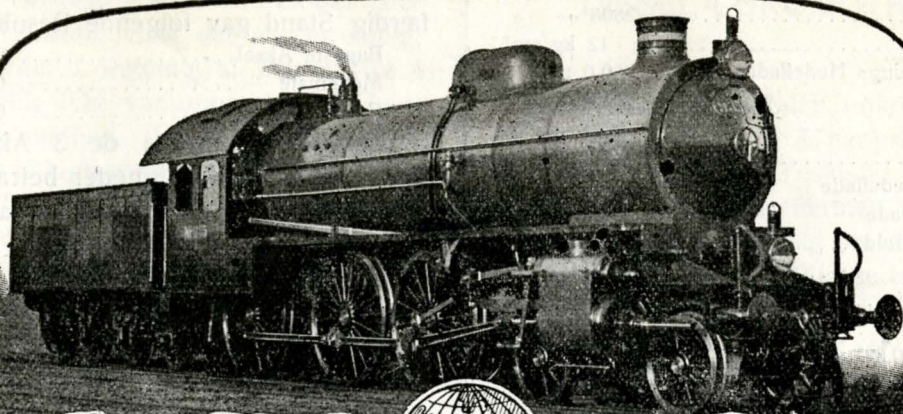


# DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



MEDLEMSBLAD FOR  
DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIV-  
FYRBØDERFORENING SAMT

„DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER-  
OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING  
(DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 12

1. JULI 1913

13. AARGANG

## LOKOMOTIVER MED STORRØRS- OG SMAARØRSOVERHEDER, PATENT WILHELM SCHMIDT, TIL PRIVAT- OG SIDEBANER.

(Fra Tysk af Otto Bendixen).

(Fortsat fra Nr. 11)

Væsentlig hurtigere er nogle udenlandske Privatbane-Direktioner gaaet frem med Hensyn til Indførelse af overhedet Damp i Lokomotivdriften. Dette gælder i første Linie de *danske Privatbaner*, der er i stærk Udvikling, og som ved deres Lokomotivanskaffelser tydelig viser en almindelig Overgang til Indførelse af Overheder Lokomotiver. I Særdeleshed har alle nybyggede Baner allerede paa Forhaand næsten udelukkende taget Overheder Lokomotiver i Betragtning og bestilt saadanne. Efter April-opgørelsen 1912 fra *Schmidts Overheder Aktieselskab* er Antallet af Overheder Lokomotiver, der for Tiden er i Drift og under Udførelse til de danske Privatbaner, ialt 59. Af disse har Sydfynske Jernbane Selskab alene 11.

Blandt de Overheder Lokomotiver, som Firmaet *A. Borsig* har leveret til de danske Privatbaner, befinder sig ogsaa flere Typer, ved hvilken den større Økonomi ved over-

hedet Damp ikke i første Linie var det afgørende ved Bestillingen; men derimod Ønsket om, under Bibeholdelse af Hovedmaalene paa de allerede i Drift værende Lokomotiver med mættet Damp, at faa Maskiner med væsentlig højere Præstationsøve. Da de forhaandenværende Lokomotiver med mættet Damp ogsaa med Hensyn til det tilladelige Akseltryk allerede strejfede Grænsen af den Tjenstvægt, der overhovedet kunde opnaas, saa stillede Forholdene i disse Tilfælde sig særlig vanskelige for Konstruktørerne, og de for den overhedede Damp nødvendige Indretninger maatte ganske særlig forsigtig gennemarbejdes, i Særdeleshed med Henblik paa den uundgaaelige Vægtforøgelse.

Et godt Eksempel herpaa giver det i Fig. 7 fremstillede C-Tender Lokomotiv med overhedet Damp til *Aarhus-Hammel* Jernbane. Denne Banes daværende Lokomotiver med mættet Damp har en Tjenstvægt af 27 t, hvilket om muligt ikke maatte overskrides af Lokomotiverne med Overheder.

Det nye Overheder Lokomotivs Hovedmaal er følgende:

Sporvidde.....	1435 mm
Cylinderdiameter .....	350 —
Stempelslag.....	500 —



Hjul diameter .....	1100 mm
Hjulstand .....	2800 —
Damptryk .....	12 kg/cm <sup>2</sup>
Fordampnings Hedeflade .....	50,0 m <sup>2</sup>
Overheder — .....	12,0 —
Samlet — .....	62,0 —
Risteflade .....	1,0 —
Samlet Hedeflade	
Risteflade = .....	62,0 —
Vand Indhold .....	3,0 m <sup>3</sup>
Kul — .....	1,5 t
Tom Vægt .....	21,5 t
Tjenst — .....	27,4 t
Trækraft $\frac{0,6 \cdot p \cdot d^2 \cdot s}{D} = \dots$	4000 kg

I det ydre, moderniserede Udseende adskiller de sig fra de ældre Lokomotiver derved, at det samlede Kulforraad er lagt hen ved Førerhusets Bagvæg, hvorved der for Fyrbøderen er opnaaet en bekvem Betjening af Fyret. I Stedet for de ældre Lokomotivers *Allan* Styring fik de nye en *Heusinger* Styring. Den særlige Udrustning

Akseltrykket paa Lokomotivvægten i tjenstfærdig Stand gav følgende Resultat:

Bageste Aksel .....	9050 kg
Mellemste — .....	9150 —
Forreste — .....	9200 —

Lastfordelingen paa de 3 Aksler maa under alle Omstændigheder betragtes som ganske fortrinlig. Tjenstvægten var kun 400 kg større end ved de tidligere leverede Lokomotiver med mættet Damp.

Disse sidste er godt bekendte i daværende Fagkredse for deres forholdvis ringe Kulforbrug, der, som Middel af de foretagne lagttagelser, siden de begyndte at gøre Tjeneste i 1903, gennemsnitlig beløber sig til kun 7 kg pr. Lokomotiv/km, medens der i Almindelighed ved Privatbanedrift bliver regnet med et Kulforbrug af 8–10 kg pr. Lokomotiv/km.

Konkurrencen var altsaa i dette Tilfælde særlig skarp for Overheder Lokomotivet.

