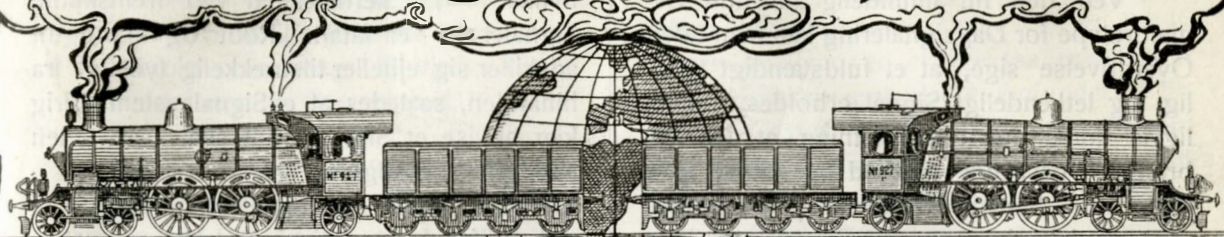


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ENIGHED

KUNDSKAB

HJÆLP

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

Nr. 5.

1. Marts 1912.

12. Aarg.

## Blinklysets Anvendelse ved Jernbanesignaler.

Af  
Ingeniør H. A. Berggren.

Jernbanernes Signalvæsen er i de sidste Aartier undergaaet en betydningsfuld Udvikling.

Den Tid, da kun Skivesignaler anvendtes og ingen Sikkerhedsforanstaltninger ved Sporskiftningen var indført, ligger ikke saa langt tilbage. Toghastighedens Forøgelse og den stigende Trafikintensitet gjorde imidlertid forøgede Sikkerhedsforanstaltninger til en bydende Nødvendighed.

Jernbanesignalvæsenets Udviklingshistorie er meget interessant. Oprindelig fra at saakaldte faste Signaler var en enkelt Træstolpe, paa hvilken efter Omstændighederne et rødt eller grønt Flag kunde angive, om Tog ej maatte køre ind paa Stationen eller omvendt, og kom til Anvendelse i saadanne Tilfælde, hvor »Stationsbestyren« ikke havde Tid at indtage Toget eller maaske skulde passe Tog i begge Ender af Banegaarden.

Signalernes første Funktion var saaledes

blot at forbyde eller tillade Ind- eller Gennemkørsel. Eftersom Stationerne blev større og Spornettet mere kompliceret, opstod der Fordringer om, i Tide at kunne signalere hvilket Spor der var frit for indkørende Tog, og de saakaldte »Togvejssignaler« opstod som Følge heraf. Senere fandtes mange Fortalere for saakaldte Gennemkørselssignaler, d. v. s. Signaler, som angiver allerede ved Indkørselen, om fri Passage er tilladt, eller om Toget skulde standse paa Stationen. Saadanne Signaler findes allerede forlængst i Danmark og Bayern, og deres Indførelse ved de svenske Statsbaner er nu bragt i Forslag af Bureauingeniør *Windahl*. Sluttelig viste det sig i Tidernes Løb nødvendigt at anbringe saakaldte »Udkørsels-signaler«, for at angive dels Tilladelse til at forlade en Station, dels Anvisning om Togvejen hvor flere Banelinier udgaar fra en Station.

Sikring af Sporskifter i Forbindelse med Signalernes Stilling blev en Nødvendighed for at forhindre, at et Signal stilledes paa »Kør«, naar Sporskifterne ikke var stillede rigtigt. Derved vandtes den Fordel, at Lokomotivføreren ikke behøvede at stole paa den ved Signalet og Indgangssporskiftet tjenstgørende Sporskifter; men at Signal og



Sporskifte stod i Afhængighedsforhold til hinanden.

Ved den nu almindelig anvendte Semaforetype for Dagsignalering kan man uden Overdrivelse sige, at et fuldstændigt tydeligt og letkendeligt Signal erholdes, naturligvis under den Forudsætning, at den anbringes i passende Afstand og har en god Baggrund. Semaforens skraatstillede Vinger er et særdeles karakteristisk Signal, som ikke kan forveksles med andet.

Signaleringen i Mørke eller Taage kan ej paa langt nær siges at være tilfredsstillende. I Driften maa Natsignalerne tillægges ulige større Betydning end Dagsignalerne, fordi Lokomotivføreren om Natten som Regel kun har Signalet at rette sig efter og ikke har nogen videre Vejledning af Omgivelserne.

Ved Natsignalering anvendes saa godt som udelukkende Lysskin af forskellige Farver og i forskellige Kombinationer. Allerede herigennem bliver det umuligt at gøre Signaler med stillestaaende Lys tilstrækkelig karakteristiske, idet der ofte i Banens Nærhed forekommer Lysskin i samme Farver som anvendes ved Signalering. Disse Forhold turde være lige saa velkendte som beklagelige for Lokomotivpersonalet.

En anden og betydelig Indskrænkning ved Anvendelsen af farvet Lysskær er, at, naar Petroleumsbelysning anvendes i Signallamperne, da kun et Faatal af Farver er anvendelige, dels paa Grund af tilstrækkelig karakteristisk Farve, dels paa Grund af Synlighedsgrænsen.

For Tiden anvendes kun rødt, grønt og brandgult i større Udstrækning, samt blaat og violet for Afløbssporiskifter, som ikke behøver at ses paa lang Afstand.

Af alle disse Farver er det kun rødt, som i nogen Maade kan anses for karakteristisk. Hvidt maa absolut anses for at være forkasteligt, da saadanne Lys forekommer i større Mængder i Nærheden af enhver Jernbanestation, og som i Nærheden af større Byer medfører den største Usikkerhed for Lokomotivføreren, hvilket der er Signal og hvilket ikke. Det sædvanlige gul-

grønne Lys er ganske vist tydeligt paa nært Hold, men paa Afstand flyder det i Eet, hvilket — i Særdeleshed ved fremskudte Signaler — er fatalt. Rødt og brandgult adskiller sig ejheller tilstrækkelig tydeligt fra hinanden, saaledes at et Signalsystem aldrig kan opvise et Signal, som skal være enten rødt eller brandgult.

En anden Sag og af allerstørste Vigtighed for Lokomotivpersonalet er Lysforskellens Beskaffenhed. Som Regel anvendes hertil almindelige Petroleumslamper, og det behøver vistnok ikke at paapeges, hvilket utilfredsstillende Lys disse giver. Er Vægen skruet for højt op, sodes Glasset snart og gør Skæret praktisk talt usynligt paa den Afstand, det skulde kunne ses. Er Vægen i Modsætning hertil for lidt opskruet, opstaar samme Ulemper med Hensyn til Synligheden, og det fremgaar heraf, hvor vigtigt det er, at Vægen er tilpas opskruet — noget, der ikke er saa let at efterkomme. Paa Grund af Petroleumslusets kemiske Sammensætning gør det næsten alle Farver urene, saaledes at de ikke bliver tilstrækkelig karakteristiske, og Fejltagelser er hyppigt opstaaet i denne Anledning.

