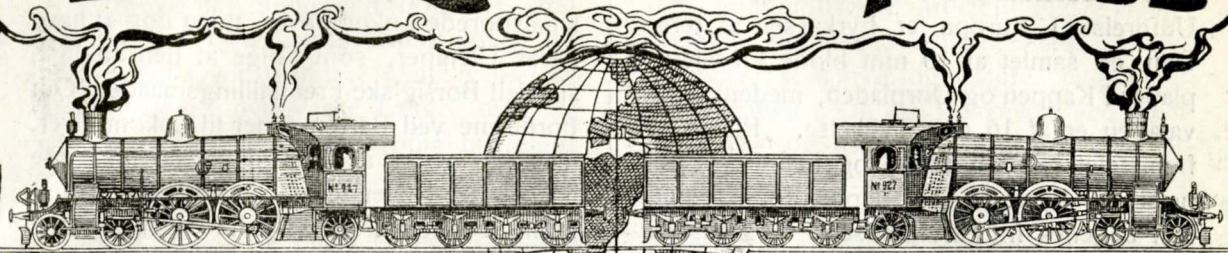


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 2.

15. Januar 1912.

12. Aarg.

Lokomotiver til de japanske Statsbaner. (En Rekordpræstation).

(Fra Tysk af O. Bendixen).

(Sluttet).

Beskrivelse af de japanske Statsbaners 2-C Lokomotiver.

De ovennævnte Lokomotiver ere byggede som Iltogslokomotiver med Overheder og forsynede med 3-koblede Aksler og en 2-akslet Truck foran. (Fig. 8). Hovedmaalene ere:

Sporvidde	3' 6"	engl.	=	1067	mm
Cylinderdiameter	18 ¹ / ₂ "	-	=	470	-
Stempelslag	24"	-	=	610	-
Diameter af Drivhjul	63"	-	=	1600	-
— - Løbehjul	33"	-	=	840	-
Damptryk	180 Pd.	pr. □"	-	=	12 ¹ / ₂ kg/cm ²
Kedlens Diameter	55 ⁷ / ₈ "	-	=	1400	mm
— Længde mellem Rørvæggene	15'	-	=	4575	-
Antal Kedelrør	88	Stk.			
— Røgrør	14	—			
Diameter af Kedelrør, udvendig	2 ¹ / ₄ "	-	=	56	-
— - Røgrør, —	5 ¹ / ₄ "	-	=	133	-
Ristens Længde	8' 6 ¹ / ₈ "	-	=	2600	-
— Bredde	2' 4"	-	=	710	-
Hjulstand, fast	12'	-	=	3660	-
— samlet	26'	-	=	7930	-
Ildpaavirkningsflade i Fyrkassen	125 ¹ / ₂ □'	-	=	11,7	m ²
— - Kedel- og Røgrørene	1064 □'	-	=	98,9	-
— - Overhederrørene	306 ¹ / ₂ □'	-	=	28,9	-
— samlet	1496 □'	-	=	139,5	m ²
Risteflade	19 ³ / ₄ □'	-	=	1,85	-
Forholdet mellem Hedeflade og Risteflade	=	75			
Vægt, tom			=	49,875	t
Adhæensionsvægt	12,7 + 12,8 + 13,1		=	38,6	-
Vægt, tjenstfærdig			=	55,20	-
Normal Hastighed	50 miles		=	80	km
Maksimal —	60 —		=	96	-
Mindste Kurveradius	400'	engl.	=	120	m

Kedlen er efter normal Bygningsmaade; men i Modsætning til den almindelige brugte Udførelse i Europa er Fyrkassen af Jern. Den er samlet af 10 mm bløde Flussjernplader i Kappen og Dørpladen, medens Rørvæggen er af 16 mm Tykkelse. Risten er fremstillet som Rysterist, og til hurtig Fjernelse af Fyret er der Klapper foran, som kan betjenes fra Førerpladsen. I Fyrkassen er anbragt en ildfast Murbue. Kedlen er forsynet med Schmidts Røgrørøverheder, som her er reduceret til 2 Rækker Røgrør med 7 Rør i hver, og i alle Enkeltheder

des de værdifulde Fordele, som der er ved disse Rammer, i Særdeleshed for svære smalsporede Lokomotiver, uden dog at have deres Ulemper, som Følge af den særlige, specielt Borsig'ske Fremstillingsmaade. Om Fordelene ved Barrerammer til Lokomotiver, der i Armerika allerede længe udelukkende har fundet Anvendelse, var tidligere Meningerne i Europa stærkt delte og med rette. — Det maa uden Tvivl indrømmes, at Barrerammen i konstruktiv Retning byder store Fordele og særlig med Hensyn til smalsporede Lokomotiver med flere Aksler, ved

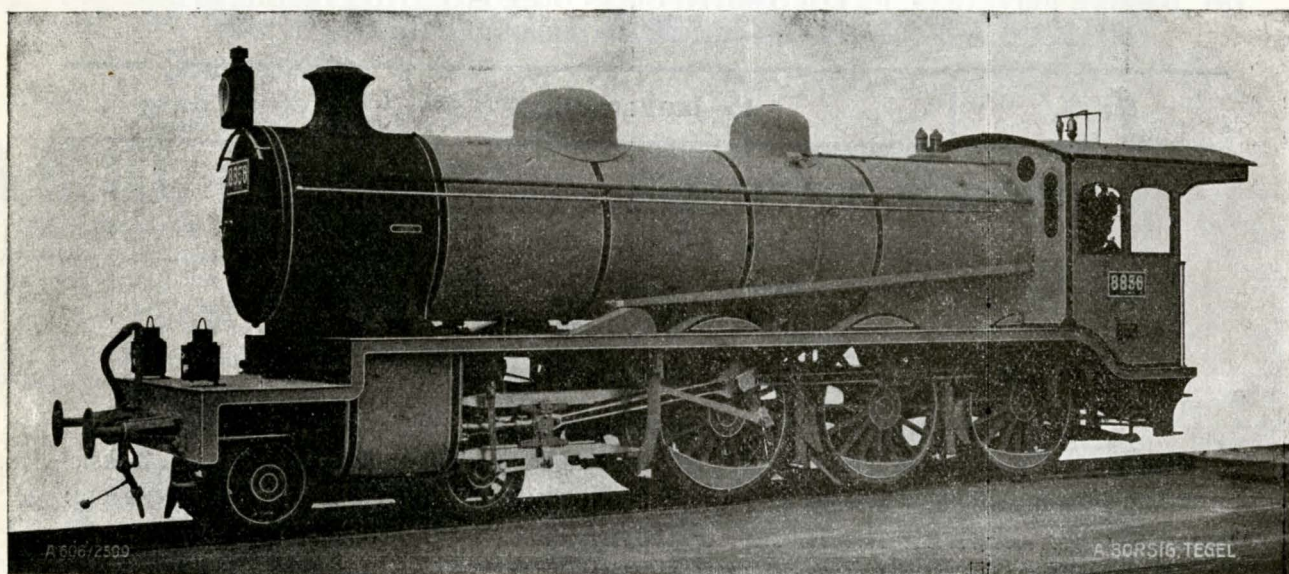


Fig. 8.

svarer den til de nyeste Erfaringer. Til Dampreguleringen er de 6 Maskiner forsynede med en Dobbeltventilregulator af amerikansk Model. De øvrige 6 har i Domen en Ventilregulator Model *Schmidt og Wagner*. Til Fødning af Vand i Kedlen tjener 2 *Friedmann*-Injektører og som Sikkerhedsventiler 2 Ventiler af Model *Popp*.