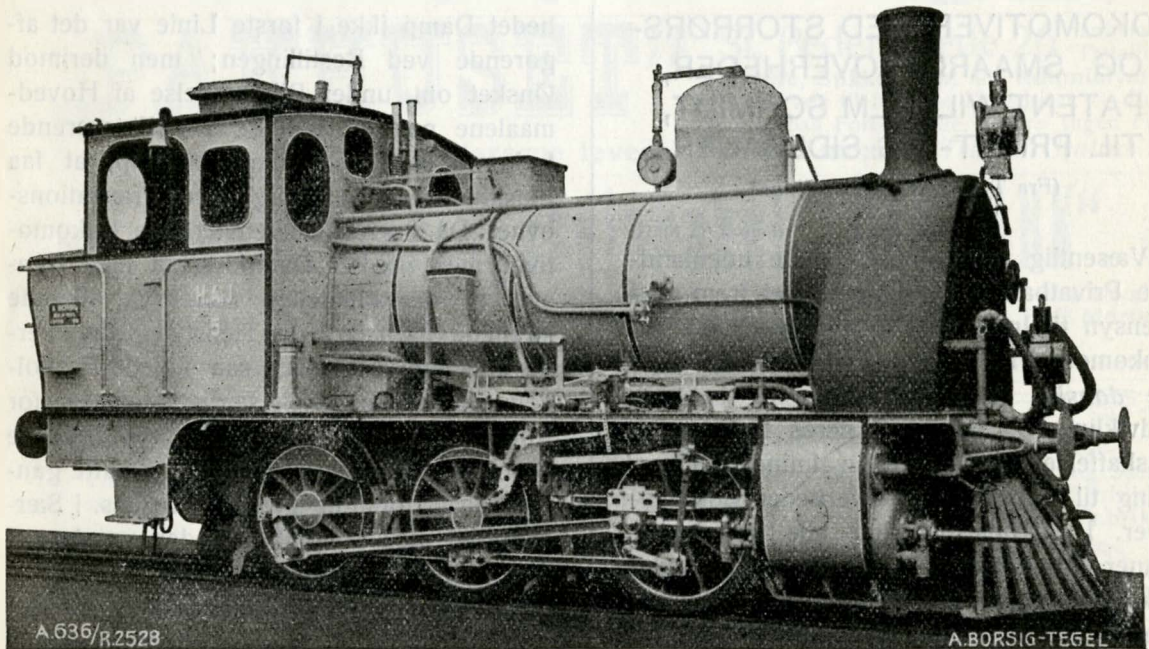


Fig. 7. C. Tender Lokomotiv med overhedet Damp.

med en selvvirkende *Hardy* Luftsugebremse (Vacuumbremse) foruden den almindelige Haandtrykbremse, Kofangere i Forenden og den almindelige Udførelse efter de danske Statsbaners Betingelser, er dog bibeholdt her paa samme Maade som ved Lokomotiverne med mættet Damp.

Undersøgelsen, forinden Afsendelsen, af

Denne Maskine skulde befordre Tog med en Vægt af indtil 185 t Brutto over de tilstedeværende Stigninger af 10% og med en Maksimalhastighed af 30 km i Timen, medens der som Maksimalydelse for de tidligere mættede Damps Lokomotiver kun kunde være Tale om en højeste Toglast af 150 t Brutto.



Ved de Prøvekørsler som foretoges efter  $\frac{1}{2}$  Aars Tjeneste, viste det sig foreløbig, at en Fordel i Retning af Kulforbrug i dette Tilfælde ikke var opnaaet med Overheder Lokomotivet. Det havde sin Aarsag deri, at de til lagttagelserne benyttede planmæssige Tog kun havde en Vægt af ca. 70 t Brutto, hvorved *Overheder Lokomotivet kun i ringe Graa blev udnyttet*, og som Følge heraf maatte arbejde uøkonomisk. Af samme Grund arbejdedes der ved Prøvekørslerne kun med en Cylinderfyldning af gennemsnitlig 20—25  $\%$ , og den overhede Damp opnaaede ikke højere Temperatur end 250°. *Men naar nu Overheder Lokomotivets Kulforbrug allerede ved knap halv Belastning er lig med Forbruget hos de Maskiner, som ved fuld Udnyttelse er anerkendt som sparsomme, saa kan det med fuld Sikkerhed antages, at Overheder Lokomotivet, ved gunstigere Udnyttelse af dets Præstationsevne, vil naa betydelig under dette Forbrug.* Yderligere Driftsresultater med disse Lokomotiver til senere blive meddelt.

Direktionen bekendtgør i en kort Meddelelse, at for Tiden kan Overheder Lokomotivet bedre overholde den foreskrevne Hastighed i Timen, og derved ogsaa Køreplanen, end Lokomotiverne med mættet Damp. Dette har naturligvis sin Aarsag i den førstnævnte Kedels større Produktionssevne, hvilket med lige stor Hedeflade udelukkende bliver opnaaet ved den overhede Damps økonomiske Fortrin.

Paa Grund af de gunstige Resultater med dette Lokomotiv, modtog Firmaet *A. Borsig* yderligere Bestillinger paa Overheder Lokomotiver af samme Type og Størrelse til nye danske Privatbaner, nemlig 3 Stk. til *Rhomgaard-Gjerrild* Banen og 3 Stk. til *Ringkjøbing-Nørre Omme* Banen. Disse 6 Lokomotiver er baade i Hovedmaal og hele Udførelse nøjagtig som *Aarhus-Hammel* Banens Overheder Lokomotiv, og de har nu begyndt at gøre Tjeneste. En Beretning om disse vil senere fremkomme.

(fortsættes)

## DIESEL-LOKOMOTIVET.

Skønt man som omtalt i „Lokomotiv-Tid.“ Nr. 21 f. A. og Nr. 11 d. A. har prøvet Dieselmotoren i Sverig og Tyskland og vistnok stadig eksperimenterer dermed, har Hovedinteressen dog samlet sig om det Lokomotiv, som *Brdr. Sulzer* i Winthetur har bygget, og som drives af Dieselmotorer.

