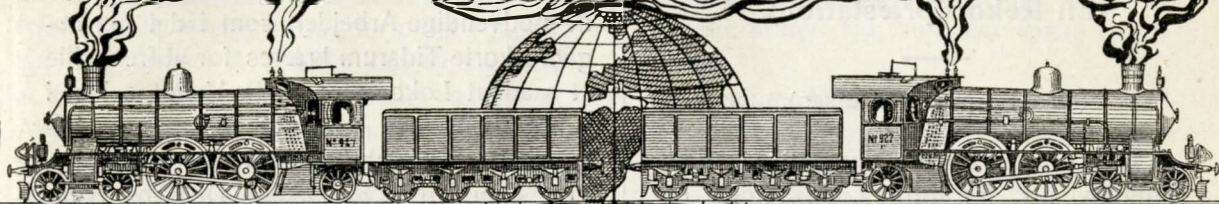


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 1.

1. Januar 1912.

12. Aarg.

Med dette Nummer begynder „Dansk Lokomotiv-Tidende“ sin 12. Aargang, og med en Tak for de mange Beviser for Velvilje og Interesse, som Bladet i det forløbne Aar har modtaget, bringer vi hermed Medlemmer af „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening“, „Danske Privatbaners Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening“ samt øvrige Læsere vore bedste Ønsker om et

GLÆDELIGT NYTAAR.

Red.

Lokomotiver til de japanske Statsbaner.

(En Rekordpræstation).

(Fra Tysk af O. Bendixen).

I A. Borsig's »Mitteilungen aus dem Lokomotivbau« fra Juni f. A. findes en Beretning, som vi i det følgende skal se nærmere paa. Den rummer mange Ting af Interesse rent bortset fra, at den særdeles tydeligt illustrerer, hvor vanskeligt det er, og hvor overordentlig mange Forudsætninger der kræves for at kunne konkurrere paa Lokomotivbygningens Omraade med et Land, der har saa stor en Lokomotivindustri som Tyskland. Et Land, som yderligere af Naturen har den uendelig store Fordel selv at kunne producere de vigtigste for Lokomotivfabrikationen nødvendige Raamaterialer og endog har en stor Udførsel af disse. Og det er ikke sit eget store Forbrug af Lokomotiver, som Tyskland alene formaar at fabrikere, nej, i alle Verdensdele, i de fjerneste Egne af Jorden kører Lokomotiver, som ere lavede paa de forskellige tyske Lokomotivfabriker. —

»Et nyt Resultat af den tyske Industri, der overalt har vakt berettiget Opsigt, er opnaaet af den bekendte Berliner Lokomotivfabrik A. Borsig i Tegel. I Januar f. A. fik denne Fabrik Bestilling fra den japanske Regering paa Levering af 12 Lokomotiver. Allerede i disse Dage (April Maaned) fandt Prøvekørslen Sted med det sidste af disse. Medens 6 Maaneder i Almindelighed anses for en knap Leveringstid for en lignende Bestilling, blev Arbejdet paa disse 12 Lokomotiver dog fuldført paa 66 Arbejdsdage. Det første var endog klar til Prøvekørsel 47 Dage efter, at den første Streg var slaaet paa Tegnebrættet.«

For nogen Tid siden gik ovenstaaende Notits gennem den tyske Dagspresse og vakte berettiget Opsigt saavel i Fagkredse som blandt Lægfolk. Den fulgtes vel ogsaa her og der af en let Tvivl om Muligheden

af en saa hurtig Fabrikation. Det syntes jo ogsaa at grænse til det umulige i Forhold til den almindelige Leveringsfrist indenfor Lokomotivindustrien. Man maa erindre alle de nødvendige Arbejder, som i det her angivne korte Tidsrum kræves for at fremstille et saadant Lokomotiv. I Rækkefølge kan i Korthed nævnes tekniske Udkast, Detailtegninger, Tilvejebringelse af Raamaterialer, Fremstillingen af de enkelte Dele og Samlingen af disse til den færdige Maskine. Og dog er Angivelserne i denne Notits fuldstændig korrekte fra Ord til andet og kan saa meget mindre betegnes som urigtige, som de intet forraader om de talrige Vanskeligheder af forskellig Art, der skulde overvindes i Forbindelse med den ualmindelig korte Leveringstid, som stod til Raadighed.

Det vil derfor være af almindelig Interesse at følge Gangen i denne Fabrikation, som danner en Rekordpræstation og kaster et glimrende Lys over Firmaet A. Borsig's Leveringsdygtighed. Dernæst udviser Modellen og Udførelsen af de omtalte Lokomotiver en Del interessante Enkeltheder, der i mange Retninger afviger betydeligt fra det almindeligt benyttede baade i Tyskland og det øvrige Europa.

De japanske Statsbaner udskev i Begyndelsen af forrige Aar en Konkurrence paa Leveringen af 66 Lokomotiver af forskellig Model til deres Banenet, der som bekendt for Tiden endnu kun har en Sporvidde af $3\frac{1}{2}$ Fod engelsk = 1067 mm i Modsætning til det europæiske Normalspor paa 1435 mm. Af disse Lokomotiver blev 30 Stk. bestilt i Nordamerika, 12 i England og 24 i Tyskland, af hvilke sidste A. Borsig fik overdraget Leveringen af de 12, grundet paa et af dette Firma udarbejdet Udkast. Disse Lokomotiver skulde ifølge Forskriften ved Bestillingen bygges som 3-koblede Iltogsmaskiner med Overheder og en 2-akslet Truck foran (2-C Lokomotiver). De store Fordringer, som i Forhold til den ringe Sporvidde stilledes til disse Maskiner, krævede en anden Udførelse, der betingede en fuldstændig Nykonstruktion.

I Japan traadte i Begyndelsen af Juli f. A. en ny Toldtarif i Kraft, som havde til Følge en enorm Forhøjelse af Toldsatsen paa Lokomotiver. Da de bestilte Lokomotiver skulde leveres frit og fortoldet i Japan, laa for Firmaet A. Borsig det Ønske nær at faa Lokomotiverne saa tidlig færdig til Aflevering, at de endnu inden Juli kunde afhentes fortoldede i Yokohamas Havn. Den 21. Januar modtoges Bestillingen tele-

som ere egnede til at modtage saa svære og omfangsrige Stykker. Normalt bliver et Tidsrum paa 6 Maaneder anset for forholdsvis knap til en saadan Levering, altsaa det dobbelte af den Tid, som her var til Disposition.

Samme Dag, som Bestillingen modtoges, blev Udkastet delvis forandret efter Ønske af de japanske Statsbaners tekniske Kommissær, der for en Tid havde taget Bopæl

