

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

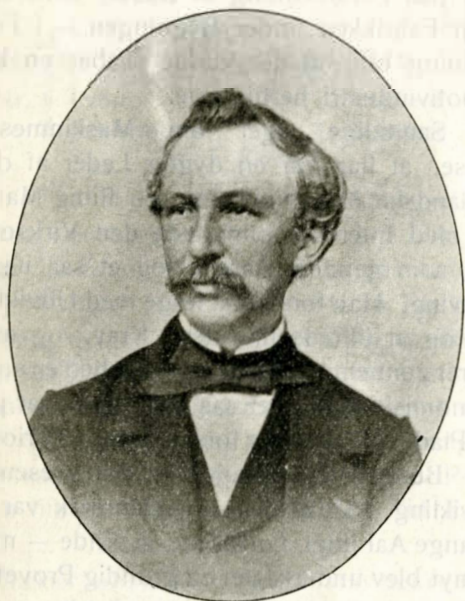
Nr. 16.

15. August 1911.

11. Aarg.

Det sjællandske Jernbaneselskabs ældste Lokomotiver.

Af A. Ohmeyer, Assistent ved Statsbanerne.



Overmaskinmester O. F. A. BUSSE

Overmaskinmester *Busse's* Navn er saa nøje knyttet til det sjællandske Jernbaneselskabs Maskinafdeling, at det kun vil være naturligt at indlede nærværende Omtale af

de gamle sjællandske Lokomotiver med nogle faa biografiske Data om den Mand, som ledede den sjællandske Maskinafdeling fra dens spæde Barndom, og som gennem mere end en Menneskealder viede det sjællandske Jernbaneselskab sine Kræfter.

Otto Friedrich August Busse blev født den 16. Juli 1822 i den lille By Münden i Hannover og tog i Aaret 1841 Afgangseksamen fra den tekniske Højskole i Hannover.

Paa den Tid begyndte Jernbaneanlægene at spænde deres Næt over de tyske Stater, og Busse valgte da at tage Ansættelse ved Leipzig—Dresden Banen for at uddanne sig som Jernbaneingeniør. Nogle Aar derefter tog han Ansættelse som Konstruktor og Ingeniør ved Rabensteins Maskinfabrik i Chemnitz; her medvirkede han ved Bygningen af de to eneste Lokomotiver, denne Fabrik fik bygget, inden den standse sin Virksomhed.

Omtrent ved den Tid, i Aaret 1846, averterede det sjællandske Jernbaneselskab i tyske Blade efter en Maskinmester, men Direktionen turde ikke bestemme sig for nogen af de Ansøgere, der meldte sig.*)

*) Blandt de danske Ansøgere var cand. polyt. Lindberg, senere Brolægningsinspektør i Kjøbenhavn.

Da det dengang var ret almindeligt, at nye Baner skaffede sig teknisk uddannede Embedsmænd fra Leipzig – Dresden Banen, henvendte Direktionen sig til denne Banes Generalbevollmægtiget *Friedrich Busse*, idet man spurgte, om der ved Leipzig – Dresden Banen var en ung Tekniker, der ønskede Posten som Maskinmester ved København – Roskilde Banen, eller om man kunde anbefale nogen af de Ansøgere, der havde meldt sig, bl. a. Ingeniørerne *Wildhagen*, *Robert Werner* og *Walseck*.

Generalbevollmægtiget Busse svarede da, at han ikke kendte de nævnte Ansøgere, men kunde anbefale Maskinmester *Tauberth* i Zittau og sin Nevø, *Otto Busse*, der dengang forestod Lokomotivværkstedet hos Rabenstein i Chemnitz – og han føjede til, at han ansaa det for heldigst, hvis man antog Busse, at sætte hans Gage noget lavere end de 1000 Rdl., der var tilbudt, og saa stille ham senere Lønforhøjelse i Udsigt, da dette vilde være ham en Spore til Flid og Interesse i Selskabets Tjeneste.

Direktionen bestemte sig da til at ansætte Busse som Maskinmester fra 1. November 1846 med en Begyndelsesgage af 800 Rdl. samt »frit Huus, Lys og Varme« og fri Rejse til København.

Busse begyndte altsaa sin Virksomhed som Maskinmester, endnu inden København – Roskilde Banen blev aabnet.

Det var smaa Forhold at arbejde under dengang. 5 Lokomotiver, en ganske lille Vognpark – Personvognene kunde alle faa Plads i »Tolvkanten« – et lille Værksted ved Lokomotivremisen med kun de nødvendigtigste Redskaber, et Personale paa 3 Lokomotivførere (*Saalbach*, *Stender* og *Delfo*), 3 Fyrbødere og 15 Værkstedfolk – det var hele Maskinmesterens Embedsomraade, da Banen blev aabnet i 1847. Kontoret var indrettet i den ene Ende af Værkstedet, og ovenover dette havde Maskinmesteren sin Bolig.

Det danske Sprog lærte Busse paa forbavsende kort Tid. Kort efter sin Ansættelse kunde han selv udarbejde sine skriftlige Arbejder paa fejlfrit Dansk – saa

meget mærkeligere, som han hele sit Liv igennem talte vort Sprog med ret udpræget fremmed Accent.

Maskinmester Busse maatte nu og da i den første Tid selv køre Tog som Lokomotivfører, navnlig om Søndagen, naar der gik Ekstratog til Valby, og naar der blev tilkaldt Hjælpemaskine, og der ikke var andet Personale til Raadighed, saa kørte han selv af Sted. Og han kørte stærkt, om man tør tro Rygtet! Men det var, som sagt, kun i de første Aar – saa kom Roskilde – Korsør Banen og senere Nordbanen, det sjællandske Jernbaneselskab voksede sig stærkt, og Opgaverne tiltog i Omfang. Allerede i Banens første Aar byggede man Dampmaskinen til Værkstedets Drift, og adskillige Værktøjsmaskiner fremstilledes i Banens eget Værksted. Senere byggede man Godsvogne – i flere Aar 20–30 Vogne aarlig. I Tredserne blev der i Maskinværkstedet ombygget 3 Lokomotiver under Busses Ledelse, kun Kedelsmedarbejdet udførtes paa privat Værksted; senere fik Burmeister & Wain Leverancen af 2 Lokomotiver paa Foranledning af Busse, som selv hjalp Fabrikken under Bygningen – i Forventning om, at der kunde skabes en Lokomotivindustri herhjemme.

Samtidige siger om Maskinmester Busse, at han var en dygtig Leder af den sjællandske Maskinafdeling, en flittig Mand, der med Interesse omfattede den Virksomhed, som gennem Aarene tog et saa uanet Opsving. Han forstod at følge med Udviklingen og at tilfredsstille dens Krav, og man sporer gennem hans hele Virksomhed en sund økonomisk Sans, der saa vist ogsaa var paa sin Plads i Selskabets første, trange Periode.

Busse fulgte nøje Jernbanevæsenets Udvikling i Udlandet – i Danmark var jo i mange Aar intet Forbillede at finde – men alt nyt blev underkastet en grundig Prøvelse, og B. anvendte kun *det* nye, som han gennem egen praktisk Erfaring kendte for godt.

Skønt ansat under en privat Institution blev Busse jævnlig benyttet af Regeringen som Konsulent i maskintekniske Spørgsmaal, særlig under Bygningen af Jernbanerne

i Slesvig og Statsbanerne i Jylland og Fyn, senere ved Falsterbanens Anlæg, og svenske og russiske Ingeniører, for hvem Jernbanevæsenet var noget nyt, var dengang hyppige Gæster ved den lille sjællandske Banes Maskinafdeling; i 1850 fik Busse Tilbud om Ansættelse som Maskinmester ved Jernbanen fra St. Petersborg til Zårskoje Selo, et Tilbud han imidlertid afslog.

