



Nr. 1.

1. Januar 1913.

13. Aarg.

MEG DETTE NUMMER begynder „Dansk Lokomotiv-Tidende“ sin 13. Aargang, og samtidig træder Lovene for vor nye Organisationsform i Kraft. Det er vort Haab, at denne vil føre til et enigt Samarbejde for Standens Højnelse saavel i kulturel som i økonomisk Henseende og paakalder derfor alle gode Kræfter til Opnaaelse af dette Formaal.

Vi trøster os til at tro, at de Motiver (Lokomotivpersonalets Vel), der har gaaet som en Understrøm gennem „Dansk Lokomotiv-Tidende“, har virket med til Udviklingen af det hjertelige Forhold, der hersker mellem os og vore Læsere, og som berettiger os til at sige „Glædeligt Nytaar“ til de mange, som Aar ud og Aar ind følger os, er glade for os, er misfornøjede med os, men aldrig svigter os, altid er samlede om os, er vore Venner — ofte nogle gnavne og urimelige Venner, som Venner jo af og til er, men altid vore Venner. Jo vi har Ret til at ønske dem alle et „Glædeligt Nytaar“ — vi ved, de siger: Tak og i lige Maade! De vil ikke undvære os, men netop hver Gang modtage os, og naturligvis vil de foran Aarskiftet udveksle en Hilsen med os og Ønsket om fortsat godt Samarbejde.

Glædeligt Nytaar!

Red.

*D. L. & L. F.
Hovedbestyrelsen.*

Til Medlemmerne.

Paa Generalforsamlingen vedtoges Hovedbestyrelsens Lovforslag med nogle ganske faa Ændringer.

I den Anledning tillader Hovedbestyrelsen sig at henvende sig til alle vore Medlemmer med en Oversigt over, hvad denne Omformning betyder.

Som det vil vides er der flere Gange paa tidligere afholdte Generalforsamlinger fremsat Forslag i Retning af det der nu er sket, men man har hidtil ment, at det ikke var nødvendigt eller Tiden belejlig.

Imidlertid har man nu for at kunne naa det store Maal (Samling af Lokomotivpersonalet i en Organisation) bøjet sig for dette Krav og delt Organisationen i 2 Hovedafdelinger, en for Lokomotivførere og en for Lokomotivfyrbødere, med hver sin Hovedafdelingsbestyrelse — til Fremme af særlige Krav og Interesser. Disse to Bestyrelser danner med en af Delegeretmødet valgt Formand tilsammen Hovedbestyrelsen, som i alle store og fælles Sager vil have den ledende Myndighed.

Denne Organisationsform byder alle

Medlemmerne mange og store Fordele, idet at man derigennem har naaet, at hver Hovedafdelingsbestyrelse kun beskæftiger sig med sine Sager, og at dette praktisk talt vil lette Arbejdet betydeligt, ligesom at der vil om muligt kunne lægges større Kraft i Arbejdet.

Endvidere er alle Afdelingerne paa Depoterne delte i en Lokomotivførerafdeling og en Lokomotivfyrbøderafdeling, som hver for sig kun vil faa Anledning til at beskæftige sig med Sager af lokal Interesse.

Alle disse Depotafdelinger danner til sammen de 2 Hovedafdelinger.

Det vil af dette fremgaa, at Arbejdet er bleven simplificeret saa meget som overhovedet muligt, idet at alle Sager nu kan faa en meget hurtig Behandling gennem sit specielle Forum.

Sager af lokal Interesse behandles saaledes først af Depotafdelingen; kan denne intet Resultat bringe da af Hovedafdelingen, som saa maa søge at fremskaffe Resultat.

Det maa saaledes være alle Medlemmer klart, at man gennem de nye Hovedafdelinger har opnaaet et Plus til vor tidligere Organisationsform, et Plus som formentlig maa kunne bidrage til at gøre Organisationens saa stærk som ingensinde tidligere.

Medlemmerne vil deraf kunne se, at den nye Form indeholder Muligheder, der bør udnyttes, navnlig i Retning af at samle Lokomotivpersonalet i een selvstændig Organisation. Fordelene herved er indlysende i Modsætning til den nuværende Tilstand, hvor vi staar delt i to Lejre med ret skarp Front mod hinanden.

Det vil maaske blive — ja er vel allerede indvendt, at vi ikke har Forhandlingsretten. — Herimod skal siges: Vel har vi den ikke endnu i samme Udstrækning som de to store Organisationer; men i Henhold til Ministeriets Skrivelse af 10. Maj d. A. samt ifølge Ministerens mundtlige Udtalelser vil vi dog blive taget med paa Raad i alle Sager, der angaar os. Desuden maa vi huske paa, at vi, saafremt vi er enige og samler os i een Organisation, vil være stærke nok til at forhindre, at der træffes Aftaler

— bindende for Lokomotivpersonalet — udenom vor Organisation.

Det maa tillige erindres, at Ministeriet har forlangt, at Jernbaneforeningen og Dansk Jernbane-Forbund skal ændre deres Love saaledes, at vi ikke udelukkes. Det vil i Virkeligheden sige det samme som: Enten opgiver de to Organisationer Forhandlingsretten, eller ogsaa faar vi den i samme Udstrækning som disse to Foreninger.

Naar derfor forskellige Førere udenfor D. L. & L. F. vil paastaa, at Sammenslutning af Førerne kun kan finde Sted indenfor Jernbaneforeningens Rammer, fordi det er den eneste Maade, hvorpaa vi kan opnaa eller beholde de samme Rettigheder som det øvrige ved Statsbanerne ansatte Personale, saa er det en stor Vildfarelse, thi som sagt vi er i Stand til at faa akkurat de samme Rettigheder som Jernbaneforeningen og Dansk Jernbane-Forbund.

Vi opfordrer derfor alle vore Medlemmer til med Varme at arbejde mellem det ved Statsbanerne ansatte Lokomotivpersonale, som ikke tilhører Organisationen, om at indmelde sig for at vi endelig en Gang igen kan samles under Organisationen til Arbejdet for saavel økonomiske som tjenstlige Krav.

Idet vi saaledes reorganiserede gaar ind i det nye Aar, vil vi ønske vore Medlemmer godt Nytaar, samtidig med at vi udtaler det Haab at Aaret ogsaa maa blive godt og frugtbringende for vor gamle Organisation, og dermed for hele Lokomotivpersonalet.

Hovedbestyrelsen.

Aarskiftebetragtninger.

Vi har atter set et Aar synke ned under Forgængelighedens Havflade, og det nye stige op af Fremtidens Skød. Der gives vel næppe nogen Time i Livet, som stemmer Menneskeheden mere alvorfuldt, og giver den mere Anledning til Eftertanke, end netop Nytaarsskiftet, som fremkalder Bevidstheden om alt det bestaaendes For-

gængelighed, ligesom det manende opfordrer os alle til at udnytte Tiden paa rette Maade. Vi vil i den Anledning endnu en Gang lade det forsvundne Aar passere Revy for vort Blik.

Benægtes kan det ikke, at det gamle Aar har været et Overraskelses Aar for Lokomotivpersonalet. Aldrig tidligere har det saaledes haft Lejlighed til at iagttage et mere haartrukket Fortolkningsprincip af hidtil gældende Lønningsbestemmelser, hvorved selv analoge Tilfælde har bevæget Autoriteterne til at fælde modsatte Afgørelser i indsendte Sager. Et saadant Forretningsprincip til Forbedring af Statsøkonomien kan ikke kaldes retfærdig, men bidrager kun til at skabe Uvilje og Utilfredshed. Forhaabentlig vil det kommende Aar skabe en større Betryggelse for Personalet paa dette Omraade, saa at det ikke af Omstændighederne skal blive tvungen til at henvende sig til Lovgivningsmyndighederne. Af Stemningen paa sidste Generalforsamling fremgik det tydelig, at Personalet ikke er til Sinds vedblivende at betragte sig som Tilskuere, hvor det gælder dets økonomiske Eksistens.