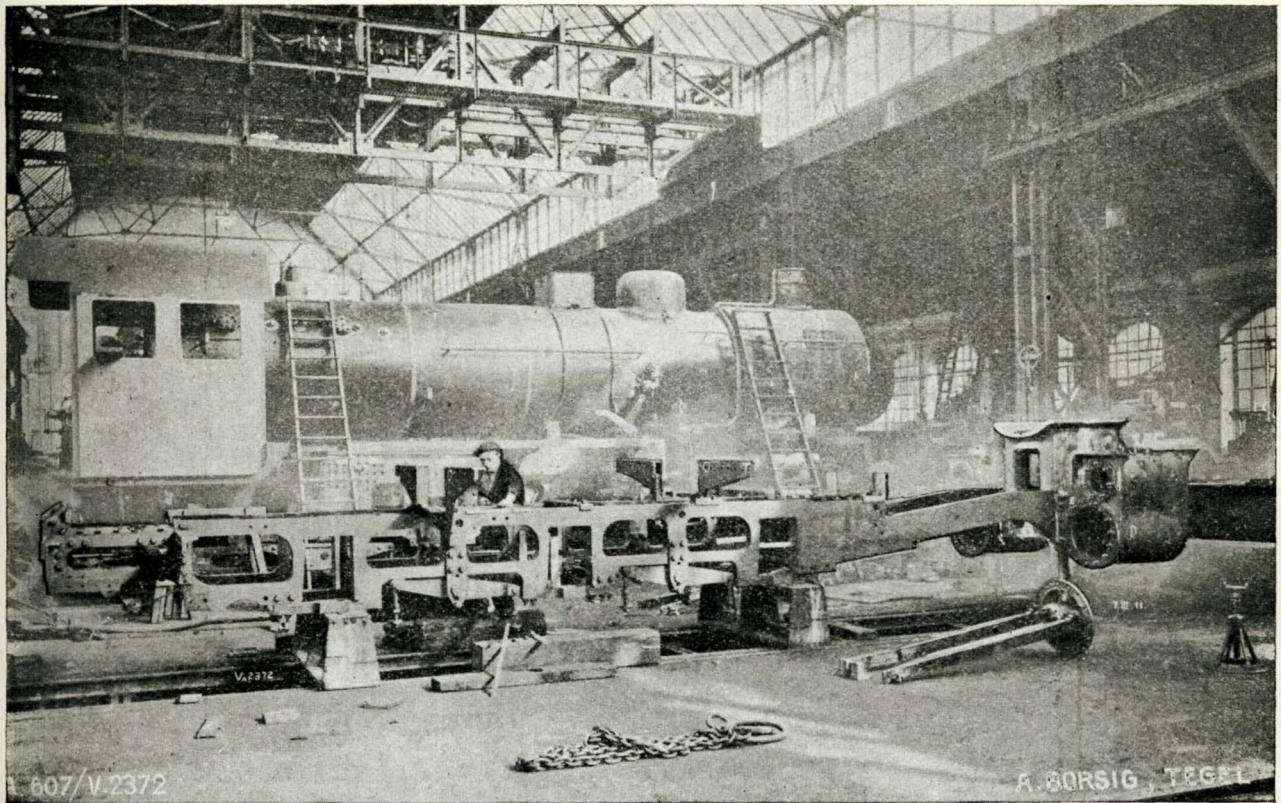


Fig. 1. Arbejdets Stadium den 7. Marts.

grafisk, og da en Fragtdampers Fart fra Hamborg til Yokohama ikke kan gøres under 8 Uger, saa var der til Fabrikationen af Lokomotiverne kun knap 3 Maaneder til Raadighed. Det maa tillige erindres, at Indpakningen til Sørejsen og Transporten fra Tegel ved Berlin til Hamburgs Havn maatte beregnes til at tage mindst 8-12 Dage. Dertil kom endnu Risikoen, som en Skibs-transport i og for sig betyder med Hensyn til nøje Overholdelse af Sejltiden, saavel som til given Tid at have Skibe til Raadighed,

i Berlin. Derefter paabegyndtes Tegningerne paa Hoveddelene, saasom Kedlen, Rammen, Cylindre og Hjulsæt. De nærmeste Dage allerede blev Leverancen af de væsentligste Raamaterialier overgivet til Leverandørerne. Disse er i Parenthes bemærket Fabrikens egne i Ordets fuldeste Betydning, idet Firmaet A. Borsig i Borsigwerke, Øvreschlesien, har deres egne Kulgruber, Jern- og Staalværker, hvor de selv fremstiller det væsentligste af det Materiale, som skal benyttes for at fremstille et Lokomotiv. Den

6. Februar, altsaa 12 Dage efter, at Bestillingen modtoges, ankom de første Sæt Kedel- og Rammeplader, og nu kunde Fabrikationen af disse vigtige Dele paabegyndes, da Tegningerne i Mellemtiden var bleven færdige.

Den 7. Marts, efter Forløbet af 38 Arbejdsdage fra Bestillingsdagen, kunde den første færdige Kedel afleveres til Montageværkstedet efter endt foreskreven Trykprøve.

drene. Den 17. Februar var de i Støberiet, efter at Modellsnedkeriet i betydelig Grad var gaaet under den almindelige Leverings-tid. Afleveringen af Cylindrene fra Støberiet til Maskinværkstederne skete hver Gang Dagen efter Støbningen. Da blot et eneste Udskudsstykke vilde have gjort Lokomotivets rettidige Fuldendelse tvivlsom, blev der i Støberiet med den største Omhu vaaget over, at ingen Cylinder blev Udskud,

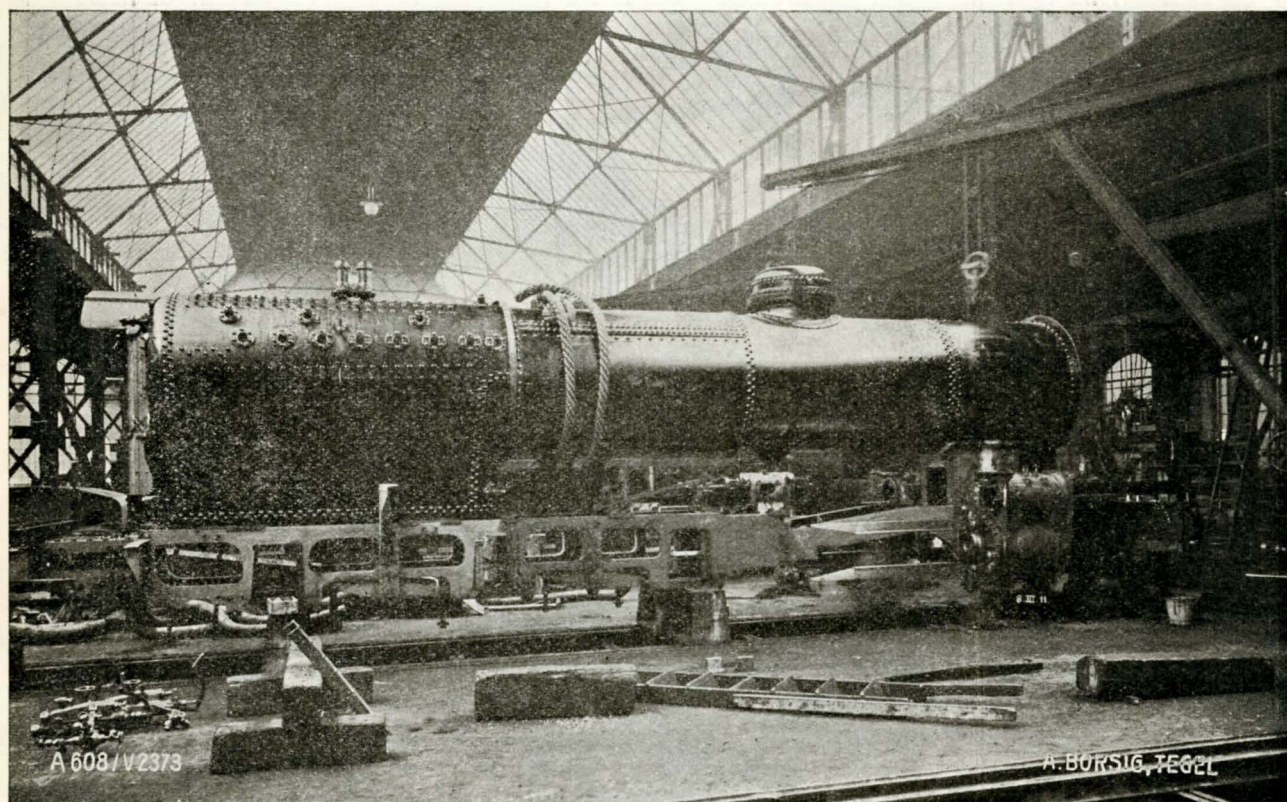


Fig. 2. Arbejdets Stadium den 8. Marts.