Mellem »Gamle Busse« — ja, saadan har jo Nutiden døbt ham — og Personalet bestod der et udmærket Forhold, under iøvrigt ret patriarkalske Former, saaledes som det var Skik og Brug i de Tider; Personalet saa op til ham — det siger de nu levende selv. Han var »elsket, men frygtet« af sine Folk. Naar han paa sin Ronde gennem Værkstedet stødte paa noget, der vakte hans Mishag, kunde en og anden komme til at erfare, hvor opbrusende han var i sin Vrede, men det betød ikke noget udover Øjeblikket. En af Busses undergivne fra den Tid fortæller den Dag i Dag en lille Historie om, hvorledes han engang i

svundne Dage forlangte sin Afsked ovenpaa saadan en lille Overhaling. Busse forsøgte at berolige ham med et: »Har De aldrig hørt mig værre før?«, og da Manden alligevel vilde gaa sin Vej, gjorde Busse Ende paa Historien ved at sige til ham: »Naar jeg nu beder Dem om Forladelse, vil De saa gaa til Deres Arbejde igen?« Det er saadanne Smaatæk, der bedre end noget andet illustrerer en Mands sande Væsen.

Maskinmester Busse — eller som han fra 1864 kaldtes: Overmaskinmesteren — nærede en varm Interesse for Personalets tjenstlige og økonomiske Kaar. Han var gennem mange Aar indvalgt i den sjællandske Pensionskasses Bestyrelse som Repræsentant for Maskinafdelingens Personale, ligesom han virksomt tog Del i Oprettelsen af den sjællandske Sygekasse.

Overmaskinmester Busse fik Ridderkorsset ved Nordbanens Aabning i 1864 og Dannebrogsmændenes Hæderstegn 1875. Han døde den 18. August 1883, 61 Aar gammel, efter 37 Aars Virksomhed ved de sjællandske Baner.

Lokomotiverne Type 1 A 1 1846 — 1847.

Nr. 1 Odin	Nr. 3 Sjælland
— 2 København	— 4 Danmark
Nr. 5 Korsør	

Efter at det sjællandske Jernbaneselskab havde konstitueret sig den 2. Juli 1844, og man for Alvor skulde tage fat paa Anlægget af Jernbanen fra København til Roskilde, foretog den administrerende Direktør *Gustav Schram**) en Rejse til Tyskland for at studere Jernbanedrift, derunder ogsaa Datidens nyeste Opfindelser paa Lokomotivbygningens Omraade. Største Delen af denne Rejse, som ifølge Optegnelser fra den Tid havde

en Udstrækning af 114 danske Mil, foretog Direktør Schram paa Lokomotiverne, og endvidere besøgte han Borsigs Lokomotivfabrik i Berlin.

Denne Rejse, fra hvilken Direktør Schram hjemførte et stort Materiale — navnlig fra Leipzig — Dresden Jernbanen — som Grundlag for Etableringen af den første sjællandske Jernbane, havde for Lokomotivernes Vedkommende givet det Udbytte, at Valget var truffet mellem engelske og tyske Lokomotiver. Direktør Schram syntes meget godt om Borsigs Lokomotiver, men overalt i Tyskland foretrak man paa den Tid Lokomotiver fra Stephenson, fordi disse Maskiner havde færre Reparationer end de tyske, og fordi de brugte mindre Brændsel, samt endelig, fordi Stephensons Lokomotiver paa den Tid sædvanligvis byggedes med udvendige Cylindre. Navnlig denne sidste Omstændighed maa antages at have været af afgørende Betydning, idet forkrøb-

*) Direktør Johan Christian Gustav Schram var født 13. Juli 1802. Kopist i Enkekassens Bogholderkontor, Fuldmægtig, senere Underbogholder sammesteds. Afgaaet med Pension 1842. Lærer i Fransk. Deltog fra 1840 i Arbejdet for Anlægget af en Jernbane fra København til Roskilde. Administrerende Direktør 1844—1856. Død 7. April 1865. (»Jernbanebladet« Aarg. 1909 Nr. 8).

bede Drivhjulaksler — med Datidens primitive Fremstillingsmaade for Øje — ikke kunde anses for særlig paalidelige.

Endvidere havde den tekniske Direktør *Søren Hjorth**) allerede saa tidligt som i 1834 og senere med Statsunderstøttelse i 1839 opholdt sig i England for at studere Jernbanedrift, hvilket næppe heller har været uden Indflydelse paa det trufne Valg mellem tyske og engelske Lokomotiver — til Fordel for de sidstnævnte.

De mange Vanskeligheder, hvormed Jernbaneselskabet maatte kæmpe, inden der kom Gang i Anlægget af Kjøbenhavn—Roskilde-Banen, rykkede imidlertid Spørgsmaalet om Anskaffelsen af Driftsmateriel til Banen noget ud i Tiden. Først da Kassedirektøren, Justitsraad *G. Grothusen***), ledsaget af Hovedingeniøren for Banens Anlæg, Ingeniør *William Radford*, i Begyndelsen af 1845 opholdt sig i England for at ordne en Uoverensstemmelse med Hensyn til Skinne-Leverancen, kom Lokomotiverne atter paa Tale. Direktør Grothusen og Ingeniør Radford havde nemlig da Lejlighed til samtidig at undersøge Lokomotivfabrikationen paa engelske Fabrikker.

Robert Stephensons Lokomotivfabrik i Newcastle upon Tyne, som paa den Tid var berømt fremfor nogen anden, kunde imidlertid ikke paa det Tidspunkt paatage sig flere Bestillinger, da Fabrikken var meget stærkt beskæftiget; man maatte da se sig om efter en anden Fabrikant. Radford frem-

*) Direktør *Søren Hjorth* var født 13. Oktober 1801. Dansk Jurist, Godsforvalter paa Bonderup, 1828 Volontør i Rentekammeret, 1836 Sekretær og Kammerskriver sammesteds. Syslede med mekaniske og matematiske Opgaver. Arbejdede siden 1840 for Anlægget af en Jernbane fra Kjøbenhavn til Roskilde. Teknisk Direktør 1844—1848. Vandt sig senere et Navn som Opfinder af elektromotoriske Maskiner. Død 28. August 1870. (»Jernbanebladet« Aarg. 1909 Nr. 8).

**) Direktør *Gerhard Grothusen* var født 19. Oktober 1806. Ansat i Rentekammerets tyske Cancelli, fra 1846 Deputeret og Chef for Rentekammerets 3. Sektion. Kassedirektør 1844—1848. Overgik derefter atter til Statstjenesten. Død 29. September 1878. (»Jernbanebladet« Aarg. 1909 Nr. 8).

skaffede saa et Tilbud fra Messrs Sharp Brothers & Co. i Manchester, et Firma, som i Fyrreerne byggede talrige Lokomotiver til engelske Baner. Fabrikken vilde levere 4 Lokomotiver og 4 Tendere i Løbet af 13 Maaneder.

Paa Grundlag af dette Tilbud fik Selskabets Agent i England, Mr. *John Lord* i Birmingham, Bemyndigelse til at afslutte Kontrakt med Sharp Brothers & Co. om Bygning af 4 Lokomotiver og 4 Tendere, og den 7. April 1845 blev Kontrakten med tilhørende Tegning undertegnet i Manchester.