Medens Kedlen, bortset fra Jernfyrkassen, i Enkelthederne ikke afviger væsentlig fra den normale Kedelmodel til et moderne Lokomotiv med Overheder, saa er det modsatte Tilfældet med Rammen. Denne er i Formen fremstillet som den amerikanske Model paa Barrerammer, og opnaar saale-

hvilke en hensigtsmæssig Anbringelse af en dyb, rummelig Fyrkasse stedse har beredt store Vanskeligheder. Barrerammen lader sig paa en bekvem Maade tilpasse efter den nødvendige ydre Form af Fyrkassen, den tillader, at Askekassen kan laves saaledes, at den baade er let at overse og let at komme til, den letter en hensigtsmæssig Ordning af Fjedrene, og gør hele Lokomotivets Underdel nemt at overse og alt Gangtøjet let tilgængeligt i Modsætning til den i Europa benyttede Pladeramme. Ligeledes muliggør den en meget solid Anbringelse af Cylindrene, og gør i det hele taget Understellet smidigere end Tilfældet er med

Pladerammen, uden dog i Soliditet at staa tilbage for denne. Særlig den sidste Fordel er meget betydningsfuld for Baner, som ikke har en med særlig Omhu anlagt og vedligeholdt Overbygning. Dette er næsten altid Tilfældet i oversøiske Lande, hvor de europæiske Lokomotiver hyppig bebrejdes for, at de ere for »stive« for de stedlige Baneforhold.

Ved Siden af disse Fordele klæbede der dog ved den amerikanske Fremstillingsmaade ret betydelige Ulemper, som havde sin Aarsag i Materialet og i Udførelsen. Indtil for kort Tid siden blev disse Rammer nemlig svejsede sammen af enkelte Barrestykker, og Svejestederne vare, trods al Omhu med Arbejdet og Valget af Materiale, uundgaelig Aarsag til jævnlige Rammebrud. I den senere Trd har Amerikanerne anvendt Staalgodsrammer, som ere støbt i eet Stykke, og disse have, som man hører, givet noget bedre Resultat end de sammensvejsede Rammer. Dog formaar de heller ikke fuldt ud at tilfredsstille Fordringerne til absolut Driftssikkerhed grundet paa, at ved denne Fabrikationsmaade kan der ikke garanteres for fuldstændig homogent, ensartet Materiale, og svage Punkter, i Særdeleshed Godspændinger ved Støbningen, ere uundgaelige.

Firmaet A. Borsig anvendte for nogle Aar siden en anden Fremgangsmaade og med glimrende Resultat. Rammerne fremstilledes nemlig af en eneste stærk, valset Flussjernplade, og de ydre Omrids saavel som de nødvendige Udskæringer bliver simpelt hen skaaret med Save, hvilket giver særdeles gode Resultater med Hensyn til hurtig Fremstilling og Skaansel af Materialet. I Virkeligheden er altsaa den Borsig'ske Barreramme ikke andet end en Pladeramme, som er fremstillet i Barreform, og i hvilken Fordelene ved begge Fremstillingsmaader ere forenede, medens Ulemperne ved de amerikanske Barrerammer ere undgaaede. Ved de ovennævnte Lokomotiver have begge Rammerne i færdig Tilstand en Tykkelse af $3\frac{1}{2}'' = 88$ mm, og dertil blev anvendt Plader, som i raa, valset Form vare

100 mm tykke. De ydre Omrids ses tydelig paa de forskellige Afbildninger.

Lokomotiverne arbejde som Tvillingmaskiner og med overhedet Damp. Begge Cylindre, som ere lige store, ligge uden for Rammen. De ere forsynede med Stempelglidere, og Kraften overføres til den første koblede Aksel. Styringen er efter Heusingers Model, og Gangtøjet er i Enkelthederne som paa et almindeligt moderne Lokomotiv. Bemærkelsesværdige ere Stempelgliderne, der have fjedrende Ringe og ere fremstillede efter *Hochwald's* Model. Ved denne har Dampen dobbelt Indstrømning og enkelt Udstrømning. *Hochwald's* Glider er patenteret i de fleste Kulturstater, og af Firmaet A. Borsig anvendes den med Fordel ved alle deres Lokomotiver med overhedet Damp. Den har nemlig gennem flere Aar vist sig at være udmærket, og frem for andre bekendte Modeller har den nævneværdige Fordele, som i det følgende skal omtales: —

En almindelig Kendsgerning er det, at Anvendelsen af Stempelglidere uden Ringe, som for nogen Tid siden brugtes til Lokomotiver med overhedet Damp, foraarsagede et saadant Damptab, at den store økonomiske Betydning, som overhedet Damp har for Lokomotivdriften, formindskedes betydeligt. Man forsynede derfor Stempelgliderne med fjedrende Tætningsringe, og Følgerne af denne Foranstaltning ytrede sig straks ved en ganske overordentlig Formindskelse af Dampforbruget. Et Eksempel paa en saadan Glider er Schmidt-Trick's Stempelglider med en fjedrende Ring, som er gennembrudt af en »Trick«kanal. Denne Glider har imidlertid den principielle Fejl, at der kun er en ganske smal Tætningsflade, som danner Tætning til Friskdamprummet. Derved kan der ganske naturligt ikke opnaas, at Glideren bliver tilstrækkelig tæt. Endvidere er der ved denne Model den Ulempe, at den fjedrende Ring trykkes sammen i Kompressionsperioden, og derved undviger en hel Del Arbejdsdamp uforbrugt. En anden typisk Stempelglider med fjedrende Ringe er fremstillet i Fig. 9. Men ved denne

Glider, almindelig Model med dobbelt Indstrømning.