De øvrige Kedler fulgte med korte Mellemrum, og den 29. Marts var den tolvte Kedel i Montagen. Den første færdige Ramme med alle Tværafstivninger, Akselbakker, Kedlbærere o. s. v. kom til Montering den 6. Marts og var altsaa færdig 22 Arbejdsdage efter, at Materialierne vare ankomne. Den tolvte Ramme blev afleveret i Montagehallen sammen med den tolvte Kedel den 29. Marts.

Modellsnedkeriet modtog den 31. Januar Tegningerne paa Modellerne til Cylin-

men fat de alle kunde forarbejdes færdige og afleveres.

I Tiden medens Kedler og Rammer lavedes færdige, var ogsaa de øvrige Enkeltheder konstruktivt gennemarbejdet paa Kontorerne, Tegningerne fremskyndet færdige og afleveret til Værkstederne. Maskindelene var gjort færdige i Smedien, Støberiet og de mekaniske Værksteder saaledes, at da Kedlerne og Rammerne afleveredes i Montagehallen, vare ogsaa de øvrige Dele indgaaede der, og den egentlige Sammen-

bygning af Lokomotiverne kunde begynde.

Ved dygtige og energiske Bestræbelser vare ogsaa de Dele og specielle Apparater ankomne rettidig, som skulde forskrives andet Steds fra til Dels fra Udlandet. Der kunde saaledes undersøges, om nu ogsaa i Virkeligheden alle Operationerne i de forskellige Instanser havde arbejdet i det rigtige Tempo trods den uhørte Forcing. Paa de hosstaaende og efterfølgende

er Kedlen og Rammen paa den første Maskine bygget sammen, og Kedlen bliver beklædt med Asbestpuder. Til højre staar den anden Ramme netop klar til at modtage Kedlen. Fig. 4 er taget den 11. Marts, den første Maskine bliver allerede anbragt paa Akslerne.

Hvorledes Montagehallen ser ud den 13. Marts viser Fig. 5. Her ses netop 3 Maskiner paa forskellige Stadier af deres

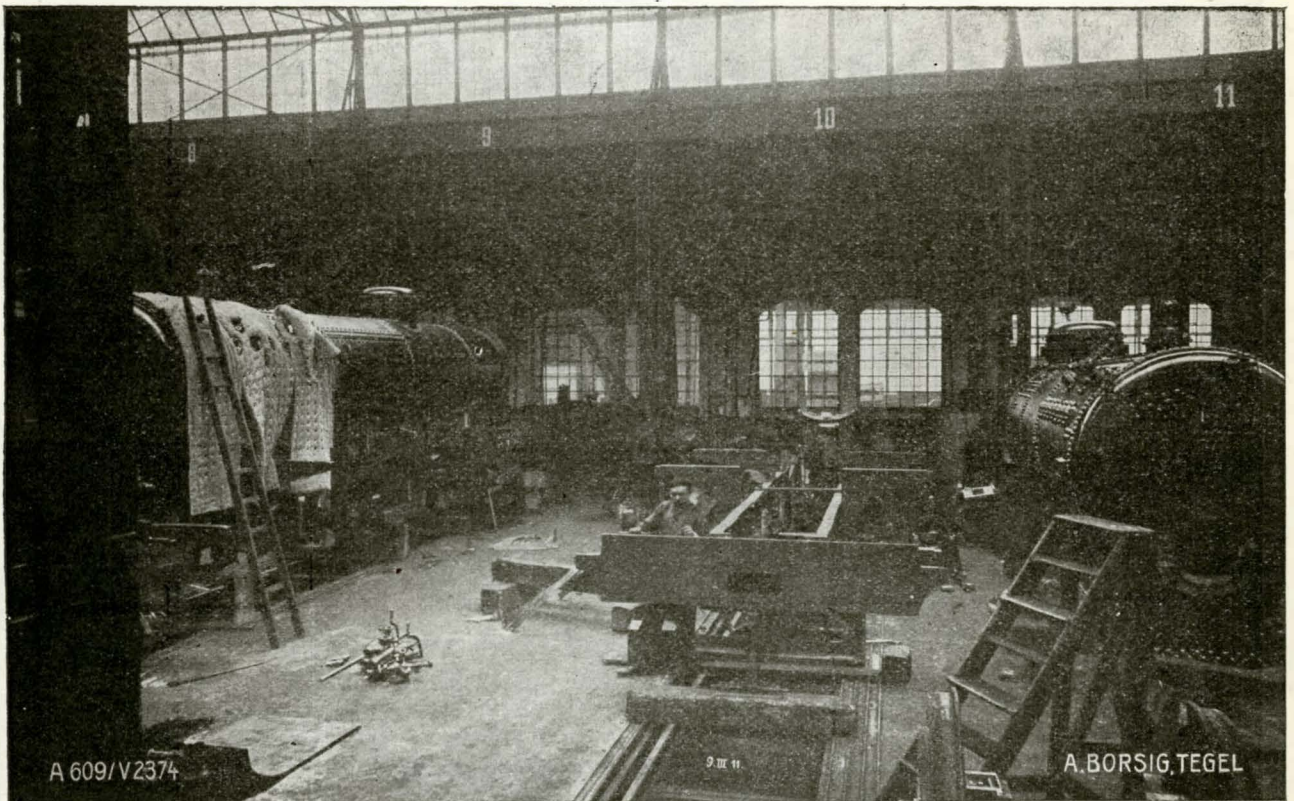


Fig. 3. Arbejdets Stadium den 9. Marts.

Billeder fra Monteringens ser man tydelig, hvorledes Arbejdet skrider frem.

Fig. 1 viser Monteringsarbejdets Stadium den 7. Marts, altsaa 38 Arbejdsdage efter at Bestillingen modtoges. Cylindrene ere allerede anbragte paa Rammen. (Ved Siden af ser man en af de preussiske Statsbaners 3-koblede Iltogslokomotiver under Bygning). Den næste Dag, den 8. Marts, blev den første Kedel lagt paa Rammen (Fig. 2). Paa Fig. 3 ser man, hvorledes Arbejdet ser ud den 9. Marts. Til venstre

Fuldendelse. Paa Maskinen til venstre bliver begyndt med Montering af Gangtøjet. I Midten af Billedet er Kedlen til den anden Maskine forbunden med Rammen, og til højre staar den tredje Maskines Ramme og Kedel parat. Den 15. Marts (Fig. 6) er allerede 2 Lokomotiver paa Aksler, og for 2 andre er Rammerne klar til at modtage Kedlerne. Paa Fig. 7 ses det første Lokomotiv under Damp den 17. Marts færdig til Prøvekørsel. Det er altsaa i Lø-

bet af 47 Arbejdsdage efter, at Bestillingen modtoges.

Forsendelse af de 2 første Lokomotiver fra Fabriken, færdig lakerede og emballerede til Sørejsen, foregik den 31. Marts, og den tolvte Maskine var færdig den 10. April. Den samlede Bestilling var saaledes fuldstændig fuldført paa 66 Arbejdsdage.

hvervet den samlede tyske Lokomotivindustri fuld Anerkendelse i det mægtige opadstræbende Japan, og som vil kunne ventes, at vil give de tyske Lokomotivfabriker et betydeligt Forspring for de udenlandske Konkurrenter.