Kontrakten havde følgende Ordlyd (Oversættelse):

Overenskomst

mellem Hr. John Lord, Birmingham, paa Det sjællandske Jernbane-Selskabs Vegne, og d.Hrr. Sharp Brothers & Co., Maskinfabrikanter, Manchester.

Paa de nedenanførte særlige Betingelser bestiller nævnte Hr. John Lord og d.Hrr. Sharp Brothers & Co. gaar ind paa at bygge 4 Lokomotiver og 4 Tendere, i deres enkelte Dele og Dimensioner i Overensstemmelse med nedenanførte Specifikation.

Maskin-Specifikation.

Maskinen skal have en saadan Afstand mellem Hjulflangerne, at den kan passe for en Jernbane med 4 Fod $8\frac{1}{2}$ Tomme Sporvidde, engelsk Maal*).

Cylindrene skal have 14 Tommers Diameter, Slaglængden skal være 20 Tommer.

Fyrkassen skal fremstilles af Kobberplade og skal være 3 Fod $3-6\frac{1}{2}$ Tomme lang. Den udvendige Fyrkasse skal være af bedste Shropshire-Plader.

Kedlen skal fremstilles af bedste Pladejern og skal være 13 Fod 0 Tommer lang og have en Diameter af 3 Fod 6 Tommer, bedste Yorkshire-Plader.

Rørene skal være af Messing, 150 i Antal, $1\frac{3}{4}$ Tomme udvendig Diameter.

Drivakslen skal være af bedste Svejsejern, af Dimensioner, som passe til Maskinens Kraft.

*) Alle Dimensioner er angivne i engelske Tommer.

Hjulene skal fremstilles udelukkende af Smedejern undtagen Navene; deres Antal skal være 6, og de skal have følgende Diameter, nemlig:

Drivhjulene 5 Fod 0 Tom. Diam.	} Yorkshire Hjulringe.
Forhjulene 3 - 0 - - -	
Baghjulene 3 - 0 - - -	

Tender-Specifikation.

Vandbeholderen skal kunne rumme 1000 gallons og et tilsvarende Kvantum Kokes.

Hjulene skal fremstilles udelukkende af Smedejern undtagen Navene, 6 i Antal og af 3 Fods Diameter.

Saa vel alle Materialer som Arbejdets Udførelse skal være af bedste Kvalitet, og alle arbejdende Dele af nøjagtig ens Dimensioner.

Priser og Betalingsvilkår.

Prisen for hver Maskine er Lst. 1420.

Prisen for hver Tender er Lst. 370.

Levering i Manchester og eksklusive Emballage.

Ved Kontraktens Underskrift skal betales en Trediedel af Beløbet, og de resterende to Trediedele skal betales, naar hver Ma-

skine (eller Maskine eller Tender) er færdig og rede til Levering.

Leveringstider.

Leverancen skal præsteres i Hull i Løbet af Maj Maaned 1846, i modsat Fald er d.Hrr. Sharp Brothers & Co. pligtige til at erlægge en Bøde paa Lst. 100 pr. Maaned for hver Maanedes Forsinkelse, regnet fra den 1. Juni 1846. D.Hrr. Sharp Brothers kan ikke paatage sig Leveringen udover Hull, men vil gerne yde deres bedste Hjælp ved at ordne Befragtingen ved Afskibnings-Tiden.

For Levering ombord i Hull, eksklusive Kasser, samt Opstilling og Prøvekørsel efter Ilandsætning betales Lst. 55 for hver Maskine ekstra og Lst. 10 for hver Tender ekstra.

Bøden er dog afhængig af den almindelige Regel for Bødeberegning i Tilfælde af Ildebrand, Maskinskade eller Strejke.

Sharp Brothers & Co.

Manchester, 7. April 1845.

Til Kontrakten hørte en Hovedtegning (Plan 1), i hvilken nogle af de vigtigste Maal var indskrevne, nemlig:

Lokomotivet.

Sporvidde.....	4' 8 ¹ / ₂ " engl. (1435 mm)
Cylinderdiameter.....	14" — (356 —)
Stempelslag.....	20" — (508 —)
Diameter af Drivhjul.....	5' 0" — (1524 —)
— - Forhjul.....	3' 0" — (914 —)
— - Baghjul.....	3' 0" — (914 —)
Kedlens Diameter.....	3' 6" — (1067 —)
Kedelrørens Længde.....	13' 0" — (3962 —)
— Diameter udvendig.....	1 ³ / ₄ " — (44 —)
— Antal.....	150 Stkr.
Hjulstand total.....	11' 0" — (3353 —)
— Lokomotiv og Tender.....	30' 11" — (9423 —)

Tenderen.

Vandindhold.....	1000 gallons (4,5 m ³)
Hjul-Diameter.....	3' 0" engl. (914 mm)
Hjulstand.....	10' 6" — (3200 —)

Kontrakten savnede ganske Bestemmelser med Hensyn til Maskinens Vægt, Damptrykket, Kedel- og Fyrkassepladers Dimensioner m. m.; men dengang var det Skik og Brug, at Fabrikken konstruerede

Maskinerne, ikke Køberen.

Fabrikken havde paa den Maade ret frie Hænder, og denne Frihed blev — som vi skal se senere — benyttet i fuld Udstrækning under disse Maskiners Bygning.

Jernbaneselskabets Direktion var af den Anskuelse, at 4 Lokomotiver med 4 Tendere vilde være tilstrækkelige til Banens Drift. Om dette Emne opstod der imidlertid Strid mellem Jernbaneselskabets Direktion og den kongelige Kommissarius, idet Kommissarius hævdede, at der behøvedes 5 Lokomotiver, og da det ved kongelig Resolution bl. a. blev stillet som en Betingelse for Opnaaelsen af Tilladelse til Banens Aabning, at Banen ejede 5 Lokomotiver, blev Direktionen tvunget til at bøje sig for det stillede Krav. Det var ganske vist under Overvejelse at gøre Modforestillinger overfor dette Forlangende, som Direktionen ansaa for urimeligt, men da man ikke turde haabe at opnaa nogen Forandring i den engang trufne Afgørelse, saa bestemte Direktionen sig til at opgive enhver Modstand.

Da imidlertid den kongelige Resolution kun omhandlede 5 Lokomotiver, men ikke omtalte Tenderne, saa besluttede Direktionen at holde sig nøje til Resolutionens Ordlyd. Der blev saa givet John Lord Ordre til at bestille yderligere et Lokomotiv hos Sharp Brothers & Co. — men ingen Tender!

Vilkaarene for Bygningen af dette femte Lokomotiv var de samme som for de i Forvejen bestilte 4 Lokomotiver med Tendere.

I April Maaned 1846, kun 1 Maaned før Lokomotiverne ifølge Kontrakten skulde leveres, kom der Brev fra Sharp Brothers & Co. Uagtet der var hengaaet et helt Aar, siden Kontrakten blev underskrevet, meddelte Lokomotivfabrikken først nu, at det ikke kunde tilraades at bygge Lokomotiverne med saa lange Kedler som foreskrevet i Kontrakten. Fabrikken foreslog at bygge Lokomotiverne med 10' 6" (3200 mm) lange Kedler, men iøvrigt efter Kontrakten.

I Direktionen var man nærmest tilbøjelig til at antage, at Fabrikken paa denne Maade vilde forsøge at faa Direktionen til at forlange foretaget Forandringer i den vedtagne Konstruktion af Lokomotiverne for derved at kunne komme udenom den Bøde, som en forsinket Aflevering vil medføre.

