 1907—08) til en Indtægt af 765,770 Kr. (mod 741,217 Kr. i 1907—08).

Af Abonnementskort, for hvilke der fra den 1. Juli 1908 indførtes en Prisenedsættelse for Kort mellem samtlige Statsbanestationer (Tallet er steget fra 3,983 i 1907—08 til 4,386) er ialt løst 21,664 (mod 20,804 i 1907—08), og Indtægten har været 1,030,784 Kr. (mod 1,007,533 Kr. i 1907—08), og af 14 Dages Kort, for hvilke der ligeledes fra 1. Juli 1908 indførtes en Prisenedsættelse (10, 5 og 5 Kr. for Kort til henholdsvis 1., 2. og 3. Klasse) løstes 2,012 Stkr. (mod 1,339 i 1907—08, af hvilke Indtægten var 64,625 Kr. (mod 51,690 Kr. i 1907—08).

Gennemsnitslængden pr. Rejse var 35,0 km (mod 34,7 km i 1907—08), Gennemsnitsindtægten 87,8 Øre (mod 87,5 Øre i 1907—08) og Gennemsnitsindtægten pr. Personkilometer ligesom i 1907—08, 2,5 Øre.

Indtægtsforøgelsen paa Gods- og Kreaturindtægten, 833,049 Kr. fordeler sig saaledes: paa Rejse- og Fragtgoods med 633,088 Kr. eller 3,6 pCt., paa Kreaturer med 199,961 Kr. eller 11,6 pCt.

Forholdet mellem Indtægtsforøgelsen af den lokale og gennemgaaende Trafik stiller sig saaledes: den lokale er forøget med 4,5 pCt., den gennemgaaende med 3,6 pCt. — Af den samlede Gods- og Kreaturindtægt falder 15,949,460 Kr. eller 78 pCt. paa den lokale og 4,389,028 Kr. eller 22 pCt. paa den gennemgaaende Trafik.

Undersøger man ovennævnte Indtægtsforøgelse paa Gods- og Kreaturfærdselen, 833,049 Kr., nøjere, viser det sig, at den paa Grund af den d. 1. Juli 1908 stedfundne Takstforhøjelse afviger betydeligt fra tidligere Aar indenfor de forskellige Grupper: Rejsegods, Fragtgoods og Kreaturer. For

Rejsegodsets og Cyklers Vedkommende er Indtægten saaledes steget med ca. 144,000 Kr. (fra 487,245 Kr. i 1907—08 til 631,134 Kr.) eller med ca. 29,5 pCt., uagtet der er befordret ca. 575 Tons mindre end i 1907—08. Denne betydelige Forøgelse maa særlig tilskrives Forhøjelsen af Indskrivningsgebyret fra 10 til 25 Øre pr. Stk. Rejsegods, idet Indtægten for dette Gebyr har været 182,191 Kr. mod 93,018 Kr. i 1907—08; Resten skyldes Takstforhøjelserne for Rejsegodsovervægt og Cykler, der gennemsnitlig andrager ca. 20 pCt.

Af Takstforhøjelserne paa Fragtgoods og Kreaturer er det i Særdeleshed Takstforhøjelsen for Stykgodset, der har bidraget til Indtægtsforøgelsen, idet saavel det befordrede Antal Tons (607,600 t mod 609,200 t i 1907—08) og Middeltransportlængden pr. Tons (111,11 km mod 110,82 km i 1907—08) ikke er undergaaet nogen nævneværdig Forandring, medens Indtægten er vokset fra ca. 4,811,000 Kr. i 1907—08 til 5,121,000 Kr., altsaa forøget med 310,000 Kr. eller 6,4 pCt.

Af Gods og Kreaturer er befordret 4,800,604 Tons mod i 1907—08 4,911,504 Tons. Formindskelsen er altsaa 110,900 Tons eller 2,3 pCt.