De nuværende Natsignaler *er ikke tilstrækkelig karakteristiske*. Deres Mangler kan i Korthed sammenfattes saaledes: —

1. De er vanskelige at finde, i Særdeleshed ved indtrædende Taage, og selv i bedste Fald naar Banelinien kurver ind til Stationerne, fordi Signallyset forflytter sig i Forhold til Synslinien, alt eftersom Toget kommer nærmere Signalet.
2. De er vanskelige at skelne fra andre Lysskær af samme Farve.
3. De er vanskelige at skelne fra hinanden, i Særdeleshed hvor flere Signaler danner et Signalbillede, idet Lokomotivføreren maa skønne, hvilket Signal der gælder for ham. I saadanne Tilfælde, hvor en Signallygte er slukket — tilsigtet — eller utilsigtet — opstaar den største Usikkerhed angaaende, *hvilke* Signaler der er synlige, og naar Banelinien kurver ved Indgangen til en Station, hvor flere Ind-

kørselssignaler er opstillede, bytter disse Plads, efterhaanden som Tøget nærmer sig, saaledes at det Signal, der paa Afstand syntes længst tilvenstre, paa nærmere Hold synes længst tilhøjre; i Mørke forsvinder nemlig Perspektivet.

Ved Anvendelse af Blinklys ved Jernbanesignaler synes det imidlertid, som om alle disse Ulemper skulde kunne afhjælpes paa en tilfredsstillende Maade.

Blinklys giver et Lysskær »Liv«. Det er jo velkendt, at alle Afbrydelser i Lysskær tiltrækker sig Opmærksomheden, hvilket i stor Udstrækning anvendes i Reklameøjemed. Det tvinger En til ganske instinktivt at lægge Mærke dertil.

Ved Anvendelsen af Blinklyset bliver det praktisk talt umuligt at passere et Signal uden at lægge Mærke dertil. *Blinklyset er karakteristisk* og kan aldrig forveksles med Lys i Banens Nærhed, og af hvad Farve end Blinklyset har. Blinklyset gør et Signal meget lettere at finde blandt andre Signaler og blandt vildledende Lysskær (Buelamper, oplyste Husrækker i Baggrunden osv.), og er ved Taage meget hurtigere at opfatte som *det Signal, der søges*. Blinklyset synes i Praksis at være egnet til i højeste Grad at lette Søgningen og Opfattelsen af Natsignalerne og paa sin Vis mindske Lokomotivmandens i Forvejen store Ansvar.

Der er allerede for mange Aar siden gjort Forsøg med Blinklys. Dog bibeholdtes Petroleumlampen — med alle dens paa-pegede Mangler — og en Plade med et Hul i bragtes til at snurre rundt foran Lygten, hvorved et meget kort Lysskær opnaedes. Disse Forsøg godtgjorde Blinklysets gode Egenskaber, men førte ikke til nogen Anvendelse i videre Udstrækning, da de viste sig at være upaalidelige og kostbare i Anvendelse og Underhold.

Ved „Aga“ Blinklyset er nu selv disse sidste Besværigheder ryddet af Vejen, saaledes at nu intet staar i Vejen for Blinklysets almindelige Anvendelse.

I „Aga“-systemet anvendes rensat Acety-

lengas til Belysningen, hvilket giver et meget klarere Skær end Petroleumsløst og følgelig renere Farver; tillige trænger Acetylenlyset meget bedre gennem Taage. Selve Blinkningen foregaar ved et lige saa enkelt som genialt Blinkapparat, der er opfundet af Ingeniør *Gustaf Dahlén*, bekendt gennem flere andre Opfindelser. Allerede for godt tre Aar siden installeredes paa Prøve en Del fremskudte Signaler med „Aga“ Blinklys paa *Stockholm—Vesterås—Bergslagens Järnväg*, og disse Apparater har indtil nu gjort paa det nærmeste 100 Millioner Blink uden ringeste Antegnelse, og Erfaringen fra Fyrvæsenet, hvor lignende Blinkapparater allerede i lang Tid har været anvendt, berettiger til den Antagelse, at Jernbaneblinkapparaterne fremdeles vil forblive lige funktionssikre gennem Aarene.

Blinklysets Indførelse i et Signalsystem behøver ikke at medføre nogen som helst Forandring; det kan helt og holdent erstatte det stillestaaende Lys, men iøvrigt bibeholde samme Farver og Kombinationer. Imidlertid aabner Blinklyset mange Muligheder til Forenklinger og Forbedringer i alle Signalsystemer.

I første Række kunde det tænkes, at Blinklyset indførtes som et Skelnemærke t. Eks. for alle fremskudte Signaler. Det vilde imidlertid være uheldigt, om man ikke kunde udnytte Blinklysets mange Fordele selv for andre Slags Signaler. Ved omfattende Forsøg, som udførtes af Svenska Aktiebolaget *Gasaccumulator* og med Bistand af Bureauingeniør E. G. Windahl ved de svenske Statsbaner, er det med næsten absolut Sikkerhed konstateret, at Blinklys af tilstrækkelig Uensartethed kan frembringes, og derved al Fare for Forveksling udelukkes.

Gennem disse vidtløftige Forsøg konstateredes og som er af vigtig Betydning, dels at Blinket maa fremkomme meget ofte, dels at Mørkeperioden mellem hvert Blink ikke maa være for lang, idet Signalets »Kending« ellers let fortabes; selve Lystidens Længde synes mærkelig nok at have mindre Betydning.



Ved alle fremskudte Signaler, som hidtil er forsynet med „Aga“ Blinklys, har man valgt følgende Blinkkarakter, nemlig: —

0,1 Sek. Lys og 0,9 Sek. Mørke,

altsaa 60 Blink pr. Minut. Denne Blinkkarakter anses for den heldigste ved fremskudte Signaler, idet den giver et skarpt karakteristisk Blink. Hvor Banen ligger i Kurve, eller Signalet er synligt paa kort Afstand, eller andre specielle Forhold gør det ønskeligt, vil en noget kortere Mørkeperiode være at anbefale, til Eks. 0,1 Sek. Lys og 0,7 Sek. Mørke (75 Blink pr. Min.) eller 0,1 Sek. Lys og 0,6 Sek. Mørke (86 Blink pr. Min.).

Hvis Blinkningen sker med for korte Mellemrum, bliver Signalet for »nervøst«, et Tilfælde, der indtraf paa ovennævnte Bane, hvor et Signal med 120 Blink anvendtes, men viste sig at være ubrugeligt.

Til Hovedsignaler har man valgt et noget mere »roligt« Blink, nemlig: —

0,5 Sek. Lys + 0,7 Sek. Mørke,

altsaa 60 Blink pr. Minut. Denne Blinkkarakter skiller sig fuldkommen tydeligt fra de fremskudte Signalers korte skarpe Blink. Fra anden Side har man udtalt Ønske om, at Blinkene skulde have en længere Lysperiode og en kortere Mørkeperiode. I „Aga“-systemet frembyder det ingen Vanskeligheder at variere Blinkkarakteren efter Ønske, optil lige saa lang Lys- som Mørkeperiode. Det er imidlertid højst sandsynligt, at et saadant Blinklys vil vise sig ringere som Signal betragtet, thi det karakteristiske ligger lige saa meget i Mørke- som Lysperioden. Desuden vilde saadanne lange Blink forøge Gasforbruget, saa at Driften blev saa kostbar, at Blinklysets Indførelse alene af denne Grund vilde støde paa Vanskeligheder.

Ved Signalgrupper, som er vanskelige at overskue, eller naar lejlighedsvis et Signal er slukket, er det selvfølgelig af største Betydning, at man gennem Blinklyset kan betegne det vigtigste Signal, saa man ikke behøver at give Agt paa andre Signaler.

Blinklyssignalerne brænder i Reglen

Dag og Nat, hvilket har den Fordel, at om Taage hastigt skulde komme eller Mørket indtræde tidligere end beregnet, da er Signalet altid i Funktion.

Med „Aga“-systemet kan man opnaa, hvilken Lysstyrke man ønsker hos Signalerne; dette er udelukkende et økonomisk Spørgsmaal, hvormeget man vil ofre derpaa.