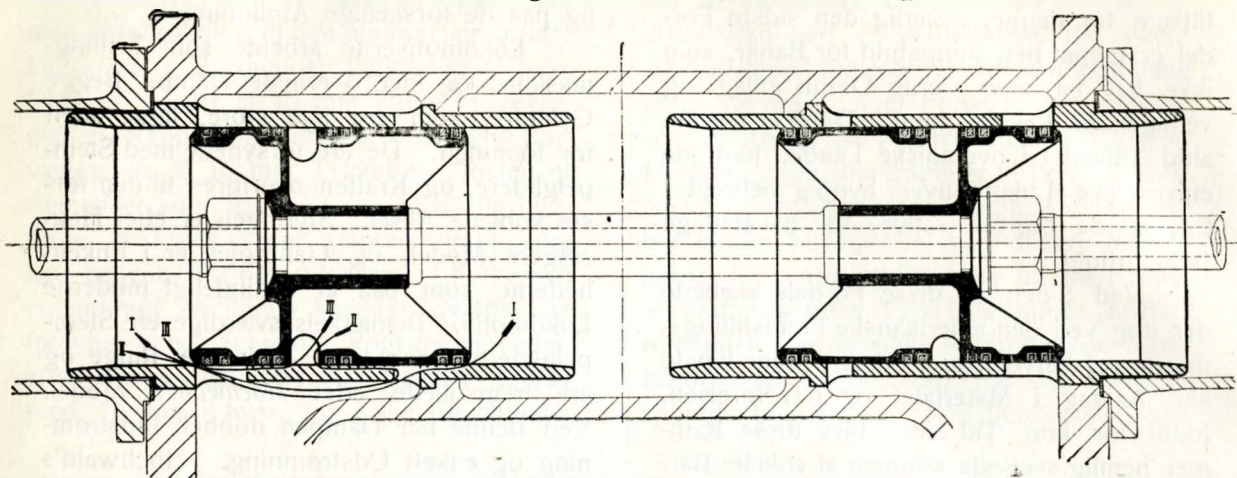


Fig. 9.

3 Veje, ad hvilke Friskdamp uforbrugt kan undvige til Udgangsrøret.

For hvert Glidersæt: 32 Ringe.

Hochwald-Glider med dobbelt Indstrømning.

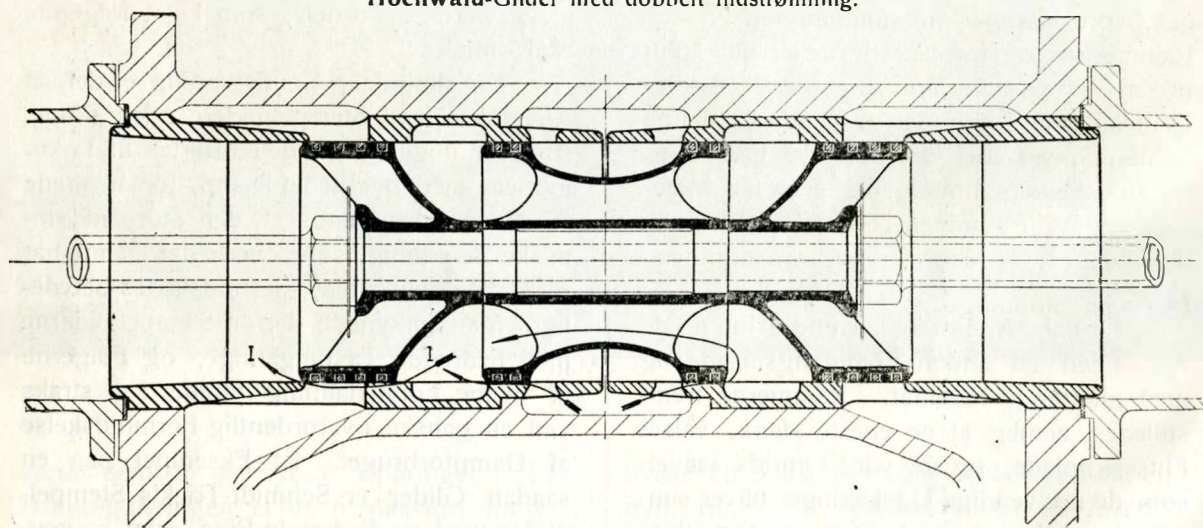


Fig. 10.

Kun 1 Vej, ad hvilken Friskdamp kan undvige, og kun 24 Ringe til hvert Glidersæt.

Glider kan den yderst flygtige overhedede Damp undslippe ad 3 forskellige Veje uden at gøre Nytte. Disse Veje ses paa Pilene I—III. Som Følge heraf er Damptabet ved denne Glider ogsaa temmelig stort.

Derimod undgaas de ovennævnte Ulemper ved den i Fig. 10 og 10 a fremstillede Hochwaldglider. Denne har mellem begge

Gliderstemplerne et Hjelpestempel, hvis Kanter styrer Indstrømningen og herved samarbejder med de ringformede Aabninger i Gliderhuset. Saaledes opnaas en dobbelt Indstrømning, naar Glideren aabnes; men Inderkanterne af Tætningsfladerne paa Gliderstemplerne, som aabner for Cylinderkanalerne, ere ikke styrende Kanter, fordi

deres Dækning er mindre end Hjælpegliderstemplets Indstrømningsdækning. Naar dette altsaa begynder at aabne, er Cylinderkanalen allerede saa vidt aabnet, at Hjælpegliderstemplets dobbelte Indstrømning under alle Omstændigheder kan komme til sin fulde Ret. Medens der paa Glideren efter Fig. 9 er 3 Veje, hvorigennem Dampen kan undslippe uforbrugt, saa er der ved Hochwaldglideren kun 1 Vej, betegnet ved Pilen 1; men denne er dobbelt spærret. Denne Afspærring af Undvigningsvejen er ydermere

ad forskellige Veje kan undslippe Glideren uden at gøre Nytte, vil det være at forstaa saaledes, at det vanskelig opnaas, at Gliderens Tæthed stadig er ideel. Dels slides Ringene paa en maaske i Forvejen smal Tætningsflade, og dels er Materialet paa Grund af Temperaturforandringer udsat for at kaste sig. Dertil er overhedet Damp betydelig flygtigere end mættet. Disse Ulemper raader altsaa Hochwald's Glider Bod paa, og den er da ogsaa anvendt paa mange af de preussiske Lokomotiver.)