Dr. Rudolf Diesel erklærer selv, at han fra de første Dage, da Opfindelsen kom frem, var klar over, at Maskinens særlige Ejendommeligheder snarere vilde egne sig for den bevægelige Drivkraft end for den stationære. Den første Jernbanevogn med Motor som Drivkraft byggedes i Aaret 1899, men var ret ufuldkommen. Diesel selv har nu arbejdet de sidste fem Aar paa Udviklingen af Lokomotivet i Forbindelse med *Brdr. Sulzer* i Wintherthur og Ingeniør *Adolph Klose* i Berlin; det første Eksprestogslokomotiv paa 1000 til 1200 H.K. er nu færdigt og under Prøve i Praksis.

Dr. Diesel bemærker selv, at fem Aar er en meget lang Tid, men at Lokomotivet er et af de vanskeligste Spørgsmaal at løse vedrørende moderne Maskinkonstruktion, dels paa Grund af Vanskeligheden ved Gangsætning og Manøvrering af denne Motor, dels paa Grund af den begrænsede Plads med Hensyn til Rum og Vægt, der er til Raadighed, og sammenlignet med den omskiftelige Skibsmotor er Problemet langt vanskeligere.

Det foreligger imidlertid nu færdigt, og en Beskrivelse af dets tekniske Ejendommeligheder vil derfor have sin Interesse.

Selve Lokomotivet er bygget paa *Borsigs* bekendte Lokomotivfabrik i Berlin, er 16,6 Meter langt over Bufferne og har to firehjulede Trucker med to Par Drivhjul, som imidlertid ikke er direkte koblet til Dieselmotoren, men derimod indirekte ved Hjælp af en Krumtapskive, der sidder paa Motorens Drivaksel. Maskinen er en almindelig Totakts Motor med fire parvis under en Vinkel af 90° sammenstillede Cylindre, som driver Krumtapskiven, hvis

Krumtappe danner en Vinkel paa 180° og derved ophæver Vibrationerne. Denne Anbringelsesmaade giver en fuldstændig Afbalancering af hele den bevægende Masse, hvad der er den første og vigtigste Betingelse for at kunne opstille denne Slags Maskiner paa en bevægelig Platform.

Imellem Arbejds cylindrene er anbragt to Skylle-Luftpumper, der ved Hjælp af Vægtstænger bevæges fra Drivstangen og ovenover Maskinen; langs med Lokomotivets Tag er anbragt Lyddæmpere i liggende Stilling.

Paa Hovedmotorens højre Side er anbragt en Hjælpemotor, der bestaar af lodret stillede Totakts Diesel Cylindre, koblet til vandret liggende Luftpumper med dertil hørende Mellemkøler for Tryklufften. Denne benyttes — som i Skibsmotoren — til Gangsætning og Manøvrering og til at forøge Motorens Kraft ved at indføre Brændselolien i Cylindrene, tillige er der en Hjælpeledning for Brændselolie og Tryklufft (fra Hjælpemotoren), som gradvis kan sættes til, hvorved Indikator diagrammet kan forstørres og Maskinen gøres lige saa elastisk som Dampmaskinen. Naar Lokomotivet løber under almindelige daglige Forhold, arbejder Hovedcylindrene imidlertid som almindelige Dieselmotorer uden Assistance af Hjælpeledningerne.

Paa Hovedmaskineriets anden Side er anbragt et Batteri af Luftbeholdere til Brug for Hjælpemaskineriet, som pumpes op af Hjælpemotoren, naar denne ikke benyttes til at assistere Hovedmaskinen; her er tillige to Koldt vandpumper, der sender Kølevand i Trøjerne, og Vandet tages fra Beholdere opstillet i Vognens to Hjørner, medens de andre to optages af Brændselbeholdere, endvidere findes en lille Hjælpekedel, der fyres med Olie og anvendes til Togopvarmning.

Ved Hjælp af Kanaler under Loftet føres den friske Luft til de forskellige Motorer og Pumpecylindres Sugeledninger, og hele Anlægget er indesluttet i et lukket Maskinrum, hvor Førerens Plads er, saaledes at han kan manøvrere Maskinen lige saavel

fra den forreste som bageste Platform, da Maskinen løber lige sikkert i begge Retninger.

Lokomotivets Vægt i tjenstfærdig Tilstand er 85 Tons.



## D. L. & L. F.

### Adressefortegnelse:

#### Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg.

#### Hovedkassereren:

Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>3</sup>, København.

#### Hovedbestyrelsens Sekretær:

Lokf. C. M. Christensen, Vesterbrogade 98 a<sup>4</sup>,  
Kjøbenhavn B.

#### Formanden for Lokomotivførernes Hovedafdeling:

Lokf. M. Mortensen, Rosenvængets Allé, Esbjerg

#### Formanden for Lokomotivfyrbødernes Hovedafdeling:

Lokfb. Rich. Lillie, Middelfartgade 4<sup>1</sup>, Kjøbenhavn Ø.

#### Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

### Struer Lokfb. Afd.

afholdt ekstraordinær Møde paa Hotel Struer den 26. Maj. — Formanden aabnede Mødet med at byde Velkommen til alle. Formanden for Lokfb.s Hovedafdeling, Lokfb. Rich. Lillie var kommet til Stede og gav en Del gode Oplysninger om forskellige Sager og Punkter. Formanden for Struer Afd. takkede Lillie, fordi han var kommet tilstede ved Mødet, der talte 19 Medlemmer, hvoraf 2 fra Thisted, 1 fra Oddesund Nord og 1 fra Holstebro.

Efter Mødets Slutning var der Underholdning med Sang og Musik samt et lille Punschegilde.

Struer, den 28. Maj 1913.

**C. A. Thor Straten,**

Medets Sekretær.

### Til Medlemslisten.

I Lokfb. Afd. er indmeldt Aspirant Nr. 247 R. Petersen fra den 1/5 1913.

**A. B. C. Larsen,**

Afdelingsformand.



## 25 Aars Jubilæum.



Lokf. C. V. Møller, Aarhus Ø.

25 Aars Jubilæum kan fejres den 2. Juli d. A. af Lokf. C. V. Møller, Aarhus Ø. Han fødtes den 2. Marts 1865 og ansattes den 9. April 1883 og tog sin Afsked d. 28. April s. A. og genansattes 1. Juli 1888.