Sluttelig skal jeg omtale, at der i den sidste Tid er fremkommet mange Forslag om at anvende Blinklys selv paa Vejboomme.

Blinklysets Indførelse har væsentlig til Hensigt at understøtte Lokomotivpersonalets Tjeneste. Indførelsen i større Udstrækning medfører ikke væsentlige Udgifter, og det gælder derfor om at faa størst mulig Valuta og virkelig Nytte af det hele.

Det vilde derfor være af største Betydning for hele det Spørgsmaal, om Lokomotivpersonalet vilde udtale sine Anskuelser og Ønsker, saa fornødent Hensyn kunde tages dertil, medens Tid er. En Diskussion om dette Spørgsmaal og alle dets Detailler vilde være saa meget mere ønskelig, som derigennem sikkert en hel Del fejlagtige og uklare Forestillinger om, hvad Blinklysets Indførelse virkelig betyder, vil kunne ryddes af Vejen. Det skal være mig en Glæde at give alle yderligere Oplysninger, om saadanne ønskes.

\* \* \*

Vi skal i nærmeste Fremtid gengive en Artikel om Principet for Blinklysets Virkemaade.

*Red.*

---

## Statsbanernes Beretning for Aaret 1910—11.

---

Statsbanerne har for nylig udsendt en Beretning om Driften i Finansaaret 1910 til 1911. Det hedder deri bl. andet:

Længden af det af Staten drevne Jernbanenet, der den 1. April 1910 var 1,951,4 km, er ikke undergaaet nogen Forandring i Løbet af Regnskabsaaret.

Medens Udfaldet af Driften de to foregaaende Aar var særlig ugunstig, viser Overskudet for 1910—11 en Stigning af ca. 514,000 Kr., idet det er vokset fra ca. 2,891,000 i 1909—10 til ca. 3,405,000 Kr. i 1910—11.

Denne Stigning er begrundet i, at Indtægtsforøgelsen i 1910—11 er vokset noget stærkere end Udgiftsforøgelsen.

Indtægtsforøgelsen i 1910—11 har været ca. 1,354,000 Kr., Udgiftsforøgelsen ca. 840,000 Kr. og Overskudsforøgelsen ca. 514,000 Kr. (ca. 17,7 pCt.).

Maskinafdelingen har haft et Merforbrug paa 402,000 Kr., der hidrører dels fra den betydelig udvidede Værksteddrift efter Ibrugtagelsen af det ny Centralværksted i Kjøbenhavn, hvorved det er bleven muligt at udføre en Del udsatte Reparationsarbejder ved Vognmateriellet, dels fra Forøgelsen af Lokomotivpersonalet.

Indtægtsforøgelsen 1910—11 falder udelukkende paa Gods- og Kreaturindtægten, medens Personindtægten viser en Nedgang. Gods- og Kreaturindtægten er steget fra 20,727,310 Kr. til 22,175,132 Kr., medens Personindtægten er gaaet ned fra 20,436,125 Kr. til 20,261,877 Kr.

Denne Formindskelse i Personindtægten skyldes ikke en Formindskelse i Tallet af Rejser, der tværtimod er steget med ca. 410,000, men forskellige andre Aarsager, særlig Forøgelsen af Rejser paa Abonnementskort (Middelindtægten for en Rejse paa et Kort er beregnet til 30,4 Øre, medens Gennemsnitsindtægten for samtlige Rejser uden Abonnementskort er 97,3 Øre), den betydelige Nedgang af Rejser paa 1. Klasse (ca. 13,500 rejsende mod 43,900 i 1909—10), og endelig at Tallet af Rejser paa de korte Afstande fra 1—50 km, ca. 80 pCt. af samtlige Rejser (uden Rejser paa Abonnementskort) er steget ca. 2,5 pCt., medens Tallet af Rejser paa Afstande fra 50—400 km er aftaget ca. 4 pCt.

Af Formindskelsen falder 124,785 Kr. eller ca. 72 pCt. paa den lokale og 49,463 Kr. eller ca. 28 pCt. paa den gennemgaaende Færdsel. Indtægten af den lokale

Færdsel har — uden det for Fribefordring opførte Beløb 840,377 Kr. — udgjort 16,405,300 Kr. og af den gennemgaaende 3,016,200 Kr. eller henholdsvis 84,5 og 15,5 pCt. af den samlede Personindtægt.

Tallet af Rejser har været 22,346,461 mod i 1909—10 21,935,030, altsaa en Forøgelse af 411,431 eller ca. 2 pCt.

Af denne Forøgelse falder 381,079 Rejser eller 1,8 pCt. paa lokal Færdsel og 30,352 eller 2,9 pCt. paa gennemgaaende, og af det samlede Tal Rejser falder 21,263,123 eller ca. 95 pCt. paa lokal og 1,083,338 eller ca. 5 pCt. paa gennemgaaende Færdsel.

Denne Færdselsforøgelse falder udelukkende paa 3. Klasses rejsende, idet Tallet af disse er tiltaget med ca. 417,000 — hvoraf ca. 380,000 i lokal Færdsel —, medens 2. Klasse kun er tiltaget med ca. 26,000 og 1. Klasses aftaget med ca. 34,000 — hvoraf ca. 30,000 i lokal Færdsel.

Paa lokale Dobbeltbilletter er foretaget 3,292,498 Rejser til en Indtægt af 1,254,112 Kr., og af Hurtigtogsbilletter er solgt 2,136,582 Stkr. (mod 2,211,516 i 1909—10) til en Indtægt af 844,516 Kr. (mod 876,747 Kr. i 1909—10).

Der er løst 23,783 Abonnementskort (mod 22,417 i 1909—10) og Indtægten har udgjort 1,175,723 Kr. (mod 1,084,021 Kr. i 1909—10). Endvidere er løst 2906 14 Dages Kort (mod 2670 i 1909—10) til en Indtægt af 88,640 Kr. (mod 82,130 Kr. i 1909—10).

Gennemsnitslængden pr. Rejse har været 35,3 km, Gennemsnitsindtægten pr. Rejse 86,9 Øre og Gennemsnitsindtægten pr. Personkilometer 2,5 Øre mod henholdsvis 36,0 km, 89,7 Øre og 2,5 Øre i 1909—10.

Indtægten af Rejse- og Fragtgods samt levende Dyr har været 22,175,132 Kr., altsaa 1,447,822 Kr. eller ca. 7 pCt. større end i 1909—10, og denne Merindtægt fordeles sig med 1,317,949 Kr. paa Gods og med 129,873 Kr. paa levende Dyr. Merindtægten paa Godset fordeles sig med ca. 5 pCt. paa lokalt og ca. 13 pCt. paa gennemgaaende, og paa levende Dyr med ca.



3 pCt. paa lokale og ca. 31 pCt. paa gennemgaaende.

Af den samlede Gods- og Kreaturindtægt falder 16,437,164 Kr. eller ca. 74 pCt. paa den lokale og 5,737,968 Kr. eller ca. 26 pCt. paa den gennemgaaende Indtægt.

Til den samlede Indtægtsforøgelse svarer en Vægtforøgelse paa ca. 262,000 Tons eller ca. 5,4 pCt. Vægten af Gods og levende Dyr udgør nemlig 5,148,016 Tons mod i 1909-10 4,885,888 Tons.