I ovenstaaende er blot de nøgne Tal anført, som Bevis for den fuldkomne Rig-

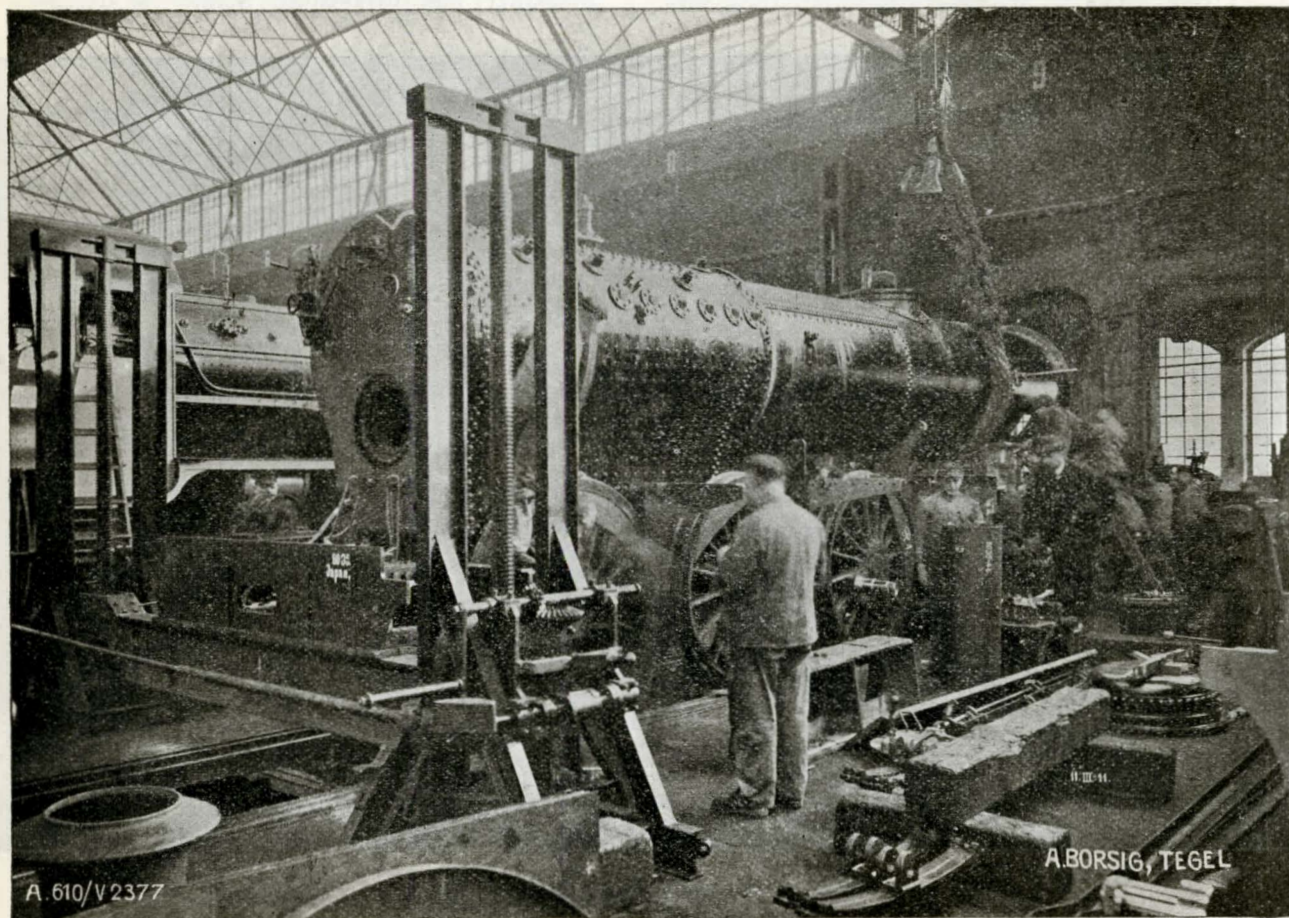


Fig. 4. Arbejdets Stadium den 11. Marts.

Den Leveringstid, der stod til Raadighed for Fabriken efter den første Kalkulation, var altsaa formindsket med $2\frac{1}{2}$ Uge. Dampere, som havde de 4 første Maskiner om Bord, ankom velbeholden til Yokohama den 7. Juni, saaledes at disse Maskiner var 5 Uger tidligere til Disposition i Japan end nødvendig var, med Henblik paa den senere indtrædende Toldforhøjelse.

Dette er en Præstation, som har er-

tighed af den førstnævnte Avisnotits. Vi har allerede i Begyndelsen af denne Artikel antydnet, at der foruden de Vanskeligheder, som var forbunden med den forcerede Fremstilling af Lokomotiverne, og saa var andre Hindringer at overvinde. Af disse maa nævnes, at alle Tegninger, af hvilke der udfærdigedes ca. 350 Detailtegninger, maatte udføres efter engelsk Maal, Fod og Tommer, og ikke efter Millimetermaal, som

anvendes i Tyskland. Ligeledes maatte som Følge heraf, Arbejderne i Værkstederne arbejde efter engelske Maalestokke, hvilket ganske naturligt betød en Vanskeliggørelse af Arbejdet, da disse Maal vare uvante. Dog blev disse Vanskeligheder mildnede en Del ved den Omstændighed, at der kort forinden var lavet nogle svære Godstogslokomotiver til den brasilianske Centralbane, for hvilke det engelske Maal ligeledes var

tiverne, maatte laves særlig. Der var ikke Tale om, at man kunde forsyne sig med disse Dele fra Lageret. En Del særlige Apparater maatte som Specialkonstruktioner bestilles i Udlandet, og ved hver af disse var der uden Undtagelse stor Vanskelighed forbunden med, at de kunde komme Fabriken rettidig i Hænde.

Tager man endvidere i Betragtning, at det forcerede Arbejde med denne Bestil-

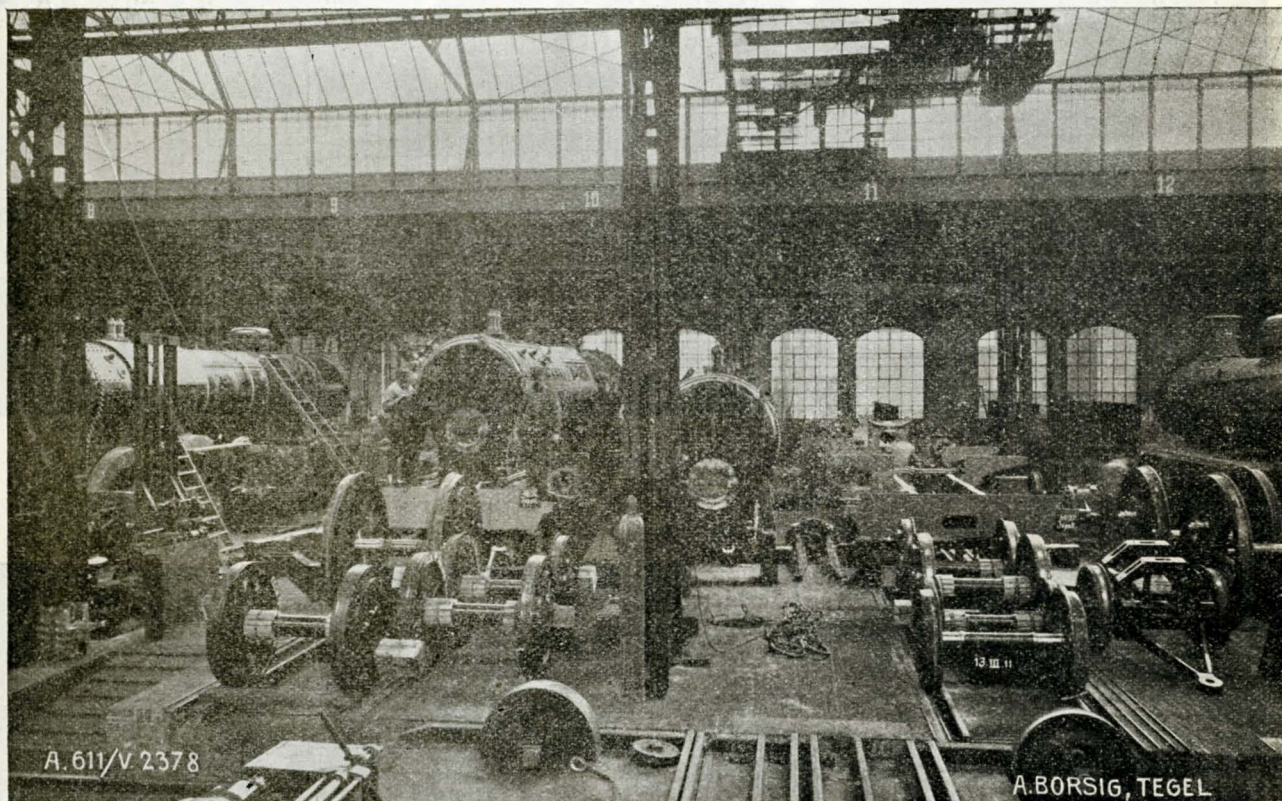


Fig. 5. Arbejds Stadium den 13. Marts.