Hr. Møller er et gammelt Medlem af D. L. & L. F. og er af de gode Kolleger, der har alle til Ven og ingen til Uven, hvorfor han er ualmindelig afholdt af alle Medansatte.

Vi bringer ham herved vor hjerteligste Lykønskning i Dagens Anledning i Haab om, at Hr. Møller endnu i mange Aar maa udfylde sin Plads paa samme rolige og besindige Maade som hidtil.



## København Gb. Afd. 2.

Følgende Lokfb.-Aspiranter (Medlemmer af D. S. og M. F.) er optaget i Afdelingen:

Th. Christensen (230)  
 Jensen (251)  
 V. Kleis (6019)  
 Jensen (6091)  
 Asp (6147)  
 Jørgensen (6169)  
 Urskov (6411)  
 Madsen (6412)  
 R. V. S. Jakobsen (6168)  
 Th. Henningsen (234)  
 T. A. A. Christiansen (245)  
 P. Sørensen (241)  
 A. P. F. Karm (242)

Alle fra 1. April 1913.

## Meddelelse fra Regnskabs Udvalget.

(Nedsat paa Generalforsaml. i Kbh. d. 11.—12. 1912)

Samtidig med, at Regnskabet for 1912 udsendes, tillader man sig at anmode d'Hrr. Medlemmer om at tilstille Udvalget Meddelelse, dersom der paa Regnskabet findes Poster, som d'Hrr. maatte ønske at henlede Udvalgets Opmærksomhed paa.

Saadanne Meddelelser sendes til Udvalgets Formand, Hr. Lokf. Erik Pedersen, Enghaveplads 10<sup>4</sup>, Kbh. B., inden 15. Juli d. A.

København, den 26. Maj 1913.

P. U. V.

K. Johansen,  
 Udv. Sekretær.

## Aarhus Lokf. Afd.

Paa Grund af Forflytninger afholdt Afdelingen Generalforsamling den 10. Juni; der valgtes følgende Bestyrelse:

Formand *Michael Sørensen*,  
 Repræsentant *J. J. Petersen*,  
 Kasserer *R. Grosen*,  
 Sekretær *R. Larsen*.



## TVANGSFORFLYTTET.

Fra Aarhus er der forflyttet en Del Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. Anledningen til disse Forflytninger er dels Bestræbelser, der gøres for at spare Personale — udnytte Lokomotivpersonalet i højere Grad end hidtil — dels paa Grund af, at de store Maskiner Litra R. er sat i Tur Disse Maskiner overflødiggør al Forspands-tjeneste og sparer derved Personale, forsaavidt skulde der ikke siges noget om Forflytterne, dersom de ikke er foretaget paa en saadan Maade, at Personalet faar Indtrykket af, at der med Bestemmelsen om, hvem der skulde bort fra Aarhus, er taget ganske andre Hensyn end de rent tjenstlige; ja man fristes endogsaa til at tro, at der har været visse personlige Momenter med i Overvejelserne. Fra Perso-

# OVER

OV

## D. L. & L. F.s REGN

INDTÆGT:	Kr.	Øre
Kassebeholdning fra forrige Aar . . . . .	6012	45
Kontant hos Hovedkassereren . . . . .	73	39
Medlemskontingent . . . . .	7401	60
Indskud af 22 ny Medlemmer . . . . .	44	00
Afdelingernes Tilskud til Tillægsbilletter . . . . .	485	55
At godskrive N. L. Forbund . . . . .	438	50
Indvundne Renter . . . . .	132	54
	14588	03

Regnskabet revideret og befundet

Revideret den

**C. M. Højer,**  
Revisor.

## SIGT

ER

## SKAB FOR 1912.

	Kr.	Øre
<b>UDGIFT:</b>		
Tilskud til Lokomotivtidende . . . . .	3611	29
Generalforsamlingen i Fredericia den 12. April:		
Diæter til Delegerede . . . . .	760	00
Tillægsbilletter . . . . .	326	40
Sekretærer . . . . .	30	00
Beretning i Særtryk . . . . .	170	86
Aarsberetning, Dagsordener, Mandatkort, Papir, Stemmesedler m. m.	65	50
Generalforsamlingen i København den 11. December		
Diæter til Delegerede . . . . .	855	00
Tillægsbilletter . . . . .	396	70
Sekretærer . . . . .	24	00
Lokale . . . . .	25	00
Aarsberetning, Dagsordener, Bilag, Mandatkort, Papir, Stemmesedler m. m. . . . .	106	75
Kontorholdsgodtgørelse:		
Formanden . . . . .	100	00
Hovedkassereren . . . . .	100	00
Sekretæren . . . . .	50	00
Hovedbestyrelsesmøder den <sup>13</sup> / <sub>2</sub> , <sup>18-19</sup> / <sub>5</sub> , <sup>16</sup> / <sub>7</sub> , <sup>19</sup> / <sub>8</sub> , <sup>29</sup> / <sub>1</sub> , <sup>9</sup> / <sub>11</sub>	390	00
Rejser og Arbejde i Foreningsanliggender . . . . .	582	70
Sommerudflugten . . . . .	288	50
Tilbagebetalt til Privatbanerne for Lok. Tid. 1911 . . . . .	105	00
Tryksager . . . . .	161	90
Bøger, Papir, Skriverekvisitter og Medlemsfortegnelser m. m.	92	60
20,000 Stk. Bogmærker . . . . .	20	33
En Kopipresse og 1 Seddelbog . . . . .	16	00
En Palmedekoration . . . . .	25	00
Bidrag til en Æresgave . . . . .	25	95
Undersøgelse af Briketter . . . . .	45	00
Undersøgelse vedrørende Lønningsloven . . . . .	55	00
Porto . . . . .	109	58
Budtjeneste og Telegrammer . . . . .	20	65
Diverse . . . . .	14	25
Rente af Reklamebureauets Depositum . . . . .	2	62
Kontingent til N. L. Forbund . . . . .	523	09
Indskud til samme af 22 nye Medlemmer . . . . .	5	50
Indestaaende paa Sparekassebog for N. L. Forbund . . . . .	861	99
Indestaaende paa Sparekassebog D. L. & L. F. . . . .	4584	55
Kontant hos Hovedkassereren . . . . .	36	41
	<b>14588</b>	<b>03</b>

at være rigtigt ved Revisionen.