Af Forøgelsen falder ca. 242,777 Tons paa Godset og 19,351 Tons paa levende Dyr eller henholdsvis en Stigning af ca. 5 og ca. 10 pCt. Af Godsforøgelsen falder lidt over Halvdelen, ca. 125,000 Tons paa den lokale og ca. 117,000 Tons paa den gennemgaaende Færdsel, og Forøgelsen har været nogenlunde ligelig fordelt indenfor Takstklasserne. For Kreaturfærdselens Vedkommende falder Forøgelsen særlig paa den gennemgaaende Færdsel, idet denne er steget ca. 31 pCt. fra 1909-10 (Forøgelsen falder særlig paa Hornkvæg, af hvilke der er forsendt 14,100 Stkr. flere); den lokale er vokset ca. 6,6 pCt.

Gennemsnitslængden pr. Ton befordret Gods har været 85,95 km, Gennemsnitsindtægten pr. Ton 4,31 Kr. og Gennemsnitsindtægten pr. Tonkilometer 5,0 Øre mod henholdsvis 85,40 km, 4,24 Kr. og 5,0 Øre i 1909-10.

De største Mængder er befordrede af følgende Varesorter: Stenkul ca. 724,000 Tons, Kornvarer ca. 436,000 Tons, Foderstoffer ca. 410,000 Tons, Tegl- og Kalkværksprodukter ca. 347,000 Tons, Tømmer- og Skoveffekter ca. 337,000 Tons, Jord- og Stenarter ca. 317,000 Tons.

Fra Kjøbenhavns Frihavn er der over Banerne sendt ca. 282,000 Tons (mod 265,000 i 1909-10), hvoraf de største Vareforsendelser har været: Stenkul ca. 129,000 Tons, Kornvarer ca. 67,700 Tons (heraf ca. 43,300 Tons Majs) og Foderstoffer ca. 51,100 Tons.

Til Esbjerg og Esbjerg transit (væsentlig til videre Forsendelse til England) er

forsendt: ca. 72,700 Tons Kød og Flæsk (mod 69,900 i 1909-10), ca. 38,500 Tons Smør (mod 38,100 i 1909-10), ca. 15,000 Tons Æg (mod 13,100 i 1909-10), ca. 2700 Tons Fisk (mod ca. 1900 i 1909-10).

Gennemsnitlig er befordret 12,2 rejse pr. Vogn mod 11,5 i 1909-10, og det gennemsnitlige befordrede Tons Gods pr. Vogn er 3,22 mod 3,5 i 1909-10.

Tallet af Togkilometer har været 13,767,087 mod 13,734,604 i 1909-10, altsaa en Forøgelse af 32,483 eller ca. 0,2 pCt. og Tallet af Vognkilometer 193,013,549 mod 196,277,350 i 1909-10, altsaa en Formindskelse af 3,263,801 eller ca. 1,7 pCt.

Forstyrrelser af den regelmæssige Toggang har ikke fundet Sted paa nogen af Strækningerne.

Statsbanernes Anlægskapital udgjorde pr. 31. Marts 1911 262,230,773 Kr. mod 250,318,935 Kr. pr. 31. Marts 1910.

---

## Akselbruddene paa P. Maskinerne.

---

Som bekendt er der paa Slutningen af afvigte Aar opdaget Anbrud i flere af P-Maskinernes Krumtapaksler. En enkelt Aksel knækkede i Driften, medens de øvrige Anbrud blev fundne ved Eftersyn i Værkstedet.

Ialt er 10 Maskiner blevne utjenstygtige paa Grund af begyndende Brud i Akslerne; paa dem alle er Bruddet ens beliggende — paa det Sted hvor Akselhalsens Bryst slutter til Ekscentrikskiven — paa nogle Maskiner i højre Side, paa andre i venstre Side og paa nogle i begge Sider.

Paa alle de Aksler, som have Anbrud, er det lille Bryst paa Akselhalsen drejet skarpt ind til Ekscentrikskiven, medens man ikke har fundet Brud paa Aksler, som paa dette Sted have blot den mindste Runding, og iøvrigt er af samme Levering og fra selvsamme Fabrik.

Da foretagne Efterberegninger af Akslen har vist, at denne skulde være rigelig dimensioneret, antager man, at Anbruddene

er opstaaede, fordi det nævnte lille Bryst er drejet skarpt, og iøvrigt bevirket ved de stærke Bøjningspaavirkninger, Akslen kan blive Genstand for under Hjulflangernes Tvang i Kurver og Sporskifter.

Da alle andre hidtil undersøgte Krumtapaksler til P-Maskinerne er drejede med Afrunding paa det omtalte Sted, har man Sikkerhed for, at Hjulfabrikkerne er fortrolige med dette Forhold, og de skarpe Hjørner paa de Aksler, som nu paa Grund af Anbrud er ubrugelige, burde derfor have været undgaaede ved Drejningen.

---

## D. L. & L. F.

---

### Adressefortegnelse:

Formanden.

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34, Esbjerg.

Hovedkassereren.

Konst. Værkmester O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>a</sup>,  
Kjøbenhavn V.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

\* \* \*

### Hovedbestyrelsesmødet d. 13. Februar.

#### Punkt 1.

I Henhold til Beslutning paa sidste Hovedbestyrelsesmøde havde man ønsket at høre en Jurists Mening om en eventuel Tilbagebetaling af erlagte Pensionsbidrag af ansatte, der inden Lønningsloven af 27. Maj 1908 ikke var fyldt 25 Aar. Han udtalte:

I Anledning af det indenfor Deres Forening rejste Spørgsmaal om Tilbagebetaling af nogle før Jernbaneloven af 27. Maj 1908 erlagte Pensionsbidrag skal jeg tillade mig at anføre følgende:

Før bemeldte Lov skulde, som det fremgaar af Jernbaneloven af 15. Maj 1903 § 34, det ved Banerne fast ansatte Personale lide en Afkortning paa 5 pCt. i deres Lønningsindtægt som Bidrag til Pensioneringen, og da der intet Tidspunkt var fastsat for Afkortningens Indtræden, begyndte

denne faktisk samtidig med Ansættelsen, uanset hvilken Alder vedkommende havde.

Heri skete der imidlertid ved Lov Nr. 113 af 27. Maj 1908 en Forandring, idet § 29 bestemmer, at Afkortningen først skal finde Sted fra det fyldte 25. Aar; men da der indenfor Personalet findes en Del, som før sidstnævnte Lovs Ikrafttræden — 1. April 1908 — var ansatte før deres 25. Aar og altsaa havde bidraget til Pensioneringen efter de ældre Bestemmelser, opstod naturligt Spørgsmaalet om Berettigelsen til at erholde de før 25 Aars Alderen erlagte Bidrag tilbagebetale.

Loven af 1908 maa imidlertid antages at have samlet alle tidligere Bestemmelser herom, og skulde det ommeldte Personale virkelig have Krav paa Tilbagebetaling af Bidragene, maatte der kunne paavises en særlig Hjemmel for Tilbagebetalingskravet.

I § 29, som ændrer § 34 i Loven af 1903, vil man dog forgæves søge efter nogen hertil sigtende Ændring, og holder man sig for Øje de Bestemmelser, som uforandrede er overgaaede fra § 34 i Lov 1903 til Loven af 1908, vil man bemærke, at Lovgivningen kun hjemler Tilbagebetaling af Pensionsbidrag i det Tilfælde, »at en Funktionær i en pensionsberettiget Stilling enten afskediges paa Grund af Svagelighed eller anden ham utilregnelig Aarsag, før han endnu har opnaaet Pensionsret, eller afgaar ved Døden forud for dette Tidspunkt.«

Derhos kunde Hjemmel herfor være indsat i Overgangsbestemmelserne; men de Regler, der er givne i disse §'er, berører aldeles ikke nærværende Spørgsmaal, og man maa derfor slaa sig til Taals med, at den Forurettelse, som vedkommende Personale menes at have lidt, kun har været tilsyneladende, idet den nye Jernbanelov saa langt fra at berøve dem tidligere erhvervede Fordele vel maa siges yderligere at have forøget disse, i hvert Fald hvor Talen er om væsentlige Fordele.