foreskrevet. Hver enkelt Tegning maatte forelægges de japanske Statsbaners Kommissær til Antagelse og Kopiering, inden de maatte overgives til Værkstederne. Dette kunde ganske naturligt ikke gennemføres uden Tab af Tid, trods hurtigst mulig Behandling hos Kommissæren. Skruegevinde svarede vel i Almindelighed til det Witworthiske System; men afveg fra de her benyttede Maal paa Nøglernes Størrelse o. s. v., saaledes at de normale Armaturer, ja selv Skruer og Møttriker til Lokomo-

ling ikke maatte have Indflydelse paa de mange andre Bestillinger, hvis punktlig Aflevering ikke turde forstyrres, saa viser det sig i det hele taget at være en højst beundringsværdig Præstation, der giver Bevis for Tegel Fabrikens overordentlige Produktionsevne. Selvfølgelig er der til et saadant forceret Arbejde ogsaa knyttet særlige Anstrængelser og Omkostninger, som ikke gør det anbefalelsesværdigt at arbejde saaledes i hvert enkelt Tilfælde; men man vil lade det blive ved dette, idet Højden af

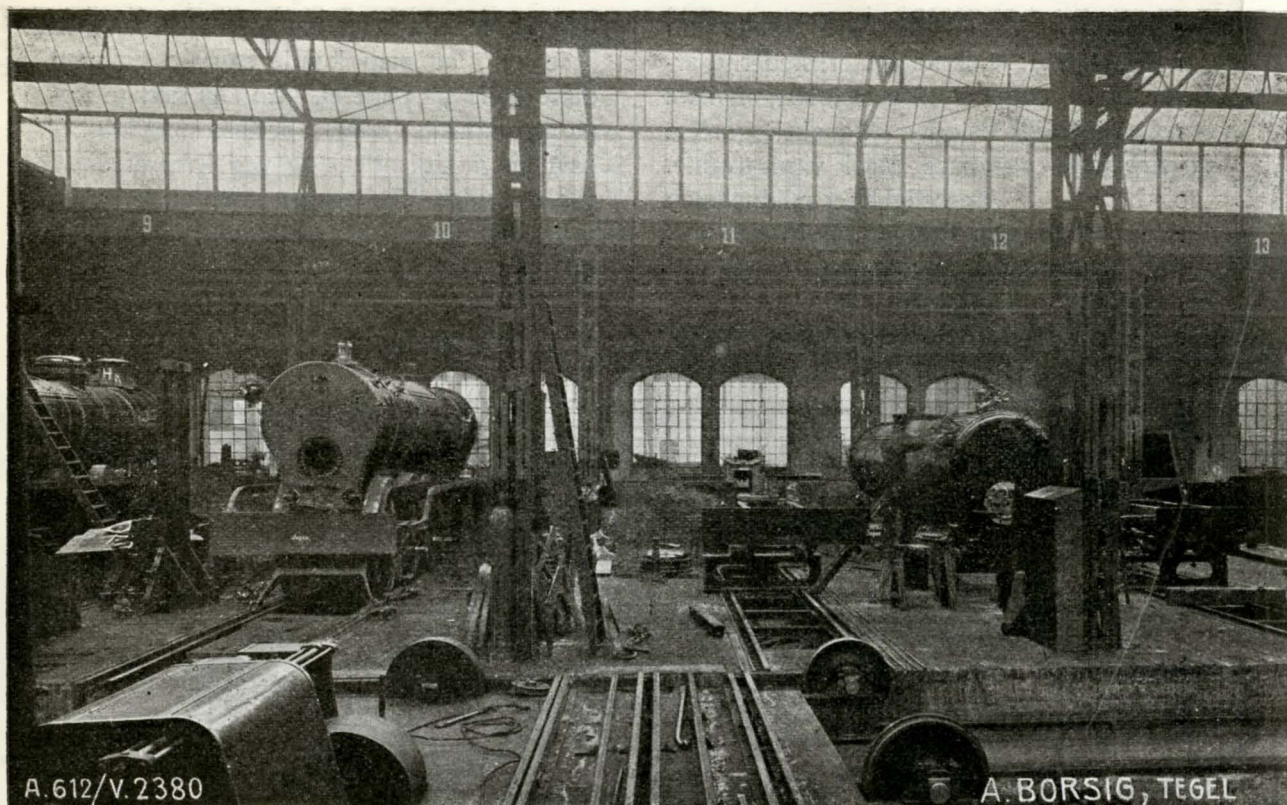


Fig. 6. Arbejdets Stadium den 15. Marts.

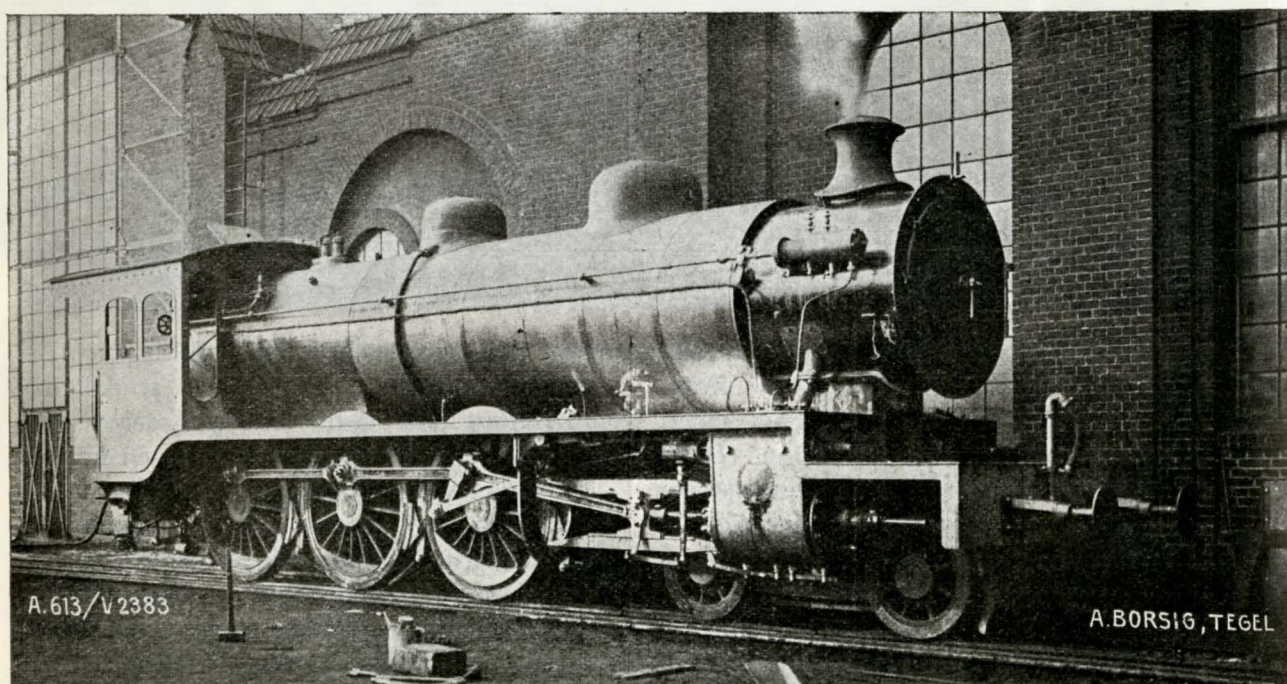


Fig. 7. Første Lokomotiv færdig til Prøvekørsel den 17. Marts.