20. Maj 1913.

**Evald Møller,**  
Revisor.

**C. Larsen,**  
p. t. Hovedkasserer.



# LOKOMOTIV-TIDENDE'S REGNSKAB FOR 1912.

INDTÆGT	Kr.	Øre	UDGIFT	Kr.	Øre
D. L. & L. F.s Tilskud . . . . .	3611	29	32900 Eksp. Lok.-Tid. Nr. 1—24 . . . . .	2485	00
Fra danske Privatbaner, ialt . . . . .	265	20	Forsendelsen . . . . .	174	75
Fra Norge for Brug af Clichéer og Artikler i 1911 . . . . .	100	00	Redaktørens Honorar . . . . .	400	00
Indtægt af Annoncer . . . . .	375	50	Honorar til Medarbejdere, ordinært . . . . .	400	00
			— — — — — ekstraordinært . . . . .	90	06
			Rejser i redaktionelt Øjemed . . . . .	130	00
			Clichéer . . . . .	61	78
			Told og Fragt af Clichéer . . . . .	103	92
			Tekniske Haandbøger . . . . .	37	00
			Blade og Tidsskrifter . . . . .	103	38
			Personaloplysninger og Beregninger . . . . .	31	00
			1600 Bilag til Lok.-Tid. Nr. 18 (Mallet Loko) . . . . .	32	00
			Ekstra Nr. til Rigsdagsmændene . . . . .	100	00
			Papir, Konvolutter, Skriverekvisitter . . . . .	64	35
			Indpakkingsmateriale . . . . .	6	25
			Porto . . . . .	124	35
			Telegrammer . . . . .	8	15
Ialt Kr.	4351	99	Ialt Kr.	4351	99

Regnskabet revideret og befundet at være rigtig ved Revisionen.

Revideret den 20. Maj 1913.

**C. M. Højer,**  
Revisor.

**Evald Møller,**  
Revisor.

**C. Larsen,**  
p. t. Hovedkasserer.



nalets Side er der tidligere fremsat Ønsket om at anvende Anciennitetsprincippet, og der er fra D. L. & L. F. tidligere indsendt Andragende til Maskindirektøren med Forslag til Anciennitetsregler. At Andragendet ikke er imødekommet, og Reglerne derefter sat i Virksomhed, skyldes ikke Modstand fra Direktøren, men derimod fra vore Venner i Jernbaneforeningen med Hr. Lillielund i Spidsen; thi Direktøren havde stillet som Betingelse for Reglernes Ikrafttræden, at Statsbanernes Lokf. Forening sluttede sig til dem. Men hvornaar har man vel set Hr. Lillielund gøre noget fornuftigt? I hvert Fald ikke i dette Tilfælde. Han skulde selvfølgelig have Forslaget ændret, og af Anciennitetsregler har vi fremdeles ingen. Havde vi haft dem godkendt af Administrationen, saa vilde de skete Forflytninger vanskelig kunde have været iværksat paa den Maade, som sket er, man vilde da have fulgt den almindelige Fremgangsmaade at flytte de yngste. Men saaledes gik det ikke. En stor Del af Ansvarer derfor falder derfor paa Hr. Lillielund. Det er derfor noget i Retning af Nemesis, at det særlig er i hans Garde, at de uretfærdige Forflytninger er foretagne. Men lad denne specielle Ting blive en Sag mellem Hr. Lillielund og hans Medlemmer. Tilbage for os at omtale bliver Forholdet mellem Administrationen og Personalet i Almindelighed. Her forekommer det os, at vore overordnede har haft en uheldig Haand, thi man har skabt en Utryghed mellem Personalet, der sikkert ikke kan være til Gavn for nogen. Det havde sikkert været heldigst, om man havde anvendt det almindelige Princip at tage de yngste først, saa havde man været fri for Personalets Mistanke om, at det drejede sig om at benytte Lejligheden til for Hr. Maskinbestyrer Duseberg at skaffe sig af med Folk, som havde paadraget sig hans Mishag, og som dog ikke havde begaaet nogen Forseelse, hvorefter de kunde straffes; ja, jeg vil naturligvis ikke paastaa, at noget saadant har været Tilfældet; men Tanken ligger snublende nær.

I Hovedbestyrelsen ved vi jo saaledes, at Hr. Lokf. Keller — der blev forflyttet udenfor Ancienniteten fra 1. Maj — har haft en Kontrovers med Hr. Ing. Assistent Rosenørn, fordi Hr. Keller fastholdt sin formentlige Ret til Godtgørelse for Udkommando til Langaa, medens Hr. Ing. Assistenten mente, at Keller ikke havde Ret. Da jeg hørte om Forflytningerne, førtes mine Tanker for Hr. Kellers Vedkommende tilbage til denne Episode.

For at faa Stillingen saa klar som mulig, henvendte Fmd. for H. B. og undertegnede os hos Hr. Maskindirektør Floor og spurgte om Aarsagen til Forflytningerne. Direktøren udtalte:

„Forflytningerne er kun en Byge, der er kommen over Hovedet paa Personalet i Aarhus, en Byge, som ikke skulde gentage sig. Og der er ved Forflytningerne taget Hensyn til de indsendte Ansøgninger om at blive i Aarhus, har vi nøje overvejet de enkeltes Forhold efter de i Andragendet givne Oplysninger og ladet dem blive i Aarhus, som daarligst kunne taale Forflytningerne. „Thi“, udtalte Direktøren videre, „det er ofte en meget alvorlig Sag for en Mand at skulde forflyttes, det kan være af en saa stor Betydning for Vedkommende, at der maa tages andre Hensyn end lige akkurat dette, om den paagældende efter Ancienniteten staar for Tur“.

Fra vor Side indvendtes herimod, at vel anerkender man til Dels det berettigede i denne Betragtning, men jeg udtalte dog, at jeg fandt det heldigst, om Statsbanerne holdt vore private Forhold udenfor.