Et andet og ret vigtigt Forhold, som i det afsluttede Aar igen synes at være bleven indført ved Lokomotivafdelingen, er Anvendelsen af »Springersystemet«, der, efter hvad der oplystes paa Generalforsamlingen, særlig indenfor 5. Kreds er bleven et yndet Emne, idet der allerede nu foreligger flere Tilfælde, hvor ligestillede Lokomotivførere er bleven tilsidesatte ved Turbesættelse. Særlig et enkelt Tilfælde, hvor den overvejende Del af Lokomotivpersonalet anser vedkommende for at være inhabil for en saadan Favorisering, har bevirket, at man indenfor Personalets Rækker anser Indførelsen af dette System som et virksomt Midde til at øge Utilfredsheden indenfor Personalet indbyrdes, idet der her som overalt findes Personer, hvis Livssyn ikke ejer den fornødne Styrke til at skelne mellem Systemet og Personerne, men sætter de sidste foran det første. Antagelig vil det i det nye Aar lykkes vor Foreningsbestyrelse og

saa paa dette Punkt at skaffe retfærdige Forhold, selv om den ogsaa bliver tvungen til at benytte et saa radikalt Middel som en Henvendelse til de højeste Autoriteter. Vil man bevare Tilfredsheden iblandt Personalet, bør Grundlaget fremfor alt være baseret paa Retfærdighed, men det nuværende savner desværre i de foreliggende Tilfælde en Del.

Af den tilbageholdne Stilling, som de to Etatsorganisationer efter Forhandlingsrettens Gennemførelse i den nuværende Ordning har indtaget overfor Lokomotivpersonalet, er der al Grund til at tro, at d'Hrr. Foreningsledere ikke selv føler sig paa den sikre Side, men derimod frygter for en Afsløring af de nøgne Kendsgerninger og deres mere eller mindre noble Motiver under Forhandlingsrettens Tilblivelse. Paa os, som til Bunds kender den rette Sammenhæng, virker det aldeles ikke overraskende; dog haaber vi, at det nye Aar, som uden al Tvivl vil bringe Lokomotivpersonalets Flertal den Ret, som det moralsk set i enhver Henseende tilkommer, ikke skal gøre det nødvendigt at fremlægge saadanne Argumenter, at enhver Tvivl om vor Organisationsberettigelse skal forstumme, selv hos vore argeste Modstandere.

Vor Opgave har aldrig været at saa Tvivl eller Tvedragt, men vor Opgave har stedse været at værne vor Stand, som Tid efter anden trods Banernes Udvidelse i enhver Henseende er sat i Baggrunden. I tidligere Aar var Lokomotivførerstillingen anset som et ansvarsfuldt Erhverv; i vore Dage er Forholdet anderledes. Til Trods for den blotte Kendsgerning, at man ved ethvert alvorligt Uheld straks forstaaer at finde Lokomotivføreren, er Forholdet, naar det drejer sig om det økonomiske Spørgsmaal, anderledes. De foreliggende Grunde hertil maa vel nærmest søges i, at Antallet af Lokomotivførerne gennem Aarenes store Udvidelse af Baneanlægene er bleven stærkt forøget, ligesom jo større den enkelte Tjenstmandskategori er, desto mindre finder udenforstaaende Anledning til at tage noget Hensyn til eller skænke en saadan nogen

Opmærksomhed. For Lokomotivpersonalets Vedkommende kommer yderligere, at det som Følge af Tjenestens Beskaffenhed næsten aldrig kommer i Berøring med Publikum, og derfor ikke bliver saa bekendt med Offentligheden.

I de store Spørgsmaal har vi til Dato truffet rigtig, idet vore Repræsentanter har forstaaet at regulere vore Anliggender paa en langt bedre Maade, end vi nogensinde vil kunne vente vil ske, saafremt vi havde opgivet vor Fagorganisation, og paa Naade og Unaade overgivet os til Ikke-Fagfolks Ukyndighed i de faglige Spørgsmaals Afgørelser.

Vi maa nu haabe, at det nye Aar vil føre til et nyttigt og frugtbringende Samarbejde med de andre Organisationer.

Nomo.

Nytaarstanker.

Vi staar igen ved Aarsskiftets Tærskel, hvorfra vi for sidste Gang lader Blikket og Tankerne glide tilbage over det forløbne Tidsafsnit. Og særlig for Lokomotivpersonalets Vedkommende er der rigelig Anledning til, nu da vi i Ordets dobbelte Forstand staar overfor en ny Tid, at genopfriske Minderne fra den forløbne Tid og overveje de indvundne Resultater.

Nytaarsnatten nærmer sig, og den ene spørger den anden om, hvad Uret viser. Hvorfor spørger man saaledes, opfyldt af en vis Spænding efter Tiden? Af den simple Grund, at enhver vil være den første til at ønske sine Paarørende og Venner et »Glædeligt Nytaar«. Ogsaa jeg vil ved denne Lejlighed spørge alle Lokomotivmændene uden Undtagelse, om de nu har iagttaget Tiden paa Uret i Overbevisningens Taarn, og om de samtidig har lagt Mærke til, hvad det er, der i det gamle Aar har trykket hele Lokomotivstanden som en Mare. Har I lagt Mærke til, at Viseren i Slutnin-

gen af Aaret er gledet et mærkeligt Stykke fremad?

I fem à seks Lokomotivfyrbødere, der staar som Aspiranter til Lokomotivførerstillingen og har Ret til at indtræde i Organisationen og kan nyde Goderne fra Nutidens Arbejde, har I set, hvad Tiden viser? Hvorfor staar I enkelte Mennesker Jer Organisation fjern? Paaskynd Jer Indtrædelse førend Viserne paa Uret atter tilkendegiver et nyt Aar.

Og I Kolleger i den modnere Alder, hvor langt er Viserne i Forstaaelsen af Organisationstanken rykket frem hos Jer? Er der endnu nogle iblandt Jer, som tøver med at tiltræde Tanken om en fast Sammenslutning af alle Lokomotivmændene? — Forekommer ikke den Resignation og den Imødekommenhed, som vi for kort Tid siden har udvist, at være Jer fyldestgørende nok for Jeres hittidige Anker? Har ikke vor Forening i langt højere Grad end Jernbaneforeningen varetaget vor Stands Interesser saaledes, at den berettiger til Kravet om en fælles Forening?

I ældre Kolleger, I, som allerede nu omgaas med Pensioneringstankerne, hvor langt er Viserne rykket frem for Jer? Betænk, at det har været Jer, der navnlig har maattet virke under Fortidens skærpede Forhold, hvor Uretfærdigheden ved mange Lejligheder sad som Dommer; forglem ikke, at det er Jer, som mest har klaget over Tjenesteoverbebyrdelse og Lokomotivfører-Stands Forklejnelse. Hvorfor tøver I nu? Frygt ikke fordi yngre Kræfter har overtaget Jeres tidligere Tillidsposter i vor Forening, vi ved ogsaa at værdsætte Jeres Arbejde og bevare det i venlig Erindring. Omgaas ikke med den Tanke, at en fælles Organisation er overflødig eller til Skade for Lokomotivførerne, og føl Jer overbeviste om, at en saadan Organisation kun er Resultatet af Nutidens Udvikling, og til Gavn for saavel den yngste som ældste Lokomotivmand.

Idealismens Tid er forbi. Materialismen, der er traadt i dens Sted, ødelægger alle dem, som ikke følger denne eller som erkender Faren ved den og beskytter sig.

Overvej derfor hvad det er som mest af alt skader vor Stand. Lad os ikke forglemme denne, men haabe at det nye Aar maa bringe Trivsel og Enighed. Derpaa et »Glædeligt Nytaar« til alle Lokomotivmænd.

N. N.
Lokomotivfører.

Nyere Opfindelser under Jernbanevæsenet.

Saa gamle som Jernbanerne allerede er i vore Dage, saa er der dog mange tekniske og vigtige Spørgsmaal indenfor dette Omraade, som endnu venter paa en tilfredsstillende Løsning. I Særdeleshed er dette Tilfældet med Jernbaneskinnerne.