Hovedindvendingen mod Lokomotiver

med »lang« Kedel var, at de skulde være tilbøjelige til at løbe af Sporet paa Grund af deres forholdsvis store faste Hjulstand, 11' 0" (3353 mm); men i saa Henseende nærde Direktionen ingen Betænkeligheder, fordi Kjøbenhavn — Roskilde Banen ikke vilde faa skarpe Kurver. I Betragtning heraf blev det saa besluttet at meddele Fabrikken, at man kun kunde gaa med til Konstruktionsforandringer, forsaavidt Fabrikken vilde garantere, at Lokomotivernes Hastighed, Forbrug, Pris og Leveringstid forblev uforandret.

Sagens rette Sammenhæng skulde imidlertid hurtigt komme for en Dag — Lokomotiverne kom nemlig ikke i Maj Maaned saaledes som bestemt i Kontrakten. Direktør Hjorth, der opholdt sig i England, rejste derfor til Manchester for sammen med Selskabets Agent at erkyndige sig om, hvorledes det stod til med Lokomotiverne.

Sharp Brothers & Co. havde ganske negligeret de danske Lokomotiver. Fabrikken var stærkt optaget af Bygningen af Lokomotiver til andre Baner, og de Priser, der paa det Tidspunkt betaltes for Lokomotiver, var betydeligt højere end den for de danske Lokomotiver kontraherede Pris. Dertil kom endvidere, at de til den sjællandske Jernbane bestilte Lokomotiver i konstruktiv Henseende afveg ret væsentligt fra de Lokomotivtyper, man nu byggede hos Sharp Brothers & Co.

Ved den tekniske Direktørs Ankomst til Manchester blev man paa Fabrikken pludselig opmærksom paa, at Lokomotiverne til Danmark var »glemt«, og Fabrikken forsøgte da først at blive løst fra Kontrakten. Da der fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side selvfølgelig ikke kunde være Tale om at gaa ind herpaa, erklærede Fabrikken kort og godt, at man var ude af Stand til at opfylde Kontrakten.

Overfor denne Optræden havde Selskabet kun eet Middel, nemlig at gøre Bødestemmelsen gældende; men dette Middel vilde næppe have ført til noget Resultat. Bøden vilde have udgjort Lst. 100 pr. Maaned for alle 5 Lokomotiver; men Prisen for Lokomotiver paa dette Tidspunkt var ca.

Lst. 2400 pr. Stk. uden Tender, medens Kontraktprisen for de danske Lokomotiver kun var Lst. 1420 pr. Stk. Der kunde altsaa tjenes Penge ved at udskyde Bygningen af de danske Lokomotiver, til Fabrikken fik bedre Tid, og derved mistede det sjællandske Jernbaneselskab sit eneste Vaaben overfor den genstridige Fabrik.

Under disse Omstændigheder var der ikke andet at gøre end at appellere til Fabrikkens Velvilje og fremstille, hvilke Vanskeligheder Selskabet vilde komme i, dersom Lokomotiverne ikke snarest blev leverede.

Fabrikken tilbød da i Sommerens og Efteraarets Løb, samt saa snart Havnene blev isfri til næste Foraar (1847), at levere nogle Lokomotiver, som var i Arbejde til andre Baner, hvor Trangen ikke var saa stor. Saafremt Lokomotiverne imidlertid forlangtes byggede efter Kontraktens Bestemmelser, vilde Fabrikken levere 4 Stkr. 2 Maaneder senere end de andre tilbudte Maskiner og 1 Stk. til Foraaret 1847. — Der blev dog ikke Lejlighed til at prøve, om Fabrikken mente dette sidste Tilbud alvorligt. I alle Tilfælde turde Direktionen ikke antage det af Frygt for ikke at faa Lokomotiverne i rette Tid.

De Lokomotiver, som Sharp Brothers & Co. vilde levere i Henhold til det førstnævnte Tilbud, var imidlertid meget forskellige fra de, hvorom der var sluttet Kontrakt.

De tilbudte Lokomotiver havde »korte« Kedler, Længde 10' 0" (3048 mm), og indvendige Cylindre, medens Kontrakten lød paa »lange« Kedler, Længde 13' 0" (3962 mm) og udvendige Cylindre.

Direktionen havde imidlertid intet Valg. Banen skulde i Henhold til Koncessionen aabnes for Personbefordring senest den 1. Juli 1847, og Selskabet maatte derfor sikre sig at have sine Lokomotiver i tjenstfærdig Stand i Foraaret 1847 for at kunne faa Personalet indøvet inden Banens Aabning.

I Tillid til den tekniske Direktør, som forblev i England, indtil Sagen var ordnet, besluttede Selskabets øvrige Direktionsmedlemmer — den administrerende Direktør og

Kassedirektøren — at antage Sharp Brothers & Co.'s Forslag med Tilbud paa Lokomotiver med kort Kedel og indvendige Cylindre, idet dog begge de nævnte Direktører saavel som ogsaa Hovedingeniøren forment sig fritaget for alt Ansvar i denne Sag, da de ikke havde haft Lejlighed til nøjere at gøre sig bekendt med de tilbudte Lokomotivers Konstruktion.

Fabrikken satte nu Fart i Arbejdet, hvilket fremgaar deraf, at Direktionen allerede i Juli Maaned meddelte Fabrikken, at Lokomotiverne skulde forsynes med Navneplader af Messing, istøbt følgende Navne: Odin, Kjøbenhavn, Sjælland, Danmark, Korsør.

I August 1846 kom det første Lokomotiv til Kjøbenhavns Havn, og i Løbet af December ankom yderligere 3 Maskiner; den femte kom først den 3. Juli 1847 — efter at Fabrikken først havde gjort et forgæves Forsøg paa at faa Lov til at levere denne ene Maskine med 5' 6" (1676 mm) Drivhjul.

Lokomotiverne befordredes pr. Skib fra Hull til Kjøbenhavn, og i Fragt betaltes ca. 350 Rdl. pr. Maskine med Tender, men desuden maatte Jernbaneselskabet afkøbe Rederiet de Kul, der var lastet i Skibets Bund, for at Maskinerne kunde staa fast i Skibet under Sejladsen.

De 4 Maskiner kom altsaa i rette Tid forinden Banens Aabning, og med Tilladelse af den kongelige Kommissarius kørte Lokomotivet »Odin« første Gang over Strækningen mellem Kjøbenhavn og Roskilde den 20. Maj 1847. Alle 4 Lokomotiver overtoges i de følgende Dage af Maskinmesteren og Hovedingeniøren, der i Forening afgav Erklæring om, at Lokomotiverne var i Besiddelse af alle de gode Egenskaber, som man kunde vente sig af et Product fra en saa berømt Fabrik som Sharp Brothers & Co. i Manchester!