Da Direktøren lod falde nogle Bemærkninger om, at der ogsaa maatte tages Hensyn til Vedkommendes Kvalifikationer, (der kunde tænkes, at enkelte ikke var vel egnede til at køre paa Hovedbanerne), rettede jeg to Spørgsmaal:

1. „Er nogen af de paagældende Lokomotivførere forflyttede paa Grund af, at deres tjenstlige Forhold var mindre tilfredsstillende?“
2. „Kan de paagældende komme tilbage til Aarhus efter Ansøgning efterhaanden“

som der bliver Plads ledig, og i bekræftendig Fald kan de saa komme foran allerede tidligere indsendte Ansøgninger?"

Paa Spørgsmaalene svarede Direktøren:

1. „Nej, der er ikke noget i Vejen med dem, der er fra Kredsen kun fremhævet de i Personalets Ansøgninger angivne Forhold, og en nøje Bedømmelse af disse er lagt til Grund.“
2. „Ja, de paagældende skal være de første til at komme tilbage, efterhaanden som der bliver Plads, og foran allerede indsendte Ansøgninger.“

Det synes af Direktørens Udtalelser, at man kun har haft det for Øje, at imødekomme de fremsatte Ønsker om at blive; men skal vi ikke være enige om, at der blandt de ældre Forflyttede kan være Folk, som har haft lige saa vægtige Grunde til at blive som de yngre. Forholdet er jo det, at de 14 yngste forudsatte hver for sig en Forflyttelse, og naar de har indsendt en Ansøgning om at forblive, saa har de sikkert ikke tænkt sig Muligheden af, at de skulde faa Ansøgningen bevilget, de har sikkert heller ikke haft nogen somhelst Bagtanke om, at de ved Ansøgningen kunde skaffe en ældre Kollega den Ulykke paa Halsen, som de selv vilde være fri for. Ansøgningerne er vel, ganske vist baade for dem selv og os andre — et saare uheldigt Udslag af Frygt for at komme til at lide alle en Forflyttelses kedelige og maaske tillige økonomiske Ubehageligheder.

Men nu de ældre, som ikke har tænkt sig Muligheden af en Begivenhed af den Art for deres Vedkommende, mon ikke de har haft akkurat de samme og lige saa vægtige Grunde til at forblive?

Jeg er sikker paa, at de, saafremt man havde givet dem Lejlighed til at fremsætte Ønsket om at blive, vilde man have fundet vægtige Grunde — af alle Afskygninger — derfor repræsenterede, og saa vilde Maskinbestyreren være kommet til et andet Resultat nemlig, at hele Personalet har i privat Henseende lige stort Krav paa og lige vægtige Grunde for at blive. og saa vilde Hr. Maskininspektør Duseberg — som den retfærdige Embedsmand han er — have af-

givet Indstilling om, at de yngste skulde forflyttes; da man jo ikke har noget i tjenstlig Henseende udestaaende med de paagældende.

Fejlen ligger altsaa fremdeles hos Maskinbestyreren, thi han burde have indset, at der paa den anvendte Maade ikke kunde øves Retfærdighed.

Naar Administrationen har valgt at skyde Ansøgningerne ind mellem sig og det opskræmte Personale, kan det ikke undgaas, at vi tænker som saa: „mon der nu alligevel ikke i Hr. Maskinbestyrerens Overvejelser har været medtaget andre Momenter, — som har foraarsaget Afgørelsen af, hvem der skulde modtage Forflyttelsesordren — end de i Ansøgningerne angivne?“

Esbjerg, i Juni 1913.

*M. Mortensen.*



## FRA AARHUS.

Under denne Overskrift findes i „Lok.-Tid.“ Nr. 11 en Artikel, hvori en Hr. Blix tager kraftigt til Orde mod den Maade, hvorpaa Tvangsforflytterne fra Aarhus er foregaaet samt mod dem, der har tilladt sig at indsende Ansøgning om at forblive i Aarhus. En Sag kan og maa ses fra to Sider for at bedømmes rigtig. Det vil sige — skal Ancienniteten under alle Omstændigheder og under alle Forhold knæsesættes som det ene rigtige, saa falder selvfølgelig al andet Ræsonnement bort af sig selv, og Personalet kan da ganske uden Hensyn klare alle Ting selv uden nogen Autoritets Mellekomst. Men derved var dog maaske ikke de ideale Forhold naaede, ej heller alle Medlemmer stillet tilfreds, og hvad der er værre, ikke alle Retfærdighedskrav er sket Fyldest.

At søge en Ting har alle Dage været en ærlig Sag, og det kan vel ikke være Meningen, at denne personlige Ret og Frihed skal fratages vor Forenings Medlemmer. Ved en saadan Tvangsforflyttelse, som jo



heldigvis sjældent finder Sted, kunde der fra vore Overordnedes Side lige saa let gøres større Uret mod enkelt Person ved at følge Ancienniteten, end ved at lade denne træde i Baggrunden.

Man maa jo gaa ud fra, at de, der har søgt om Forbliven, for det første har haft gode Grunde dertil, og at de for det andet ikke anerkender Ancienniteten som Rette-snor i slige Tilfælde, hvilket Vedkommende antagelig vil forfægte gennem Aarene. Med Ancienniteten følger som Vederlag for denne højere Løn, og med den stedfindende Tjenestefordeling paa de større Depoter tillige nogle Privilegier, som set gennem Retfærdighedens Brillen ikke tager sig saa overmaade godt ud sammenholdt med den Omstændighed, at der skal saa forskellige Aaremaal til for at naa de samme Goder, for Folk med kun liden Forskel i — eller endog samme Anciennitet. Dette holdes der dog paa, skønt dette har megen Lighed med det Klasesystem vor Forening før og med rette har ivret imod.

