

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



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

Nr. 7.

1. April 1912.

12. Aarg.

Henschel & Søn's Lokomotivfabrik i Cassel

og

nogle af deres Lokomotiver.

Fra Tysk af O. Bendixen.

(Fortsat).

I det følgende skal det tidligere nævnte E- Godstogslokomotiv med Overheder og 3-akslet Tender beskrives. Det er som sagt bygget til de preussiske Statsbaner, og det blev Fabrikens Nr. 10,000. Ligeledes var en Maskine af denne Type (Nr. 5101) paa Verdensudstillingen i Brüssel 1910.

Lokomotivet er bygget til Befordring af svære Godstog, men kan ogsaa benyttes til Persontogstjeneste paa Grund af den forholdsvis store Hjul diameter (1400 mm). (Vore D Maskiners Hjul diam. er som bekendt 1404 mm). Lokomotivets Tjenst- og Adhæensionsvægt er med et rundt Tal 70000 kg. Ved den i Februar 1910 af den kgl. preussiske Jernbanedirektion foretagne Prøvekørsel befordrede Lokomotivet et Tog, som bag Tenderens Trækkrog udgjorde 1403 Tons og med en Hastighed af 12 km i Timen paa en Strækning, som havde en Stigning af 1:117 og var rig paa Kurver.

Den i Dynamometervognen maalte effektive Trækkraft udgjorde 18000 kg, og den indicerede var med et rundt Tal 19000 kg. (Den indicerede Trækkraft er den, som virker paa Drivhjulenes Omkreds, medens den effektive maales i Tenderens Trækkrog. [Se Lærebog for Lokomotivpersonalet II. Udg. S. 317]). Trods den ringe Adhæensionskoefficient af kun 3,7 indtraf det ikke, at Hjulene spillede. Kedlens Dampudvikling var fuldt ud tilstrækkelig selv ved en Cylinderfyldning af 60 %. Lokomotivets gode Bevægelighed ved Kørslen gennem Kurver og Sporskifter sker derved, at efter den *Gölsdorf'ske* Metode kan den forreste og bageste Kobbelsakse forskydes 28 mm til hver Side i Lagerne, og af Drivhjulenes Sporkranse er der drejet 5 mm. I det følgende ses Lokomotivets (Fig. 5) Hovedmaal, og derefter angiver en Tabel Trækkraften paa forskellige Stigninger og med forskellige Hastigheder.

Sporvidde.....	1435	mm
Cylinderdiameter.....	630	-
Stempelslag.....	660	-
Drivhulsdiameter.....	1400	-
Hjulstand, fast.....	3000	-
— samlet.....	6000	-
Damptryk.....	12	kg/cm ²

Risteflade	2,62	cm ²
Kedlens Hedeflade.....	154,16	-
Overhederens —	52,72	-
Vægt, tom	62600	kg
— tjenstfærdig	69530	-
Adhæsionsvægt	69530	-
Trækraft	13600	-
Tenderens Vandindhold	12	m ³
— Kulindhold	6,5	-
— Vægt, tom	16520	kg
— — tjenstfærdig	33520	-

Hastighed	Bruttolast trukket i Tenderens Trækkrog paa lige Stigning af					
	km pr. Time	30 ‰ 1:33	20 ‰ 1:50	10 ‰ 1:100	5 ‰ 1:200	2,5 ‰ 1:400
10	459	715	1430	—	—	—
15	414	635	1215	—	—	—
20	368	570	1005	1855	—	—
25	321	500	955	1615	—	—
30	280	441	845	1415	—	—
35	239	380	730	1225	1745	—
40	201	325	630	1025	1455	—
45	172	281	540	870	1225	—
50	148	247	476	765	1055	1645
55	129	217	418	665	905	1365
60	108	176	361	568	765	1115

For at faa et Lokomotiv, som med den højeste Ydeevne arbejdede saa økonomisk som muligt i Retning af Kul- og Vandforbrug, er det forsynet med en Røgrørs-overheder, Model *Wilh. Schmidts*. Impulsen til Lokomotivets Udkast udgik fra Gehejme Bygningsraad Garbe i det kgl. Jernbane Centralamt i Berlin. Den kgl. preussiske Jernbanedirektion bestilte 30 af disse Lokomotiver, som nu alle ere i Drift. Fyrkassen er af Kobber og er med Kobberstøttebolte forbunden med Fyrkasseskappens Vægge, medens den med Loftet er forbunden ved Ankre af Flussjern. Den forreste Række af disse ere bevægelige. De 24 Røgrør ligger i 3 Rækker i den øverste Del af Kedlen. I hvert Røgrør ligger 4 Overhederrør. Mellem Røgrørene og i den underste Del af Kedlen ligger Kedelrørene, som ere af Flussjern. Et tilstrækkeligt Antal Renseklapper muliggør en god Udvaskning af Kedlen. I den forreste Del af Rundkedlen ligger Røgkamret som kan lukkes tæt med en Dør. Damptilførslen sker ved en i Domen

anbragt Ventilregulator, der kan aabnes og lukkes af et Haandtag, som sidder paa Fyrkassens Bagvæg. Dampledningsrøret udmunder i Overhederkassen, der er fastskruet paa Røgkammerrørvæggen. Den mættede Damp, som kommer fra Regulatoren, strømmer ind i Overhederens Dampsamlerkasse og gaar fra dennes underste Del ind i Overhederrørene, som udmunde her. Fire Gange gennemstrømmer Dampen disse Rør, hvorefter den overhedet kommer ind i den øverste Del af Samlerkassen, og fra denne naar den gennem Kraftdamprørene ind i Gliderne og Cylindrene. Overhedningen beløber sig gennemsnitlig til 320° Celsius, og Reguleringen sker ved Hjælp af 3 Klapper, der ere anbragte paa Forvæggen af den Pladejernkasse, som omgiver Overhederrørene, og for hvilken de kan lukke. En Automat, som er anbragt paa den venstre, udvendige Side af Røgkammeret, aabner og lukker af sig selv disse Klapper.

Kedlens faste Forbindelse med Rammen sker ved Røgkammerbæreren, medens den er bevægelig forbunden ved en under Rundkedlen anbragt Kedelbærer. Ved 4 Bæreflader hviler Fyrkassen paa Glidestykker af Rødgods, som ere anbragte paa Rammen. Desforuden er der under Fyrkassens Bagvæg fastgjort et Slingrestykke. For at forhindre at Rammen bøjes, naar Lokomotivet hæves, er Rammen forbunden med Kedelbæreren ved Vinkelstykker, som ere nittede paa Kedlen, og tillige ved 4 Klammer, der gribe om de 4 Fyrkassébærere.

Armaturen bestaar af et Kedelmanometer, en dobbelt *Ramsbottoms* Sikkerhedsventil, som blæser af ved 12 Atm. Dampspænding, en Udblæsningshane paa Fyrkassens Forvæg (Saddelpladen), en Vandstandsviser, 3 Prøvehaner og 2 med selvstændige Afspærringsventiler forsynede Kedelventiler. Kedlens Forsyning med Vand sker ved 2 sugende Injektører, som ere bekvemt anbragte paa hver Side af Fyrkassen, og de kan yde 180 l. pr. Minut. Fyrdøren er en Vippedør, Patent „*Marcotty*“ med Røgforbrændingsindretning. (Se Lok.-Tid. Nr 19,

1911, S. 300). Gangtøjet og Styringen ligger udvendig og er i alle Retninger let tilgængeligt. Alle Smøresteder ere forsynede med rummelige Smørekopper. Smøringen af Cylindre og Stempelglidere sker fra en Oliepresse med 6 Stempler efter Model „Michalk“. Den drives af den bageste Kobbelaksel. For at være beskyttet mod Varmestråling ere Cylindrene og den Del af Fyrkassen, som ligger i Førerhuset, beskyttet af Puder og Blaaasbest, Mærke „Ajax“, efter Direktionens Forskrift.