Jeg skal endelig tilføje, at selv om Spørgsmaal om Ret til Pension eller Vente- penge hører ind under Domstolenes Afgørelse, kan det være tvivlsomt, om det



her rejste Spørgsmaal ogsaa vil kunne bringes for Domstolene, da det vistnok har været Lovens Mening at henskyde alle andre Spørgsmaal til Ministeriets Afgørelse.

*Punkt 2.* Lokfb.s Forfremmelse.

I Henhold til Punkt 4 paa sidste Hovedbestyrelsesmøde blev det oplyst, at der i Tidsrummet 1. Decbr. 1910 til 30. Novbr. 1911 var kørt ialt 300,000 km af Fyrbødere som Førere i 1ste og 5te Kreds. Man slutter deraf, at der i samtlige Kredse ialt er udført over **1/2 Million km** Lokomotivførertjeneste af Fyrbødere. Med dette Antal km vil der alle Sparebestræbelser til Trods kunne forfremmes mindst 10 Lokfb. til Førere.

*Punkt 3.* Fastsættelse af Dagen for Hovedgeneralforsamlingen.

Man enedes om **Fredagen den 12te April** i Fredericia.

*Punkt 4.* Anciennitetsregler.

Hovedbestyrelsen vil til Generalforsamlingen fremsætte følgende Forslag:

- 1) Ved beordret Forflyttelse bevarer den forflyttede sin Anciennitet.
- 2) Ved Forflyttelse efter Ansøgning beregnes der en Karenstid af et Aar, og den forflyttede gaar efter Anciennitet i Tur ved indtræffende Vakance.
- 3) Ved Bytning beregnes en toaarig Karenstid, hvorefter de paagældende gaar i Tur efter Anciennitet ved indtrædende Vakance.

*Punkt 5.* Rejsestipendier.

I den Hensigt at give et større Antal Medlemmer Lejlighed til at nyde godt af de 200 Kr., der aarligt bevilges til Rejsestipendier, f. Eks. ved Arrangering af en større Fællestur til Ind- eller Udlandet, vil Hovedbestyrelsen fremsætte Forslag om, at omtalte Beløb anvendes til Planlægning af saadanne Ture.

\* \* \*

### Kjøbenhavn H. Afd.

Til Afdelingsbestyrelse for Kjøbenhavn H. 1912 er valgt:

Som Formand Lokf. Erik Pedersen med 29 St.; paa Lokfb. 631 Rasmussen faldt 1 St.

Som Kasserer Lokfb. 631 Rasmussen (16 St.); derefter havde Lokfb. 377 Rasmussen 4 St.

Som Repræsentant Lokfb. 99 Sørensen (13 St.); derefter havde Lokfb. 262 Berg 7 og Lokf. Bruun 4 St.

Som Revisorer Lokf. Jantzen (25 St.), Lokfb. C. Olsen (10 St.); derefter havde Lokf. Bruun 4 St.

Som Delegerede er valgt Lokf. Erik Pedersen (21 St.), Lokf. Jantzen (14 St.), Lokfb. 631 Rasmussen (13 St.); derefter havde Lokfb. Berg 10 St.

\* \* \*

### Helsingør Afd.

afholdt sin ordinære Generalforsamling den 9. Februar.

Til Bestyrelse for 1912 valgtes: Formand Lokf. C. Blicher, Kasserer Lokfb. O. C. Olsen, Repræsentant Lokfb. H. P. Hansen.

Til Delegerede til Hovedgeneralforsamlingen valgtes Lokf. C. Blicher og H. Jørgensen, Lokfb. H. P. Hansen.

\* \* \*

### Nyborg Afdeling

afholdt Generalforsamling d. 25. Januar 1912 med følgende Dagsorden:

Punkt 1. Godkendelse af Forhandlingsprotokollen.

Punkt 2. Godkendelse af Virksomheden.

Punkt 3. Godkendelse af Afdelingens Aarsregnskab.

Punkt 4. Behandling af de indkomne Forslag fra Kransekassen.

Punkt 5. Valg af Afdelingsbestyrelse:

a. Formand.

b. Kasserer.

c. Repræsentanter.

Punkt 6. Valg af 2 Revisorer.

Punkt 7. Valg af Delegerede.

Punkt 8. Eventuelt.

Formanden, Lokf. O. Bøckel, aabnede Mødet, oplæste dernæst Dagsordenen, der godkendtes.



*ad 1.* Godkendtes.

*ad 2.* Godkendt. Dog beklagede Forsamlingen det daarlige Resultat af Forhandlingen angaaende Kullempningen paa P-Maskinerne. Afdelingsbestyrelsen mente, at Sagen muligvis kunde optages igen ved given Lejlighed, da man forment, Sagen om nødvendigt maatte bringes til højere Autoriteters Afgørelse.

*ad 3.* Kassereren, Lokfb. O. Lindhardtzen, fremlagde og oplæste det reviderede Regnskab. Regnskabet godkendtes.

*ad 4.* Udsattes til et senere Møde.

*ad 5.* Da Valg af Formand og Repræsentant efter en tidligere Vedtagelse foregaar ved skriftlig Afstemning, foresloges følgende til Formand og Repræsentant: Lokf. F. Knudsen, Lokfb. A. Storm, Lokf. O. Bøckel, Lokf. A. Olsen. Som Kasserer: Lokfb. P. Petersen og W. A. Hansen.

Ved en den <sup>12</sup>/<sub>2</sub> afsluttet Afstemning blev Lokf. F. Knudsen Formand, Lokfb. W. A. Hansen Kasserer og Lokf. O. Bøckel, Lokfb. S. M. Jensen, As., og Lokfb. K. Christensen, Od., Repræsentanter.

*ad 6.* Til Revisorer valgtes Lokfb. O. Lindhardtzen og W. Thorsen.

*ad 7.* Som Delegerede valgtes Lokf. F. Knudsen, O. Bøckel, Lokfb. W. A. Hansen, O. Lindhardtzen, K. Christensen.

*ad 8.* Der fremkom en Forespørgsel af lokal Interesse, som Formanden lovede at ordne.

Da ikke flere ønskede Ordet, sluttede Formanden Mødet med en Tak til Forsamlingen.

*Osw. Bøckel.*  
Sekretær.

\* \* \*

### Viborg Afdeling

afholdt Lørdag den 3. Februar sin aarlige Generalforsamling med paafølgende Spinning og Bal.

Til Bestyrelse valgtes: Lokf. I. Markussen, Formand, Lokfb. Lynggaard, Kasserer, Lokfb. Graver, Suppleant, Lokf. G. Søby og Lokfb. Jakobsen, Revisorer.

Til Delegerede valgtes Lokf. Beich,

Viborg, Lokf. Thomsen, Glyngøre, og Lokfb. Lynggaard, Viborg.

*I. Markussen,*  
p. t. Formand.

\* \* \*

### Til Efterretning.

Ved indtrædende Dødsfald blandt D. L. & L. F.s Medlemmer, hvortil Fredericia Afd. giver Krans, meddeles herved, at underskrevne er valgt til Formand for her-værende Kransekasse.

*L. H. Larsen,*  
Lokf.,

Købmagergade 60,  
Fredericia.