Det fremgaar af Plan 2*) og af Over-

*) Plan 2 er en Gengivelse af en Tegning, som i 1908 er udført af Fabrikanten, Messrs Sharp Brothers & Co.'s Efterfølgere, North British Locomotive Company, Ltd., Atlas Works, Glasgow.

sigten over disse Lokomotivers Hoveddimensioner, at de paa saa godt som alle Punkter var forskellige fra de oprindelig bestilte. Sandsynligheden taler for, at det var Søstermaskiner til nogle til det engelske Selskab

Great Northern Railway Co. i 1847 leverede Lokomotiver.*)

Maskinerne havde følgende Hoveddimensioner:

Lokomotivet.	
Sporvidde.....	4' 8 $\frac{1}{2}$ " engl. (1435 mm)
Cylinderdiameter.....	15" — (381 —)
Stempelslag.....	20" — (508 —)
Diameter af Drivhjul.....	5' 0" — (1524 —)
— - Forhjul.....	3' 6" — (1067 —)
— - Baghjul.....	3' 6" — (1067 —)
Damptryk.....	5 kg/cm ²
Ildpaavirkningsflade i Fyrkassen.....	55,3 □' — (5,14 m ²)
— - Kedelrørene.....	776,2 □' — (72,10 —)
— total.....	831,5 □' — (77,24 —)
Risteflade.....	10,625 □' — (0,99 —)
Kedlens Diameter.....	3' 6" — (1067 mm)
Kedelrørenes Længde mellem Rørvæggene.....	10' 6" — (3200 —)
— Diameter udvendig.....	1 $\frac{7}{8}$ " — (41 —)
— Antal.....	178 Stkr.
Kedelmidtens Højde over Skinnetop.....	5' 6" — (1676 —)
Skorstenens — — —.....	12' 10 $\frac{1}{2}$ " — (3924 —)
Hjultryk, Drivhjul (Adhæsionsvægt).....	c. 12,5 t
— Forhjul.....	?
— Baghjul.....	?
Vægt tom ca. 18 t, tjenstfærdig.....	ca. 20 t
Hjulstand.....	12' 8" — (3861 —)
Tenderen.	
Vandindhold.....	1000 gallons (4,5 m ³)
Koksindhold.....	?
Vægt tom ca. 9 t, tjenstfærdig.....	?
Diameter af Hjul.....	3' 6" engl. (1067 mm)

Uagtet det skulde hedde sig, at Lokomotiverne skulde have kort Kedel af 10' Længde (3048 mm) — i Modsætning til de oprindeligt bestilte Maskiner, hvis Kedel var forlangt 13' lang (3962 mm) — fordi Lokomotiver med stor Hjultand sagdes at have Tilbøjelighed til at gaa af Spor, saa havde de leverede Lokomotiver ikkedestomindre en Hjulstand paa 12' 8" (3861 mm), medens Maskinerne med de lange Kedler kun skulde have haft en Hjulstand paa 11' 0" (3353 mm). Naar Hjulstanden altsaa var blevet 1' 8" (508 mm) større, skyldtes det, at Baghjulsakslen paa de leverede Lokomotiver var lagt bag ved Fyrkassen, medens de efter den oprindelige Bestemmelse skulde ligge foran denne.

Det vil formentlig heraf fremgaa, at det ikke var Frygten for Sporfløb, som

ledede Fabrikken ind paa pludselig kun at ville levere Lokomotiver med kort Kedel. Man havde altsaa faktisk fra England givet en falsk Grund, som Fabrikken ikke en Gang holdt sig til siden — man generede sig slet ikke!

(Fortsættes).

Nordisk Lokomotivmands Forbund.

Norsk Afdeling

har afholdt Aarsmøde i Trondhjem. Der var mødt 29 Repræsentanter. Samtlige Fuldmagter godkendtes.

*) »Engineering« 9. Juli 1909, Pag. 56.

Til Dirigenter valgtes d'Hrr. E. Sandberg og Thv. Nordahl.

Derefter behandlede Mødets Dagsorden.

4. *Fagbladets Udgivelse.* Besluttedes: Lokomotivmands Tidende udgives fra 1ste Juli 1911 2 Gange pr. Maaned og dateres 1ste og 15de.

Bladets 4de Side disponeres for Annoncer.

5. *Reservefondet.* Bestyrelsens Forslag til Regler for dette besluttedes oversendt samtlige lokale Foreninger til Udtalelse og forelægges næste Aarsmøde.

6 a. *Lønforholdene.* Spørgsmaalet om Lønforbedring for Lokfb. besluttedes oversendt til den Komite, som nedsattes til Revision af Lønregulativet.

6 b. Angaaende Nedsættelse af en Komite til i Samarbejde med Forbundet at forberede Revision af Lønregulativet. Til Komitemedlemmer valgtes Lokomotivførerne L. T. Bauer, Thv. Nordahl og Lokfb. Sandaker.

7. *Forlænget Permission.* Besluttedes at indgaa til Styrelsen med Andragende om, at den ordinære Permission forlænges til 21 Dage pr. Aar.

8. *Budget* for næste Aar (1911—12) vedtoges med en Indtægt af Kr. 2,350,00 og Udgift Kr. 2,020,00.

9. *Honorar* for Forretningsføreren bevilgedes med Kr. 300,00, for Redaktøren med Kr. 250,00. Kontorholdsgodtgørelse for Forretningsføreren Kr. 100,00.

10. Angaaende Godtgørelse af Udgifter for Logi paa Stationer, hvor Overnatningsværelser ikke forefindes. Det besluttedes at indgaa til Myndighederne med Ansøgning om, at Udgifter for Logi refunderes Personalet.

11. *Samfundsbygningen.* Centralstyret fremlagde følgende Forslag til Resolution:

1. Som Følge af den Beslutning, som »De norske Jernbaneforeningers Forbund« fattede paa sit Aarsmøde i 1911, finder Norges Lokomotivpersonales Forening at maatte protestere mod, at de indsamlede Pengemidler overleveres De

norske Jernbaneforeningers Forbund, forsaavidt den vedtagne Beslutning skal forstaas derhen, idet Midlerne ikke er indsamlet i en enkelt Organisations Navn, eller til en enkelt saadan, men til Rejsning af en Samfundsbygning for Etaten. Det maatte da i saa Tilfælde blive de samlede Organisationer indenfor Etaten, som overtager Midlernes Forvaltning og den videre Fremme af Sagen.

2. Centralstyret paalægges at fremkomme for næste Aarsmøde med en detailleret Redegørelse over Forholdene angaaende »Samfundsbygningen« og eventuelt led-saget af Forslag til Aktietegning.

12. Næste Aarsmøde besluttedes afholdt i Kristiania.

13. *Valg.* Til Formand valgtes Thv. Nordahl, Viceformand, Carl Olausen, Kristiania. Som Forretningsfører genvalgte L. T. Bauer. Som Medlemmer af Styret valgtes Jens Hummelnæsset, Hamar, og K. Klemetsen, Bergen. Som Tillidsmænd O. Paulsen, 1ste Distrikt, H. Helgesen, 2det Distr., P. Berg, 3die Distr., og A. Lønn, 6te Distr.

Som Revisorer genvalgte Carl Olsen og Sigv. Engebretsen.

14. *Eventuelt.* Herunder vedtoges:

- a) Kontingentet for Terminen 1911—12 ansattes med samme Beløb som hidtil.
- b) Vedtoges 1ste ds. fremsatte Forslag om Henstilling til Styrelsen om Udvidelse af Førerhusene paa de ældre normal-sporede Maskiner.
- c) Vedtoges at bevilge den afgaaende Formand 100 Kr. som Honorar eller Repræsentationsudgift.
- d) Vedtoges Forslag fra Carl Olausen om Andragende til Styrelsen vedrørende Anbringelse af Haandbremsen paa de Lokomotiver, som kun har automatiske Bremsen.
- e) Vedtoges Forslag angaaende Aspiranternes Lønforhold.
- f) Forskellige Tjenst- og Foreningsspørgsmaal diskuteredes.