Dampfordelingen sker ved Stempelglidere med dobbelt indre Indstrømning, og som løbe i ophede Gliderhuse. Styringen er „Walschaert's“, og den giver Cylindrene

Kobbelakserne nærmest for og bag Drivakserne løbe uforskydelig i Lagerne, medens den forreste og bageste Kobbelaksel har en Forskydning af 28 mm til hver Side. Begge de forreste og bageste Kobbelakslers Fjedre ere forbundne med Balancer. Samtlige Fjedre ligger under Akselkasserne. Driv- og Kobbelstænger have lukkede Hoveder med stilbare Lagere. Drivhjulene blive bremsede af en Dampbremse paa begge Sider og Kobbelhjulene paa den ene Side. 80 % af Vægten paa de paagældende Aksler bliver bremsed. Lokomotivet er endvidere forsynet med en Blæser, en Røggammer- og Askekassesprøjte, samt Indretning til at fugte Hjulenes Sporkranse*. Et Gli-

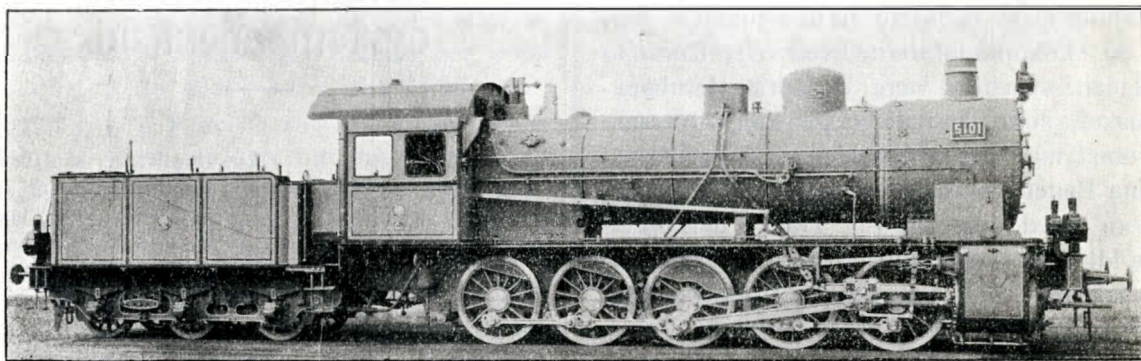


Fig. 5. E-Godstogslokomotiv med Overheder og 3-akslet Tender.

en Fyldningsgrad af fra 20–70 % for frem og tilbage Kørsel. Paa hvert Cylinderdæksel sidder en Luft- og en Sikkerhedsventil. Endvidere er der paa hvert Gliderhus en Luftventil med 75 mm Gennemgang. Yderligere er den forreste og den bageste Cylinderudblæsningsventil fremstillet som Sikkerhedsventil med Fjederbelastning. For at regulere Trykket for og bag paa Stemplet under Kørslen med lukket Regulator, er hver Cylinder forsynet med et Omløbsrør, paa hvilket der er en Omskiftningshane, som med et Haandtag kan betjenes fra Førerhuset.

De 5-koblede Aksler løbe, efter *Obergethmann's* Patent, i 3 delte Aksellagere af Rødgods og med Bæreflader af Hvidmetal. Den midterste Aksel er Drivaksel med Drivtappe af *Mannesmann's* »Verbund« Staal.

dermanometer og et Pyrometer viser henholdsvis Trykket og Overhedningsgraden i Gliderne. Kedel og Cylindre have en Beklædning af Plader. Førerpladsen er omgivet af et rummeligt Hus med stærkt hvælvet Tag og Skydevinduer.

Den 3-akslede Tender rummer 12 m³ Vand og 5 t. Kul. Samtlige Hjul bliver bremsede paa begge Sider af en Haandtrykbremse. Forbindelsen mellem Lokomotiv og Tender sker ved en Hovedkobling og 2 Sikkerhedskoblinger. (Fortsættes).



* Vi skal i en senere Artikel komme nærmere ind herpaa.

De først kendte Forhandlingsregler mellem Administration og Lokomotivpersonale.

Her hjemme har ganske sikkert de fleste af os gaaet i den Tro, at Forhandlingen om Løn- og Arbejdsforhold mellem Direktion og Personale er af allernyeste Dato. Dette er imidlertid ikke Tilfældet, hvilket nedenstaaende Opgivelser beviser: —

I Amerika har Lokomotivførerne altid været vel ansete, medens det modsatte nærmest har været Tilfældet i andre Lande. Forskellen beror derpaa, at de amerikanske Lokomotivførere bestandigt har søgt at bevare denne Anseelse, som i de europæiske Lande mere og mere er forsvundet — —.

Lokomotivførerne ved *Syd-Carolina* Banen synes at være de første Jernbaneanmænd, som har haft en gensidig Overenskomst med deres Arbejdsgivere. *Syd-Carolina* Banen var den første Bane i Amerika, som havde regelmæssig Trafik, der opret holdtes af Lokomotivet »Best Friend« (Bedste Ven«), og som indgik i regelmæssig Drift i Novbr. 1830.

Omtalte Jernbaneselskab var det første i Verden, der havde en Linie paa en samlet Strækning af 160 km. Den var saavel ved sin Udstrækning som sit Omfang den anseeligste og største Jernbane i 1838.

Paa Forsiden af Lokomotivførernes Køreplan af 1835 — og som endnu haves i Behold — findes en Kopi af ovennævnte Overenskomst. Den siger om Lokomotivførerne: —

Under Ophold i *Charlestown* ydes 2 Dollars pr. Dag (1 Doll. = 3 Kr. 75 Øre), Overnatning paa denne Plads paa en Søndag 2 Doll. ekstra.

For Tjeneste paa en 3 Dages Tur med Godstog 9 Doll.

For Tjeneste paa en 2 Dages Tur med Persontog 5,5 Doll.

For Ophold i *Aitken* og for Reparationer 2 Doll. pr. Dag.

Om Lokomotivføreren hjemkommer uden at have tilendebragt sin Tur, faar han

intet for den Tid, han har været fraværende, forsaavidt Afbrydelsen ikke skyldes Fejl ved Banelegemet, Ombygning af Tog eller andre ham utilregnelige Aarsager. Under saadanne uforudsete Forsinkelser udover den almindelige Tjeneste erhoder han 2 Doll. pr. Døgn. Lokomotivførere, som kører efter Brænde eller Tømmer, erhoder 2 Doll. pr. Dag«.

Det siger sig selv, at med Datidens Pengeværdi kunde en Lokomotivfører med en saadan Indtægt i ledige Timer sagtens give Partiet som *gentleman — you know!*

Lokomotivtjeneste og Jernbaneuheld.

»— Den paagældende Lokomotivfører skal være en Mand, der nyder Ry for sin Paalidelighed. Han er Afholdsmand og har været i Tjenesten en lang Aarrække.«

»Social-Demokraten's Udtalelser angaaende Aarhus-Uheldet.