Til denne Formindskelse svarer en Formindskelse af ca. 125,000 Tons paa Gods (Vognladningsgoods) og en Forøgelse af 13,000 Tons paa Kreaturer, af hvilke der er befordret ca. 45,000 Stkr. Hornkvæg og Kalve og ca. 24,800 Stkr. Svin flere, men derimod 13,300 Heste færre end i 1907—08.

Af Gods og Kreaturer i lokal Trafik er befordret 3,659,700 Tons eller ca. 76 pCt. af den samlede Godsmængde, og i gennemgaaende Trafik ca. 1,140,900 Tons eller ca. 24 pCt.





## En Episode fra Snestormen den 28. Januar.

(Efter Dagspressen).

### Tog 2073.

Gennem 4 Alen Sne fra Tureby til Haslev.

Kl. var 11<sup>1/2</sup> Fredag Aften. Paa Haslev Station dikkede Telegrafapparaterne uafbrudt. Meldinger gaves. Man vidste, at Iltoget var naaet igennem til Masnedsund, at sidste nordgaaende Tog sad i Næstved og ikke kunde komme længere, at sidste sydgaende Tog havde maattet stoppe i Kjøge, og at Haslev saaledes var Togstandsningernes Centrum paa Sydbanen. Kun om Tog 2073 den sydgaende Slæber, vidste man ikke meget, Toget havde Ordre til saa vidt muligt at søge at naa Haslev, men Baneformanden havde allerede Kl. 10 meldt til Tureby: »5 Fod Sne paa Linjen«. Toget var naaet Tureby, og Snestormen rasede. Lokomotivføreren vilde helst parere Ordren om at naa Haslev, af Hensyn til at Tureby ikke er Vandforsyningsstation, og Kl. 11,40 meldte Tureby Station Afgang. Normalt tager Kørslen til Haslev 10 Minuter, men der gik baade 10, 20, 30 og 40, Minutter, og endnu kunde man hverken se eller høre 2073. Han maatte jo være kørt fast et Sted; men hvor? og hvorfor meldte han ikke?

En Mængde af Byens Folk havde efterhaanden samlet sig paa Stationen, og drøftede indgaaende Chancerne og Besværlighederne for 2073. Man lyttede og spejdede ud i Natten, men der var intet andet at høre og se end Stormens Hylen og Sneens Jag.

Der var nu gaaet 50 Minuter; mange havde allerede opgivet Haabet om at se 2073 mere i dette Liv og var gaaet hjem, da skærer der pludseligt et langtrukket Fløjt gennem Natten, og nu kom der Liv i Gemytterne.

Snart hørte man Toget stønne og buldre et Sted ude paa Linjen, og snart var atter alt stille. Lanterner kunde man ikke se.

Men Lyden af den stønnende Damp-

hest kom nærmere, og efter nogle Minuters Forløb gled Kolossen som en Lavine ind paa Stationen, hilst af den forsamlede Mængdes jublende Hurra.

Lokomotivføreren og hans unge Fyrbøder steg ned af Maskinen, og nu blev der en Spørgen og Fortællen og Komplimenteren.

Hvorledes er Turen gaaet? spurgte vi.

Lokomotivføreren lod Blikket glide hen over sin kære Maskine, nikkede til den, tørrede Sveden af Panden og udbrød: »Du har gjort et godt Stykke Arbejde i Aften! og saa begyndte han at fortælle: Det gik jo smaat nok fra Tureby, men vi naaede dog gennem Grevindeskoven. Ved Tollerødvejen var Sneen imidlertid føget saa fast sammen, at vi gik i Staa, skønt der kun laa ca. 5 Fod paa Sporet. Vi kørte saa tilbage og forsøgte at bane os Vej, først med Maskinen alene og derefter med et Par Vogne, men det vilde ikke lykkes. Der var saa ikke andet at gøre end at tage fat med Skovlen og grave os igennem. Da vi atter fik Luft, gik det igen saa slideligt fremad, men der var Steder, hvor Sneen laa til midtvejs op paa Skorstenen. Fyrbøderen sled som en besat og væltede uafbrudt Kul ind; Maskinen stønnede og hamrede og væltede Snemasserne foran sig, men fremad gik det, og nu er vi her, som De ser, med en Maskine, der ligner en Snedrive med en Stump Skorsten paa«.