I Amerika har man saaledes i mange Aar haft Opmærksomheden henvendt paa dette Emne, og Aarsagen til, at Skinnerne, imod hvad tidligere har været Tilfældet, er blevne paafaldende ringere i Kvaliteten, saa at de hurtigere opslides, og at der hyppigere forekommer Skinnebrud. Staalets procentvise store Kulindhold i Forbindelse med den anvendte lave Temperatur under Valseprocessen m. m., har hidtil været lagt til Grund for disse uheldige Egenskaber. Men den egentlige Aarsag er dog faktisk, at Jernbaneskinnerne i Amerika ikke mere i tilstrækkelig Grad frembyder den fornødne Sikkerhed.

Selvfølgelig vil Jernbaneselskaberne ikke selv og langt mindre overfor Publikum indrømme, at der forekommer altfor store Overbelastninger som Følge af den stærke Trafik og mægtige Tonnage, Tilvækst af Lokomotiver og Vogne og fremfor alt ikke, at Togenes hensynsløse Hastighed er det vigtigste Moment i dette Spørgsmaal til Trods for, at saavel Salon- som Godsvogne fra 30 til 60 Tons Bruttovægt og Lokomotiver med 100 til 172 Tons nu løber med fordoblet Hastighed over Sporene i Mod-sætning til for 10 til 20 Aar tilbage, da det rullende Materiel kun havde den halve Vægt.

At indføre en Ændring i disse Forhold vil selvfølgelig være ensbetydende med en fuldstændig Omlægning af samtlige Banelegemer paa Hovedbanerne med nye og sværere Skinner, hvad naturligvis vil være forbunden med kolossale Udgifter. Man forstaar derfor saa godt, at de fleste Jernbaneselskaber nu forsøger at trække dette saa vigtige Spørgsmaal i Langdrag saa længe som mulig, især da Staalproduktionen for Jernbaneskinner i Øjeblikket er undergaaet store Forbedringer.

Paa Højbanen i Boston, hvor de bløde Bessemerstaalskinner har udvist en forbløfende hurtig Slidtage, blev der nedlagt haardere Skinner med større Kulstofprocent, som kun var lidt dyrere, men hvis Holdbarhed var betydelig større. Desuagtet formaede disse dog ikke at modstaa de store elektriske Togs Tryk, idet de paa Grund af deres Haardhed knækkede.

Anvendelsen af *Nikkelstaalskinner* har været forsøgt paa Baltimore-Ohio og Pennsylvania Banens Linier, uden dog at bringe nogen væsentlig Fordel. En Nikkelskinne, som i en Kurve var anbragt imellem to Skinner af haardt Staal, maatte til Eks. allerede udveksles efter 204 Dages Forløb, da den var aldeles opslidt. Man gik derefter over til Benyttelsen af *Manganstaalskinner* fra *Wharton & Co.s* Jernværker i Philadelphia, og hvis Elasticitet og Haardhed er overordentlig stor. I en særdeles stærkt trafikeret Kurve, hvis Radius udgjorde 250 Meter, og hvor en Bessemerstaalskinne i Løbet af 44 Dage grundet paa Slidtage maatte udveksles, viste Manganskinnerne derimod efter 3 Aars Udnyttelse kun ringe Spor deraf. Ganske vist er de sidste 13 Gange saa dyre som Bessemerkinnerne og kan desuden kun leveres i Længder paa højst 6 Meter, idet de kun lader sig fremstille ved Støbning under en ualmindelig høj Temperatur. Paa Grund af deres intensive Haardhed lader de sig derefter ikke mere bearbejde.

I det sidste Aarstid er der opfunden en ny Fremstillingsmaade, hvorved der kan fabrikeres de saakaldte *Chromnikkelstaal-*

skinner. Ved at tilføre Støbestaalet indtil 10 % Chrom, som er et af *Vauquelin* i Aaret 1797 opdaget hvidgraat, meget skørt, meget haardt og iltbestandigt Metal, opnaar det førstnævnte en hidtil ukendt Haardhed, uden at Homogeniteten lider derunder i Modsætning til almindelig Haardstøbning. Efter foretagne Prøver har Chromnikkelstaalskinnerne kunnet yde 4 til 6 Gange længere Modstand paa Forstadsbaner og Linier med overordentlig stærk Trafik, og hvor ellers selv de sværeste Skinner kun kunde anvendes i nogle faa Uger, til Eks. i Bybanernes Kurver, end de tidligere anvendte haardeste Staalskinner. Kun en uheldig Egenskab er der ved denne Staalart, det er nemlig umulig at smede, valse eller overhovedet at bearbejde det ad mekanisk Vej efter Afkølingen. For at opnaa de nødvendige Huller til Forbindelserne med Laskerne, maatte man i Begyndelsen timevis bore eller rettere sagt slibe disse igennem. Senere lykkedes det dog at lokke disse. Dog endnu som i Begyndelsen formaar man ikke at bearbejde de støbte Blokke i Valseværkerne, men maa straks støbe Skinnerne i den ønskede Form; men disse kan selvfølgelig ikke være længer, da de i saa Fald kaster sig og dermed er ubrugelige, idet Afretning er udelukket.

Til Trods for de forholdsvis ret gunstige Resultater og Fordele, omend disse med Hensyn til Anskaffelsesomkostningerne trængtes noget i Baggrunden, var man egentlig saa godt som kun naaet udover Forsøgsstadiet, da der fremkom en ny Opfindelse, som i Virkeligheden har bidraget til, at Chromskinnerne for Eftertiden vil faa en langt større Betydning. Det er nemlig lykkedes for flere Staalværker at fremstille Chromstaalet i en Kvalitet, som, omend med en Del Besvær, efter Støbningen lader sig valse.

Efter at Staalet er støbt i Blokke, udvales disse til lange Skinnelængder. Her til maa dog ikke anvendes mere end to Opvarmninger, da Staalet ikke taaler saadanne. Valsningen maa selvfølgelig ogsaa foregaa hurtigt, forsigtig og under stor Kraft-

anvendelse. Hvad Lokningen af Hullerne angaar, saa har de forskellige Fabrikker anskaffet det fornødne Materiel dertil, saaledes at Chromskinnerne sikkert vil blive anvendt i Fremtiden, i hvert Fald paa Hovedbanerne; thi selv om Prisen er 4 Gange højere, saa opvejes denne Udgiftspost med Lethed, naar man tager i Betragtning, at de dels holder 6 Gange saa længe som de hidtil anvendte Skinner, hvilket atter medfører en stor Besparelse af Omkostningerne ved Banelegemets Vedligeholdelse.

Til en Sammenligning af den svære Belastning, som Sporlegemet imod Datidens beskedne Krav i vore Dage og i Fremtiden vil være udsat for, maa man i første Linie tage Hensyn til Godsvognenes bestandig stigende Vægt. Medens man i et Industri-land som Tyskland først i de senere Aar i et ret beskedent Omfang har anskaffet saadanne sværere Vogne med 20 til 35 Tons Bæreevne, har de forenede Stater et Vognantal af over 500000, hvis Bæreevne er fra 18 til 22¹/₂ Tons, over 600000 har en Bæreevne fra 22¹/₂ til 27 Tons, medens over 200000 Vogne laster fra 30,35 indtil 50 Tons.

Egenvægten af de største Godsvogne er fra 14 til 17 Tons, medens de mindste Vogne, som kun beforder 10 Tons, har fra 9 til 10 Tons. Ret kuriøst forekommer det, at de mindste Vogne, som kun kan bære 10 Tons, dog har en Egenvægt af 9 til 10 Tons, hvorimod de største er i Stand til at staa for en Last, der er 3 Gange saa stor som Egenvægten. Et er givet, at en saadan belastet Vogn vejer mere end vore store Maskiner herhjemme, nemlig fra 64 til 67 Tons.