Med disse Udtalelser af et Dagblad bør vi Lokomotivmænd have Ret til at beskæftige os med det Spørgsmaal, som under slige Tildragelser ikke alene berører den enkelte Lokomotivmand, men derimod hele Standen, nemlig »Aarsagen til Jernbaneuheld«.

Da vor Opgave aldeles ikke skal være en Behandling af det retslige Spørgsmaal »Skyldig« eller »Ikke-skyldig« i denne Sag, men derimod en Fremstilling af de Farer, der — uanet af den uindviede Lægmand — daglig møder og følger Lokomotivmanden i hans Gerning trods den forbedrede Jernbaneteknik, har vi valgt at benytte foran citerede Emne angaaende Aarsagen til Jernbaneuheld i Almindelighed.

Enhver, der har fulgt Jernbanevæsenets Udvikling blot i de sidste 10 à 15 Aar, kan ikke undgaa at lægge Mærke til, at der paa mange Omraader er sket store Forandringer

og virkelig gode Forbedringer. I særlig Grad har Jernbanetekniken bestræbt sig for at fuldkommengøre Signalernes Afhængighed af bestemte Forudsætninger. Man har i Tidens Løb gjort Signalernes Betjening uafhængig af den enkelte Tjenstmands Vilkaarlighed gennem Anskaffelsen af mekaniske Apparater og ved Indførelsen af Bloksystemet og de dermed forbundne Signaleringsfelter nødvendiggjort flere Personers Medvirkning ved hver Signalførelse. Teknikken har sikkert ved alle disse tekniske Forbedringer ladet sig lede af den Grundsætning, at én Tjenstmand alene lettere er udsat for at begaa en Fejltagelse, som flere næppe samtidig begaar.

Det skal ikke være Opgaven her at omtale alle de forskellige Forbedringer, som i Løbet af de senere Aar er fremkomne herhjemme paa Signalvæsenets Omraade, men blot pointere, at selv om disse ogsaa for Driftssikkerheden har en overordentlig stor Betydning, saa har dog enhver mekanisk Sikring kun den fulde Værdi for Lokomotivføreren, saafremt de Signaler, der er gældende for ham, betjenes kritikløst, og at Ansvarfølelsen indenfor det disse betjenende Personale vedblivende opretholdes og styrkes. Vi skal ikke hermed fremsætte Beskyldninger om Ligeegyldighed etc. mod den eller hin Tjenstmand eller enkelte Tjenst kategorier; thi enhver uhildet Jernbanemand maa kunne indse og forstaa, at gennem de mekaniske Sikkerhedsforanstaltninger opnaas aldeles ikke en absolut Sikkerhed for Togene, selv om disse Systemer maa anses for at være nok saa fuldkomne.

For Lokomotivpersonalet er den af Jernbaneteknikerne i vor Tid saa højt priste Ufejlbarehed i det nuværende mekaniske Signalsystem tværtimod bleven til en Kilde, der rummer langt større Farer en tidligere, Farer med Hensyn til saavel Driftssikkerheden som til Lokomotivpersonalets personlige Eksistens.

*Med Henblik paa Driftssikkerheden be-
staar disse i den delvise Ansvarsløshed, som
uvilkaarlig fremkommer iblandt det Perso-*

*nale, der betjener de mekaniske Spor- og
Signalomstillingsapparater. Denne Udtalelse
bør ikke opfattes som en Beskyldning for
Ligeegyldighed eller Efterladenhed; dog staar
det nemlig som en Kendsgerning, at vedkom-
mende tjenstgørende Person — og med en
vis Berettigelse — tror at have gjort sin
Pligt, naar Skiftestangtrækkene i Omstil-
lingsapparaterne er anbragte i den fore-
skrevne Stilling.*

Men at disse Manipulationer, selv om de efter Reglementet er nok saa korrekt udført, aldeles ikke er betryggende, derpaa kendes der gennem Aarene blandt Personalet og sikkert ogsaa indenfor Administrationen adskillige Eksempler paa. Hvor ofte har saaledes ikke Lokomotivpersonalet under Tjenestens Udførelse endnu Lejlighed til at observere Misvisninger i Signalbilleder til Trods for, at Trækstængerne indtager Normalstillingen, og ikke sjælden erfarer man, at Sporskiftetrækkenes Snorledning er i Uorden.

Forudsætter man, at der benyttes en uøvet Mand, og selvfølgelig besidder denne ikke den rette Følelse i Haandelaget saaledes som den Tjenstmand, der daglig betjener de samme mekaniske Apparater. Hvor en saadan Sprængning finder Sted umiddelbart før Svinget i Blokhytten er anbragt paa sin Plads, er der næppe nogen Sandsynlighed for, at vedkommende bemærker den usædvanlige Lethed, hvormed den resterende Bevægelse foregaar. Da Sporskiftelygten (i Mørke) i saa Tilfælde kun vil afvige en Ubedydelighed fra sin Normalstilling, observeres i saa Tilfælde ej heller Fejlen fra Stationens Side. Sporskiftetungen »gaber«, og en Katastrofe bliver uundgaaelig — men hvis er Skylden? Stationen har gjort sin Pligt! — Vil ikke Lokomotivføreren, hvor Sagen omfatter et gennemgaaende Tog, i sidste Instans komme til at staa som den anklagede? Vil ikke Mistanken om »utilladelig Overskridelse af Hastigheden« bestyrkes? Sporskiftetrækket indtog jo endnu efter Uheldet Normalstillingen. Hvilke Vidner og Argumenter har han til sit Forsvar? Ak jo, en

Fyrbøder, der stadig har været optaget af Fyrets Behandling, og en Del umælende Maskindele.

Og nu Semaforeernes Indkørselssignaler. — Er disse overalt saa betryggende og ideelle, at de ikke kan forandres, umiddelbart førend et indløbende Togs Ankomst? Vi vover at paastaa: Nej! Interessant vilde det være, om vor Organisation optog disse og andre med Sikkerhedstjenesten forbundne Spørgsmaal og gennem en Indsamling af Materiale hele Landet over gav Lokomotivpersonalet Lejlighed til at sætte sig ind i mange maaske hidtil ukendte Forhold til Gavn for saavel dette som Etaten og det rejsende Publikum. Foruden Faren for ved uforudsete Omstændigheder at lide legemlig Overlast slutter der sig i Særdeleshed for Lokomotivførerens Vedkommende en anden, nemlig Bekymringen for hans Families Eksistens, saafremt han er saa uheldig at passere et Stopsignal, som bevirker Uheld med paafølgende Tab af Menneskeliv; thi med Berettigelse tør man paastaa, at der næppe findes mange Bestillinger, der rummer saa store Farer i sig som netop Lokomotivførers. Særlig nu hvor Ansvarer ved det mekaniske Signalsystems Udbredelse Tid efter anden mere lægges over paa hans Skuldre, uden at der til Gengæld ydes ham en absolut Garanti for en aldeles paalidelig og kritikløs Spor- og Signalomstilling, har man lettere ved at forstaa en af Aarsagerne til den Nervøsitet, som desværre netop i vore Dage overalt synes at brede sig indenfor Lokomotivpersonalet i de Lande, hvor Tjenesten skærpes paa Legemets Bekostning.

Derom i en paafølgende Artikel.

Emil Alsborg.

I Anledning af Uheldet ved Aarhus.

Hr. Redaktør.