---

## En pinlig Opmærksomhed.

Af Dagspressen vil vore Medlemmer have læst om en heldigvis ret enestaaende, men tillige beklagelig Begivenhed i Lokomotivpersonalets Historie.

Den <sup>2</sup>/<sub>2</sub> beordredes Lokomotivfører V. Nielsen og Lokomotivfyrbøder A. Larsen, begge af Esbjerg, til at gøre Forspands-tjeneste i Tog 1032 Es. — Fa.

Kort efter Togets Afgang opstod der en Uenighed mellem dem, som udartede til, at Føreren standsede Toget i Tjæreborg og satte Fyrbøderen af Maskinen. Aarsagen til Standsningen blev bekendt for og vakte Opsigt blandt de rejsende.

Om Fyrbøderens Opførsel har været en saadan, at den kan forsvare en lige saa kraftig som opsigtsvækkende Handling af Føreren, er det i Øjeblikket umuligt at afgøre; men at Begivenheden er beklagelig, og at den af Føreren anvendte Fremgangsmaade kun tør benyttes i yderste Nødstillfælde, er sikkert alle Lokomotivførere enige om.

Sagen vil sandsynligvis blive overgivet Auditøren til Undersøgelse. Tilfældet er som allerede bemærket ret enestaaende og kunde ikke give Anledning til yderligere Bemærkninger, saafremt man ikke netop

synes at kunne spore Tendens hos Administrationen til at slappe Betingelserne for Antagelse og Forfremmelse i Lokomotivpersonalet.

Begivenheden viser nemlig, at det er ikke helt unødvendigt at underkaste Personalet, som ansættes (Fyrbøderaspiranterne), en Prøve i, saavel hvad faglig Dygtighed som den Grad af Dannelse og navnlig ogsaa Omgængelighed under Udførelse af Tjenesten angaar.

Det er ikke uden Interesse for os, at de Aspiranter, som ansættes i Fyrbøderstillingerne for senere at avancere til Førere, fremdeles bliver Mænd, til hvem Banerne trygt kan overlade Førelsen af Toget.

Det er derfor at haabe, at den kommende Generalforsamling vil behandle Forslaget om en skærpet Prøve for Ansættelse og Forfremmelse af Lokomotivpersonalet med Velvillie og Kraft.

Som bekendt nedsattes der paa sidste Generalforsamling et Udvalg til at fremkomme med Forslag om en skærpet Prøve. Udvalget har allerede afgivet Betænkning, og Forslaget vil, saafremt det vedtages, blive til Gavn for vore Medlemmer og til Ære for Organisationen.

*Niels Klim.*

---

## Hvorledes skal Lokomotivpersonalet forholde sig, naar det ønsker Permission eller Fripas?

---

Anledningen til dette Spørgsmaals Fremkomst er følgende:

En Lokomotivfører paa et vestsjællandsk Depot, der ønskede Permission, udfyldte og indleverede den sædvanlige Formular paa Lokomotivformandens Kontor og forment, at han derved havde iagttaget det fornødne baade i reel og formel Henseende.

Men han havde gjort Regning uden Lokomotivformanden, som fandt, at der manglede endnu noget væsentligt, nemlig en mundtlig Anmodning fra Lokf. om Tilladelse til at indsende en saadan Begæring.

Almindelig sund Fornuft og Omdømme siger dog ellers, at Lokf. havde iagttaget de foreskrevne Regler ved Ansøgningens Udfærdigelse, naar han benyttede den af Administrationen udfærdigede Formular til Ansøgningen. Men saaledes er det ikke i dette Depot; der skal Personalet først henvende sig hos den residerende Lokomotivformand, en forhenværende Lokomotivmand — — for at faa Tilladelse til at indgive Ansøgning om Permission eller Fripas.

Vi er enige med vedkommende foresatte i, at Personalet bør vise al skyldig Høflighed ogsaa mod ham; men saa maa der ogsaa til Gengæld skelnes mellem Høflighed og uværdigt Kryberi.

Om Indrømmelse af Fribefordring og Tjenstfrihed hedder det i en af Generaldirektoratet udstedt Resolution: »Indrømmelse af Fribefordring er afhængig af, at Tjenestens Udførelse ikke kommer til at lide herunder, og Skønnet herover maa selvfølgelig træffes af vedkommende overordnede, der for hver enkelt Tilfælde afgør, om Frirejse kan indrømmes.«

Vi har aldrig før vidst, at der skal søges om Fribefordring; vi ved derimod, at Personalet for at rejse med eller uden Fripas maa søge Rejsetilladelse; er denne givet, skal der sikkert uden særlig Ansøgning udstedes Fripas.

Der skal altsaa søges Rejsetilladelse hos vedkommende overordnede, der skønner over, om saadan kan gives eller ikke, og Skønnet skal formentlig kun tages med Tjenestens Tarv for Øje.

Vi kan vel saaledes gaa ud fra, at naar en Lokomotivfører ønsker at rejse ud paa en Fridag, skal vedkommende foresatte ikke skønne over, hvorfor, hvortil eller hvorhen vedkommende underordnede ønsker at rejse; men Skønnet skal vel som allerede bemærket kun omfatte Tjenesten, og naar denne ikke lægger Hindringer i Vejen, har han kun at udstede Fripasset efter den indsendte Begæring og derudover ikke bekymre sig om, hvortil Personalet ønsker at anvende sine Fridage.

□



## Kransene til vore døde.

For et Par Aar siden foreslog jeg her i Bladet, at man ved Dødsfald blandt Medlemmer af D. L. & L. F. skulde lade den Afdeling, et Medlem, der afgik ved Døden, tilhører, besørge Købet af Kranse, fordi man da undgik for det første, at Kranse kom for sent til Begravelsen, for det andet undgik mere eller mindre visne Kranse og for det tredie sparede den paagældende Afdeling eller Kransekasse for de med Returnelse af Emballagen forbundne Udgifter og Ulejlighed. Imidlertid er man vistnok gaaet helt bort fra dette, idet det kun blev praktiseret en enkelt Gang paa mit Forslag, da vi her i Gb. Afdeling havde et Medlem, der afgik ved Døden. Da var der, saavidt jeg erindrer, 6 à 7 Afdelinger, der fulgte min Henstilling og sendte Penge til Køb af Kranse.

Ved nærmere Eftertanke er jeg kommen til den Erkendelse, at mit daværende Forslag var udmærket — naar Meddelelse om Dødsfald foreligger saa tidlig, at enten Kranse kan sendes eller Pengene, saa at Kranse kan købes i den paagældende Afdeling og komme til at smykke Baaren. Men paa dette Punkt er det, at man kan komme til kort; der er jo saa mange Ting, der spiller med ind og kan forhindre saavel det ene som det andet. Afsenderen af Meddelelsen er muligvis forhindret i at sende denne med det samme, og Modtageren faar den maaske først et Par Dage efter Ankomsten, altsammen begrundet paa Tjenesteforhold og hindrende at bevise den afdøde den tiltænkte Ære.

Til Eks. kan jeg anføre, at ved det mig bekendte sidst stedfundne Dødsfald blandt Medlemmer af D. L. & L. F. kom Meddelelsen om Dødsfaldet mig i Hænde nøjagtig i den Time, Begravelsen foregik; jeg var saaledes fuldkommen afskaaren fra at gøre noget som helst.