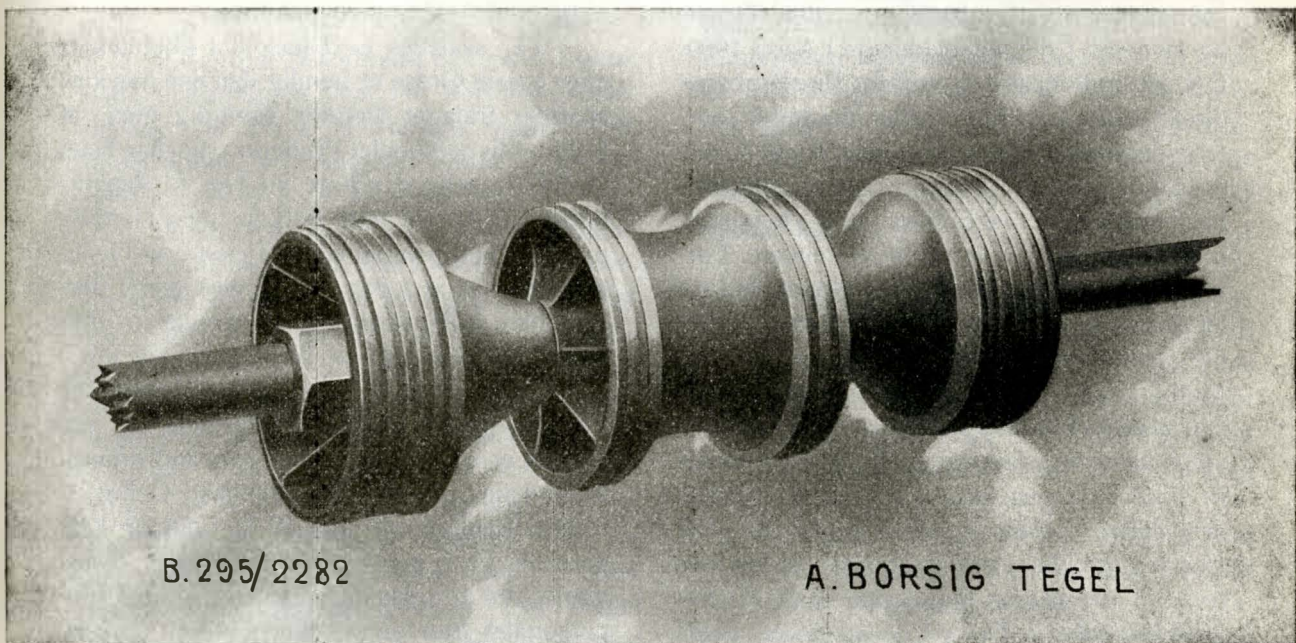


Fig. 10 a.

saa meget mere fuldkommen, som Hjælpegliderstemplets Tætningsflader udelukkende arbejder i Friskdampsrummet. Dette bevirker, at Stemplet stedse er udsat for den samme Temperatur, og derved undgaas fuldstændig Utætheder, som er foraarsaget ved, at Materialet har kastet sig paa Grund af Temperaturforandringer. Ligeledes har denne Glider en anden Fordel, som er værd at bemærke, og det er, at en utilsigtet høj Kompression ved lille Fyldning undgaas, idet Cylinderkanalen sættes i Forbindelse med Gliderkanalen mod Slutningen af Kompressionen. (Naar der tales om, at Dampen

Af andre specielle Indretninger blev Lokomotiverne forsynede med Vakuumbremse, Model *Gresham & Graven*, London, og en Skruebremse, som virkede med en Bremsklods paa hver af de koblede Hjul; Truckens Hjul blev ikke bremsede. Endvidere Lavtryksdampopvarmning efter de preussiske Statsbaners Mønster, System *Morell*, Hastighedsmaaler, Smørepumpe, Model *Friedmann* Cl. N. S. II., til Glidere og Cylindre. Dette fuldstændiggjorde Udrustningen af disse smukke, og i Forhold til den smalle Sporvidde, tillige kraftige Maskiner. Tenderne til Lokomotiverne blev

åvet i Japan. Disse Lokomotiver er de første med Overheder, som tages i Brug i Japan, og om Forsøgsresultaterne vil der senere blive berettet.

Tysk og dansk Sparsommelighed.

I Artiklen »Tjenstmand og Samfundsret« fra 1/9 11 finder man i Referatet af Rigsdagsmand Wetzels Tale følgende Passus: »Der bestaar ganske rigtig fra 1899 »Bestemmelser over Jernbanepersonalets Tjenst- og Hviletid«, der er reviderede i Aaret 1909. Der er underhaanden mellem Rigsjernbanedirektionen og de enkelte derunder sorterende Forvaltninger kommet friere Overensstemmelser i Stand. Disse Normalbestemmelser overholdes nu temmelig uregelmæssigt indenfor hver enkelt Forvaltning. Her er man gaaet videre, lad os en Gang sige i human-liberal Retning, her har man mere holdt sig til Normen og Minimumsgrænsen. Derfor opstaar der ogsaa mange Uensartetheder, der har en gensidig, næsten jalousiagtig Selvovervurdering til Følge. Ingen vil være daarligere end den anden. Alene i saa Henseende, det tror jeg, vil det være en Fordel at faa indført en lovmæssig Regulering paa et ensartet Grundlag. Det vil næppe lykkes Lægfolk nogensinde at trænge ind i Mørket og Hemmelighederne af vort Jernbanepersonales Tjenst- og Hviletid. Formelt og paa Papiret er alt i Orden, og vi maa indrømme: udholdelig. Men i den praktiske Gennemførelse fremkommer der Misforhold og Klager«.

Anvender vi disse Ord paa vore Forhold, vil man finde en paa flere Punkter tilsvarende Lighed, som ogsaa hos os kræver Spørgsmaalet om en lovfæstet Regulering af Lokomotivpersonalets Arbejdstid behandlet af vore Lovgivningsmyndigheder, især da det i Øjeblikket aktuelle Spørgsmaal om en udvidet Sparsommelighed synes at have medført en højst ejendommelig Indflydelse indenfor visse Kredse.

Vi nævner saaledes et ret karakteristisk Eksempel for Læserne:

I Viborg Depot har i flere Aar været beskæftiget 2 Maskinarbejdere med Lokomotivernes Reparationer. Naar man nu erfarer, at der i nævnte Depot findes 9 Maskiner, hvoraf de 5 betjenes af et dobbelt Sæt Personale, og der med Depoterne Hobro, Aalestrup og Herning, hvor de samme Arbejdere maa udføre Reparationerne, ialt findes 14 Lokomotiver, da behøver man ikke at være særlig uddannet Praktikant for at indse, hvilke Konsekvenser en Indskrænkning med 1 Mand vil medføre.

Og saaledes er Tilfældet i Øjeblikket; efter højere Ordre er nemlig den ene Maskinarbejder frataget Depotet samtidig med, at Lokomotivpersonalet i Bidepoterne har faaet Ordre til selv at udføre en Del af Reparationerne. Hvad dette betyder med Henblik paa Lokomotivpersonalets Tjenst- og Hviletid, behøver vist ikke at omtales igen; derom har Lokomotivtidende desværre ofte været nødsaget til at beskæftige sig med.