Tillad mig Plads i Bladet for nedestaaende.

Da Opmærksomheden ved en beklage-

lig, men heldigvis enestaaende Begivenhed i denne Tid er i særlig Grad bleven henledet paa Lokomotivpersonalet, kan der være Grund til at paapege et Forhold, der før har været fremme her i Lokomotiv-Tidende, nemlig den Gene, som Genskinnet fra Fyret paa mange af vore Lokomotiver foraarsager, naar Talen er om Udsigten fra Maskinen under Kørsel om Natten. Enhver Lokomotivfører ved jo, hvor generende dette Genskin virker og under visse Forhold umuliggør et forsvarligt Udkig, saa man tvinges til enten at lukke Fyrdøren helt i eller ogsaa anbringe sin Person saaledes, at man har Hovedet udenfor Førerhuset. Ingen af disse Udveje er imidlertid anvendelige for en længere Strækning, ligesom de ejheller ved Maskinens Konstruktion er tilsigtede.

Da nævnte Forhold for længere Tid siden var omhandlet her i Bladet, var der fra en Side Forslag fremme til Forebyggelse af Genskinnet, nemlig at male Førerhuset med en mørkere og lyssugende Farve. Fra anden Side fremkom et Forslag til fuldstændig Ophævelse af Lysrefleksen ud gennem Ruden ved Anbringelse af en vinkelformet Plade paa Fyrdørens ene Halvdel, ligesom der ogsaa var givet en Beskrivelse af, hvorledes man paa udenlandske Lokomotiver havde forstaaet at ophæve omhandlede fuldstændigt. Der blev ligeledes tilstrækkeligt tydeligt paapeget, at der netop i Genskinnet rummes en ikke ringe Fare for Sikkerheden. (løvrigt henvises til nævnte Artikler).

Var dette et Forhold, hvis Ændring kun havde Adresse til Personalets Bekvemmelighed, saa kunde man vente, som sket er, at dette ignoreredes. I den Retning er man gennem mange Aar vænnet til at resignere. Men naar der fra Personalet gøres opmærksom paa Forhold, der rummer blot nogen Fare for Sikkerheden, som dette bevisligt gør, saa kunde man med nogen Ret vente, at saadant blev gjort til Genstand for en Undersøgelse med paafølgende Afhjælpning. Jeg siger *Ret*; thi de Konsekvenser, der kan flyde af dette og andre for os uheldige Forhold, kommer man som Lokomotivfører og ansvarshavende til at

tage. Hvor meget eller hvor lidt nævnte Forhold har været medvirkende til den Skandale, som Dagspressen kalder den Begivenhed, der her sigtes til, ved jeg ikke, men sikkert mere, end man er tilbøjelig til at mene.

Naar Personalet af og til har tilladt sig i en eller anden Retning, ofte ved primitive Midler, at indføre Smaaforbedringer, har dette som oftest resulteret i et Paabud fra den stedlige foresatte om at fjerne paagældende Ting med den Motivering, at dette ikke findes paa eller er i Overensstemmelse med Tegningen. I denne Forbindelse er det værd at bemærke, at Personalets længe nærrede Ønske — at faa den Plade fjernet, som paa en Del af vore Lokomotiver af Litra K danner Adskillelsen mellem Rummet for røgfri Kul, som ikke benyttes, og Tenderens virkelige Kulrum, da denne er til megen Gene — hos foresatte mødes med samme Argument. Dette med Tegningen, kan man vist være enige om, er for gammelt; vi skriver jo nu 1912. Hvad om man indførte paapegede Forbedringer og lod Tegningerne forandre. Det er dog et Princip, som i private Bedrifter følges selv af meget kloge Mænd. I første Række maa det dog komme an paa, om en Ting er praktisk anvendelig, fremfor, om den er i Overensstemmelse med en Tegning, der fremviser upraktiske Anordninger.

At en Anordning til Ophævelse af Genskinnet ikke findes paa Tegningen, haaber jeg og mange med mig ikke maa danne nogen uoverstigelig Hindring for at faa denne Forbedring indført; den imødeses i hvert Fald af alle de Lokomotivførere, jeg har talt med derom, ligesom der er Enighed om at tillægge dette stor Betydning.

Lokomotivfører.

Forkert Spor.

Som det vil være Læserne bekendt gennem Dagspressen, skete fornylig ved

Aarhus det Uheld, at Eksprestoget Nr. 970 til Fredericia ved fejl Sporskiftning og Signalgivning kørte nordpaa til Brabrand i Stedet for sydpaa. Hvis ikke Uheldet *var* sket, vilde man jo ikke tro, at det kunde lade sig gøre; ja, man vilde tro det ganske umuligt, at et Tog forspændt med 2 Maskiner kunde køre saa langt, uden at hverken Lokomotiv- eller Togpersonalet lagde Mærke til, hvor paa Strækningen de var.

Som en Undskyldning for Lokomotivpersonalet er jo dette, at det paa Lokomotiverne med høje Tendere er ret vanskeligt at se Strækningen foran, idet nemlig Skinnet fra den aabne Fyrdør lyser over paa Tenderen og genspejler denne med Værktøjskasser o. a. i de forreste Vinduer, saa man ser kun Strækningen gennem sin egen Skygge paa Vinduet. Der bliver sagt, at man kan lukke Fyrdøren helt i om Natten; men dette er vist ikke heldigt dels af Hensyn til Fyret og dels af Hensyn til Fyrdøren, som, naar den er lukket helt i, vil blive opvarmet og ikke til at lukke op igen, naar der skal fyres. Det har før været paa-talt her i Bladet, hvor uheldigt dette Forhold er, og vist forresten ogsaa, hvorledes det meget simpelt kan afhjælpes. Et andet uheldigt Forhold paa K-Maskinerne med Walesrum er, at det ofte er vanskeligt at faa de store Briketter ud, som vi har at fyre med her i Ar., og særlig med de Fyrskovle, der nu bliver udleverede, som jo er alt for tynde paa Anglen og ikke passer i nogen Retning efter den Model, der blev lavet her i Ar. for nogle Maaneder siden. Naar Briketterne sætter sig fast, og man skal bruge den tynde Skovl til at tage lidt haardt fat med, bøjer den sig, og man maa saa lirke sig frem; imidlertid bliver Fyret for tyndt, og Vandet i Kedlen synker, og Føreren begynder at henvende sin Opmærksomhed herpaa; derved lider Udkigget, og saaledes er det rimeligvis gaet her. Derfor mener jeg, at Personalet kan undskyldes noget, naar det har disse her nævnte Ulemper at slaas med.

Ar.



Forhandlingsretten.

Som det vil erindres, blev Budskabet om Forhandlingsrettens Indførelse af 4de Maj 1910 udbasuneret som en Sejr for de forenede Hære »Jernbaneforeningen« og »Dansk Jernbane-Forbund«, og samtidig gav man det Udseende af, at disse Regler kun kunde finde Anvendelse paa dem, der slavisk stillede sig under deres Faner. Man følte sig som Jøderne i sin Tid ved Jerichos Mure.