Franskmændene har ogsaa skyndt sig at drage Nytte af denne Fordel. Efter at de fleste af de store Jernbaneselskaber efterhaanden havde anskaffet flere tusind Vogne med en Bæreevne fra 15 til 20 Tons, har den franske Nordbane fornylig modtaget 210 Vogne for 45 Tons Nyttelast. Sydbaneselskabet har endog nu anskaffet Jernvogne for 50 Tons Lastvægt til Ertstransport, hvilke er 12 Meter lange, men dog kun vejer 15 Tons. Yderligere har Bjerg-

værket ved Carmauz ladet bygge 50 Tons Vogne med automat. Udlosningsmekanisme. I Modsætning til Franskændene har Englænderne og Tyskerne været ret langsomme til at følge Nordamerikanernes Eksempel; væsentlig maa dette mærkelige Forhold søges i, at de mange smaa Bjergværker og Fabriksbanegaarde, Transportanlæg o. s. v. hovedsagelig er beregnede for Anvendelse af ældre Vognprofiler paa 10 til 15 Tons; Englænderne endog kun paa 8 Tons. Som Følge deraf nærer de større Befragtere ikke Ønsket om en hurtig Ændring af Vognenes Størrelse.

Ikke desto mindre spores der dog i begge Lande en betydelig Fremgang i saa Henseende. Ogsaa for smalsporede Baner er der allerede fabrikeret Vogne med betydelig Bæreevne, til Eks. har Firmaet *Both & Tilman* i Dortmund leveret saavel Person- som Godsvogne med 15 Tons Bæreevne for 1 Meter Spor. I England erholdt Caledaniabanen for et Par Aar siden 500 Vogne med 30 Tons Ladevægt, *Great Northern* Selskabet ligeledes et lignende Antal, medens enkelte Privatfirmaer endog har Specialvogne paa 40 Tons.

De nye Godsvogne, som *Douai*-Jernværket i Frankrig leverede for faa Aar siden til Sydbanen og enkelte Privatfirmaer, kan ved $15\frac{1}{2}$ Tons Egenvægt dog laste 50 Tons Kul. Disse Vogne er helt igennem byggede af presset Staal, $10\frac{1}{2}$ Meter lange og $2\frac{2}{3}$ Meter brede. Udladningen foregaar hurtig og let gennem dobbelte Tragtklapper, som aabnes i Vognens Midte. Selve Vognlegemet hviler paa 2 Trucher. Af en noget anden Konstruktion er de saakaldte *Gondolvogne*, der har to Klapper i hver Side. Disse rummer 33 Tons Kul eller 55 Tons Jernerts, dog har man belastet enkelte Vogne indtil 90 Tons, uden at det har medført den ringeste Beskadigelse.

Staalvognenes kolossale Modstandskraft har forøvrigt ved forskellige Jernbanesammenstød tilstrækkelig bevist deres Fortrin. Et overordentlig vigtigt Spørgsmaal indenfor Jernbanevæsenet er derfor Vognenes, i Særdeleshed Personvognenes Solidi-

tet i Tilfælde af Afsporing, Sammenstød eller Ildebrand, og hvor ofte mange Hundrede Menneskers Liv er afhængig.

(Fortsættes).

De franske Jernbanemænds Arbejdstid.

Hvert Aar indsender »Arbejderkontrollen« til Ministeren for offentlige Arbejder en Beretning over Lovenes Anvendelse, Dispositioner o. s. v., og som tillige omfatter Reguleringen af Tjeneste- og Hviletiden samt Personalets Sundhedstilstand og Sikkerhed. Den fra Aaret 1909 stammende Beretning er i Juni Maaned i Aar bleven offentliggjort i »Journal officiel«. Kontrollen er kommen til det Resultat, at de bestaaende Bestemmelser som Regel anvendes og tilsvarende overholdes. Til Eks. svinger Arbejdstiden for Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne, forsaavidt det angaar den planmæssige Tjeneste, mellem 6 Timer 20 Min. og 9 Timer 55 Min. ved Nordbaneselskabet. Paa Østbanen udgør den fra 6 Timer 20 Min. til 9 Timer 58 Min., hvorimod Svingningen paa Paris—Lyon—Middelhavsbanen er fra 5 Timer 20 Min. til 10 Timer, paa Statsbanen imellem 4 Timer 39 Min. og 9 Timer 58 Min., medens den paa Vest-Statsbanen bliver fra 3 Timer 59 Min. til 9 Timer 50 Min.

Ved Togtjenesten, hvor den gennemsnitlige daglige Arbejdstid forskriftsmæssig maa udgøre 10 til 11 Timer, alt eftersom Tjenesten medfører udenbys Natophold for Personalet, eller Tjenesten afsluttes paa Hjemstedsstationen, er forekommen følgende Svingninger i den normale Drift: Nordbanen mellem 7 og 9 Timer, Østbanen 6 Timer 7 Min. til 9 Timer 39 Min., Paris—Lyon—Middelhavsbanen 6 Timer 51 Min. og 10 Timer 36 Min., Statsbanen mellem 4 Timer 20 Min. og 10 Timer 44 Min., Stats-Vestbanen 5 Timer 39 Min. og 10 Timer 6 Min. Det samlede Antal af det til Ekstratjeneste anvendte Personale er aftaget i en

betydelig Grad, idet disse, som i Aaret 1907 beløb sig til 61422, i 1908 56084, i Aaret 1909 kun udgjorde 38634 Tilfælde, hvilket svarer til en Formindskelse af 37 Procent.

Lokomotivet med overhedet Damp.

Fra Tysk af O. Bendixen.

(Fortsat).

Varmeoverførelsen gennem Overhederens Hedeflader.

Den nøjagtige Bestemmelse af Varmegennemgangskoefficienten grundet paa lagttagelser, der ere mulige i Driften under en Forsøgskørsel, støder paa næsten uovervindelige Vanskeligheder. Først og fremmest kender man ikke Vandindholdet af den mættede Damp, som under de forskellige Fordringer til Kedlen træder ind i Overhederen, ligesaa lidt som den overhedede Damps specifikke Varme. Ligeledes kan Temperatur- og Vandmaalinger under Kørslen ikke altid have den ønskede Grad af Nøjagtighed. Ved de i praktisk Drift stadig vekslende Krav til Kedlen og Vandforholdene, vil den mættede Damps Vandindhold ogsaa stadig være underkastet Forandringer og derved vil ikke alene Overhederens Virkningsgrad forandres, men ogsaa Forholdene ved Varmegennemgangen paa de forskellige enkelte Overhederhedeflader. Hertil kommer, at man kun kender Forbrændingsgassens Middeltemperatur ved dens Indstrømning i Overhederen; men ikke dens Temperatur ved Berøringen af de forskellige enkelte Hedeflader i Overhederen. Den er ikke ens, og har en væsentlig Indflydelse paa de enkelte Overhederhedefladers Virkningsgrad. Ligeledes, omend ikke vanskeligere, stiller det sig med Bestemmelserne af Varmegennemgangskoefficienten for Fordampningshedefladerne. Man kan vel maale Middeltemperaturen i Fyrkassen (ca. 1400° C.) saavel som i Røgekammeret. Denne er væsentlig afhængig af Kravene til Kedlen og Længden og Diameteren af

Kedelrørene og ikke ens paa de forskellige Steder i Røgekammeret. Hvad man derimod ikke tilstrækkelig kender er Forbrændingsgassens Ind- og Udstrømningstemperatur ved Kedelrørene.

Af Prøver paa Forsøgspladsen i St. Louis fremkom det Resultat, at ca. 40 % af Varmeoverførelsen fandt Sted i Fyrkassen (denne lagttagelse er ved brede Jernfyrkasser, i smalle og dybe Kobberfyrkasser vilde Varmeoverførelsen være betydelig større), og at Forbrændingsgassens Temperatur var ca. 1000° ved Indstrømningen til Kedelrørene, medens Udstrømningstemperaturen var 400° C. Disse Angivelser kunne dog ikke betragtes som fyldestgørende, naar der anstilles Sammenligning mellem Varmeoverførelsen i Fordampningshedefladerne og i Overhederhedefladerne. Det vil sige for at klargøre Spørgsmaalet om, hvorledes Varmen overføres til Damp af høj Temperatur i Modsætning til Overførelsen til Kedelvandet. Formodentlig spiller her den gensidige Hastighed ved begge de varmeudvekslende Midler en stor Rolle. Den livlige Varmeudveksling i Overhederen maa vel hovedsagelig tilskrives den store Relativhastighed mellem Forbrændingsgassen og Dampen. Desværre er der ikke meget Haab om, at disse Forhold skulle kunne blive fuldstændig klargjorte ved Maalinger selv ved stationære Forsøg. Thi selv om det ogsaa maa indrømmes, at Temperatur og Vandmaalinger her lader sig nøjagtig gennemføre, og at man maaske kunde maale den tilstedeværende Fugtighed i Kedeldampen, saa forandrer Forbrændings- og Afkølingsforholdene ved stationære Forsøg sig saaledes i Modsætning til Fordringerne i Driften at de opnaaede Resultater heller ikke kan svare til de virkelige Forhold under Kørslen.