Arbejdsobjektet var tilstrækkelig stor, og de Krav, som skulde opfyldes, ikke kunde naas paa anden Maade. At denne Rekordpræstation overhovedet var mulig, er uden Tvivl en Følge af Værkstedsorganisationen, som muliggjorde, at alle de forskellige Afdelinger, der var Tale om, de tekniske Kontorer saavel som de forskellige Værksteder og den merkantile Indkøbs- og Forsendelsesafdeling, fra den første Dag arbejdede Haand i Haand, og at hvert Hjul i den store Fabriksbedrift passede ind i det andet uden at svigte. Ordet »Japan«, der som en manende Paamindelse var synlig i alle Værkstedslokalerne under Fabrikationen, har sikkert gjort mange af de arbejdende Bekymring, men dette blev opvejet ved berettiget Stolthed over den programmæssige Fuldendelse, og ved Bevistheden om, at have bidraget til at indgyde Udlandet Respekt for tysk Arbejdskraft og Produktionsevne. (Sluttes).

D. L. & L. F.

Hovedbestyrelsesmødet den 15/12 1911
med følgende Dagsorden:

- Punkt 1. Beretning fra Udvalget angaaende Forhandlingsretten.
 Punkt 2. Skrivelse fra Red. af Norsk Lokomotivmands Tidende.
 Punkt 3. Eksamensudvalgets Indstilling til Eksamensbestemmelser.
 Punkt 4. Lokfb.s Forfremmelse.
 Punkt 5. En Sag vedr. Pensionsloven.
 Punkt 6. Skrivelse fra Generaldirektionen.
 Punkt 7. Generaldir. Ordre H. Nr. 15.
 Punkt 8. Skrivelse fra Slagelse Afd.
 Punkt 9. a. Skrivelse fra Viborg Afd.
 b. Et Anciennitetsspørgsmaal.
 Eventuelt:
 Punkt 10. a. Skriv. fra H. B. medlem Alfr. Olsen, Hg.
 b. Skrivelse fra Struer Afd.
 c. — - Aarhus -

ad Punkt 1.

Beretningen tiltraadtes af Hovedbestyrelsen.

ad Punkt 2.

Der anvises et Beløb af Hovedkassen til Udbetaling og refunderes af det Beløb, der indgaar fra Norge.

ad Punkt 3.

Henvist til Generalforsamlingen i April 1912. Fra Lokfb. Lillie var fremkommet et Mindretalsforslag, for hvis detaljerede Udarbejdelse Hovedbestyrelsen udtalte sin uforbeholdne Paaskønnelse.

ad Punkt 4.

Det vedtoges at overdrage Sagen til Fmd. og A. Olsen, som skal søge oplyst, hvor mange Kilometer der er kørt af Lokfb. som Førere i Tdsrummet 1. April til 31. Decbr. 1911.

ad Punkt 5.

Henvist til en tidligere Vedtagelse.

ad Punkt 6.

I Anledning af en fra samtlige Lokfb. i Korsør indsendt Klage over Lokf. Saalbach er der fra Generaldirektionen modtaget følgende Svar: —

DE DANSKE STATS BANER.

Generaldirektionen.

Kjøbenhavn, B, den 15. November 1911.

Bilag.

Journal Nr. 24028.

(Bedes anført i Besvarelsen).

I Skrivelse af 21. August d. A. har Hovedbestyrelsen — i Anledning af nogle Ytringer, som Lokomotivfører Nr. 301 O. F. B. Saalbach, Korsør, skal være fremkommet med paa Slagelse Station den 15. Juli d. A., og hvorved han sigtede Lokomotivfyrbøderne ved Depotet i Korsør for at have løsnet en Kile paa den ene Gliderstok paa den Maskine, han betjente, og for ved en anden Lejlighed at have taget Vægerne ud af Stopbøsningerne — anmodet om, at Sagen maa blive gjort til Genstand for Undersøgelse, for at den skyldige kan blive straffet, eller Lokomotivfører Saalbach draget til Ansvar for sine formentlig uvederhæftige Beskyldninger mod de omhandlede Lokomotivfyrbødere.

Saaledes foranlediget skal man meddele, at man — efter at Sagen vedrørende Fjernelsen af Vægerne fra Stopbøsningerne paa et Lokomotiv uden Resultat har været overgivet Auditøren ved Statsbanerne til Undersøgelse — ikke herfra finder Anledning til at foretage videre.

Saafernt vedkommende Lokomotivfyrbødere maatte ønske gennem privat Søgmaal at gøre Ansvar gældende overfor Lokomotivfører Saalbach i Anledning af de ommeldte Ytringer, vil Ansøgning om Tilladelse hertil være at fremsende til Generaldirektøren.

Rimestad.

J. Harhoff.

Dansk Lokomotivfører-
og Lokomotivfyrbøderforening,
Hovedbestyrelsen.

— — Som man ser, har Generaldirektionen ikke tillagt Saalbachs Beskyldninger mere Vægt end, at den »ikke herfra finder Anledning til at foretage videre«.

Vi henstiller til Afdelingen at gøre ligesom Generaldirektionen — ikke at tillægge denne Herres Udtalelser nogen Betydning, af hvad Art nævnes kan. Red.

ad Punkt 7.

Toges til Efterretning.

ad Punkt 8.

Toges til Efterretning.

ad Punkt 9 a.

Det overdrages M. Mortensen at søge fornyede Oplysninger i Sagen og udarbejde et Koncept, som skal tilsendes Hovedbest.

ad Punkt 9 b.

Lokf. Søby anses for at have højt Anciennitet.

ad Punkt 10 a.

Der rettes en Henvendelse til Maskindirektøren angaaende denne Sag.

ad Punkt 10 b.

Til Efterretning.

ad Punkt 10 c.

Det vedtoges at tilskrive Lokf. Keller, at i Henhold til Lønningsbest. kan der ikke erholdes Diæter for midlertidig Forflyttelse.

* * *

Personalia.

Lokomotivfører H. K. Nielsen, Aalborg, er af Ministeriet for offentlige Arbejder udnævnt til Lokomotivformand fra 1. Januar og med Station som hidtil.

* * *

Struer Afdeling.

Struer Afd. afholdt den 2. December Fællesspisning til Ære for pens. Lokf. A. Andersen.

Ved Bordet holdt Lokf. Jakobsen som den ældste tilstedeværende Talen for Æresgæsten og takkede ham for det gode Eksempel, han altid havde givet saavel som Fører som Privatmand.

Ved Kaffen overrakte Lokf. Gundel som Formand for Afd. Æresgæsten Diplomet som Æresmedlem, og Viceformanden, Lokf. Thygesen, hæftede Foreningens Sølv-
emblem paa hans Bryst, hvorefter Formanden udbragte et Hurra for Æresgæsten, som fik Ruderne til at ryste.

Deklamationer og Sange afløste hinanden saavel ved Kaffen som ved Punsche-gildet, og Stemningen var fra først til sidst udmærket, og det var et almindeligt Ønske, at det maatte lykkes at faa lignende Sammenkomster en Gang imellem.

Kl. 2 hævdede Æresgæsten Forsamlingen og takkede for den behagelige Aften, der var beredt ham, hvorefter hele Selskabet fulgte ham til hans Hjem.

Ved Æresgæstens Gadedør udbragte Formanden et sidste Hurra, der blev besvaret saa kraftigt af Deltagerne, at Fuglene forfærdet faldt ned af Træerne, og Naboerne »udbragte« forskellige mere oprigtige end parlamentariske Ønsker over Deltagernes syndige Hoveder.

I Festen deltog foruden 18 Medlemmer tillige Lok.formanden.