Anderledes tænkende lod sig i Øjeblikket frappere af, at Forhandlingsreglerne skulde tilkendes netop disse Foreninger, uden ringeste Hensynstagen til andre og efter Medlemstallet forholdsvis lige saa store Foreninger. Man saa ikke tydeligt det politiske Intrigespil, der den Gang blev drevet med Jernbaneorganisationerne, og tænkte sig vel heller ikke Muligheden af, at de to »store« Foreninger til Opnaaelsen af deres egoistiske Formaal kunde omspinde f. Eks. D. L. & L. F. med det Væv af Løgn og Uvederheftighed. Man har fra den Side givet det Udseende af, at alle, der ønskede det, kunde blive Medlemmer af de to paagældende Foreninger, men samtidig fortiet den egentlige Aarsag til, at f. Eks. ingen Lokomotivmand, der ønsker at værne sig selv og sin Stand, *nogensinde* kan staa som Medlem af de to Foreninger.

Det, der den 4de Maj 1910 lød som en Fanfare, er nu blevet til nogle falske og skrattende Toner. Det store Slag, som J. F. og D. J. F. havde forberedt sig paa, er faldet overordentligt mat ud. Endnu to Aar efter Forhandlingsreglernes Givelse har ingen Jernbaneorganisation opnaaet dem; det hele blev en Pyrrhussejr, som Jernbaneforeningen ogsaa erkender i »Vor Stand« Nr. 5, idet den skriver om

Forhandlingsretten.

Efter Udstedelsen af Forhandlingsreglerne af 4de Maj 1910 ansaa J. F. det som fastslaaet ved disse, at den i Lighed med de andre deri nævnte Foreninger var anerkendt som forhandlingsberettiget, og vidste sig heri i Overensstemmelse med

de Ministre, der havde udstedt Reglerne*, og med hvem der forud var forhandlet om deres Udstedelse. Heller ikke fra Administrationens Side fremkom der nogen Indsigelse herimod; den offentliggjorde uden Forbehold Bestemmelserne i Ordresamlingen og modtog de foreskrevne Anmeldelser m. v. Imidlertid fremsattes der — efter vedkommende Ministeriums Afgang — forskellige Indvendinger baade mod J. F.s og D. J. F.s Forhandlingsberettigelse, hvilket foranledigede en Henvendelse den 2. Decbr. 1910 fra Centralorganisationerne til den nuværende Trafikminister, der ved denne Lejlighed udtalte, at han ønskede Forhandlingsreglerne opretholdt og bragte til Anvendelse i den givne Form, men pegede paa den Vanskelighed, der laa i de udenfor Hovedforeningerne værende ansattes Forhold.

Naar Forhandlingsreglerne endnu ikke er ført ud i Virkeligheden, har det staaet saavel Trafikministeren som Administrationen klart, at de i sin Tid blev givet de to store Foreninger under falske Forudsætninger, og Grunden hertil er nærliggende, idet man i de paagældende Foreninger havde Bestyrelsesmedlemmer, der ved deres nære Forbindelse med det radikale Ministerium kunde paavirke Forhandlingsreglerne i den Retning, de ønskede.

Til et Slag hører der jo helst nogenlunde jævnbyrdige Modstandere, ellers er der ingen Spænding. Rent dramatisk set led det Intrigespil, der er ført om Forhandlingsretten, af den Omstændighed, at det for alle indviede straks var saa soleklart, paa hvis Side Retten var. Efterhaanden er det lykkedes os at faa Usandhederne afslørede, saa enhver kunde se de Kneb og Fortolkninger, der har været benyttet.

I den mellemliggende Tid er der udvekslet en Del Skrivelser mellem Ministeriet og de forskellige Jernbaneorganisationer for om muligt at opnaa et Kompromis om Forhandlingsretten, men forgæves. Saavel J. F. som D. J. F. har ment ikke at kunne fravige Kravet om, at alle ansatte skal underordne sig dem, fordi de mener at have det største Antal ansatte af de forskellige Kategorier.

I en til Ministeriet indsendt Skrivelse har J. F. betjent sig af en Fremgangsmaade,

* Udh. af Red.

der er ganske karakteristisk og betegnende for de Tricks, der er benyttet i dette for Personalet saa vigtige Spørgsmaal. Vi skal citere:

1) Jernbaneforeningens Medlemsantal er nøjagtigt 2397, og ifølge Driftsberetningen for Finansaaret 1910—11 er Antallet af ansatte i 8.—23. Lønningssklasse 3277. Medlemmer af Jernbaneforeningen er altsaa ca. 73 pCt. af samtlige berettigede. Den langt overvejende Del betragter saaledes Jernbaneforeningen som deres naturlige Hovedforening, og den tilbageværende Del, ca. 27 pCt., kan ingenlunde tilegnes af Modparten, da mange ansatte slet ikke er Medlemmer af nogen Jernbaneorganisation.

Det kunde for uindviede se meget overbevisende ud, at 73 pCt. af samtlige *berettigede* stod som Medlemmer af J. F.

Tager man derimod % Forholdet for forskellige Kategorier, bliver J. F.s Tal omvendt proportionale, idet f. Eks. en forsvindende Del af Lokomotivførerne staar som Medlemmer af J. F. At dette Faatal skulde have den afgørende Indflydelse paa Lokomotivpersonalets Interesser, er mod Forhandlingsreglernes Grundsætninger.

Til Opnaaelse af sit Formaal har J. F. som vist ikke undset sig ved at rejse offentlig Mistillid mod vor Forening, der tæller over 1100 Medlemmer; naar man saaledes fremstiller forvanskede Forhold, der ikke har mindste Tilknytning til faktisk foreliggende Forhold, saa har man dermed fældet Dommen over sig selv og sin Færd.

Naturligvis kommer dette os ikke overraskende; thi den Holdning, man fra den Side har indtaget, siden Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg sprængtes, er et Tilfælde, man kender fra mange Lejligheder, at en Mand, der selv erklærer, at han vil gaa sin Vej, bliver fornærmet, naar han ser, man kan undvære ham. Saadan har J. F. og D. J. F. baaret sig ad; de har slaaet Døren i for Fællesudvalget med et Brag, der i sin Tid gav Genlyd. Det forskaffede vedkommende en øjeblikkelig Lettelse, men ikke nogen varig Glæde; thi Lokomotivpersonalet er ikke til Sinds at give Afkald paa sin Selvstændighed og Medbestemmesret ved Forhandlingsreglernes endelige Frigivelse. *Jens Gnistfanger.*

D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden.

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

Hovedkassereren.

Konst. Værkmester O. Larsen, Svanholmsvej 16^a,
Kjøbenhavn V.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

* * *

Hovedgeneralforsamlingen
afholdes paa Etablissement „National“
i Fredericia Fredag den 12. April 1912
Kl. 9 Fm. pr.

* * *

Fredericia Afdeling.

Paa den ordinære Generalforsamling i Januar valgtes følgende Medlemmer til Afdelingsbestyrelse:

Formand Lokf. C. M. Hansen, Kasserer Lokfb. Chr. Christensen (Genvalg), Sekretær Lokfb. C. F. Olsen.

Repræsentanter Lokf. Juul-Christensen (Genvalg), Lokfb. F. Jensen.

Til Revisorer valgtes Lokf. L. H. Larsen og Lokfb. J. N. Schmidt.

Paa Hovedgeneralforsamlingen repræsenteres Afd. af Lokf. C. M. Hansen, Lokf. Juul-Christensen, Lokfb. S. Jensen, Kd., og Lokfb. J. Fournaise, Vm.

Regnskabet for det forløbne Aar oplæstes og godkendtes. Under Eventuelt vedtoges det at søge arrangeret en Sommerudflugt til Kolding. Et Udvalg nedsattes til at arbejde for Arrangementet.