Et er givet; de foran citerede Udtalelser fra den tyske Rigsdag, »Formelt og paa Papiret er alt i Orden, og vi maa indrømme: udholdelig. Men i den praktiske Gennemførelse fremkommer der Misforhold og Klager«, er Ord, som ogsaa har Klang i Danmark; thi forudsætter man, at Lokomotivpersonalet fremfører Anker over en forlænget Arbejdstid, vil man ved Hjælp af Tjenstfordelingen og Køreplanens Afgangs- og Ankomsttider med Lethed kunne dokumentere for Lægfolk, at Fremførelsen af Klager over Fritidsindskrænkninger er uberettigede. Angaaende Arbejdstiden udover den planmæssige Kørsel føres ingen Kontrol, den hører til det uvirkelige.

Men Lokomotivfolkene kender saa meget mere til Virkeligheden og Tabet af Fritiden. Som Fagmand ved enhver, hvorledes et Arbejde er at udføre, naar de allernødvendigste Værktøjer mangler, eller man maa hjælpe sig med de mest primitive Hjælpe-midler. Resultatet bliver som Regel en slet Udførelse, i Særdeleshed naar de betræffende tillige har anden tjenstlig Gerning at

udføre, foruden at Tiden for Udførelsen bliver betydeligt længere.

I Statsbanernes Interesse bør derfor Spareaanden ikke holde sit Indtog paa den Maade hverken i Viborg eller andetsteds; thi den er sikkert af det onde, kun egnet til at fremkalde Utilfredshed indenfor Personalet og undergrave Tilliden opefter.

××

Nedsat Kørehastighed.

I »Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen« har Hr. Regierungsbaumeister Dr. Hans A. Martens underkastet dette Emne en længere Omtale, hvoraf nedenstaaende er et kort Uddrag.

Forfatteren gaar ud fra den Betragtning, at ethvert Sted, hvor Kørehastigheden forlanges nedsat, er at betragte som farligt for Togenes Sikkerhed, saafremt det passerer med de ellers tilladte Maksimalhastigheder, og først med den nedsatte Kørehastighed opnaas den fulde Sikkerhed for Togene. I Modsætning til en Skinnestrækning, der dækkes ved Stop signaler og altsaa ubetinget ikke maa passerer, maa de her omhandlede Strækninger kun passerer under visse Omstændigheder. Det drejer sig som oftest om korte Strækninger, der passerer i faa Sekunder, hvad der tillige vanskeliggør Kontrollen med Overholdelsen af den paabudte Nedsættelse af Kørehastigheden.

Man kan dele de Steder, hvor der skal køres med nedsat Hastighed, i permanente og midlertidige. De første lærer Personalet at kende efterhaanden; men de sidste rummer en Fare derved, at Underretningen til Lokomotivpersonalet om at køre med nedsat Hastighed paa en bestemt Strækning kun gives ved en tjenstlig Meddelelse, hvorfor Mærketavler, der med stor og tydelig Skrift angiver den tilladte Kørehastighed, saaledes at den kan læses paa lang Afstand, maa anses for at være et virksomt Middel

til Understøttelse af Hukommelsen og i Særdeleshed fordelagtig, naar Tavlen nøje angiver Begyndelsesstedet. Ved Nat behøver Tavlen ikke at belyses, da det maa anses for tilstrækkeligt, at den er sigtbar ved Skinnet fra Lokomotivlanternen. Der er ganske vist udtalt Frygt for Masseanvendelse af saadanne Mærketavler; men en saadan Frygt savner Begrundelse, idet en Strækning overlæst med Mærketavler vilde give Anledning til berettiget Kritik over Strækningsforholdene og de for Togene fastsatte Grundhastigheder.

Lokomotivpersonalet menes at betragte Paabud om nedsat Kørehastighed som højst forstyrrende og generende, vel nærmest fordi de foranlediger Tidstab, som det ofte trods den bedste Vilje ikke er muligt at indhente.

Der anføres derefter nogle Regler for Personalet ved Befaring af Strækninger med nedsat Kørehastighed.

1. Af en Lokomotivfører maa det forlanges, at denne ikke alene forstaar at bedømme Hastigheden, men ogsaa har den fulde Forstaaelse af den Fare, som han udsætter Toget for ved at føre det med for stærk Fart over en Strækning med nedsat Kørehastighed.
2. Den tilladte nedsatte Kørehastighed maa være tilvejebragt, kort før den paagældende Strækning er naaet.
3. En Strækning med nedsat Kørehastighed maa ikke befares med faste Bremsere, fordi dette forøger Anstrengelsen af Skinnerne, og gennem denne stadig tilbagevendende Fejl hos mange Lokomotivførere ophæves den Fordel, der skulde opnaas ved den langsomme Kørsel.
4. Om Strækninger med midlertidig nedsat Kørehastighed bør Lokomotivpersonalet stadig holde sig underrettet.
5. For at indskrænke Forsinkelsen bør der ikke alene efter, men ogsaa før den paagældende Strækning passerer, søges indvundet Tid.
6. Selv naar et Tog er forsinket, bør den nedsatte Kørehastighed nøje iagttages.

Den bekendte Undskyldning: »Toget var forsinket« savner enhver Berettigelse.

7. Hvis der bemærkes utydelige Signaler, eller disse er anbragte i for ringe Afstand, er det Lokomotivførerens Pligt at gøre Melding herom.

Sine almindelige Betragtninger over det omtalte Spørgsmaal sammenstiller Forfatteren i følgende 13 Punkter:

1. Saa faa Steder som muligt med nedsat Kørehastighed.
2. Saa faa Grader som muligt af nedsatte Kørehastigheder.
3. Mærketavler ved Steder med permanent nedsat Kørehastighed.
4. Fornøden Bemærkning om saadanne Steder i Køreplanerne.
5. Signaler, synlige paa lang Afstand.
6. Betegnelse af Stedet, hvor den nedsatte Kørehastighed skal begynde.
7. Ved Steder med midlertidig nedsat Kørehastighed bør denne ophæves om Natten.
8. Sikker Bekendtgørelse for Personalet om Steder med midlertidig nedsat Kørehastighed.
9. Hastighedsmaaler paa Lokomotivet.
10. Tilstrækkeligt Tidstillæg for Tab af Køretid for alle Steder med midlertidig nedsat Kørehastighed.
11. Ingen Paatale overfor Lokomotivførerne for Tidstab paa Kørselen.
12. Hyppig Kontrollering af Togenes Fart over saadanne Strækninger.
13. Godt uddannet Lokomotivpersonale.

C. K.

D. L. & L. F.

Forslag,

der ønskes behandlede paa den ordinære Generalforsamling i April d. A., maa være Formanden i Hænde inden den 15. Februar.