Overhederens Arbejde er betydelig større end det viser sig af den blotte Forhøjelse af Damptemperaturen, og det vokser netop saa meget mere jo fugtigere Kedeldampen er. For at overhede 1 kg tør, mættet Damp med 12 Atm. Spænding til 320° er

$W = 0,6 \cdot (320-190) = 78$ Varmeenheder nødvendig; men har den mættede Damp et Vandindhold af 7 $\%$, saa er det til den samme Overhedning nødvendigt at bruge

$$W, = 0,07 \cdot 471 + 0,6 (320-190) = 33,0 + 78 = 111 \text{ Varmeenheder.}$$

30 $\%$ af Overhederens Arbejde i dette Tilfælde bestaar i Fordampningsarbejde. Jo mindre Overhedning og jo større Kedeldampens Fugtighed er, desto mere maa der anvendes til Efterfordampning af den i Overhederen udvekslede Varme. Man maa derfor beregne Overhederhedefladerne langt større end det er nødvendigt alene til Overhedning. Naar den mættede Damps Fugtighedsgrad stiger, saa bliver Varmeudvekslingen i Overhederen forøget, fordi en større Del af Varmeoverføringen finder Sted ved lavere Damptemperatur. Overhederdampkedlens Virkningsgrad vil derfor ved stigende Krav tiltage indtil et vist Punkt i Modsætning til Kedlen med mættet Damp, hvor det omvendte er Tilfældet.

Med Henblik paa Overhederens Driftssikkerhed tør man ikke gaa under en vis Grænse med Damphastigheden, fordi Overhederrørens Temperatur da vil kunne forhøjes for meget. Den øverste Grænse for Damphastigheden bestemmes kun ved den tilladelige Spændingsnedgang; men denne er med de samme Tværsnitsforhold og en bestemt Drosling meget mindre for Overhederlokomotiver end for Lokomotiver med mættet Damp, fordi den fra Kedlen strømmende Damp i Overhederen faar en betydelig Volumenforøgelse forinden den naar ind i Gliderrummene. Tillige tiltager Dampens Hastighed i de snevre Overhederrør; men samtidig bliver den ogsaa betydelig flygtigere, hvilket tillader langt større Damphastigheder end det er muligt ved Maskiner med mættet Damp. Ved Forsøgene med de preussiske Statsbaners 2-B Iltogslokomotiver med Overheder og 2100 mm Drivhjul var Dampens Hastighed i Overhederrørene indtil **40 m** i Sekundet, naar Lokomotivet kørte med 120 km Hastighed i Timen (300 Omdrejninger i Minuttet) og 20 $\%$ Fyldning.

At de store Damphastigheder ere til Fordel for Varmeoverførelsen i Overhederen er bleven praktisk bevist af *Wilhelm Schmidt* bl. a. ved Røggkammeroverhederen med 3 dobbelt Omløb af Dampen og ved Røgrørsoverhederen med dobbelte Sløjfer. Ved 3 Delingen af Overhederhedefladerne blev i Modsætning til den ældre 2 delte Røggkammeroverheder Damphastigheden forøget i Forholdet 3:2. Antal og Størrelse af Rør og Hedeflader var den samme. Det viste sig ved Forsøgene, at den 3 delte Overheder ved den samme Ydelse af Maskinen og samme Dampoverhedning gav et mindre Vakuüm i Røggkammeret, og derved en mindre Temperatur af Røggassen ved dens Ind- og Udstrømning af Overhederen. Den forøgede Hastighed af Dampen har altsaa her medført en Forbedring af Varmeudnyttelsen. Den samme Erfaring er blevet høstet ved Indførelsen af den dobbelte Rørsløjfe i Røgrørsoverhederen, hvor Fordoblingen af Dampens Hastighed i Overhederrørene viste sig som en betydelig Forbedring.

Varmeudnyttelsen i Overhederkedlen.

Bestemmelsen af Varmeudnyttelsen i Overhederen alene er grundet paa de allerede nævnte Aarsager vanskelig, da man ikke kender Kedeldampens Vandindhold. Mere simpelt er det derimod at bestemme den samlede Varmeudnyttelse i Overhederkedlen, det vil sige Nyttevarmen, som anvendes dels til Frembringelsen af Damp og dels i Overhederen. Dens Forhold til den samlede tilførte Varmemængde angiver Overhederkedlens Virkningsgrad. Efter Resultaterne af de første Forsøgskørsler er der udarbejdet Tabeller, hvorefter man ser Kul- og Vandforbruget pr. Time, Hastigheden, Damptemperaturen og den frembragte Dampmængde m. m. Vi skal ikke komme nærmere ind derpaa her, men kun anføre, at ved de nævnte Prøvekørsler, der foretoges paa de preussiske Statsbaner med Overheder-Lokomotiver, bestemtes Kedelvirkningsgraden under Forudsætning af en specifik Varme hos den overhedede Damp af $cp = 0,6$, en Fødevandstemperatur af 15°

C. og en Varmeværdi af Kullene paa 6600 Varmeenheder. I de fleste Tilfælde stilledes der under Prøvekørslerne store Krav til Kedlen, og der forbrugtes paa 6 Prøveture gennemsnitlig:

524 kg Kul paa 1 qm Risteflade og

573 - Vand - 1 - Fordampningshedeflade.

Den samlede gennemsnitlige Kedelvirkningsgrad var 66,4°, altsaa betydelig højere end i lignende Tilfælde ved Lokomotivet med mættet Damp.

At fremdrage Fordampningstallene til Sammenligning af Økonomien, saaledes som det fra forskellig Side er forsøgt, er paa ingen Maade tilladelig. Ved meget haarde Kørsler med Lokomotiver med mættet Damp opnaas undertiden maaske en 10 Gange større Fordampning grundet paa den store Mængde Vand, der medrives, og dog er dette den mest uøkonomiske Kørsel. Fordampningstal kunne kun tjene i Sammenligningsøjemed, og naar de skriver sig fra tør, mættet Damp med en bestemt vedtagen Spænding. Denne Omregning lader sig let gennemføre ved Overhederdrift. Man behøver blot at kende den overhedeede Damps gennemsnitlige Temperatur, saaledes som den frembringes i Overhederen. I hvert Fald er denne Maade den simpleste, naar det drejer sig om at bestemme den Nyttewarme, som gennemsnitlig afgives af 1 kg Kul til Frembringelsen af Damp. Ved Lokomotivet med mættet Damp maa dog tages Hensyn til det bestandig vekslende Vandindhold hos Dampen, og for hvis Bestemmelse under Kørslen der næsten er uovervindelige Hindringer.

Grundet paa de talrige praktiske Erfaringer er det bevist, at Kedlens Virkningsgrad paa ingen Maade forringes ved Indbygning af Overheder, men tværtimod forbedres. Det er i sin Tid hyppigt bleven bebrejdet Lokomotivet med overhedet Damp, at den store Besparelse, som opnaaedes ved Dampens økonomiske Arbejde i Maskinen, for en stor Del atter ophævedes ved den daarlige Varmeudnyttelse i Overhederkedlen, ja under visse Omstændigheder endog fuldstændig ophævedes. Men gennem de tid-

ligere nævnte praktiske Forsøg er det modsatte bevist, at Overhederkedlens Virkningsgrad ved almindelige Krav er mindst lige saa god og ved store Krav betydelig større end ved Kedlen med mættet Damp under samme Forhold.