C. F. Olsen,
Sekretær.

Rettelse.

I Art. om M/S Selandia er flere Gange nævnt Reservering og Reserveringsmekanismen, læs **Reversing** og **Reversingmekanismen** (Gangskiftning og Gangskiftningsmekanismen).

Red.

Trækkraft kontra Træktabel.

Som vel alle indenfor Maskinafd. har erfaret, er der desværre en betydelig Forskel mellem de to Ting, medens Trækkraften altid burde være Tabellen absolut overlegen.

Som Forholdene er, bliver Maskinerne hurtigt overlæst, idet Maskinen kun i særlig godt Vejr og paa horisontal Bane kan siges at have Herredømme over sit Tog, medens Meningen vel egentlig er, at Maskinerne burde kunne klare sig selv under ugunstige Forhold.

For Vinterhalvaaret stiller Forholdet sig helt galt. Den beordrede Reduktion $\frac{1}{20}$ er saa ringe, at den maa siges at være uden Betydning.

Det er sagt mig, at Udlandet beregner et Tillæg af 25 pCt. saavel ved Styrke- som ved Trækkraftberegninger, og jeg formoder, det passer; f. Eks. vilde det Forsøg, de preussiske Statsbaner gjorde for 6 Aar siden, at anbringe en Dynamo med tilhørende Damp turbine ovenpaa en alm. Iltogsmaskine, have været utænkeligt, om ikke Maskinen havde et betydeligt Kraftoverskud at holde sig til. Vedkommende Lokomotivtype var tilsyneladende mindre end vor K, men Kedlen var betydelig tykkere.

Skal Maskinen have Magt over sit Tog, maa Sommertabellen reduceres med 10 pCt. og Vintertabellen med 20 pCt., saa vilde Kulforbruget ogsaa stille sig lidt mere rimeligt. —

Ifølge Ordre osv. kan Lokf. forlange Toget lettet, men det giver som Regel Anledning til Vrøvl. Naar derimod Tabellen blev reduceret en Smule, vilde Anledningen til Vrøvlet være fjernet.

Ligeledes er der ikke mange, der holder af at tabe Tid; men da Grundreglerne for Træktabellen blev beregnet, var der næppe tænkt paa de nuværende Tog og Maskiner. F. Eks. her i 4. Kreds: Bakken i Hjerm St. sydlige Ende var maaske i gamle Dage berettiget til at være C., men med de nuv. Tog, hvor Maskinen staar paa Bakkens Fod og skal sætte i Gang paa selve Bak-

ken, vilde A. bedre passe. Naar en Maskine skal vride sig for at kravle op ad en Bakke, er der noget galt. Ved Højslev mod Skive er Forholdet endnu værre. Skal en Maskine arbejde med indtil 50 pCt. Fyldning for at udføre sit Arbejde, kan hverken Rør eller Stænger holdes i Orden.

At Toget paa Hjerm St. holder i en S-Kurve, gør ikke Sagen bedre. Her er atter et af Trafikens Mysterier. Andet Spor paa Hjerm (og andre St.) er Idealet af et Stationsspor. Det danner en lang og let krummet Bue, saa det altid vil være let at sætte i Gang og altid være let at se Togpersonalets Færden og Signalgivning; men det Spor er helliget Gennemkørsel og maa kun benyttes af alm. Tog under Krydsninger. At Perronsporet blev benyttet, naar særligt tungt Stykgods gjorde det nødvendigt, var i sin Orden, men ellers burde det Spor, der frembød de bedste praktiske Forhold, altid benyttes.

Men at faa praktiske Forhold gjort gældende overfor Trafiken, er vist lige saa let som at trække Bukserne af en Højskotte.

* * *

I Anledning af Lokf. Thygesens Artikel om Bytning synes jeg, at alle Hensyn vilde være tagne, ifald der kunde indføres Reglen:

»Bytning vil kun blive tilladt, ifald ingen ældre har søgt vedk. Depot.«

Viggo Gundel.

Punkt 15 paa Dagsordenen.

Da det maaske for nogen, eller rettere, da det maaske for alle ved Gennemlæsningen af den til Hovedgeneralforsamlingen udsendte Dagsordens Punkt 15 har staaet noget uklart, hvad Meningen med Undertegnedes Forslag er, skal jeg her tillade mig nærmere, dels til Orientering for ærede Medlemmer, og dels for disses Indflydelse paa ærede Delegerede, der møder i Fredericia

den 12. April, kort at klarlægge, hvad dette Forslags Tanke gaar ud paa.

Tanken med Forslaget, »Skabelse af et Fond gennem Salg af et Byggemærke« er, — at samle alle danske Lokomotivmænd om en Plan til fælles Maal. Maalet skulde blive »Dansk Lokomotivmands Hjælpe- og Byggefond«, hvis Midler skulde kunne anvendes til Afhjælpning af pludselig økonomisk Betryk, indtruffen ved Uheld eller ved Lokomotivmands pludselige Død.

Men for at gennemføre saadanne Forslag kræves Penge.

Lokomotivmænd i Danmark raader ikke over Formuer; men de raader over Midler til at skabe nødvendig Kapital; og Maaden til at skabe dette paa skulde ske ved Køb af et Mærke, et »Hjælpe- og Byggemærke«. Dette Mærke, der tænkes solgt til en Pris af 25 Øre, kan alle, der sympatiserer med Tanken, overkomme; og Maaned efter Maaned, Aar efter Aar i Forbindelse med andre paa Generalforsamlingen meddelte Kombinationer skal disse 25-Øres Mærker blive til det Fond, der som Mindesmærke skal staa om, hvad danske Lokomotivmands Kultur betød i 1912.

At Forslaget har størst Bud og mest Betydning for de unge, viser Forslaget tydeligt; men at ældre Lokomotivmænd derfor skulde holde sig tilbage, vilde være ganske utænkeligt. At Forslaget vil blive modtaget paa forskellig Vis, indser jeg alt; nogle vil stille sig forstaaende til Forslaget, andre tavs afventende, Skeptikerne vil trække paa Skuldrene. Trods dette venter jeg Tanken realiseret. Det danske Lokomotivpersonale har gennem Tiderne vist, at de klartseende, de gode Hjerters og den aabne Haands Mænd er i Flertal, og at dette Flertal uden Hensyn til Alder vil gennemføre Forslaget, er mit Haab. Derfor: med sammenbidt Energi bør det Fond skabes, der i kommende Tider skal blive et økonomisk og kulturelt Rygstød for danske Lokomotivmænd.

Kjøbenhavn, i Marts 1912.

Richard Lillie.

Lokale Signaler.

Efter at vi i ca. 4 Aar er bleven rangerede ud og ind paa Langaa St., er de nye Signaler d. $12/3$ taget i Brug, hvilket er bleven bekendtgjort for Personalet ved Opslag paa Tavlen i Remisen, at fra den $12/3$ er de nye Signaler i Lg. tagne i Brug. Det forekommer mig at være en Tilsidesættelse af Sikkerhedstjenesten, at vi ikke samtidig faar et »Tillæg til lokale Signaler«, idet Personalet ikke ved, hvilke Vinger paa Togvejssignalmasterne, der skal vises for det Spor, man kører ind paa, henholdsvis ud fra. Vingerne passer nemlig ikke efter Sporene i den Rækkefølge, som disse ligger, og Personalet maa altsaa stole paa, at Stationen stiller Signaler og Spor rigtigt, hvilket forøvrigt viste sig i Ar. d. $6/3$ og $15/3$, at man ikke kan. Naar man betænker, hvor længe det har varet, inden Signalerne er taget i Brug, mener jeg, der maa have været Tid nok til at udarbejde »Tillæget«, saa Personalet havde haft noget at rette sig efter; nu derimod kører man omtrent i Blinde ud og ind paa Langaa St.