Under Mødet indløb følgende Telegrammer:

Hilsen fra 5te Distrikts Lokomotivpersonales Forening, Lykke med Arbejdet, godt Udbytte ønskes.
Thorstensen.

Norges Konduktørforening samlet til Aarsmøde sender Lokomotivpersonalets Aarsmøde sin Hilsen med Haab om frugtbringende Arbejde.

Forbundet sender Aarsmødet sin bedste Hilsen med Ønske om fortsat Fremgang. Vort Aarsmøde har anbefalet Deres Ønske om Samarbejde i Lønsørgsmaalene.

I Formandens Fraværelse
J. C. Hansen.

Fra Forbundets Aarsmøde den 12/5 modtog Formanden, Hr. Sandberg, følgende Hilsen:

Forbundets Aarsmøde takker for Opmærksomheden og ønsker Lokomotivpersonalet og dets Organisation Held og Fremgang.

For Aarsmødet
L. Aslaksrud.

Hr. Redaktor!

Tillad mig Plads i Bladet for følgende Svar til d'Hrr. Max og Franz C. Nielsen:

Naar man ønsker at imødegaa en Artikel, kan der med Rette stilles den Fordring, at vedkommende læser denne i Sammenhæng, og ikke som de nævnte Herrer har gjort, overser det vigtigste for kun at anvende saa meget deraf, som de med Skin af Ret mener at kunne benytte i den Kamp mod Lokomotivførernes Interesser, som d'Hrr. ved deres Artikler med al ønskelig Tydelighed har dokumenteret som bestaaende fra deres Side. De har med andre Ord læst Artiklen i Nr. 13, som en vis Mand læser i Biblen. Kan d'Hrr. bringe det dertil at lægge Særinteresserne til en Side og læse Artiklen om igen under rolig Overvejelse, saa er det at haabe, at de vil faa en noget ændret Opfattelse og baade finde Regne-

stykket rigtigt under de Forudsætninger, det er fremsat, og i det hele taget finde Indholdet paa det nøjeste i Overensstemmelse med Sandheden. At d'Hrr. i deres opskræmte Fantasi lægger andet og mere ind i Artiklen, end der staar, maa jo have sine Grunde, som jeg ikke kan svare for. Man mærker, hvorfra Vinden blæser. D'Hrr. maa imidlertid erindre, at der er noget, som hedder Tidernes Ugunst; det er beklageligt, men desværre en Kendsgerning, for hvilken de ikke maa lægge Skylden paa medansatte. Hr. Max, De indrømmer, at der er en Grænse, men kan ikke se, at den er overskreden. Maa jeg spørge Dem: Hvor i den omhandlede Artikel har De set den modsatte Paa-stand fremsat? Der er fremsat en Forundring over, at der ikke i tredje Kreds benyttes Førere til Afløsning for Førere paa Kredsens Depoter frem for Lokomotivfyrbødere, »naar disponible Førere haves«, og i Lighed med, hvad der finder Sted i andre Kredse. Imod dette Ønske kan d'Hrr. antagelig ikke opponere med nogen Ret.

Til yderligere Oplysning for d'Hrr. og for eventuelle andre med samme svage Opfattelsesevner og for at forebygge flere Artikler af samme Indhold som de to sidste skal jeg tillade mig i følgende Punkter at klargøre Artiklens Indhold. — 1. Der er udtalt Tvivl om, at en Lokomotivfører er Hjemmelsmand til Artiklen i »Aalborg Stiftstidende«, samt en Formodning om dens Fremkomst, dertil en tydelig og bestemt Misbilligelse af dens Indhold og Fremkomst. — 2. Der er peget paa Kilden til Utilfredsheden og indirekte fremsat Ønske om og peget paa Udveje til at forebygge samme. — 3. Der er fremsat Ønske om, at vor Organisations Program maa ske Fyldest: Førere til al Førertjeneste.

Dette er i Korthed Artiklens Indhold, hvorover det har behaget d'Hrr. at fare i Harnisk.

Hr. Franz C. Nielsen svælger i Forslag og Generalforsamlingsbeslutninger, der intet som helst har at gøre med det omhandlede. Og i deres Desperation er de kommen til at afsløre sig selv som de

Gentlemen, de i Virkeligheden er. At De har tilladt Dem den Gemenhed selvbestaltet og uden Føje at eftersøge et Forhold af tildels privat Natur og angaaende en hel Tjenestekategori for at fremskaffe Oplysninger, der, om de havde været nødvendige, kun burde fremskaffes ad Frivillighedens Vej, hvilket jeg maa betyde Dem ogsaa laa i Forslaget, der forøvrigt ligger længere tilbage i Tiden og danner en smuk Prøve paa den højt lovprieste Taktik, Aarhus Afdelingsbestyrelse har fulgt i sit Arbejde for at fremme Førernes berettigede Ønsker. Det maa meget forundre, at De ved Deres Henvendelse i den Anledning ikke blev Genstand for en Modtagelse, der stod i Forhold til den Hensynsløshed, De derved lagde for Dagen. Forøvrigt har De haft store Brilleglas for Øjnene den Dag, der tillige har haft den Egenskab at udviske en Forskel af ca. 200 Kroner, ligesom De synes at regne alt til Indtægt; De forudsætter maaske, at man f. Eks. under Ballastkørsel kan leve af Luft og bo i en Høstak. Jeg er i denne Forbindelse tilfreds, om saa Emolumenterne havde udgjort 2000 Kroner; dette forringer i ingen Maade Berettigelsen af de Krav, der af Førere u. T. i afvigte Vinter stilledes og søgtes fremmet gennem Aarhus Afdeling, og som De blandt andre var en af de ivrigste til at modarbejde. Jeg skal ikke her komme ind paa disse smagløse Forhandlinger; men vide skal De, Hr. Franz C. Nielsen, at var der sket en Masseudmeldelse, hvad jeg selv meget modarbejdede paa en Tid, da der var meget stor Udsigt dertil, saa havde De haft en væsentlig Skyld deri; thi selv de mest taalmodige betaler ikke i Længden Kontingent for at se deres Interesser tilsidesætte og sig selv haanet.

Bekræftelse paa, hvad her er fremført, kan De opnaa hos mange. Hverken Artiklen i Nr. 13 eller nærværende Svar staar for *egen Regning*, hvilket jeg for Sammenholdets Skyld oprigtigt vil haabe, at Deres Artikel derimod gør. De besidder et tilstrækkeligt Maal af Kynisme til selv at drage Forslaget om Deres Eksklusion i Erindring. Jeg tog dengang Afstand fra Forslaget, men

maa indrømme, at jeg senere har skiftet Mening i den Sag; thi det er alligevel bedre, at en enkelt ofres, end en hel Afdeling splittes; og det er der stor Fare for ved fortsat Agitation i den Retning, De har praktiseret.

Det er forøvrigt ret uforstaaeligt, at De modarbejder og paa en Maade haaner Interesserne i den Stilling, De selv ønsker og venter at tiltræde. Jeg ved ikke andet Ord derfor end »Fy«. De tror gerne, at en Lokomotivfører er Hjemmelsmand til den omhandlede Artikel; og dermed forundrer De ingen, som kender Deres Tankegang. De forskellige Ting, hvorom De er saa venlig at lade sammes Tanker kredse, samler De i Pengeposen! – Ja saamænd, Hr. Franz C. Nielsen, der var engang en Lokomotivfyrbøder, der forsøgte at gøre et rask Greb i Portøernes Drikkepengepose i Randers, men fik, saavidt jeg erindrer, kun Lampe-røg. —

Tonen i dette Svar er langt under, hvad jeg ynder at benytte. Men det gamle Ord skal for denne Gang staa ved Magt, at »som man raaber i Skoven, saa faar man Svar«. Til Slut vil jeg kun sige dette, at jeg ikke indlader mig paa Polemik angaaende disse Artikler her i Bladet, og betragter jeg dette Svar for fyldestgørende overfor d'Hrr. og for, hvad der eventuelt senere kan fremkomme i den Anledning.