Lokomotivet er en af de største Godstogs-Maskiner paa ca. 500 Hestekræfter. Den var netop kommen fra Eftersyn og Reparation. Togpersonalet var enigt om, at aldrig har noget dansk Statsbanelokomotiv udført stoltere Bedrift, end Maskine Nr. 651, da den Natten mellem 28. og 29. Januar 1910 trak et Godstog gennem 4 Alen Sne fra Tureby til Haslev.

Efter en grundig Renselse af Maskinen, hvilket tog en Times Tid, kom Togpersonalet i Seng paa Jernbanehotellet.

Fyrbøderen maatte dog blive paa Maskinen hele Natten for at holde Fyret ved-



lige, og være til Stede hvis der skulde ske noget.

I Dag dampede Tog 2073 videre syd paa, efter at Sporet var ryddet af syd- og nordgaende Snepløve.

## Spørgsmaal og Svar.

*Hr. Redaktør!*

Med megen Interesse har jeg læst Artiklen »Elektricitetens Udvikling i Jernbanevæsenet«. Da imidlertid vel de færreste blandt Lokomotivpersonalet er velbevandrede i Elektrotekniken, tror jeg at være i Overensstemmelse med en Del Kolleger, naar jeg beder Redaktionen give de elektriske Enheder en nærmere Omtale. F. Eks. hvad er *Kilowatt, Ampère, Ohm og Volt?*

Deres ærb.

*Junior.*

Sv.

*ad 1.* Som Grundlaget for Prisberegningen af Elektricitet bruger man Kilowatt-timer eller med andre Ord 1000 Volt-Ampère i Timen.

Vi skal i det følgende søge at forklare, hvorledes man er bleven ført til Valget af denne Enhed, samt hvorfor man har anvendt disse Navne.

Elektriciteten er jo ikke noget Stof, som man kan se og maale i noget af de tidligere brugte Maal, hvorfor man er gaaet over til at beregne den efter det Arbejde, som der udføres af den i en vis Tid.

For at gøre det mere forstaaeligt vil vi drage en Sammenligning mellem Vand og Elektricitet. Pumper man f. Eks. Vand op i en vis Højde, saa udfører man et Arbejde, som ikke gaar til Spilde, men opbevares i det hævede Vands Tryk, og dette Tryk kan atter paa forskellig Maade udføre

et nyt Arbejde. Antager vi, at dette Vand har en Højde af 10 Meter, og at det kan strømme ud af et Rør med en Hastighed af 100 Liter pr. Sekund, vil den mekaniske Arbejds-værdi, ved at Vandet falder, være  $100 \times 10 = 1000$  Meterkilogram, idet man omskriver 1 Liter Vand til dens Vægt 1 kg.

Indsættes i Faldrøret en Turbine, vilde man herved faa den i det hævede Vand værende Kraft omsat i Arbejde.

Lod man en saadan Turbine daglig arbejde i 5 Timer, hvilket vilde svare til  $5 \times 60 \times 60 = 18000$  Sekunder, bliver det udførte Arbejde  $1000 \times 18000$  Meterkilogram.

Det er denne Arbejdsenergi, som er leveret gennem Pumpen, og som der saaledes kan blive Tale om at betale. Den elektriske Strøm fremstilles i en Dynamomaskine, og der fordres et vist Arbejde for at trække denne, hvilket Arbejde f. Eks. kan leveres fra en Dampmaskine. Den elektriske Strøm bliver sendt videre gennem lukkede Ledninger eller Traade, hvor Kraften tages til Drift af Motorer, Opvarmning af Kul i Lamper o. s. v.