Ar.

Enhver vil sikkert give den æ/ Indsender Ret; men vilde det ikke være mere hensigtsmæssigt, om Administrationen i Stedet for at give os et **13de** Tillæg til »Reglement for lokale Signaler« snarest indfrie sit aargamle Løfte om et helt nyt Reglement.

Red.

Fra Rigsdagen.

(Fortsat).

(Ministeren for offentlige Arbejder, Thomas Larsen):

Det ærede Medlem fra Nyborg (Birch) fremdrog ligesom i forrige Samling Spørgsmaalet om Licitationsbetingelserne for Statsbanernes Kulleverancer, som han ønskede ændrede. Jeg skal derom kun sige, at denne

Sag nu ligger i Kommission, saa det i Øjeblikket ikke vil have større Interesse at komme nærmere ind paa den. Men naar det ærede Medlem anmodede mig om at reagere overfor Generaldirektionens Modstand mod, at der indføres Voldgift, skal jeg derom kun sige til det ærede Medlem, at det i dette som i alle øvrige Tilfælde vil være mig om at gøre at danne mig en selvstændig Opfattelse af Spørgsmaalet, og det vil ogsaa komme til at gælde i denne Sag. Jeg mener altsaa, vi maa afvente, hvad Jernbaneudvalget vil sige angaaende dette Spørgsmaals nærmere Ordning.

Det ærede Medlem fra Esbjerg (Slebsager) omtalte Spørgsmaalet angaaende Broen over Sneum Aa, hvorpaa han mente, at Arbejdet gik for langsomt. Jeg skal derom kun sig, at denne Bevilling til Bygningen af Broen over Sneum Aa jo er en toaarig Bevilling, og at netop dette Forhold, at man har kunnet bygge den paa to Aar, har gjort, at man har kunnet bygge den billigere, end hvis man skulde have forceret Arbejdet saaledes, at det blev gennemført paa eet Aar. I øvrigt er der ikke ved denne toaarige Gennemførelse af dette Stykke Arbejde, mig bekendt, bleven krænkert noget berettiget Interesse.

Det ærede Medlem fra Næstved (Andreasen) udtalte sig imod, at Vigerslev—Køge-Banen blev fremmet, idet Loven om Gennemførelsen af denne Bane var bortfalden, da Fristen for Kommunernes Tilskud var forløben, fordi Kommunerne ikke den 1. Januar 1911, var det vist, havde deres Tilskud i Orden, og anmodede mig samtidig om, at Bygningen af de Baner, hvor Tilskudene vare i Orden, maatte blive fremmet hurtigst muligt. Jeg kan dertil kun sige, at jeg i Fjor overfor en Henvendelse af det ærede Medlem udtalte, at det vilde være mig magtpaaliggende loyalt at gennemføre Jernbaneloven, og det er fremdeles min Agt, men det ærede Medlem er ikke uvidende om, at finansielle Forhold i saa Henseende have stillet sig i Vejen for mig. Forhaabentlig ville de, hvis det lykkes Regeringen at føre sin Finansplan igennem, blive

bedre i Fremtiden, og derved vil der ogsaa være aabnet Udsigt til, at vi kunne faa mere Fart i disse Forhold, end det i Øjeblikket er muligt.

Det ærede Medlem for Københavns Amts 3die Valgkreds (Hyller) henvendte sig til mig i Anledning af Valby Station, der er under Opførelse. Banesporene ligge der dybt nede, medens Bygningen ligger højere oppe, og fra denne føre nogle Trapper ned til den nærmeste Perron, men for at faa Forbindelse med de fjernere liggende Perroner bygges der en Bro ud til dem fra Hovedbygningen. Denne Bro ønsker det ærede Medlem forlænget, saa at den føres helt over den Gennemskæring, som Jernbanen gaar igennem, for at Beboerne paa den anden Side kunde faa Nytte af Broen. Selvfølgelig kunde det have Interesse for de paagældende Beboere, derovre, at dette skete, men nogen egentlig Statsbaneinteresse kan der jo ikke ligge deri. Hvis det var den eneste Forbindelse med Jernbanestationen, vilde det endog i høj Grad være i Statsbanernes Interesse at føre Broen igennem, men da der i Nærheden ligger en almindelig Færdselsbro over Gennemskæringen, og Beboerne kunne benytte den for at komme til Valby Station, foreligger der ikke nogen streng Nødvendighed for den paatænkte nye Bros Forlængelse, og saa vidt mig bekendt foreligger der heller ikke fra Beboernes Side noget Andragende derom.

Det ærede Medlem omtalte ogsaa et Jernbanespor, der ligger i Niveau med Vigerslev Remisevej, og mente, at Trafikken vilde medføre Fare for dem, der passerede dette Spor, navnlig for Børn, der færdes der. Jeg har ikke, siden det ærede Medlem talte, kunnet faa dette Spørgsmaal tilstrækkelig belyst, men jeg skal have min Opmærksomhed henvendt paa det og faa foretaget, hvad der kan foretages, med Hensyn til Sikkerhedstjenesten paa denne Linie.

Endnu har jeg tilbage et Spørgsmaal, som det ærede Medlem fra Storeheddinge (J. Andersen) var inde paa, nemlig Spørgsmaalet om Asaa-Banen. Det ærede Medlem

spurgte mig i Anledning af en Generalforsamling, der var holdt i dette Jernbaneselskab, hvor Statsbanernes Stemmer bleve afgivne til Fordel for Banen, om det var min Mening at gennemtvinge en Bane mod Befolkningens Ønske. — Det er ikke min Mening, men det kunde være interessant at komme udførligt ind paa hele denne Historie, for naar jeg gennemgaar dens Aktstykker — og jeg holder mig alene til de officielle Skrivelser, der foreligge i Sagen, de alene kunne være retledende for Regeringen —, vil det ærede Medlem se, at mine Papirer ere i Orden.

Forholdet er dette, at Dronninglund Sogneraad den 4. Oktober 1907 vedtog at bevilge 85,000 Kr. til den af Fjerritslev—Frederikshavn-Banens Direktion anbefalede Bane Asaa—Ørsø, som blev vedtagen paa det store Jernbaneforslag 1908. Den 9. September 1908 vedtog Sogneraadet at henholde sig til den i Mødet den 4. Oktober 1907 vedtagne Bevilling paa 85,000 Kr. til denne Bane, naar Togene førtes til Dronninglund, og den 6. Marts 1909 afholdt Sogneraadet et Møde, og paa dette vedtoges det: »at da Bidragene ere i Orden saavel fra Amtets som fra Kommunens Side til en Bane Asaa—Ørsø—Dronninglund, skal Sogneraadet begære en ekstraordinær Generalforsamling indkaldt i Fjerritslev—Frederikshavn-Banen, paa hvilken Sogneraadet skal fremsætte følgende Forslag: »Direktionen bemyndiges til at ansøge om Eneret til at anlægge og drive en Jernbane fra Asaa over Ørsø til Dronninglund. Banen indgaar som Led i Fjerritslev—Frederikshavn-Banen, naar de nye Aktionærer indbetale saa stort et Beløb til Reservefond, som svarer til den alt opsparede Reservefond« o. s. v. Den ved Generalforsamlingen den 2. Oktober 1908 vedtagne Bane fra Dronninglund til Asaa ophæves herved«. Dermed har man altsaa slaaet en Linie Asaa—Dronninglund fast, og det er tiltraadt af det nyvalgte Sogneraad.