Observer.

Avancementsforholdene.

Da der endnu ikke er udnævnt nogen Lokomotivførere for de 3, der er døde, bedes De, Hr. Redaktør, gennem Lok.-Tid. oplyse mig om Grunden. Der gaar jo saa mange Rygter i denne Sparsommelighedens Tid. Men de fleste Lokomotivmænd vægrer sig vist ved at tro, at Avancementet skal stoppes ved Lokomotivafdelingen, da der sikkert ikke indenfor Statsbanerne findes nogen Kategori, hvor der er saa mange, der

fungerer i højere Stilling, end netop hos Lokomotivpersonalet. Der er selvfølgelig ikke noget at sige til, at Statsbanerne vil administrere økonomisk, og hvis de har for mange Lokomotivførere, at der saa ikke udnævnes nye; men naar vi ved, at der er c. 240 Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forretter Lokomotivførertjeneste, saa finder jeg den Økonomi absurd, og da vil jeg haabe, at vor Organisation bruger alle til Raadighed staaende Midler til at skaffe Retfærdighed for Lokomotivpersonalet.

Der siges ofte, at det er Bevillingsmyndighederne, der bærer Skylden, og at vore højeste foresatte nok vil yde os lignende Forhold — med Hensyn til Avancementet — som de andre Kategorier. Men hvorfor saa ikke støtte vore foresatte? Og det gør vi bedst — mener jeg — ved at gøre flittig Brug af Pressen og paa anden Maade agitere for vore berettigede Krav. Jeg mener derfor, at Hovedbestyrelsen har Pligt til særlig at lægge sig i Selen i denne Sag, da jo den langt overvejende Del af Medlemmerne er særlig interesseret heri, og ikke tage Hensyn til, at en enkelt Lokomotivfører ikke vil rangere, for det er der efter min Mening ikke noget, der hedder. Da var det mere berettiget, om Lokomotivfyrbødernes ikke vilde, da de jo ikke faar Løn i Overensstemmelse med Tjenesten.

I Haab om, at vi igennem Lok.-Tid. faar ren Besked, saa at vi kan blive fri for at høre: »saadan siger den«, »og lige modsat siger den«, tegner jeg mig

med særdeles Agtelse

Pax.

Til ovenstaaende skal vi bemærke, at der er 3 ledige Førerpladser i 1ste Kreds, som man ikke agter at besætte, da man efter Sigende ikke foreløbig har Brug for disse 3 Mand.

I Henhold til Personalia skal der til Erstatning ansættes 1 Fører i Viborg og 1 i Aarhus. Dette vil sandsynligvis ske til 1. September, og der er efter sikkert Forlydende aldeles ikke Tale om, at man vil holde ogsaa disse 2 Pladser ubesatte. Red.

D. L. & L. F.

I Anledning af, at underskrevne fra 1ste August d. A. fratræder sin Stilling som Lokomotivfører ved Statsbanerne, undlader jeg ikke herved at rette en Tak til overordnede saavel som alle medansatte for godt Samarbejde i min lange Tjenestetid. Tillige fremsendes en Tak til Viborg Afdeling for udvist Opmærksomhed og for Gaven, som blev mig overbragt, samt min Udnævnelse til Æresmedlem af D. L. & L. F. Jeg ønsker Foreningen Held og Lykke, godt Samarbejde til alles Tilfredshed for Fremtiden!

H. Larsen,

pens. Lokomotivfører,
Viborg.

* * *

I Anledning af Lokf. H. Larsens Jubilæum den 1ste August mødte en Deputation i dennes Hjem for at overbringe ham en Jubilæumsgave bestaaende af en Vinkande med tilhørende Glas og en Spadsere-stok med Sølv fra Helsingør Afdeling af D. L. & L. F. Gratulationer strømmede ind hele Dagen, og der blev i mange gode Ord talt for Jubilaren og Familie under det tvangsfrie Samvær ved den uundgaaelige Jubilæumsfrokost.

* * *

Vamdrup Afdeling

afholdt Møde Fredag den ³⁰/₆ 1911 paa Centralhotellet. Der var desforuden mødt 4 Mand fra Fa. Afd. Og Mødet, der varede i 3 Timer, forløb med en livlig Diskussion. Efter Mødet inviterede Vm. Afd. Frederici-nerne til en Fællesspisning, som indtoges paa Hotellet. Der var dog kun en Mand, der kunde blive. Resten maatte rejse hjem af Hensyn til Tjenesten. Efter Aftensbordet underholdt Hr. Lokfb. Vest Selskabet med Musik og Sang. Og først Kl. 11¹/₂ begyndte Selskabet at tænke paa Opbrud. Men da havde man ogsaa tilbragt en behagelig Aften, hvilket ikke mindst kan takkes d'Hrr. Loko-

motivfører Elmgren og Poulsens gode Humør og loyale Væsen for.

L.

* * *

Fra Hr. C. H. N. har vi modtaget et Indlæg til Hr. Johs. Lose, Nf. Da der ikke er fremholdt nye Synspunkter, men hele Indlæggets Tendens har en for personlig Karakter, er det gaaet i Papirkurven.

Iøvrigt maa vi give ærede Indsendere det Vink i Diskussion at holde Sag og Personer tilstrækkeligt ud fra hinanden, da det ikke er Personerne, det kommer an paa i Foreningslivet — men selve Sagen.

Red.

Gamle Lokomotiver.

Som et Led i Bestræbelserne for at faa tilvejebragt en Samling af Billeder af Banernes ældre Lokomotiver, tillader jeg mig herved at forespørge, om der mulig blandt Foreningens Medlemmer skulde findes Billeder eller Fotografier af følgende Lokomotiver af Crampton-Typen (med ukoblede Drivhjul bag Fyrkassen):

- Nr. 6 Thor
- 7 Niord
- 8 Baldur
- 9 Fenris
- 10 Skirner
- 11 Vidar
- 12 H. C. Ørsted (senere Nr. 2, senest Nr. 60).

De nævnte Lokomotiver blev leverede til de sjællandske Baner i 1856–58 og blev kasserede i Halvlijerdserne og Firserne.

Dersom saadanne Billeder haves, eller dersom det blot kunde paapeges, hvor de findes, vilde det være af Interesse, om de kunde komme for en Dag, hvorfor man godhedsfuldt bedes underrette undertegnede om Tilstedeværelsen af saadanne Billeder.

Det bemærkes, at Fotografi af Crampton-Lokomotivet Nr. 12 »Roeskilde« samt

af »H. C. Ørsted«, omgivet af sjællandske Lokomotivførere, allerede haves.

Ærbødigst

A. Ohmeyer,

Assistent i Maskinkontoret,
Kjøbenhavn.

Forskelligt.

Statsbanernes Sparekommission.

Statsbaneudvalget af 1911 har den 2. og 3. August afholdt almindelige Diskussionsmøder i Rigsdagsbygningen og nedsat fire Underudvalg.