Den Spænding eller det Tryk, hvorunder Elektriciteten bevæger sig i Ledningen, maales i Volt, hvilket Navn Enheden har faaet til Minde om den store Fysiker, Italieneren *Alessandro Volta*. Hvad der ved Vandkraften var Faldhøjden maalt i Meter, er ved den elektriske Strøm Spændingen maalt i Volt.

Vandets Hastighed blev bestemt ved den Vandmængde maalt i Liter eller Kilogram, som løb gennem Røret i et Sekund. Den Elektricitetsmængde, som gaar gennem en Ledning i et Sekund, maales i Ampère, hvilket Navn ligeledes skriver sig fra en berømt Fysiker. Produktet af Spændingen maalt i Volt og Strøm-



styrken i Ampère giver et Udtryk for det udførte Arbejde ganske analogt med, hvad der brugtes ved Vandkraften.

For at faa nogle Tal at regne med vil vi antage, at vi har en Spænding paa 100 Volt og en Strømstyrke paa 10 Ampère i Timen. Der gaar da gennem den elektriske Ledning  $100 \times 10 = 1000$  Volt-Ampère i en Time. Blev der nu i denne Ledning sat en Elektromotor paa samme Maade, som der ovenfor blev brugt en Turbine, og blev den brugt 5 Timer hver Dag, blev Arbejdet  $5 \times 1000 = 5000$  Volt-Ampère-Timer pr. Dag.

I Stedet for det lange Navn Volt-Ampère bruges i Praksis det kortere *Watt*, hvilket Navn stammer fra Skotten James Watt, som gjorde sig berømt ved at konstruere brugbare Dampmaskiner (Balancemaskiner).

5000 Watttimer omskrives til 5 Kilowatttimer analogt med, at 1000 Gr. kaldes Kg. og 1000 Meter Kilometer.

- ad 2.* En Ampère eller Am. = Styrken af den elektriske Strøm, der kan udskille 0,24 Kvint Kobber i en Time. Se iøvrigt ad 1.
- ad 3.* 1 Ohm = Ledningsmodstanden i en Kobbertraad, der er 0,1 mm i Diam. Styrken af den galvaniske Strøm vokser proportionalt med den elektromotoriske Kraft og er omvendt proportional med Ledningsmodstanden.
- ad 4.* 1 Volt = den elektromotoriske Kraft, der kan frembringe en Strøm af en Ampères Styrke imod en Modstand af 1 Ohm.

\* \* \*

I et Depot borttager en Ansæt uden den stedlige Depotforstanders Tilladelse en Skrivelse, som efter vedkommendes personlige Udtalelser (Vidner var ikke til Stede)

fandtes indlagt i Ordrebogen paa Opholdsstuen.

Skrivelsen, der var affattet af en underordnet, medtager han, da han kører et Morgentog og overbringer den til den i Kredsen tjenstgørende Maskinbestyrer, hvor den modtages og senere dog uden nogen Undersøgelse benyttes imod Forfatteren ved dennes Forfremmelse.

Der spørges: Maa en underordnet Tjenestemand uden Depotforstanders specielle Tilladelse egenmægtig foretage Forandringer i denne Bog?

Er det ikke stridende mod Reglementet, naar en underordnet forbigaar sin nærmeste overordnede ved Henvendelse til højere foresatte?

*Spørger.*

*Sv.*

At vedkommende, der har borttaget omhandlede Skrivelse uden den nærmeste Foresattes Tilladelse og derved tilsidesat Depotets Myndighed, har gjort sig skyldig i en Tjenesteforseelse, er indlysende, eftersom alt »tjenstligt« skal indsendes ad tjenstlig Vej.