En smuk Mindesten

over afdøde Lokomotivmester Højsgaard er den 9. December f. A. rejst paa Højsgaards Gravsted paa Nordre Kirkegaard. Stenen, der er udgaaet fra Billedhugger Chr. Christensen, Frederiksgade, er fint poleret sort Granit og bærer følgende Inskription:

Lokomotivmester Emil Højsgaard

født i Nyborg 20. August 1852
død i Aarhus 4. Juni 1911.

Personalet i Lokomotivdepotet, Aarhus H.,
rejste dette Minde.

Initiativet til den smukke Mindesten er fremkommen blandt saavel overordnede som underordnede i Lokomotivdepotet, og da Lokomotivmesteren var en meget afholdt Mand blandt alle, med hvem han kom i Berøring, har enhver under Depotet hørende med Glæde været med til at rejse dette Minde.

H. S.

Finanslov-Betænkningen og Personalets Betæneligheder.

I Tilslutning til Artiklen med ovennævnte Overskrift i Lokomotiv-Tidende for 15. November f. A. ser vi os i Stand til yderligere at paavise Berettigelsen i vor Anskuelse, at Inddragelsen af Fribefordrin-

gen for Levnedsmidler og Brændsel bliver ensbetydende med en Lønreduktion for en stor Del af Personalet.

I efterstaaende, der er en nøjagtig Opgivelse fra et enkelt Firma, findes saaledes Leverancen for 73 ansatte fordelt paa 13 Pladser, og hvoraf fremgaar, at disse Tjenstmænd har modtaget i*

Fyrkul, hvoraf solgt 292 Tdr. à 80 Øre =
233 Kr. 60 Øre.
Nøddekul — 325 Tdr. à 80 Øre =
260 Kr. 00 Øre.
Parrotkokes — 79 Tdr. à 70 Øre =
55 Kr. 30 Øre.
Gaskokes — 284 Tdr. à 90 Øre =
255 Kr. 60 Øre.
Tilsammen 803 Kr. 90 Øre.

	1909				1910				1911				Tdr.
	Nøddekul	Fyrkul	Parrotkokes	Gaskokes	Nøddekul	Fyrkul	Parrotkokes	Gaskokes	Nøddekul	Fyrkul	Parrotkokes	Gaskokes	
	56	36	72	—	73	28	87	—	79	75	48	—	
	—	50	20	—	4	68	24	—	10	57	5	—	
	10	23	10	—	10	52	12	—	15	50	6	—	
	52	—	—	—	72	—	20	—	54	—	15	—	
	51	—	30	20	57	—	9	12	9	—	—	16	
	50	—	—	—	50	20	5	10	50	38	5	—	
	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	
	10	22	30	155	3	34	—	176	5	25	—	230	
	27	—	—	—	24	—	—	4	30	—	—	—	
	27	—	—	25	25	—	—	35	30	—	—	38	
	20	—	10	—	15	15	—	—	—	30	—	—	
	—	50	—	—	—	50	—	—	—	50	—	—	
	82	2	78	34	42	—	35	—	—	—	—	—	
Ialt...	385	183	250	234	375	267	192	237	292	325	79	284	

Siden vor forrige Artikel er Detailpriserne i omtalte Stationsby stegne indtil:

Fyrkul... 2,90 Kr., før 2,80 Kr.

Nøddekul.. 3,10 — - 2,90 —

Parrotkokes 2,75 — - 2,60 —

Gaskokes leveres ikke,

medens Udsalgsprisen i fremhævede Havneby indtil $\frac{1}{2}$ 12 er forbleven uforandret. — Sammenlignet med Priserne fra Havnebyen bliver der altsaa en Besparelse paa

Fyrkul..... af 80 Øre pr. Td.

Nøddekul..... - 80 —

Parrotkokes.... - 70 —

Gaskokes..... - 90 —

Heraf fremgaar altsaa, at der i Aaret 1911 kan tilskrives Personalet en Besparelse paa

Som man ser, kan der altsaa paa kun en eneste af Husholdningskontoens mange Punkter paa ikke mere end 13 Pladser noteres en Besparelse af 803 Kr. 90 Øre. — Hvad dette betyder, særlig indenfor de lavestlønnede ansattes Rækker, behøver vist næppe at diskuteres i den i Øjeblikket herskende Dyrtd.

Man maa for Retfærdighedens Skyld haabe, at Forslaget om en Indskrænkning bliver taget under grundig Overvejelse og Forkastelse af Lovgivningsmyndighederne.

Observator.

* Opholdsstederne udeladt af Hensyn til Forhandleren.

Et Gensvar.

Da Lokf. Herm. O. i Aat. i sin Artikel slet ikke berører det, jeg har gjort mig skyldig i, nemlig Kritikken af Artiklen »Gratifikationssystemet«, det, Hr. O. synes var et Galimathias-Værk, skal jeg kun meddele her i Bladet andres Syn paa Hr. O.s Artikel, den sidste f. Eks. med Overskrift »Et Gensvar«.

Jeg modtog en lille Skrivelse fra en Kollega i et andet Depot, saalydende:

Efter at have læst Hr. O.s Artikel mindes jeg et Havdyr, som findes i de varmere Have, og som kaldes Blæksprutten; den udsprøjter, naar den angribes, en blæk-lignende Vædske, som forplumrer alt omkring den og gør det muligt for den at undslippe.

Det er sjældent, at nævnte Dyr træffes i vore Farvande.

C. Beich,
Lokf.

Ministerord.

I en Artikel med ovennævnte Titel kommer Jernbane-Tidende d. 16. Decbr. ind paa en Omtale af Trafikministerens Udtalelser i Rigsdagen under Finanslovsdebatten, og hvor Bladet angaaende Forhandlingsreglerne skriver følgende:

Om Forhandlingsreglerne, der stadig som en sovende Tornerose befinder sig indenfor Administrationens utilgængelige Enemærker, sagde Ministeren i Grunden kun det nye, at han vilde gøre Forsøg paa at samle saavidt muligt alle under Organisationerne, ogsaa den Hob Smaaforeninger, der — som han udtrykte sig — nu stod udenfor, da det vilde lette Forhandlingerne baade for Personalet og Administrationen. *I disse Forsøg vil der i hvert Fald fra vor Side blive ydet Ministeren al mulig Støtte**,

* Fremhævet af os.

idet ogsaa vi erkender, at Forhandlingsregler gældende for en Hob større og mindre Foreninger ikke alene vilde vanskeliggøre Arbejdet, men endda forfuske selv de allerbedste og mest ideelle Forhandlingsregler.