Først Skridt for Skridt og gennem talrige Forsøg er det lykkedes at lære den overhedeede Damps særlige Egenskaber at kende, og som man af det foregaaende vil have set. I det følgende skulle vi se lidt nøjere paa *Wilhelm Schmidts* Overhedertyper.

(Fortsættes).

Et Besøg hos en japansk Lokomotivfører i Tokio.

Under de tropiske Solstraalers Varme skrider vi gennem Hénoparken, den berømte Kirsebærallé, Stedet for Lystigheden i Tokio, og hvor enhver kun leger og ler, forbi to under Opførelse værende Museer, smaa og uanselige Udsalgssteder som dem, vi paa Markedsdagene ser herhjemme, og Schogungravene (Militær og Kejser), hvor vi passerer det groteske Mindesmærke for den reaktionære Feltherre Saigo Takamori, til Stationen Hénos, som ligger umiddelbart op til store Bjergpartier og er det sydligste Endepunkt paa Nippon-Jernbanen. I nogen Afstand derfra knejser en japansk Skyskraber, et Taarn med 12 Etager. Følger man dette, befinder man sig snart i et ægte japanesisk Proletardistrikt, Asakusa, med det gigantiske Tempel for den tusindhændige Guddom Kwannon, hvor bestandig 5000 kvindelige Præster opholder sig. I dette Distrikt søger vi vor Lokomotivfører.

Medens vi spaserer op og ned ad Stræder og Gyder, fortalte min Ledsager, at Lokomotivføreren stammede fra Samurai-Klassen, som er en Kriegerkaste, og at han havde Sværd og Harnisk til Minde om sine Forfædres tapre Bedrifter hængende i Stuen, men at han desuagtet ragede betydeligt over

den almindelige Arbejder i Kundskab og Intelligens. Om Sandheden heraf kunde jeg straks efter at have passeret Indgangsdøren overbevise mig. Ved Siden af Vaaben og Husgeraad, hvis Brug den moderne Europæer kun vanskeligt kan finde ud af, var et blinkende og med Lys oplyst Skab indskudt i Væggen, et Familieklenodie, som til Ahnernes Ære er absolut nødvendig. Et saadant Skab mangler næppe i noget Hjem; selv hos mine ligestillede og hos min Logivært har jeg set dem.

Efter at den bitre Kalk, den gensidige Præsentation og Velkomsthilsen, var forbi, og Serveringen af The med smaa Sukkerstykker havde fundet Sted, begyndte Lokomotivføreren at fortælle:

Lokomotivføreren og Fyrbøderen udgør den højst lønnede Del af Arbejderklassen. Regeringen vil ikke, som det synes, ødelægge det gode Forhold; thi den frygter naturligvis, at en Gentagelse af Opstanden i 1897 kan blive Resultatet. Administrationen var den Gang aldeles overrasket over Strejken, som i Løbet af faa Dage endte med Sejr for os. Ca. 700 af de strejkende blev endnu en kortere Tid staaende i Organisation; men desværre forfaldt den senere. Ved Statens Overtagelse af vor Bane er de givne Løfter aldeles ikke blevne indfrie. De slettest betalte Arbejdere fik en bedre Behandling og erholdt en mere sikker Stilling, medens de bedre lønnede betænkes med Lønreduktion.

Til Trods for denne Reduktion staar vi os dog betydeligt bedre end Fabriksarbejderne. Omend Lønningerne i de senere Aar ikke er undergaaede nogen Reduktion, har Købeevnen forringet sig i en utrolig Grad, idet Skattebyrderne, Prisen paa Levnedsmidlerne, Huslejen o. s. v. er steget i en forfærdelig Grad.

En Lokomotivførers Løn er 40 Yen pr. Maaned*, Maksimum 60 Yen (ca. 108 Kr.).

* Man gør sig et Begreb om de lave Priser paa Livsformødenheder og Boligforhold, naar man hører, at man med en Indtægt, der svarer til et maanedligt Beløb af 72 Kr., kan tillade sig at holde Tjenerskab!

Tjensttiden paa Iltogene udgør 6 til 8 Timer og andre Tog mindst 8 Timer. To Gange om Aaret erholder de under visse Betingelser en Præmie indtil 1½ Maanedsløn. Dengang Banen var i Privateje, var disse Præmier dog dobbelt saa store. Fyrbøderne faar 15 til 20 Yen (ca. 26 - 35 Kr.) pr. Maaned; dog udgør den aarlige Præmie for deres Vedkommende 2 Maaneders Løn. I Jernbaneværkstederne kommer de dygtige Haandværkere op til 70 à 80 Yen (ca. 1,25 à 1,35 Kr. pr. Dag) med 10 Timers Arbejdstid.

Vi Lokomotivfolk er statsansatte og kunne kun afskediges efter en indgaaende Undersøgelse. Staten leverer os aarlig en Uniform for 25 Yen (ca. 40 Kr.), og Baneforvaltningen afgiver Tjenesteboliger, som mange Lokomotivførere kunne benytte vederlagsfrit, omend de i Virkeligheden koster fra 5 til 15 Yen pr. Maaned. Dette forhold sig saaledes: det gamle Privatselskab havde bygget Tjensteboliger til os. Ved Statens Overtagelse af Banen ophørte nu Huslejegotgørelsen; men de, der den Gang beboede et saadant Hus, blev boende og har nu fri Bolig.

For Lokomotivførerne og Fyrbøderne findes en Sygekasse. Eftersom de er statsansatte, faar de i Sygdomstilfælde Understøttelse i 3 Maaneder. Til Uheldsforsikring afkortes Lønnen med 1 til 5 %/o. Af de indbetalte Bidrag tilbagebetales ved frivillig Udrædelse af Tjenesten 75 %/o, medens der ved Afsked grundet paa Sygdom ydes 100 %/o. Ved Uheld, som medfører livsvarig Arbejdsudygtighed, beregnes Affindelsessummen efter Alderen og Medlemsantallet; dog er dette meget lavt, hvorfor der selv ved de sværeste Ulykkestilfælde ikke ydes over 800 Yen i Erstatning.

Efter „Deutsche Eisenbahn-Zeitung“.



Fra Finanslovsforslaget.

(Fortsat).

Til fortsat Indførelse af særlige Ringeledninger for Togafmelding paa Statsbanerne 20,000 Kr. Ved Finanslovene for 1909–10, 1910–11, 1911–12, og 1912–13 er optaget et Beløb af 20,000 Kr. til fortsat Indførelse af en særlig Ringeledning for Togafmelding. Af Hensyn til Toggangens Sikkerhed vil det være særdeles ønskeligt at gaa videre i samme Retning, hvorfor der foreslaas bevilget det nævnte Beløb for Aaret 1913–14.

Til Gennemførelse af elektrisk Togbelysning 44,000 Kr. For at kunne gennemføre Indførelsen af elektrisk Belysning paa alle Statsbanestrækninger — dog med Undtagelse af Sorø-Veddebanen — udkræves et Beløb af ialt 88,000 Kr. til Installation af elektriske Ledninger og Lamper i Vogne, som ikke allerede er forsynede hermed, og til Indretning af Ladesteder m. v. Af Beløbet blev Halvdelen bevilget for Finansaaet 1912–13. Resten 44,000 Kr. søges herved bevilget.

Til II. Anlægene.

Til B. Udgift.

Til 1. a. 1. Til supplerende Arbejder paa enkelte Banestrækninger og Ombytning paa nogle Steder af Bræddeskærme i Hegnlinier med Jordvolde maa det anses for ønskeligt i Finansaaret 1913–14 at kunne raade over et Beløb af 10,000 Kr., der herved søges bevilget.

Til 1. a. 2. Statsbanerne har for Tiden to Hovedreparationsværksteder, nemlig i Aarhus og Kjøbenhavn, et Værksted i Nyborg og to Hjælpeværksteder, nemlig paa Esbjerg Station og paa Kjøbenhavns Godsbanegaard. Manglen af et Hjælpeværksted i den nordlige Del af Jylland medfører, at Vognmateriellet selv for mindre Beskadigelser maa sendes til en af de nævnte Byer, hvorved det ofte unddrages Driften i uforholdsmæssig lang Tid. Da de Erfaringer, der er

indvundne paa Kjøbenhavns Godsbanegaard og i Esbjerg, derhos viser det fordelagtige ved paa betydeligere Stationer at have mindre Hjælpeværksteder i passende Nærhed af Godssporene, skal man foreslaa, at der nu tilvejebringes et Hjælpeværksted i Aalborg.