I Henhold til ovenfor anførte Brud paa Ordre og Bestemmelser vilde den begaaede Forseelse medføre en alvorlig Reprimande; er den paagældende imidlertid ikke bleven tilrettevist med, hvad der forstaas ved »tjenstlig Vej«, falder Spørgsmaalet ind under Begrebet »Herrens Veje ere uransagelige!« Og vi kan tilføje: uundertiden ogsaa Menneskenes!

*Red.*

---

## „Honnet Ambition“!

---

Jeg traf ham i Remisen, højrod i Kammen og med alle ydre Tegn paa den stærkeste Sindsbevægelse, hvor han demonstrativt svingede et Stykke Papir, som jeg ved nærmere Eftersyn opdagede var en Inventarliste til Lokomotiverne.

Hvad er der dog i Vejen? spurgte jeg



nysgerrig og ventede i dybeste Alvor at høre en højst sorgelig Begivenhed.

Ja, tænk! sagde han. Jeg saa i Ordrebogen en Skrivelse fra Lokomotivformanden, at vi skal hente de nye Kulhamre og lade dem indføre paa Inventarlisten. Og nu, du forstaar nok, gaar jeg selvfølgelig selv ind paa Magasinet og tager naturligvis Listen med. For ser du, ja, du kender mig og ved, at jeg altid er punktlig. — En lille Pause, mens han forpustet trækker Vejret og fortsætter —: Da jeg nu faar Hammeren, vil han, Magasinmanden, indføre den paa Listen. Men, er du med! Jeg tog den øjeblikkelig! — Og med et Minespil, som udtrykte den højeste Grad af Selvbevidsthed, udbryder han —: En Depotarbejder skrive paa min Inventarliste! Nej, aldrig! Det vilde dog være under min Værdighed. Næh, ser du, nu gaar jeg lige ind til Formanden og lader ham indføre »1 Stk. Kulhammer« paa den.

Triumferende og med stærke elastiske Arm- og Benbevægelser forsvandt han.

Da jeg maatte formode, at der muligvis fandtes en eller anden Fejl i Formandens Skrivelse, som kunde have medført en Misforstaaelse, gik jeg ind paa Stuen for at undersøge Skrivelsens Ordlyd og muligvis finde en eller anden Formfejl. Men til Trods for al anvendt Omhu var det mig ikke muligt at finde Anledning til Kritik.

Jeg var just bleven færdig med Genemlæsningen og vilde til at bortfjerne mig, da jeg i Skrivelsens Underkant pludselig opdager en Tilføjelse med Underskrift. I Øjeblikket tænkte jeg her at finde Løsningen til min Vens sjælelige Ophidselse. Dog stor bliver min Skuffelse, da jeg læser:

Er det Meningen, at Depotarbejderne skal skrive?  
Wienecke.

Nu behøvede jeg ingen yderligere Oplysning. Jeg skyndte mig hjem, filosoferende over, hvorvidt dog ikke Vorherre havde taget Fejl af det syttende og tyvende Aarhundrede. Jeg maatte for en Sikkerheds Skyld have fat i Almanakken, men

desværre, der stod virkelig »Januar Anno 1910«.

*Tammellumsen.*

---

## Rejseindtryk fra England.

---

(Sluttet).

Det er et højst uheldigt Forhold, at Rørene i begge Kørselsretninger ikke staar i Forbindelse indbyrdes, men kun med Stationerne. At der ved en større Trafikstandsning, eller dersom en Vogn, hvilket jo desværre er passeret, skulde komme i Brand, opstaar en Panik, som kan komme til at koste mange Menneskeliv, er jo ret naturligt.

Den anførte Anvendelse af Endedøre i Vognene i Forbindelse med Platforme er selvfølgelig en stor Ulempe ved Hurtigtrafikken under Publikums Ind- og Udstigning af disse, og navnlig er dette Tilfældet for den første og sidste Vogns Vedkommende, hvor Førerpladsen findes, hvorved der kun findes en Ind- og Udgang. Man har paa enkelte Linier forsøgt at forbedre disse uheldige Forhold ved at anbringe Skydedøre i Vognenes Midterparti, som pneumatisk aabnes og lukkes af Togpersonalet fra Vognens Ender. Denne Forbedring har naturligvis kun kunnet indføres paa Bekostning af en Del Siddepladser.