Hidtil er det imidlertid ikke lykkedes for os at gøre dette begribeligt for Separatforeningerne — *vi haaber oprigtigt, at Hs. Excellence maa faa bedre Held med sine Forsøg. Vor Støtte skal det som sagt ikke komme til at skorte paa.* — —

Med de Erfaringer, som vi i Aarenes Løb har oplevet angaaende saavel Jernbaneforeningens som Jernbaneforbundets »Villighed« til Forhandling, maa man, naar man læser Jernbane-Tidendes Artikel, uvilkaarlig spørge sig selv, om det er den onde Samvittighed, der nu tvinger Bladet til Selvmodsigtelse, eller en ny Art Rævepolitik, hvorved man forsøger at stikke Ministeren Blaar i Øjnene.

Hvor klinger det ikke højtideligt og fromt at høre, »at vi haaber, Hs. Excellence maa faa bedre Held med sine Forsøg. Vor Støtte skal det som sagt ikke komme til at skorte paa.«

Indrømmes maa det, at disse Ord har en anden Klang end dem, som vi for nylig havde Lejlighed til at fremdrage fra Jernbaneforbundets Kongres i 1907. Her fandt Formanden det jo i sin Orden, at man fik D. L. & L. F. opløst, og at man ikke derved begik noget galt, ligesom man skulde vedtage de stillede Forslag for saaledes at spærre alle Omveje for Medlemmerne af vor Forening.

Sammenligner man disse Udtalelser fra en og den samme Kilde, kan det vel ikke forundre, om vi omfatter en saadan Foreningspolitik med en vis Skepsis og forsvare os mod slige Angreb, og hvortil vi med saa meget større Ret er nødsagede. Fra vore Modstanderes Side har vi netop været udsatte for Angreb af den fra Jernbaneforbundet foreslaaede Retning og, hvad værre er, at man i saa Henseende gennem flere Forsøg ved Sandhedsforvrængelser har søgt at sammenblende Tjenst- og Foreningsinteresser for muligvis derved at kunne paa-

virke de overordnede saaledes, at Modstan-
derne blev uskadeliggjorte.

»Vi haaber oprigtig, at Hs. Ekscellence
maa faa bedre Held med sine Forsøg. Vor
Støtte skal det som sagt ikke komme til at
skorte paa«, siger »Jernbane-Tidende«. Lad
os haabe, at disse Udtalelser er Frugterne
af en ærlig Tanke, saaledes at alle Tjenst-
mændene i det nye Aar vil kunne finde
hinanden i Enighed.

Fra vor Side vil det sikkert ikke heller
komme til at skorte paa Støtte i saa Hen-
seende, dog en Hovedbetingelse er, at D.
L. & L. F.s Eksistensberettigelse som selv-
stændig Forening anerkendes saavel af Jern-
baneforbundet som Jernbaneforeningen, og
vi tvivler ikke om, at Ministeren kun vil se,
at dette Krav er berettiget.

Leander.

Tjenstmand og Samfundsret.

(Fortsat).

(Wacherzapp, virkelig Gehejmerraad, Præsi-
dent for Rigsbaneforvaltningen):

Ogsaa overfor Udlandet staar de tyske
Baner med Hensyn til Driftssikkerheden be-
tydelig gunstigere. Tal til Sammenligning
foreligger her, for saavidt det angaar Spørgs-
maalet om de ved Jernbaneuheld omkomne
rejsende, fra England og de forenede Stater
i Nordamerika. Derefter er der beregnet
efter 10 Millioner Personkilometer i Fem-
aaret 1905 til 1909 dræbt 2,8 i Amerika, i
England 0,6, medens der i Tyskland kun
er omkommen 0,3 rejsende.

Det beror derfor paa en Fejltagelse,
naar der i den nyere Tid navnlig i Pressen
tales om en foruroligende Tiltagen af Tog-
uheldene paa de tyske Baner. *Lige saa
urigtigt er det, naar Fordringen om auto-
matisk Hjælp for Lokomotivføreren stilles
som en paatrængende Nødvendighed med
den Begrundelse, at Forbikørslen af Stop-
signalerne er en hyppig tilbagevendende Aar-*

sag til Toguheldene. Ogsaa herfor to Tal.
Havde der i det 5-aarige Tidsrum 1905 —
1909 bestaaet automatiske Hjælpemidler og
var enhver mangelfuld lagttagelse af Sig-
nalerne bleven undgaaet af Lokomotivfø-
ren eller observeret af denne, saa vilde An-
tallet af de indtrufne Uheld, som ogsaa her
er beregnet efter 10 Mill. Togkilometer, kun
være sunket fra 12,1 til 11,8, altsaa kun en
Brøkd. Den Indflydelse, som et automa-
tisk Hjælpemiddel kan have paa Formind-
skelsen af Toguheldene, bliver altsaa inden-
for Offentligheden betydelig overvurderet.
Ofte bliver ogsaa Sikkerhedsgraden paa
vore Baner overfor den i det borgerlige
Liv bestaaende Sikkerhed urigtig bedømt.

Sammenligner man til Eks. Tallene fra
1906 til 1909 paa de ved Toguheld paa
samtlige tyske Baner dræbte rejsende med
Tallene over de Personer, der i samme
Tidsrum i Berlin (uden Forstæder) er blevet
dræbt ved den almindelige Gadetrafik, saa
stiller de førstnævnte sig gennemsnitlig aar-
lig paa 12 mod de sidstnævnte med 98.
Ganske vist fremkalder de ved Jernbane-
trafiken forekommende Uheld grundet paa
de medfølgende svære Biomstændigheder i
langt større Udstrækning Offentlighedens
Opmærksomhed end Uheldene i det private
Liv, og i den dermed opstaaede Ophidselse,
saaledes som Tilfældet er ved større Ulyk-
ker, der behandles af Offentligheden, gaar
ikke sjælden den nøgterne Bedømmelses-
evne over Sikkerhedsgrænsen i Jernbane-
trafiken tabt. *Men denne nervøse Behand-
ling af Jernbaneuheld maa efter min Ansku-
else bekæmpes, thi den bringer ikke alene
Uro indenfor Befolkningen, men — hvad
værre er — tilsidst ogsaa iblandt det inter-
esserede Jernbanepersonale.* Jernbanedriftens
Sikkerhed taaler intet sindsbevæget Perso-
nale; i vanskelige Situationer, hvor en hur-
tig Beslutning kræves, kan kun Ro og Sik-
kerhed gøre Tjenstmændene duelige, saa-
ledes at de kan træffe en hensigtsmæssig
Bestemmelse.

Mine Herrer! Efter alt, hvad der hidtil
med Hensyn til Forbedringer af Togsikrings-
konstruktioner er bleven foretaget paa de

tyske Baner, og efter Resultaterne, som er opnaaede i Retning af Driftssikkerhedens Forhøjelse, hvilket navnlig fremgaar af den stadige Tilbagegang i Toguhedenes Antal, kan den tyske Forvaltning med Ret forlange, at dens alvorlige Villie til paa dette Omraade at fremskaffe det bedste bliver imødekommen med Tillid. Naar der desuagtet ved de mest gennemtænkte Opfindelser kan forekomme Forseelser og Fejl og derigennem Uheld, da maa dette begrundes i den Grænse, som er fastsat for de menneskelige Evner. (Fortsættes).