Til 1. a. 3. Fra et Udvalg af Beboere i Usserød og Omegn har Ministeriet for offentlige Arbejder modtaget Andragende om, at Kokkedal Billetsalgssted, liggende mellem Rungsted og Nivaa Stationer, maa blive udvidet til Holdeplads med offentligt Sidespor. Dette har foranlediget Generaldirektionen for Statsbanerne, hvis Erklæring har været indhentet i Sagen, til at fremhæve den meget følelige Ulempe, at der ikke kan finde Togkrydsning Sted mellem de nævnte Stationer, der ligger paa den stærkt befærdede enkeltsporede Del af Kystbanen i den forholdsvis betydelige indbyrdes Afstand af 6,4 km.

Da Kokkedal ligger omtrent midtvejs mellem Rungsted og Nivaa, vil Anlægget af en Krydsningsstation paa dette Sted være af stor Betydning for den planmæssige Gennemførelse af Togene paa nævnte Del af Kystbanen og dermed ogsaa for den regelmæssige Toggang paa den dobbeltsporede Strækning Rungsted–Kjøbenhavn. Da der til Betjening af en Holdeplads ved Kokkedal ikke vil udkræves større Personale end det, som vil være nødvendigt til Betjening af en Krydsningsstation sammesteds, kan man anbefale, at Billetsalgsstedet udvides til Holdeplads med offentligt Sidespor samtidig med Anlægget af Krydsningsstationen. Der er af Generaldirektionen for Statsbanerne udarbejdet Forslag til disse Anlæg.

Til 1. a. 4. Ved den i Henhold til Lov Nr. 92 af 27. April 1900 § 1. d. foretagne Udvidelse af Esbjerg Statsbanestation etableres ikke særlige Sikringsanlæg for Toggangen fra og til Havnen.

De siden Stationens Udvidelse gjorte Erfaringer har imidlertid vist, at dette Forhold medfører Fare for Togsammenstød ved Havnetogets Indkørsel paa Stationen. Det maa derfor anses for nødvendigt, at

Stationens Sikringsanlæg udvides til ogsaa at omfatte Havnetogene. Udgifterne ved en saadan Udvidelse af Anlægget er anslaaede til 38,000 Kr.

Til 1. a. 6. Paa Fredericia Station er der for ringe Plads til Henstilling og Oprangering af Vogne, der skulle videresendes med eller ankomme med Færgerne, og det er derfor paa'rængende nødvendigt at skaffe Stationen forøget Sporplads.

Til Forbedring af Forholdene paa Stationen har Generaldirektionen for Statsbanerne udarbejdet Forslag, som vil medføre en Udgift paa ca. 45,000 Kr.

Til 1. a. 7. Forholdene ved Vordingborg Station er for Tiden ganske utilfredsstillende, og det er kun med største Møje muligt at bestride Trafikken. Det er særlig Forholdene ved Læssesporene og Varehuset, som trænger til en grundig Forbedring, men ogsaa Hovedbygningen, der har meget indskrænkede Rumforhold, trænger til en Udvidelse.

Til Forbedring af Forholdene paa Stationen har Generaldirektionen for Statsbanerne udarbejdet Forslag, hvorefter det paatænkes at anlægge et Læssespor med Læsseveje paa Stationens vestlige Side, at opføre en Siderampe og forandre den nuværende Enderampe og at opføre en Bygning med Pakrum til Brug for Stationen Syd for Hovedbygningen. I den nye Bygning paatænker man tillige at indrette Lokaler for Post- og Toldvæsen, saaledes at de Lokaler, som for Tiden er til Raadighed for Post- og Toldvæsenet, kunne inddrages og bruges til en Udvidelse af Hovedbygningen og af Varerummet Nord for denne.

Forslagets Gennemførelse vil medføre en Udgift paa ca. 35,000 Kr.

Til 1. b. Ved Finanslovene for 1909–10, 1910–11, 1911–12 og 1912–13 er der under § 6. I. B. 8. C. og § 27. II. A. g., § 6. I. B. 8. C. og § 27. II. A. d., § 6. I. B. 8. C. og § 27. II. A. b. samt § 2. A. II. B. 1. b. bevilget henholdsvis 300,000 Kr., 900,000 Kr., 600,000 Kr. og 500,000 Kr., tilsammen 2,300,000 Kr. som de 4 første Bidrag af en samlet Bevilling paa

3,000,000 Kr. til Forstærkning af Overbygningen paa den jydsk Midt- og Nordøstbane. For Finansaaret 1913–14 ønskes bevilget 300,000 Kr. som 5te og sidste Bidrag. I de for Finansaarene 1912–13 og 1913–14 opførte Summer er – i Modsætning til, hvad der er sket for de tidligere Finansaar – ikke fradraget Værdien af det ved Forstærkningen erstattede Materiale, der er anslaaet til henholdsvis 100,000 Kr. og 60,000 Kr., saaledes at den samlede virkelige Udgift til Forstærkningen maa antages at blive 2,440,000 Kr. Den fornævnte Sum af 60,000 Kr. er indbefattet i det under Konto § 2. A. II. A. 3. opførte Indtægtsbeløb.

Naar Udgifterne ved de omhandlede Sporforstærkningsarbejder, der oprindelig ansloges til 3,000,000 Kr., nu antages kun at ville blive 2,440,000 Kr., skyldes dette – som anført i Anmærkningerne til Konto § 2. A. II. B. 1. b. paa Forslag til Finanslov for Finansaaret 1912–13 (Rigsdagstidende for 1911–12 Tillæg A, Spalte 521–22) – for en væsentlig Del, at Skinnepriiserne har været lavere, end man oprindelig har turdet forvente, og at de erstattede Materialier delvis har kunnet afhændes til en højere Pris end oprindelig forudsat.

Til 1. d. Den Del af den østjydske Jernbane, der er beliggende mellem Aarhus H. og Hasselager Station, er en af Statsbanernes mest benyttede enkeltsporede Linier. Den befares for Tiden daglig af 29 ordinære Statsbanetog og en Del Dage desuden af indtil 16 Særtog. Paa Strækningen indtil Viby, der tillige benyttes af Hads-Ning Herreders Jernbane, løber endvidere paa Hverdage 12 ordinære Privatbanetog, paa Søn- og Helligdage 13, og under stærk Trafik desuden et Par Særtog. Hertil kommer, at der paa Strækningen mellem Aarhus og Hasselager, der har en Længde af 9,5 km, findes en usædvanlig lang og stærk Stigning i Retning fra Nord til Syd. Den ordinære Køretid i sydlig Retning er da ogsaa betydelig, nemlig for Hurtigtogene 17 og 18 Minutter og for de personførende blandede Tog indtil 34. Naar

de sydgaaende Tog afsendes efter hinanden i Stationsafstand – og dette finder daglig Sted med 3 Nathurtigtog og under Ferie- og Højtids-trafik tillige med 3 Middagstog – er Strækningen optagen ca. 1. Time, i hvilken Tid man er forhindret i at føre nordgaaende Tog over den. Dette Forhold medfører flere Vanskeligheder i køreplanmæssig Henseende, og bevirker, at forsinkede Tog yderligere forsinkes betydeligt. Dette gælder navnlig Tog Syd fra, der i Aarhus skulle krydse II- og Eksprestog.

Forholdet medfører ogsaa følelige Ulemper for den nævnte private Jernbane, idet Togene fra Aarhus nu enten maa afsendes saa tidligt, at de ankomme til Viby, inden det modgaaende Statsbanetogs Afgang fra Hasselager, eller i Aarhus maa afvente det modgaaende Togs Ankomst hertil og efter Omstændighederne tillige Afgangen af et andet, sydgaaende Statsbanetog.