For om muligt at forhindre sligt vilde jeg gerne supplere mit Forslag og foreslaa, at alle Afdelinger og Kransekasser, der giver

Kranse til Medlemmer af D. L. & L. F., bemyndiger hverandre til ved eventuelle Dødsfald at købe Kranse paa de paagældendes Vegne. Altsaa den afdødes Afdeling køber Kranse efter forud truffen Aftale med Hensyn til Pris, Inskription o. s. v. og tilstiller snarest alle de paagældende Meddelelse herom, hvorefter Beløbet omgaaende maa sendes.

Ved at gennemføre dette vil man naa det, der absolut er Hensigten med Kransekasserne og Vedtagelserne ude omkring i Afdelingerne, nemlig det at gøre Begravelsen saa højtidelig som muligt.

For nu at bringe Sagen til en Afslutning skal jeg tillade mig at bede de paagældende Bestyrelser om at tilstille mig Meddelelse, om de tiltræder Forslaget eller ej, og samtidig, forsaavidt man gaar med til dette, anføre Beløbets Størrelse og Inskription; jeg skal da hurtigst muligt sende Meddelelse ud til alle vedkommende.

C. M. Christensen,

Adr.: Vesterbrogade 98 A II, Kjøbenhavn V.

---

## Fra de første Berliner Lokomotivers Tid.

I et af Hefterne fra »Mitteilungen des Vereins für die Geschichte Berlins« meddeler en Hr. F. Dopp følgende interessante Oplysning om de første Lokomotiver i Berlin:

I Aaret 1816 gik den preussiske Stat med England som Forbillede over til at erstatte Hestekraften med Dampkraften i sine Bjergværker i Schlesien. Stationære Dampmaskiner byggede man allerede den Gang i Berlin; dog manglede man i Lokomotivbranchen enhver Erfaring. Efter Ordre fra Brandenburgs Overbjergamt rejste saa Overbjergraad C. H. Eckardt og Bjerg-assessor I. F. Kriger, der samtidig var Fabriksinspektør i det kongelige Jernstøberi i Berlin, til England for der at foretage de nødvendige Studier. I Sommeren 1816 fuld-



endtes Bygningen af det første Lokomotiv i det kongelige Jernstøberi.

Paa en 4-hjulet Træramme laa en af to Halvdele sammensat Dampkedel af Støbejern, hvis Længde udgjorde 2 Meter og 63 Centimeter i Diameter. I dennes øverste Del var begge de dobbeltvirkende Cylindre indpassede. Stemplerne bevægede ved Hjælp af en Forbindelses- og Trækstangskonstruktion et under Kedlen liggende Tandhjul, hvis Tænder passede ind i en ved Siden af Skinnerne anbragt Tandstang. Fyldt med 16 Spande Vand udviklede Maskinen, som var betydeligt mindre end dens engelske Forgængere, en Hastighed af 50 Skridt i Min., medens den tillige kun kunde trække en med 50 Centner lastet 4-hjulet Vogn, der ved Kæder var tilkoblet denne.

Den 9. Juli 1816 bragte »Vossische Zeitung« den første Meddelelse om denne Maskine, som fra den 16. til den 19. Juli daglig fra 9 til 12 og fra 3 til 8 mod en Entré af 4 Groschen (40 Pfg.) blev forevist i Virksomhed. Indpakket i 13 Kasser afgik den ad Søvejen (Floden) til sit Bestemmessted i Overschlesien, hvor den skulde løbe mellem Königsgruben og Königshütten. Den 23. Oktober ankom den. Efter Monteringens viste det sig, at det derværende Spor ikke passede, og saavel Kedel som Cylindrene var ikke til at holde tæt. Til sidst var der ingen, som vilde passe den, alle vægrede sig for at befatte sig med denne farlige Tingest. Paa den Maade fik det første Lokomotiv en uberømmelig Ende.

Ligeledes med den anden Maskine, der snart efter fabrikeredes af det kongelige Jernstøberi, opnaaede man heller ingen gunstige Resultater. Denne, der var bestemt til en 2½ km lang Banestrækning ved Bjergværket Bauernwald beliggende ved Floden Saar, maatte nemlig efter mange kostbare Forsøg og Omændringer kastes i Brokassen som gammelt Jern.

Først 30 Aar efter optog Borsig i Berlin Fabrikationen af Lokomotiver efter det amerikanske System.

## Fra Rigsdagen.

(Fortsat).

(Ministeren for offentlige Arbejder, Thomas Larsen):

Ved den Licitation, der blev holdt d. 8. Aug. ved Trafikafdelingen over Uniformer for Aaret 1912 – 13, fik V. Schilder, Kjøbenhavn, en Entreprise paa 28,246 Kr. 35 Øre. Men hele Udbudet, som blev fordelt paa mange Mestre, udgjorde et Beløb af 149,811 Kr. Det vil altsaa ses, at det er kun en forholdsvis ringe Del af det den 8. August i Aar stedfundne Udbud, som er bleven overdraget Firmaet Schilder. Og da Schilder i mange Aar har faaet overdraget Syning af Uniformer til Statsbanerne, er hele denne Paastand om, at nu skal der drives 100,000 danske Arbejdere i Landflygtighed paa Grund af Ministerens Hensynsløshed, ganske hen i det blaa.

Det siger sig selv, at det er Ministeren umuligt overfor den store Mængde Entreprenører, Staten har med at gøre, at kontrolere eller garantere, at de ikke benytter fremmed Arbejdskraft. Men lige saa umuligt er det at føre Kontrol med, hvorvidt de betale efter Priskuranterne eller ikke, i alt Fald tør jeg ikke paatage mig denne Kontrol (*Martin Olsen*: Det kan gøres til en Betingelse!). Det ærede Medlem siger, at det kan gøres til en Betingelse. Ja, vil man gøre en Undtagelse for Skræderfagets Vedkommende, kan man gøre det, men Kravet fra Rigsdagens Side har hidtil været, at man skal gaa efter Licitationsprincippet, med andre Ord, tage det laveste Tilbud alle Vegne, hvor det var forsvarligt. I dette Tilfælde have Statsbanerne paa den Entreprise, Schilder har overtaget, saa vidt jeg erindrer tjent lidt over 4,000 Kr., et Beløb, som de ikke have turdet afse fra. Men vil Rigsdagen gennemføre den Tanke, at man til enhver Tid, for saa vidt man er i Stand til at kontrolere det, hvad der bliver overordentlig vanskeligt for ikke at sige umuligt, skal betale efter Priskuranten, er det en





anden Sag. Det er imidlertid en anden Stilling, end Rigsdagen tidligere har indtaget. Og vil man gøre en Undtagelse for Skræderfagets Vedkommende, kan man gøre det, men den eneste Grund, man kunde finde til at gøre det, vilde vel saa være den, at man i Skræderfaget i større Udstrækning end i andre Fag benytter Hjemmearbejde.

Som sagt, min Stilling til dette Spørgsmaal er akkurat den samme i Aar som i Fjor, men jeg har selvfølgelig intet Ønske om at komme i Krig med det agtværdige Skræderfag, og jeg vil, hvis Forholdene maatte føre det med sig, gerne optage en Forhandling med Finansudvalget angaaende det Spørgsmaal, om man skal gøre en Undtagelse fra de hidtil fulgte Regler paa dette Omraade eller ikke.