Møde d. 9. December.

1) Meddelelser fra Formanden, bl. a. at H. B. havde sanktioneret de ønskede Regler for Turbesættelse med den Ændring, at Lokfb. skulde være 2 Aar i hver Tur.

Regler for Tjenestens Fordeling blandt Reservepersonalet.

Afløsning af de faste Ture.

Lokf.: Til Afløsning i fast Tur vælges blandt alle i Reserven værende Førere indtil en Maaned ad Gangen uden Hensyn til Anciennitet.

Lokfb.: Som for Førerne.

Anbringelse i de forskellige Ture.

Lokf.: Naar der foreligger officielt for, at en i fast Tur værende Fører ikke længer skal køre i sin Tur, da rykker den Mand ind i Turen, som i Følge gængse Skik er berettiget dertil.

Lokfb.: De yngste kører i Godstogsturen, de næstynge i Persontogsturen og de ældste i Reserven. — Der køres i de 2 faste Ture 2 Aar i hver Tur.

Ny til Depotet ankomne.

Lokf.: Ny til Depotet ankomne Forere indtræder i den Tjeneste, de i Følge deres Anciennitet er berettiget til, dog ikke i fast Tur, i hvilken de først indtræder, naar de har opholdt sig paa Depotet 1 Aar, og Plads haves. — Hvis Vedkommende er forflyttet mod sin Villie, og Tjenstforseelse ikke er Aarsagen, saa indgaar han i sit Nr., saasnart Plads haves.

Lokfb.: Ny til Depotet ankomne Lokomotivfyrbødere træder ind i den Tjeneste, de i Følge deres Anciennitet er berettiget til, naar Plads haves, dog ikke i fast Rangertur, i hvilken de først indgaar, naar de har opholdt sig paa Depotet 1 Aar, og Plads haves. Hvis Vedkommende er forflyttet mod sin Villie, og Tjenstforseelse ikke er Aarsag, saa indgaar han straks i den Tjeneste, han i Følge sin Anciennitet er berettiget til.

Rangerturen.

Rangerturen bliver, som den er, men bliver der mere midlertidig Forflyttelse for at udføre Rangering paa fremmede Depoter, end de 2 i Rangerturen disponible kan bestride, saa foretages Rangeringen paa disse Depoter af Reservepersonalet.

Til Afløsning i Rangerturen benyttes de yngste i Reserven værende

disponible Førere, eller de ældste i Reserven værende disponible Fyrbødere.

Anden forefaldende Tjeneste.

Anden forefaldende Tjeneste fordeles blandt de i Reserven værende Førere og Fyrbødere, saaledes at Tjenesten og Fortjenesten i sin Helhed bliver saa ensartet og ligelig som mulig i Aarets Løb for henholdsvis Førere og Fyrbødere.

Til Efterretning af Lokfb. Helmer Christensen.

2) Forslag til Forretningsorden. Vedtoges med uvæsentlige Ændringer.

3) Juletræsudvalget ønskede yderligere Tilskud. Bevilget 50 Kr.

4) Kontingentopkrævning.

Vedtoges at dele Byen i 6 Distrikter, og at et Medlem, som var over 2 Maanedere i Restance og ikke betalte inden en af Bestyrelsen fastsat Frist, vilde blive slettet.

5) Valg af Bestyrelse:

Kasserer: Lokfb. Sloth (Genvalg).

Revisorer: Lokf. Hubert og Lokfb.

Frank Olsen.

Repræsentanter: Lok.førerne Thygesen, Haugsted, 65 Nielsen og Lok.fyrbødernes Frank Olsen, Andersen, Christensen.

6) Indstilling til Formandsvalg. (Der afgøres ved fremlagte Lister). Indstillet blev: Lokomotivførerne Thygesen, Rasmussen, Jakobsen, Gundel.

7) Valg af Lokale: »Hotel Struer«.

Viggo Gundel.

Forskelligt.

Til Forebyggelse af Afsporinger o. s. v. er der paa Strækninger, hvor „langsom Kørsel“ er foreskrevet, saasom ved Sporkrydsninger og Sporsammenslutninger, bleven anbragt særlige Kendingsmærker i 100 Meters Afstand fra de paagældende Steder. Hensigten med disse er,

at Lokomotivføreren i Tide averteres om, at Hastigheden skal formindskes, saaledes at Farestedet ikke passeres med mere end 25 km Fart.

* * *

Hvor stor Udbredelse Lokomotiver med Schmidts Overheder har opnaaet i de forskellige Lande, erfarer man i efterstaaende Optælling, som er foretaget i Midten af Juni 1910

Tyskland	2804	Rusland	458
Belgien	432	Østrig	447
Frankrig med		Sverige	205
Kolonier	359	Nord- og Syd-	
Italien	300	amerika	200
Schweiz	133	Spanien	95
England og		Holland og	
Kolonier	104	Kolonier	57
<i>Danmark</i>	44	Grækenland	9
Norge	19	Portugal	14
Ungarn	13	Tyrkiet	15
Rumænien	3	Luxemburg	1
Ægypten	1		

* * *

Til Belysning af, hvorledes den tyske Jernbancadministration søger at gøre sit Personale interesseret i Forbedringer, skal noteres, at en Reservelokomotivfører (her i Landet eksamineret Fyrbøder med 4 Aars Tjeneste) Alfred Dabers i Berlin er tilkendt 150 Mark som Paa-skommelse for Udkastet til en Kupelaas.

* * *

Pariserbladet „Matin“, der for nogen Tid siden havde erklæret det for en Umulighed, at det franske Jernbaneselskab Paris—Lyon—Middelhavsbanen havde bestilt 22 Lokomotiver hos Humboldt i Köln og Henschel i Kassel, har efter nærmere Oplysninger gennem Ministeriet maattet vedgaa Rigtigheden. Dog har Ministeren udtalt: Det er rigtigt, at forskellige franske Selskaber har bestilt Lokomotiver i Tyskland, idet der i den Henseende ikke er paalagt disse nogen Forpligtelser. Ikke desto mindre har Ministeren henstillet til Selskaberne, at de rettidig udbyder deres Lokomotiv- og Vognbestillinger i Frankrig, saaledes at Tra-

fikken ikke vokser dem over Hovedet, og de derved tvinges til at foretage deres Bestillinger i Udlandet.

* * *

Paa den underjordiske Bane i London, Distriktsbanen, Waterloo-Piccadilly og Hampstead-Tunnelbanen findes ca. 1000 automatiske Bloksignaler og andre selvvirkende Apparater til Standsning af Togene ved Signalernes Stopstilling, hvilke udfører ca. 400,000,000 Bevægelser. Over deres Virksomhed vaages der meget nøje, og Kontrolleringen har vist, at der ved 650,000 Signalbevægelser kun er forekommet et Tilfælde, hvor Systemet har svigtet. Ved disse er Togene kun Leven opholdte, men ikke udsatte for Fare. Paa Distriktsbanen opretholdes Trafikken ved disse Sikkerhedsforanstaltninger til Trods for de udviklede Forhold, hvorunder der afsendes 38 Tog paa hvert Spor. Paa Hauptsteadslinien naar Antallet af Togene endog den ualmindelige Højde af 42 pr. Time.

* * *

For nogen Tid siden har den østrigske Statsbaneforvaltning paa nogle Lokomotiver ladet foretage Forsøg med den af de Weimannske Kokesværker i Schwatz fremstillede Brunkulstjære. Disse Forsøg har givet særdeles gunstige Resultater; dog ikke desto mindre er der ikke Udsigt til, at man i et overskueligt Tidsrum vil kunne udnytte dette Brændselmateriale, idet den aarlige Produktion foreløbig kun udgør 150—200 Cisterner.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Randers.

Billet, mrkt. »Roskilde«, modtager Bladets Redaktion.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega. Billet modt. Red.

Bytning.