Formanden for Udvalget, Etatsraad Kier, er ogsaa Formand for alle Underudvalg, der har følgende Sammensætning:

1) Underudvalget vedrørende Organisation og Regnskabsvæsen m. v.: Landstingsmand, Konsul Hey og Folketingsmand P. Th. Nielsen;

2) Underudvalg vedrørende Driftsspørgsmaal: Landstingsmand Jørgen Bertelsen og Konsul Cloos, Frederikshavn;

3) Underudvalget vedrørende Bauesager: Folketingsmændene, Bygmester Andersen, L. Dinesen og Etatsraad Hammerich samt Ingeniør Raben og endelig

4) Underudvalget for Maskinsager: Folketingsmand Chr. Rasmussen og Fabrikant Vestesen, Aarhus.

* * *

Motordrift paa Statsbanerne.

Der har i den senere Tid været forhandlet om paa enkelte Baner at anvende Motortog. Driften vil derved blive hurtigere og billigere. Statsbanernes Generaldirektion har anmodet Banestyrelsen i Ribe om for Ribebanen at udarbejde en Plan til Motortog, som kunde besøge Persontrafiken; men der er foreløbig kun Tale om at anstille en Prøve.

* * *

Et Hurtigtog paa Pennsylvania Banen tilbagelegde fornylig Afstanden fra Washington til New-York, der er 363 Kilometer, paa 3 Timer og 55½ Min., eller naar man fradrager

de Ophold, der paa Turen medgik til Skiftning af Lokomotiver m. m., paa 3 Timer og 48 $\frac{1}{2}$ Min.

Dette er 64 $\frac{1}{2}$ Minut mindre, end Koreplanen foreskriver. Afstanden fra Philadelphia til New-York er 144,8 km og tilbagelagdes med en Gennemsnitshastighed af 110,4 km.

De 128,8 km fra West Philadelphia til Newark tilbagelagdes med en Gennemsnitshastighed af 116,2 km pr. Time.

(Railroad Gazette).

De sjællandske Statsbaners Lokomotivpersonales private Enkeunderstøttelses-Kasse.

Regnskabsoversigt for 1910 – 11.

Indtægt.	
Saldo fra Aaret 1909 – 10	Kr. 61673,25
Kontingent og Indskud	- 4606,00
Renter	- 2209,27
<hr/>	
Balance	Kr. 68488,52

Udgift.	
Pensioner	Kr. 3212,50
Tryksager	- 11,95
Afkortning af Kontingent	- 84,60
Porto	- 4,66
3 $\frac{1}{2}$ pCt. Østf. Kreditf. Oblg.	- 60000,00
Indestaaende i »Bikuben«	- 5174,81
<hr/>	
Balance	Kr. 68488,52

Kassens Kapitalformue er i det forløbne Regnskabsaar steget fra Kr. 61673,25 til Kr. 65174,81. Medlemsantallet er steget fra 383 til 384. 10 ny indmeldte. 7 Medl. er døde. (Lokf. Reichel $\frac{3}{10}$ 10, fhv. Lokf. C. Olsen $\frac{4}{12}$ 10, Lokf. Gertsen $\frac{15}{12}$ 10, Lokf. J. Nielsen $\frac{27}{1}$ 11, fhv. Lokf. P. D. Frederiksen $\frac{6}{4}$ 11, Lokf. Lauritzen $\frac{18}{5}$ 11, Lokf. N. C. Nielsen $\frac{21}{5}$ 11). 1 Medlem udmeldt sig, grundet paa Hustrus Død, og 1 Medlem udslettet, grundet paa stor Restance. Pension ydes nu 33 Enker. 23 erhoder 100 Kr. og 10 150 Kr. aarlig.

Roosen,
Kasserer.

Medlemmerne anmodes om snarest at tilbagesende de udsendte Stemmesedler. Nye Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1911.

J. Hansen,
Lokomotivmester.

C. Roosen,
Lokomotivfører.

C. V. Christensen,
Lokomotivfyrbøder.

Regnskabet er revideret og Kassens Værdipapirer og Bikubebog eftersete og befundne at være i Orden.

K. Joh. Kranholm. A. Østerberg.

Carlsberg Skattefri

Lys og mørk

==== Sundeste Afholdsøl ====

Bytning.

Undertegnede Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte med en Kollega til Korsør eller Kjøbenhavn.

J. N. Schmidt,
Lokomotivfyrbøder,
Fredericia.

Bytning.

En Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder i Aalborg ønsker at bytte med Kolleger enten i Sorø, Assens eller Nykjøbing F.

Billet modt. Red.

Logi!====Logi!

Husk Ølhallen
Gothersgade 32, Fredericia.

M. RASMUSSEN

Logi!====Logi!

Kød! C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.
1ste Klasses Varer. Billige Priser.
Prima Fars 30 Ø. og Hakkehøf 45 Ø. pr. Pd.
Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Slagelse ønsker at bytte med en Kollega i Roskilde eller Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland. Billet modt. Red.



Alle Funktionærer, som sætter Pris paa solidt og elegant Fodtøj, gøres opmærksom paa, at Lageret altid er forsynet med lange Støvler og med mine bekendte Militærstøvler med 3-dobb. Saaler for enhver

Fod. Lager af alt.

Haand- og elektr. Reparationsværksted.

„Den forgyldte Støvle”,

10 Istedgade 10.

☞ 3die Sted fra den ny Banegaard. ☞

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel Herre-, Dame- og Børnefodtøj.

Reparationer udføres smukt, solidt og billigt i Løbet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, Kjøbenhavn

Filialer i alle større Provinsbyer

Enhver Mand sin egen Vaskekone!

Køb

Zephyr Reform Kravetøj.

Ikke Gummi! Særligt at anbefale for Jernbanefunktionærer.

Husk Special-Udsalget Gl. Kongevej 1 (Hjørnet af Vesterbrogade).

N. F. Lindblad.

Nansensgade 5.

Kjøbenhavn K.

Har i en Aarrække leveret Uniformer og civilt Arbejde til Embedsmænd ved de danske Statsbaner.

Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Velgørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund. (20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.



I København er Guldsmid F. MICHEESEN Sdr. Boulevard 34 billigst.

H. J. Hansens
Skræderforretning
38 Sønder Boulevard 38
anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose
Vesterbrogade 66² Kbhavn. Telefon Vester 159 y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10 - 4
og Søndage i Reglen Kl. 10 - 12.
Jernbanesygekassens Tandlæger.

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé
anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.
Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.
Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

Dameovertøj.

med fuld Garanti for udmærket god Pasning køber
De absolut bedst og billigst.

A. MUNCK, Overstykkemagasin

ISTEDGADE 87 Telf. Vester 283 x
Leverandør til de fleste Jernbanefunktionær. Hustruer.

Køb Vin

hos Chr. Bertelsen, Sønder Boulevard 66.
Detailsalg til en gros Priser. Tlf. 3545.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

L. C. JENSEN & HANSENS Møbel-Etablissement
Nørrebrogade 54

Garanti gives e
Afbetaling indrømmes solide Købere

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34
Esbjerg.

Hovedkassereren:

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

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Maskinpersonalets Fruer ^{bør købe} Deres Gatte ^{hos} **A. Bonnesen, Istedgade 98.**

NB. Naar denne Annonce medbringes, gives kontant 10 Procent Rabat.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggade 4³, Tlf. Vester 1480 y, og **H. C. Hansen**, Aarhus.

Kontor Steenstrups Allé 9², Kbhvn., aabent 11-1, samt St. Pauls Kirkeplads 9², Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9-3.

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 Ryggade 4³ tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.