Tilvejebringelse af Dobbeltspor paa Strækningen vil dog ikke paa tilstrækkelig fyldestgørende Maade afhjælpe disse Ulemper, idet Tilslutningen af Hads-Ning Herreders Banen ved Viby vil medføre, at sydgaaende Tog paa denne Bane vil komme til at krydse det for nordgaaende Tog bestemte Spor af et eventuelt Dobbeltspor. Under Hensyn til det stærke Fald, Banen har fra Hasselager mod Aarhus, vil en saadan Krydsning af 2 Togveje være højst uheldig og tillige farlig, idet et sydgaaende Tog, der er standset, vil have vanskeligt ved at komme i Gang paany, og et nordgaaende ved at standse rettidigt. For at opnaa fuld Nytte af et andet Spor mellem Aarhus og Hasselager maa derfor Krydsningen ved Viby undgaaes derved, at Privatbanetogene fjernes fra Statsbanernes Spor, og at der for de nævnte Tog anlægges et 3. Spor mellem Aarhus og Viby, Anlægget af dette Spor vil, naar det udføres samtidig med Anlægget af det 2. Spor, kun medføre en Udgift af ca. 100,000 Kr., men paa et senere Tidspunkt vil Anlægget blive betydeligt dyrere.

Under Hensyn til, at der ikke er taget Bestemmelse om Ordningen af Stationsfor-

holdene i Aarhus, har man i Forslaget indskrænket sig til at tilvejebringe den nødvendige Tilslutning mellem de nye Spor og Sporene i Mølleengen.

Ved Hasselager er der forudsat anlagt et Overhalingsspor og udført en mindre Forlængelse af Læssespor.

Til 1. e. Ved Finanslovene for 1907 – 08 og 1908 – 09 blev der under Konto § 27 II. A. 1. bevilget henholdsvis 130,000 Kr. og 85,000 Kr., ialt 215,000 Kr. til Forbedring af Spor- og Varehusforholdene paa Randers Station.

Siden der toges Bestemmelse om denne Bevilling, har Trafikken paa Stationen udviklet sig betydelig. Godstrafikken er saaledes stegen med ca. $\frac{1}{6}$ og i Persontrafikken er der stadig Fremgang.

Af Generaldirektionen for Statsbanerne er der udarbejdet Forslag til Udvidelse af de nævnte Anlæg.

Da Remiseanlægget, som dels er gammelt og dels bestaar af interimiske Bygninger, ikke kan udvides paa sin nuværende Plads og desuden er beliggende saaledes, at det vanskeliggør en yderligere Udvidelse af Stationens Sporanlæg, er der ifølge Forslaget forudsat opført en ny Remise med Tilbehør af Værksted, Opholdsbygning, Drejeskive, Kulgaard og Askekasse paa det Sted i Stationens vestre Ende, hvortil Remiseanlægget var tænkt henlagt efter den Plan, som var lagt til Grund for Arealerhvervelsen i 1904 – 05.

Endvidere omfatter Planen Anlægget af nogle Depot- og Læssespor samt Læsseveje Syd for de nuværende Spor og en Udvidelse af Sporanlægget udover det Areal, der optages af ældre bortfaldende Remiseanlæg. Stationens Lokomotivdrejeskive er tænkt bevaret, saa at Maskiner, der straks skulle gaa videre, ikke behøve at køre ud til Remiseanlægget og den derværende Drejeskive for at dreje.

Stationens Rampeanlæg er, som vist paa Planen, forudsat udvidet noget.

Et Rangerhoved er tænkt anlagt Syd for Hovedsporene i Stationens vestlige Ende, saaledes at man fremtidig vil kunne undgaa

den nu stedfindende, ikke ufarlige Rangement ud ad Hovedsporene.

Af Lokalerne i Hovedbygningen forudsættes Rejsegodsekspeditionen, 3. Klasses Ventesal og Forhallen udvidede. De hertil fornødne Lokaler ville blive tilvejebragte ved en Tilbygning ud mod Holdepladsen.

Til 1. f. I Bemærkningerne til Forslaget, som ligger til Grund for Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v. — Rigsdagstidende for 1907—08, Tillæg A., Sp. 2800 — er med Hensyn til Vejle-Give-Herning Banen udtalt, at der ikke i Udgiften ved Ombygningen af Vejle-Give Banen er indbefattet Omkostningerne ved Omdannelsen af Vejle Station, idet de herhen hørende Arbejder, der antoges at ville medføre en Bekostning af ca. 880,000 Kr., i væsentlig Grad vedrørte Udvidelsen af Vejle Godstation, og Forslag derom til sin Tid paa-tænktet stillet paa Finansloven.

Da Anlægget af Give-Herning Banen nu er i fuld Gang, og Ombygningen af Vejle-Give Banen, saafremt den fornødne Bevilling hertil gives, tænkes paabegyndt til Foraaret 1913, vil man ikke kunne vente længere med at iværksætte de fornødne Anlæg til Optagelse paa Vejle Statsbanestation af Togene til og fra Herning.

Af Generaldirektionen for Statsbanerne er der udarbejdet Forslag til en saadan delvis Omdannelse af Stationen m. m., som indtil videre maa anses for tilstrækkelig.

(Fortsættes).



Afklippede Frimærker,

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

Carl Olsens Skræder-Etablissement Enghaveplads 8 Tlf. Vester 1081 u anbefaler sig til d'Hrr. Lokomotivmænd.



Arbejdsgivernes Ulykkesforsikrings-selskab,

der er landskendt som et kulant og billigt Selskab, tegner Forsikringer ved

Lokomotivfører C. M. Hansen,
Jyllandsgade 65^a,
Fredericia.



MØBLER paa Afbetaling saavel som pr. Contant

Reel Betjening og absolut billigt i Forhold til Kvalitet garanteres.

RASMUS NIELSEN

Jægergaardsvej Nr. 60. Aarhus.

Gør Deres Indkøb

hos de handlende, der averterer i Lokomotiv-Tidende.

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 1 96, 1 do. II 78 Øre. $\frac{1}{2}$ Skibsøl 60, $\frac{1}{2}$ Hvidtøl 60 Øre. Porter 18, Pilsner 13.

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

Valby Langgade 75.

NB. Prøv vor fortrinlige Maltekstrakt.

Telefon 3968.

H. J. HANSEN

Skrædermester Tlf. Vester
1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

MARINE-ROM

Direkte importeret fra St. Croix. Pris 1,10 pr. Fl.
Sophus Sørensen, Montanagade 28, Aarhus. Tlf. 2268.

MØBLER til d'Hrr. Lokomotivmænd uden Penge straks. **4-8 Kr. mdl.**

☉ Dannebrogsgade 31, Kjøbenhavn. ☉

Jeg vasker selv!



Køb afvaskeligt
Gummi- & Zeplyr Krævetøj!
Praktisk, holdbart og billigt. Alle
Facons! — Flere Farver. Faas i
Istedgade 128. Kjøbenhavn.

Brevpapir, Meddelelser og Konvolutter
med Foreningens Mærke leveres til billigste Priser
kun af Lokomotiv-Tid.s Bogtrykkeri, Fredericia.

Brødr. Christiansen
55 Istedgade 55 Tlf. 2516
Trikotage- & Manufakturforretning
Maskinstrikkeri & elektr. Systue
Stromper forfoddes i Lobet af 2 Dage
Jernbanemænd 5 Procent Rabat



Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik

:: Lev. til det spanske Hof ::

Pianoer fra 750 Kr.

Flygler fra 1350 Kr.

Udenlandske Pianoer fra 450 Kr.

Salg kontant og billigste Afbetaling

Bredgade 23, Kjøbenhavn

Filialer i alle større Provinsbyer

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefritagelse ved Invaliditet
ved Henvendelse til Overinspektør F. Rasmussen, Arkonagade 22³, Tlf. Vester 677 — H. P. Mortensen,
Hollændervej 13¹, F, Tlf. Vester 5588y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

Kontor Steenstrups Allé 9², Kbhvn., aabent 11—1, samt Clemensborg, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn

Udgaar 2 Gange maanedlig.
Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13¹ th.
Kjøbenhavn F. Tlf. Vester 5588 Y.