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

Regnskab

over Indtægter og Udgifter i Regnskabs-
aaret 1910—1911 for

de sjællandske og falsterske Stats- baners Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

(Ailagt af Statsbanernes Bogholderkontor).

Indtægt

1. af Interessenter.....	Kr. 156698,56
2. - Statsbanernes Tilskud -	23400,00
3. - Mulkter.....	949,85
4. ved Salg af fundne Sager -	3953,65
5. af Adgangskort.....	777,00
6. - Avertissementsopslag -	0,00
7. Renter og Udbytte af Kassens Aktiver.....	2033,13
8. Forskellige og tilfældige Indtægter.....	236,40
	Kr. 188048,59
9. Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat..	160,00
10. Renter og Udbytte af Jernbanemandens Legat -	35,35
	Kr. 188243,94
Aarets Underskud:	
Sygekassens Underskud Kr. 7191,00 ÷ Overskud vedrørende Jernbane- mandens Legat Kr. 0,35 -	7190,65
	Kr. 195434,59

Udgift

1. Udgifter til Medicin....	Kr. 57786,67
2. do. til Sygehuspleje -	48843,63
3. do. i Henhold til Statutternes § 7 (Ban- dager, Bade m. v.).....	9890,92
4. Honorar til Læger.....	60585,20
5. Begravelseshjælp.....	14522,18
6. Befordringsudgifter.....	2053,03
7. Kontorudgifter.....	1205,25
8. Anskaffelse og Vedlige- holdelse af Inventar....	18,75
9. Rejseudgifter.....	15,66
10. Forskellige Udgifter....	318,30
	Kr. 195239,59

11. Understøttelse af P. E. Rovsings Legat..	-	160,00
12. Understøttelse af Jernbanemandens Legat.	-	35,00
		Kr. 195434,59

Status

Aktiver

Sygekassens Obligationsbe- holdning.....	Kr. 10145,50	
P. E. Rovsings Legats do. -	4000,00	
Jernbanemandens do. do. -	1000,00	
	Kr. 15145,50	
Kassebeholdning den 31. Marts 1911.....	-	4182,61
		Kr. 19328,11

Passiver

Kassens Kapital den 31. Marts 1911.....	Kr. 14287,02	
P. E. Rovsings Legats Kapital den 31. Marts 1911.....	-	4040,00
Jernbanemandens Legats Ka- pital den 31. Marts 1911.	Kr. 1001,09	
		Kr. 19328,11

Regnskabet revideret og befundet i
Overensstemmelse med de foreliggende
Bilag.

Kjøbenhavn, den 20. September 1911.

V. Tietze.

R. Stoumann.



Bytning.

En Lokomotivfører i Skanderborg øn-
sker at bytte til et sjællandsk Depot eller
til Nyborg, naar Bytningen kan ordnes snar-
rest. — Billet, mrkt. »H. L. A.«, sendes til
Lok.-Tid.

Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker
at bytte med en Kollega paa Sjælland —
Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller Kjø-
benhavn.

Billet modtager Red.

Min Barberforretning

Hj. af Brunsgade og Hallsvej, Aarhus
bringes i Lokomotivpersonalets velvillige Er-
indring.

Ærbødigst

N. Nicolaisen.



Afklippede Frimærker,
Stempelmærker, Privatbanemærker og Vel-
gørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.
(20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.

Vesterbros største **Handskeforretning.**
Ægte Randers Handsker. — Prima Skindveste.
Jernbanefunktionærer 10 0/0.

Vesterbrogade 10.

Skotøjs-Forretningen Tektor

anbefaler sig med smukt, solidt
Herre-, Dame- og Børne-Fodtøj
til Nutidens billigste Priser.

Husk **TEKTOR, Stjernegade 17.**
Helsingør.

Wilh. Dalgaard, Vesterbrogade 24.



Det aarlige Udsalg begynder Tirsdag 2. Januar.

Alle Varer er nedsat 33 Procent for paa den
Maade at holde Lageret fri for overgemte Ting. ☺

Vesterbrogade 24.

Kjøbenhavn.

W. Mentzler & Co. Helgolandsgade 1. Pianoer

Billige Betalingsvilkaar.

20 Aars Garanti.

Reparationer udføres.

Brugte tages i Bytte.

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

— Trikotage og Linned. —

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweatter, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33¹/₃ pCt. under alm. Pris.**

Besparelse: **Garanteret 25 pCt.**
Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1. (Ved Højbroplads).**



Logi!=====Logi!

Husk Ølhallen

Gothersgade 32, Fredericia.

M. RASMUSSEN

Logi!=====Logi!

Viggo Nielsen.

BØGER PAPIR MUSIK

Tlf. Central
9327

Istedgade 64 (Istedgaard).

BRYGGERIET PHØNIX, Langgade 75 B.

Vi leverer paa Flasker: ¹/₂ Dobbeltøl 72, 1 Dus. Prima 96, 1 Dus. Hvidtøl 1 84, 1 do. II 66, 1 Dus. Skibsol 1 84, 1 do. II 66 Øre. ¹/₂ Skibsol 48, ¹/₂ Hvidtøl 48 Øre. Porter 14, Pilsner 11. Træer: ¹/₁₀₀ Td Dobbeltøl 1,25, do. Prima 90, do. Hvidtøl 1 75, do. II 60 Øre. ¹/₁₀₀ Td. Skibsol 1 75, do. II. 60 Øre.
Send os et Brevkort eller ring til 3968.

Carl Olsens

Skræder-Etablissement

Enghaveplads 8 Tlf. Vester
1081 II
anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.

Møbelmagasin i Svanholm

Gl. Kongevej Nr. 66

Kom og se mit Lager. Ingen Købelvang.
Smaa Priser. Afbetaling indrømmes.

Møbler leveres med fuld Garanti for Soliditet.

Tlf. Vester 1592 y. **G. Christensen, Snekermester**

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22^a, Tlf. Vester 677** — **H. P. Mortensen, Asger Rygs-gade 4^a, Tlf. Vester 1480y.**

Kontor Steenstrups Allé 9^a, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9^a, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.

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



Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).

Største Udvalg. Billigste Priser.
Nedfaldende Flipper, kulørte, 60 Øre,
opstaaende, kulørte, 45 Øre,
alle Numre,
dobbelte Flipper, kulørte, 75 Øre, og
hvide 65 Øre.
Kulørt Servitens 1,00, hvidt do. 0,75,
Manchester 0,75 faas i

„FLIPPEN“

Istedgade 128. Kjøbenhavn V.
Ærb. **K. Hintz.**

Postordres ekspederes pr. omgaaende.

Brødr. Christiansen

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

Trikotage- & Manufakturforretning

Maskinstrikkeri & elektr. Systue

Strømper forfødtes i Lobet af 2 Dage

Jernbanemænd 5 Procent Rabat

H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester 1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Afbetaling.

Al Herre- & Damekonfektion

leveres med
ugentlige eller maanedlige Afdrag.
Udbetaling efter Overenskomst.
Gode Varer og godt Arbejde garanteres.

1. Dannebrogsgade 1.

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.



Ny og praktisk Opfindelse.

(Patent).

Ingen vaade og kolde Fødder mere.

Fremtidens Vinterstøvle.

Forsaaling kan udføres af enhver og koster kun fra 55 til 80 Øre Parret. Støvlen er med Træbund, men i Udseende ikke til at skelne fra en almindelig Støvle med Lædersaal.

Faas i Fedtlæder, Boxcalf og Lak.
Forsendes overalt i Danmark. ←

Skriv eller ring i Telefon Palæ 1540 efter Prospekt, som omgaaende sendes af Eneforhandleren for Danmark:

Vilhelm Berbm, St. Annæ Plads 13, Kjøbenhavn.

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 Rygs-gade 4^a tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

L. C. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement
Nørrebrogade 54

Ga-
ranti
gives e
Afbe-
taling indrøm-
mes 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.