Fra Rigsdagen.

(Fortsat).

(Ministeren for offentlige Arbejder, Thomas Larsen):

Naar det er bleven sagt, at dette Arbejde er daarligt udført, og at der af Funktionærerne har været fremsat stærke Klager derover, maa jeg bemærke, at dette aldeles ikke er Tilfældet.

For nogle Aar siden fremkom der Klager over de til Trafikafdelingens Personale paa Sjælland-Falster leverede Uniformer, og Klagerne omfattede ikke alene Uniformer fra Schilder, men ogsaa Uniformer fra andre Leverandører. Dette gav Anledning til, at der rettedes Henvendelse til Skræderlavet med Forespørgsel, om dette vilde udpege en Sagkyndig til at bistaa Trafikafdelingen ved Bedømmelse af Licitations tilbudene og ved Eftersyn af det færdige Arbejde. Man fik Anvisning paa Hr. Skrædermester Kessel af Firmaet G. F. Kessel & Augustsen, Kongens Nytorv 24, og denne Bistand har Trafikafdelingen saa benyttet. For det færdige Arbejdes Vedkommende dog kun for de Leveringer, som ere gaaede til Sjælland-Falster; fra Jylland-Fyn foreligger der nemlig ikke nogen Klage. Ved den

sidst afholdte Licitation har Hr. Kessel befundet Schilders Tilbud antageligt, og han har i Anledning af nærværende Sag afgivet Erklæring om, at Schilder i de forløbne Aar har leveret pænt Arbejde, som har staaet paa Højde med de andre Leverandørers, og at der ikke har været noget nævneværdigt at udsætte paa Schilders Arbejde, i alt Fald, tilføjer han, er der tilbagevist et forholdsvist mindre Antal Klædningsstykker fra ham end fra de øvrige Leverandører. Disse Udtalelser vidne ikke om, at det Arbejde, som har været udført af ham, har været daarligt.

Naar der desuden i Bladene har været fremsat en Paastand om, at nu har Trafikministeren ved denne Hensynsløshed overfor Skræderfaget drevet 100,000 Arbejdere ud af Landet, har man maattet faa en Forestilling om, at denne Schilder, som ikke betaler efter Priskuranten, men som, efter hvad der siges, benytter polske og russiske Jøder til at sy Uniformerne, har faaet den hele Leverance. Men det passer ikke. Det er rigtigt, som det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds sagde, at han har kun faaet en Del af denne Leverance. Han har faaet hele Leverancen til Maskinafdelingen til en samlet Pris af 12,900 Kr. — det er altsaa Leverancen for 1911—12 —, men for Baneafdelingens Vedkommende er der endnu ikke afholdt Licitation.

(Fortsættes).

Forskelligt.

Vore Annoncører.

Lederen af den norske Spitsbergen Ekspedition 1909—10 skriver, at paa Ekspeditionen medførtes nogle Par Støvler med Træbunde af „A/S Nilsons Patentfodtøj“. „Disse bruktes dels under Ophold ombord og dels paa turer iland. De viste sig herunder meget solide og varme. Man var altid tør paa føtterne, idet

de holdt fugtighed bedre ute end tilfældet er med almindelige støvler. Da dette skotøj er nær sagt uslideligt, og da prisen kun er om trent det halve av almindelige lærstøvler, vil det sikkerlig kunne paaregne stor udbredelse“.

Da vi læste dette, tænkte vi: Skulde dette være den praktiske Vinterstøvle for Jernbanemænd med udvendig Tjeneste?

Eneforhandler for Danmark er Villi. Berthom, St. Annaplads 13.



Personalialia.

1/1 12.

Forfremmede er:

Lokomotivfører H. K. Nielsen, Aalborg, til Lokomotivformand i Aalborg.

Lokomotivfyrbøder A. C. E. Horn, Viborg, til Lokomotivfører i Struer.

Haandværker L. J. Berg, 3. Kreds, til Lokomotivfyrbøder i Struer.

Forflyttede er:

Lokomotivfører C. S. Thygesen, Struer, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder L. P. Conradsen, Struer, til Viborg.

2/12 11.

Dod.

Lokomotivfører P. L. Iversen, Aarhus H.

22/2 12.

Afskediget er:

Lokomotivfører L. A. Nielsen, Kjøbenhavn. H. 5., efter Ansøgning med Pension paa Grund af Svagelighed.

Bytning.

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

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

Bytning.

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

Bytning.

En Lokomotivfører i Vandrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller København.

Billet modtager Red.

CARLSBERG PILSNER

VERDENS FINESTE PILSNER

Nem Bifortjeneste.

Driftige Folk søges som Agenter eller Forhandlere til 1/2 Bracil-Cigar (enestaaende Kvalitet) til 35 Kr. pr. 1000 Stkr.

100 Stkr. sendes som Prøve 3,85 pr. Efterkrav. Billet mrkt. »Bifortjeneste« tilsendes Bladets Eksp., Asger Ryggsgade 4.



Vesterbros største Handskeforretning. Ægte Randers Handsker. — Prima Skindveste. Jernbanefunktionærer 10 %.

Vesterbrogade 10.

Vrag

i Spisestel, Fajance, Porcellæn og Syltekrukker. Stort Udvalg. Anbefales d'Herr. Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,
TH. BISTRUP

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

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.

Billet modt. Red.

Bytning.

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

Billet modt. Red.

Afklippede Frimærker,

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

Viggo Gundel, Struer.

Kød!

C. ANDERSEN, Slagtermester, Gasværksvej 21.

Iste Klasses Varer. Billige Priser. Prima Fars 30 Ø. og Hakkebøf 45 Ø. pr. Pd. Varerne bringes overalt. Tlf. Vester 468 x.

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.

Jernbane-
funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

≡ 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.**

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

N. F. Lindblad.

Nansensgade 5.

Kjøbenhavn K.

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

Logi!=====Logi!

Husk Ølhallen

Gothersgade 32, Fredericia.

M. RASMUSSEN

Logi!=====Logi!

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.



Stort Udvalg
af
Spisestue-,
Dagligstue- og
Sovekammer-
møbler.

Reparationer
samt
Oppolering
udføres billigt.
Griffenfeldtsgade 41.



✻ 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 1480 y.

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

10% paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**
Undertøj og alle
øvrige Artikler Vesterbrogade 17
indrømmes Dem! Kjøbenhavn B.

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 Pris. 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 om-
gaaende 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 Ryggsgade 4^a tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.

Stort Udvalg i alle
Slags Møbler
fra egne
Værk-
steder

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

Garanti
gives og
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.