Vognenes særlige Konstruktion har til Følge, at der paa hver Overgangsbro mellem disse maa opholde sig en Funktionær, der besørger Betjeningen af indtil 6 Døre, 2 Endedøre, 2 i Siderne anbragte Platformdøre og evt. yderlig de 2 Sidedøre i Vognenes Midte. Der hører altsaa til Betjeningen af en Vogn stedse en Funktionær. Dertil kommer saa 1 à 2 Personer i Førerhuset evt. Lokomotivet, hvilket bevirker, at Personalantallet er forholdsvis ret stort. Til Sammenligning med andre Storbyer skal her anføres, at der paa Stadtbanen i Berlin altid kun findes 3 Mand og paa Højbanen



kun 2 Mand. Ved Benyttelsen af det automatiske Signalsystem paa de engelske Baner er en Mand tilstrækkelig til Stationernes Betjening bortset fra Salget og Kontrollen af Billetterne, hvad der til Gengæld atter udligner den ved Togenes Betjening forøgede Udgift.

Som bekendt anvendes der næsten ikke 2den Klasse i England, hvorimod de 3die Klasse Kupeer tilnærmelsesvis svarer til vore. Følgen heraf er, at 1ste Klasse i langt mere udstrakt Grad benyttes derovre, end Tilfældet er herhjemme; saaledes kan man blive Vidne til, at mange Hurtigtog udelukkende medfører 1ste Klasse Vogne. Fra London til Brighton kører t. Eks. hver Søndag 4 Hurtigtog udelukkende bestaaende af 1ste Klasse Vogne, og eksempelvis skal fremdrages, at endog paa en Søndag i November Maaned var alle Billetterne til Toget, som afgaar Kl. 11 Fm., og hvor der fandtes 219 1ste Klasse Pladser, udsolgt 20 Min. før Afgang, til Trods for at Prisen var betydeligt højere. Det fem Minutter senere afgaaende og af 30 Aksler bestaaende Hurtigtog med 3 Pullman-Vogne og iøvrigt ellers kun 1ste Klasse var ligeledes fuldt besat. Herhjemme vilde Indførelsen af saadanne Tog sikkert berede vor Administration store Skuffelser, saafremt der gjordes Forsøg dermed.

For at faa et Indblik i de forskellige Driftsforhold ved de større Baner, bør man til Eks. vælge Great Eastern Raylway, hvis Hovedbanegaard er Liverpoolstreet. Omend denne Station ikke er Verdens største, virker den dog ganske imponerende med sine 18 Perroner. Dog forekommer det, som om de engelske Jernbaneselskaber ikke lægger Vægt paa de store Banegaardshaller, som til Eks. i Tyskland altid findes paa de derværende Banegaarde, hvorimod man nøjes med flere mindre Haller ved Siden af hinanden. Selvfølgelig er Oversigten over hele Terrainet ikke saa god som i de store Haller. Perronerne er ganske vist brede; men da der her foruden Person- og Rejsegodstrafiken ogsaa besørges Af- og Paalæsning af almindelige Fragtvogne, er

Forholdene til Tider højst uheldige. Ethvert ankommende Tog løber derfor ind i Hallen imellem et Sammensurium af Mennesker, Rejsegods og Køretøjer og selvfølgelig under et uundgaeligt, men øredøvende Spektakel, der paa den Fremmede virker aldeles sanseforvirrende. For bedre at kunne forstaa, hvorledes disse Forhold i Virkeligheden er, skal her oplyses, at der paa forannævnte Liverpoolstreet-Station daglig besørges ca. 1100 Tog, som ialt befordrer over 1 Million Rejsende.