Retfærdigheden kræver ellers lige Pligt og lige Ret. Lad os tænke os, at der fra et stort Depot, hvor ingen, paa Grund af dettes Beliggenhed eller andre uheldige Forhold, ønsker at være, skulde ske en større Tvangsflyttelse til en eftertragtet By — lad os sige Aarhus, ja, jeg tvivler ikke om, at Ancienniteten førtes i Marken, men denne Gang efter omvendte Forhold, som Begrundelse af de Ældres Ret til alle Goderne plus den højere Løn, og den danner et Værn mod alle Ubehagelighederne. Der er imidlertid dem som mener, at tjenstlige og moralske Forhold samt Omstændigheder af familiær og økonomisk Art har Krav paa Hensyntagen ved slige Lejligheder, og man ser ved denne Lejlighed, at Foresatte kan mene det samme. Der tales om Samvittigheden hos dem, som ikke kom bort paa Grund af Ansøgning; den er sikkert rolig nok gaaende ud fra den Betragtning, at Ancienniteten ikke her kan være eneraadende. At derimod flere — før Forflyttelserne nogensinde fandt Sted, har følt sin Samvittighed tynget af et eller an-

det, som efter sammes Mening kunde komme i Konflikt med Ancienniteten ved denne Lejlighed er, efter de Udtalelser man jævnlig hørte, er sikkert nok. Det maa vel ogsaa Hr. Blix vide noget om.

Bedre end at lægge dem for Had, som søgte om at forblive, tvungen dertil af forskellige Grunde, var det efter min ringe Mening, gennem Forestillinger hos Administrationen at bevæge denne til, saa vidt det paa nogen Maade er muligt, at undgaa disse Tvangsflyttelser, da det fra alle Sider maa indrømmes, at sligt falder som et tungt Slag paa den, det rammer, enten Vedkommende har større eller mindre Anciennitet og tungest paa den, der er bunden til et Sted med de fleste Baand.

Hr. Blix, lad os være enige om, at Ancienniteten ikke under alle Forhold bør følges, og at den personificeret er at ligne ved en ubønhørlig Russerdespot, der til alle Forestillinger kun ejer et Argument som Svar, nemlig dette:

„Du er den yngste, og dermed er du dømt“.

P.



## FORHANDLINGER.

Fra Lokotivførererkredsen har Hovedafdelingen for Lokomotivførere modtaget et Svar paa vor sidste Henvendelse om Afholdelse af et Forhandlingsmøde mellem Kredsen Bestyrelse og os.

JERNBANEFØRENINGEN  
9de Kreds  
Lokomotivførererkredsen

Korsør 26. April 1913

*Hr. Lokomotivfører M. Mortensen,*

Formand for Lokomotivførernes Hovedafdeling i D. L. & L. F.

I Besiddelse af Deres ærede Skrivelse af 7. April d. A., hvori den ærede Bestyrelse efter at have repliceret til tidligere Skrivelser sluttelig meddeler, at De afventer det af os tilbudte Forslag til Forhandlingsgrundlag for et Fællesmøde for de 2 Bestyrelser, tillader vi os nedenstaaende at stille den ærede

Bestyrelse følgende Forslag, som har været forelagt Kredsenes Delegeretmøde den 20. April d. A. og her enstemmigt godkendt:

1. Mindst 75% af Lokomotivførerne i D. L. & L. F. indmelder sig senest 1. Januar 1914 i Jernbaneforeningen.
2. 9de Kreds søger Jernbaneforeningens Love ændrede saaledes, at de Lokomotivførere, som maatte ønske dette, tillige kan være Medlem af D. L. & L. F.
3. Efter at Lønningsreguleringen i 1915 har fundet Sted, dog ikke tidligere end April 1916, foretages iblandt Lokomotivførerne i Jernbaneforeningen en Afstemning, hvor det ved simpel Majoritet afgøres, om Lokomotivførerne vedblivende skal staa som Medlemmer af Jernbaneforeningen.

Kan den ærede Bestyrelse tiltræde ovenstaaende Forslag, er Bestyrelsen for 9de Kreds villig til, naar og hvor det ønskes, at deltage i et Fællesmøde for de 2 Bestyrelser, for om muligt at opnaa Enighed om Forslaget, og derefter tage Bestemmelse om Fællesmøder med Medlemmerne, som af den ærede Bestyrelse foreslaaet i Deres ærede Skrivelse <sup>25/3</sup>.

Forventende snarest at høre fra Dem.

Med megen Agtelse

C. A. Lillelund,  
p. t. Formand.

Som man ser, er der ikke megen Forhandlingsvillighed at spore deri, thi det eneste man tilbyder for Indmeldelsen af 75% af vore Medlemmer er dette, at Kredsen vil arbejde for Ophævelsen af J. F.s § 3. Dette er nu ganske overflødig da denne § allerede er slettet.

Imidlertid er der opstaaet en ny Situation, som sikkert vil medføre at Forhandlingerne med Kredsen som saadan foreløbig stilles i Bero; thi der har fra anden Side været rettet Bestræbelser for at bringe en Overenskomst i Stand mellem D. J. F.—J. F. og D. L. & L. F. saaledes, at D. L. & L. F. kom med ind under Forhandlingsreglerne, og i saa Fald ophører vel ogsaa nok Striden mellem os og vore Venner i Jernbaneforeningen. derfor vilde det vistnok være Tidspilde at forhandle videre i Øjeblikket, men derom vil der blive truffet Afgørelse paa vort næste Hovedafdelingsmøde i Juli.

Jeg kan allerede nu meddele, at der afholdtes et Møde mellem Repræsentanter fra D. J. F., en Repræsentant fra Smedeforbundet og Hovedbestyrelsens Forretningsudvalg i København den 16/6, Et af Mødets Resul-

tater var, at der vil blive sammenkaldt et nyt Møde, hvortil Jernbaneforeningen vil blive opfordret til at sende Repræsentanter. Mødets Forhandlinger var præget af Ønsket om, fra alle Sider at faa det uheldige Forhold mellem os og de to store Org. bragt til Ophør.

M. Mortensen.



## JERNBANERNES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

(Forsat fra Nr. 11)

I denne Forbindelse skal nævnes de faa Uheld, som passerede, og hvoraf der kun skete to, af hvilket det ene var et Sammenstød af to tomme Tog, som paa Grund af sin Ufarlighed dog forløb uden Tab af Menneskeliv, medens det andet medførte, at to Soldater saaredes haardt og 61 let. Tager man i Betragtning, at der i et Tidsrum af 22 Dage var befordret 300,000 Mennesker, 64,700 Heste og 11,000 Stk. Skyts og Køretøjer, maa, de anførte Uheld ufortalt, desuagtet siges, at Jernbanerne har været til overordentlig Gavn og Nytte.