Det ærede Medlem fra Holstebro (Mølgaard-Nielsen) ankede over, at Stationsbygningerne paa Holstebro — Herning-Banen havde været for daarligt opførte, saa at det havde været nødvendigt at have store Reparationsomkostninger paa dem, hvilket havde medført, at de vare blevne meget dyrere, end de vilde være blevne, hvis de havde været byggede mere solidt fra første Færd. Det ærede Medlem har sikkert Ret deri, men da nu Manglerne ere afhjulpne, og det viser sig, at de ere afhjulpne paa en saadan Maade, at Bygningerne nu kunne modstaa, som det ærede Medlem sagde, det haarde Klima deroppe, kan man ganske vist nok beklage, at der er anvendt flere Penge, end det havde været nødvendigt, men man maa glæde sig over det Resultat, som er naaet, at Bygningerne nu maa anses for at være solide og forsvarlige.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Vogterhusene, som det ærede Medlem ogsaa omtalte, skal jeg sige, at der af Ministeriet vil blive draget Omsorg for, at de Mangler, som findes ved Vogterhusene, blive afhjulpne saa snart som muligt. Det ærede Medlem nævnede et andet Spørgsmaal om en Overkørsel mellem Aulum og Vildbjerg, Overkørsel Nr. 40. Forholdene ere ikke særlig heldige, det maa indrømmes

det ærede Medlem, og der er allerede for nogen Tid siden taget Bestemmelse om at forandre dem, saaledes at Bommene anbringes nærmere Sporet og parallelt med Sporet, hvorved det Stykke af Overkørselen, som ligger mellem Bommene, vil kunne overses af Ledvogteren. Denne Omordning vil give Anledning til Anskaffelse af nye Bomme, og saa snart de ere modtagne fra Fabrikken, som skal lave dem, vil de blive opstillede, og dermed vil sikkert den Mangel, som er paaapeget af det ærede Medlem, være afhjulpent.

(Fortsættes).

---

## Forskelligt.

### De billige Søndagstog.

Statsbanernes Direktion har indledet en Undersøgelse med det Formaal at klarlægge, om det er hensigtsmæssigt eller nødvendigt at indføre billige Søndagstog paa andre Ruter end Kjøbenhavn — Helsingør.

Siden Ministeriet foreleden indvilligede i de billige Helligdagstog til Helsingør, er det strømmet ind med Andragender andre Steder fra, og man vil nu undersøge, om der er Materiel nok og Turiststrøm nok ogsaa andre Steder her i Landet til at lade Togene løbe til nedsatte Priser.

\* \* \*

Det samlede Antal Personer, som forrige Aar beskæftigedes i Tyskland, udgjorde 695,557 Personer, hvis Lønninger beløb sig til 1,022,457,748 Mark.

Den tyske Jernbaneetat er den største i Verden, derefter kommer England, da Østrig og Frankrig. Forholdsvis det mindste Antal Personer beskæftiger Italien og Amerika.

\* \* \*

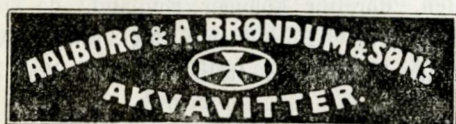
Efter hvad der meddeles i Glasers Annale, udgjorde Total længden af de i Drift og under Bygning værende Baner i Kina over 8000 km i Slutningen af 1909. Bemærkelsesværdig

er, at Kina i den nyeste Tid har begyndt at gøre sig uafhængig af Udlandet og ved egen Kapital og indfødte Ingeniører selv at udføre sine Baneanlæg.

### Motor-Lokomotivernes Udbredelse.

Som et Bevis for, i hvor Udstrækning Motor-Lokomotiverne vinder Udbredelse i Udlandet kan vi anføre, at Gas- og Petroleumsmotorfabriken „Deutz“ fornylig har leveret sit 1000de Motor-Lokomotiv. Ved denne Lejlighed havde Fabriken indbudt samtlige Embedsmænd, Værkmestre og Arbejdere til en Fest, hvor Direktøren, hvis Navn er Langen, i sin Velkomsttale gav en Oversigt over Fabrikationen fra Begyndelsen og til Dato, og hvorefter det fremgik, at disse Motor-Lokomotiver ikke alene finder Anvendelse i Bjergværkerne, men ogsaa benyttes af Entreprenører ved nye Anlæg og Skovbaner og endog som Rangerlokomotiver samt ved Sporveje, hvor der før anvendtes Damp.

Efter hvad Glæsers Annale meddeler, har to i Zürich boende tyske Ingeniører Sander og Volz konstrueret et Togsikringsapparat, der nu er patenteret i alle Kulturlandene. Efter Omtalen skal dette være det bedste af alle hidtil opfundne Systemer af den Art, og Bern—Oberland-Banen har besluttet at indføre det paa Forbindelses-Strækningen Montreux—Zweisimmen paa Grund af denne Strækningens Beliggenhed, idet Togene stadig bevæger sig i skarpe Kurver, saaledes at Signalernes Tydelighed særlig ved Taage i ualmindelig Grad besværliggøres.



### Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i København.  
N. Hammer.

### Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i København.  
Billet modt. Red.

### 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 Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.  
Billet modt. Red.

### Bytning.

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

Billet modtager Red.

### Bytning.

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



## Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

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

I København er Guldsmed 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 33 $\frac{1}{3}$  pCt. under alm. Pris.**

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



## 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.

## MARINE-ROM

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

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

## BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker:  $\frac{1}{2}$  Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl 1 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsøl I 96, 1 do. II 78 Øre.  $\frac{1}{2}$  Skibsøl 60,  $\frac{1}{2}$  Hvidtøl 60 Øre. Porter 15, Pilsner 12.

Bestillinger modtages ved Vognene eller hos Bryggeriets Agenter samt paa Bryggeriet.

Valby Langgade 75.

•Telefon 3968.

## Carl Olsens

*Skræder-Etablissement*

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

## Nem Bifortjeneste.

Driftige Folk søges som Agenter eller Forhandlere til  $\frac{1}{2}$  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.

# Livsforsikringssselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med **Præmiefritagelse ved Invaliditet** ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22<sup>a</sup>, Tlf. Vester 677** — **H. P. Mortensen, Asger Ryggsgade 4<sup>a</sup>, Tlf. Vester 1480 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.**

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

## Køb Vin

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



### 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 Serviteurs 1,00, hvidt do. 0,75,  
Manchetter 0,75 faas i

### „FLIPPEN“

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

Postordres ekspederes pr. omgaaende.

Obs.! De svære svenske Gummi-Flipper føres nu paa Lager. 75 Øre.

**Brødr. Christiansen**

55 Istedgade 55 Tlf. 2516

**Trikotage- & Manufakturforretning**

**Maskinstrikkeri & elektr. Systue**

Strømper forfødtes i Løbet 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.

## 1ste Kl. Cykler & Cykledele.

Brennarbor

Naumann

Wanderer

Opel

Bramtous

RudgeWhitewort

og PerfectCykler

**BRENNABOR**



Naumann  
Symaskiner  
Brennarbor  
Barnevogne  
Stort Lager  
af prima  
Gummi

Reserve-  
dele til de  
fleste gang-  
bare Cykler  
Nye Cykler  
fra 85 Kr.  
med prima  
Frinav ::

Reparationer hurtigt til rimelige Priser.

Cykler udlejes.

M. V. & J. C. Jacobsens Cykleforretning.

Tlf. 552. Lövegade Port Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.

Stort Udvalg i alle  
Slags Møbler  
fra egne  
Værk-  
steder

**L. G. Jensen & Hansens Møbel-Etablissement**  
Nørrebrogade 54

Garanti  
gives og  
Afbetaling  
indrømmes  
solide Købere

Afbetaling.  
**Al Herre- & Damekonfektion**  
leveres med  
ugentlige eller månedlige Afdrag.  
Udbetaling efter Overenskomst.  
Gode Varer og godt Arbejde garanteres.  
1. Dannebrogsgade 1.



## 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, København**

Filialer i alle større Provinsbyer

## 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<sup>a</sup> tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.