Den 27. Marts 1909 afholdtes der derefter ekstraordinær Generalforsamling i Fjerritslev—Frederikshavn-Banen, hvor der

stemtes om et Forslag, der var fremsat af Kommissarius, og som lyder: »Direktionen bemyndiges til at overtage Driften af den i Lov af 27. Maj 1908 § 6 nævnte Bane fra Asaa over Ørsø til Dronninglund i Fællesdrift med Fjerritslev—Frederikshavn-Jernbane«. Nu vil det ses, at dette Forslag afviger noget fra det andet af Dronninglund Sogneraad stillede, som tiltraadtes af hele Sogneraadet, idet det udtrykkeligt fremhæves der, at der for Bidragene til Anlægget gives Aktier i Fjerritslev—Frederikshavn-Banen. Jeg gør i Forbigaaende opmærksom herpaa.

(Fortsættes).

Forskelligt.

Den 14. Marts har Maskindirektøren taget Kedelprøve paa de 2 R. Maskiner, der er bestilt hos Borsig til den jyske Østbane. Maskinerne vil antagelig ankomme hertil i Begyndelsen af Maanedelen.

* * *

Et Lokomotiv eksploderet.

Ved Eksplosionen af en Lokomotivkedel i San Antonio er der dræbt 25 Personer.

Lokomotivremisen og Værkstedet blev fuldstændig ødelagt; flere nærliggende Bygninger tog alvorlig Skade. Alle Lokomotiver i Remisen blev fuldstændig ødelagte.

Den forreste Del af det Lokomotiv, hvori Eksplosionen fandt Sted, blev slynget op paa Taget af et Hus, der laa i nogen Afstand, det styrtede derefter gennem alle Etagerne ned i Kælderen.

* * *

For at formindske Omkostningerne ved Anbringelsen af Underlagsplader paa Banelegemet har *Chicago Rock Island og Pacific* fornylig indført elektriske Svællebore- og Indskruningsmaskiner. Det nødvendige Kraftanlæg findes anbragt paa en lille let transportabel Vogn og bestaar af en Motor med tilkoblet Dynamo. Med 3 Boremaskiner og 2 Skrue-maskiner, der inklusive Kraftmaskinens Betjening ialt kræver 8 Mand, kan der paa en stærk trafikeret Strækning daglig forbores og indsættes 2800 Svælleskruer.

* * *

Grundet paa Skimmernes stærke Slitage ved Centralbanen i New-Jersey, hvis Vægt var 45 kg pr. m, har nødvendiggjort Anvendelse af sværere Skimmer. Til dette Formaal benyttes nu en Vægt af 67,5 kg pr. m. Disse Skinners Højde er 165 mm og Materialet er Martinstaal hvori der er foreskrevet 0,9 til 1,0^o Kulstof, men hvis Fosforindhold ikke maa overskride 0,02^o. Samtidig foretages Forsøg med Skimmer paa 50 kg pr. m af Martinstaal, hvor Indholdet er 0,75 til 0,83^o Kulstof, og af Bessemerstaal med 0,65^o Kulstof.

Personalia.

¹/₄ 12.

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøderne

P. C. Andreasen, Kbhavn. H. 1, til Masned Sund
A. E. Larsen, Masned Sund — Kbhavn. H. 1

²/₃ 12.

Afskediget er:

Lokomotivfyrbøder S. G. Nielsen, Kbhavn. G. 1,
efter Ansøgning.

Navneforandring.

Lokomotivfører S. Jensen, Fredericia, hedder fremtidigt Severin Graabek.



Bytning.

En Lokf. i Roskilde ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia eller Skanderborg, helst snarest. Billet mrkt. »Roskilde« modt. Red.

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 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.



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

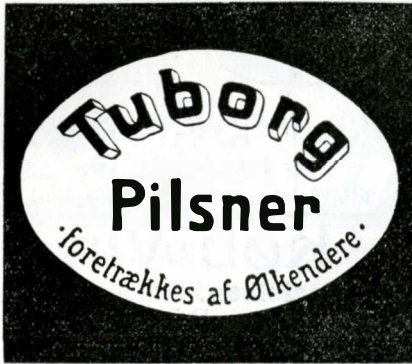
I København er Guldsmed F. MICHEELSEN Sdr. Boulevard 34 billigst.

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).**



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

Viggo Gundel, Struer.

MARINE-ROM

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

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

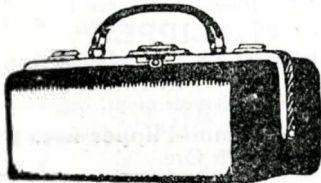
BRYGGERIET PHØNIX' PRISLISTE

Vi leverer paa Flasker: ¹/₂ Dobbeltøl 84, 1 Dus. Prima 108, 1 Dus. Hvidtøl I 96, 1 do. II 78, 1 Dus. Skibsol I 96, 1 do. II 78 Øre. ¹/₂ Skibsol 60, 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.



Reparationer udføres.

Lædervare-Forretningen, Sønder Boulevard 46,
anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker,
Tornystre, Tegnebøger m. m. i stort Udvalg.

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

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

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

Carl Olsens

Skræder- Etablisement

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

Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

<p>Brødr. Christiansen 55 Istedgade 55 Tlf. 2516</p> <p>Trikotage- & Manufakturforretning</p> <p>Maskinstrikkeri & elektr. Systue</p> <p>Strømper forfædtes i Lobet af 2 Dage</p> <p>Jernbanemænd 5 Procent Rabat</p>

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

Bramtons

RudgeWhitewort

og Perfect Cykler

BRENNADOR 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 Portl Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.



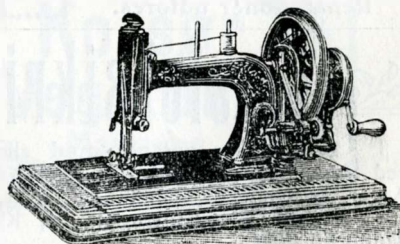
Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man
billigst og bedst hos

J. Jensen & Co.

Bruunsgade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring.



Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

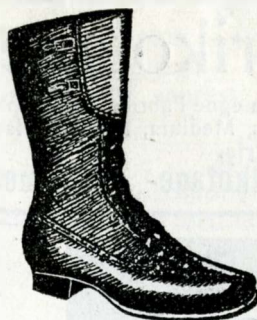
Garanti for Soliditet.

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. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.



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

Fod. Lager af alt.

Haand- og elektr.
Reparationsværksted.

„Den forgyldte Støvle“,

10 Istedgade 10.

3die Sted fra den ny Bane-gaard.

Køb Vin

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



Gummi-Kravesøj

(hvidt og kulørt).

Største Udvalg. Billigste Priser.
Nedfaldende Flipper, kulørte, 60 Øre,
opstaaende, kulørte, 45 Øre,

alle Nunre,
dobbelte Flipper, kulørte, 75 Øre, og
hvide 65 Øre.

Kulørt Serviteurs 1,00, hvidt do. 0,75,
Manchester 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.