Paafaldende er det, at de talrige Hovedspor udover den almindelige Stopbom ikke er forsynede med særlige Sikkerhedsforanstaltninger for at forebygge, at Togene kører for langt. For det meste findes nemlig ved Enden en Vandkran, og for at naa denne maa Lokomotiverne stedse køre helt ud til Sporets Ophør, hvor der for det meste umiddelbart derved er anbragt et eller andet Opholdsrum for det tjenstgørende Personale. Som Følge af, at der ikke som herhjemme eksisterer de samme Forskrifter angaaende Hastighedsformindskelsen ved Togenes Indkørsel paa Stationerne, kommer Togene ind med en forholdsvis stærk Fart.

Sporskiftningen er ikke elektrisk, ja, end ikke Traadtræk benyttes, hvorimod man ser Omstillingen blive udført som for 40 Aar siden gennem de almindelige Skifte-stænger. Ligeledes er det paafaldende at se, at en Del Sporskifter i mange stærkt trafikerede Spor ikke er oplyste saaledes, at deres resp. Stilling paa Afstand kan kendes.

Ejendommeligt er det at se de der anvendte Semaforesignaler. Der gives kun enarmede (Linie) Signaler, altsaa 18 Perron-, 18 Indkørsel- og 18 Udkørselsignaler, dertil kommer de fremskudte Signaler, Rangeringsignaler og Signaler for de til og fra Remiserne kørende Lokomotiver. Alt efter deres Betydning er disse Signaler mærkede; til Eks. er Togsignalernes rødmalede Arme forsynede med store hvidmalede Tal, som hver for sig angiver Holdesporet. Alle disse Signaler er i et Antal af 3, 4 og 5 opstillede over og ved Siden af hinanden, hvorved de danner et stærkt overskueligt



Kompleks. Det maa sikkert koste Lokomotivføreren overordentlig stor Øvelse imellem saa mange Signaler at finde det for ham gældende, saa meget mere som Numrene eller andre Kendetegn i Mørke eller usigtbart Vejr ikke kan skelnes. Det synes, som om dette System langt fra kan regnes for driftssikkert; men som næsten overalt viser ogsaa her Englændernes halsstarrige, konservative Sindelag sig, hvilket altid stærkt skelner mellem ønskeligt og nødvendigt; kun det nødvendige bliver udført.

Dette gælder ogsaa i de store Jernbaneværksteder, som befinder sig i Nærheden af Forstadstationen Stratford i lave uoverskuelige og mindre systematisk anlagte Bygninger, hvorunder de tjenstgørende Lokomotiver hører. Hele Ledelsen sorterer under en Engine-Manager.

Ialt findes der 500 Lokomotiver, som er anvist Plads i en eneste stor firkantet Lokomotivremise med 5 eller 6 Parallelspor. For at kunne erholde den størst mulige Udnyttelse findes der ikke som herhjemme Skorstene til Opfangelse af Røgen, men derimod over hvert Spor lange nedefter aabne Røgkanaler, hvorfra Røgen gennem flere vertikale Skorstene bortledes.

Kultagningen paa Lokomotiverne foregaar paa den ret primitive Maade til Dels ved Haandkraft. Tillige kommer, at da de derværende mægtige Kulbeholdninger ikke kan taale den lange Lagring og derfor hvert 1 à 1½ Aar maa fornyes, bliver denne Udgiftspost overordentlig kostbar.

I Værkstederne beskæftiges ca. 8000 Mand, som med Undtagelse af Reparationen af Driftsmaterialet udelukkende arbejder i Akkord. Den ugentlige Fortjeneste for den ikke faglærte Arbejder varierer fra 22 til 30 Kroner, mens Haandværkernes Fortjeneste stiger til ca. 43 Kroner pr. Uge.

I Drejerværkstedet anvendes i udstrakt Grad Revolver- og Fræsemaskiner, de sidste til Erstatning for Drejebænke for derved at spare de langt dyrere Lønninger, da der til disses Betjening udelukkende benyttes ikke faglærte Folk. Til Eks. bliver Stempelringene ikke drejede horisontalt, men derimod ver-

tikalt fræsede med en dertil særligt konstrueret Dobbeltfræser. Interessant var ligeledes Fremstillingen af Træhjulene, som næsten udelukkende anvendes paa derværende Personvogne.

Fremhæves skal, at det saavel er Lokomotivpersonalet som Værkstedspersonalet forbudt at nyde Spiritus under Tjenesten, hvilket tilsyneladende ogsaa overholdes.

Som bekendt hersker der i England undertiden en stærk Taage, og særlig i London er denne berygtet. Selvfølgelig er man mere vant til denne der end vi herhjemme og naturligvis ogsaa i tilsvarende Grad indrettet derpaa. Saa snart Taagen indtræffer, bliver der ved hver Signalmast eller, hvor disse staar ved Siden af hinanden, ved hveranden Mast paa en lille Platform imellem Sporene stationeret en Mand, der stedse skal opholde sig i umiddelbar Nærhed af Signalet. Hvor der ikke er Plads til at staa, anbringes Vagten i en dertil indrettet Kanal. Han har ikke andet at gøre end, saa snart Signalet stryges efter et passeret Tog, da nogle Meter derfra at henlægge 2 Knaldsignaler paa Skinnerne og atter fjerne dem, saa snart der sættes Signal til »Fri Bane«. Under den overordentlige stærke Trafik af saavel ankommende og afgaaende Tog som Rangeringen og de enkelte Togmaskiner paa den store Banegaard udvikler der sig ved Taagens Indtræden et livligt Knalderi. Et Moment, der under disse Forhold ofte gør sig gældende, er, at Signalet tit gives umiddelbart ved Maskinens Ankomst til Knaldsignalet, hvorved Fjernelsen umuliggøres; men har Lokomotivføreren opdaget Semaforens Retstilling, kører han ikke ænsende Knaldsignalet videre. En absolut Holdepligt gives ikke for Knaldsignaler; men derved forringes Betydningen deraf, i Særdeleshed naar der tages Hensyn til de store Omkostninger, som er forbundne dermed, ligesom Sikkerheden langt fra kan siges at være betryggende paa den Maade.

Be.





## MARINE-ROM

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

**M. Sørensen**, Montanagade 28, Aarhus.

## SYMASKINER

Symaskinereparationer  
billigst og bedst hos

**KARL TH. PEDERSEN**

Kannikegade 12, Aarhus.

**Carl Nielsen,  
Guldsmed & Juveler,**

Bruunsgade 25, Aarhus.

Telefon 791.

Telefon 791.

## Trikotage og Lingeri.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

**Systue for Børnekjoler.**

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

**N. Chr. Jensen**, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.

## TANDLÆGE KIERSGAARD

FREDERIKSBERGGADE 23

SYGEKASSENS TANDLÆGE

## BREVPAPIR, MEDDELELSER OG KONVOLUTTER

MED



:: FORENINGENS MÆRKE ::  
LEVERES TIL BILLIGSTE PRISER KUN AF

**Lok.=Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.**

## Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, København V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

*Foreningens Medlemmer tilbydes til ren en gros Pris:*  
*„Salvator Melange“, fineste holl. Tobak, 1 Kr. 30 pr. Pd.*  
*„Golden Shag“ 12 Øre pr. Pakke. Prøver udleveres gratis.*  
*Cigarer fra 3 Kr. pr. 100 Stk. Ingen Butik. 25-30 % Besparelse.*  
*Packness & Co., Helgolandsgade 7, København. Telf. Vester 2840.*

## I. G. Brørups Møbelforretning

31 Dannebrogsgade 31 - København

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

Stor Rabat gives mod Kontant.

Afbetaling indrømmes med 4 à 8 Kr. maanedlig.

Møbler forsendes overalt i Landet.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.