Af Vanskeligheder, som Jernbanerne ved den mangelfulde Forberedelse fra Militærets Side havde at kæmpe imod, giver Tropernes Befordring fra Lejren ved Chalons til Metz os et godt Billede. Den 7. og 8. August skulde Østbanen i 13 Tog befordre 15,000 Mand Infanteri fra Mourmelan, en af Lejrens Banegaarde, til Metz. Pludselig kom der dog Kontraordre, og Soldaterne, som allerede var under Vejs med Togene, maatte vende tilbage til Chalon. Til Trods for, at der paa samme Tid fandt Troppetransport fra andre Udgangspunkter Sted til Metz og trods den Omstændighed, at Togene midt i deres Kørsel, da de erholdt Kontraordren, maatte ledes tilbage, foregik hele Kørslen i god Orden. Næppe var imidlertid Tropperne igen ankomne til Chalon,



da der den 9. August indtraf Befaling til, at en Del af Tropperne, som var samlede der, dog skulde afsendes til Metz, saaledes at disse for tredje Gang maatte sætte sig i Bevægelse. Allerede den samme Dag afgik 6 Tog med 5600 Mand, 146 Heste og 4 Vogne, og til den 13. Aug., altsaa ialt 5 Dage, afsendtes 40 Tog til Metz med Infanteri og Artilleri, tilsammen 31,145 Mand, 2296 Heste og 255 Køretøjer. Afrejsen fra Chalons foregik uden Forhindringer, dog kunde ikke alle Tog naa Metz, fordi Tyskerne Natten mellem den 11. og 12. Aug. besatte og ødelagde Banen ved Pont a Moussau; en Del af de Tog. der den 11. Aug., og alle, som den 12. og 13. Aug. afsendtes fra Chalon, maatte altsaa for fjerde Gang returnere; kun et mindre Antal lededes over Saint-Michiel, hvor de saaledes naaede Metz.

Returbevægelsen, som nu paafulgte, fortjener den største Opmærksomhed og Anerkendelse, thi efter at General Maç Mahon d. 11. Aug. havde givet Tropperne Befaling til Tilbagetoget, og Militæret den 11. Aug. om Morgenens havde forladt Nancy, lykkedes det Jernbaneadministrationen ved uophørlig at afsende Tog at rydde denne Station saa grundig, at Tyskerne, da de den 13., eller 48 Timer efter Begyndelsen af det franske Tilbagetog, besatte nævnte Banegaard, kun erobrede et afkoblet Lokomotiv, som de dog ikke kunde bruge til andet end Kogeovn ved Tilberedelsen af Soldaternes Mad.

Medens Tyskerne rykkede frem i Retningen af Nancy, samlede Maç-Mahon sine Tropper og gik med disse tilbage til Neufchateau over Laarburg og Blamont. Herfra ansøgte han Østbanen om at befordre hans Hær paa 22,000 Mand Infanteri, 3500 Heste og 500 Stykker Skyts og Vogne over Saint-Dizier og Blesme til Chalon. Afstanden paa denne næsten overalt enkeltsporede Banestrækning, der paa sine Steder havde meget stærke Stigninger, udgjorde 170 km. Den 14. om Aftenen begyndte Indladningen af Tropperne fra flere Banegaarde, og den 17. var den afsluttet. 24 Timer efter det sidste

Togs Afgang rykkede de tyske Tropper ind i Neufchateau. Mens Troppetransporten den 16. var i fuld Gang paa Stationen Blesme, dukkede der pludselig nogle tyske Patrouiller frem. Paa Jernbaneselskabets Opfordring udsattes der nu Militærposter til Dækning, under hvis Beskyttelse det ikke alene lykkedes at bortskaffe Maç Mahons Armékorps, men yderlig ogsaa en stor Del af General de Faillys. De sidste indladedes i Langres Chaumont og Bar-sur-Aube den 17. til 19. Samme Aften trængte Tyskerne allerede ind til Saint-Dizier.

Jernbanernes Præstation under den russisk-tyrkiske Krig i 1877 staar langt fra Maal med det, der udførtes i den fransk-tyrkiske Krig i 1870. Anvendelsen af Jernbanerne besværliggjordes nemlig den Gang betydelig ved Sporviddens Uensartethed mellem de russiske og rumænske Baner. At Tropperne Befordring her varede betydelig længere end i det foran beskrevne Felttog afhæng for største Delen af de overordentlige Afstande — der forekom saaledes Befordringer over 3000 km Afstand — men ogsaa de klimatiske Forhold foraarsagede betydelige Forhindringer. Særlig generende var Snefygningerne, der foruden Spærring af Sporene ogsaa bevirkede Forstyrrelser i Telegrafledningerne. Ogsaa den Omstændighed, at Jernbanerne paa en ganske ringe Undtagelse nær var enkeltsporede, bidrog i en betydelig Grad til yderligere Vanskeligheder. Til Forbedring af Forholdene blev der under Krigen foretaget større Udvidelses- og Nyanlæg, hvoraf skal nævnes en ny Bane fra Bender til Galatz, en Afstand paa 22 km, og hvis Omkostninger beløb sig til ca. 155,000 Kroner pr. km. Den overskrider 3 Bjergdale, som det kostede meget store tekniske Vanskeligheder at overvinde; bl. a. maatte der bygges Broer, hvis totale Længde beløb sig til 2343 m. Det daglige Fremskridt udgjorde 3 km, og 100 Dage efter Anlæggets Paabegyndelse kunde det første Tog d. 19. November sættes i Gang; dog kunde den regelmæssige Drift først optages i den paafølgende Januar Maaned. Transporten af Provianten og de andre Forplej-

ningsgenstandefortjener Anerkendelse; hvorimod det store Antal Jernbaneuheld med Tabet af mange Menneskeliv, som her var større end under mange Fægtninger, har kastet et ugunstigt Lys paa denne Jernbanes Ydelser. Fra Fratesti til Sinitza byggedes en 69 km lang Bane, som daglig skred ca. 1 km fremad. Paafaldende er det, at disse Arbejder hovedsagelig blev udført af italienske Arbejdere. De ugunstige Erfaringer, som man indhøstede ved denne Banes Drift, foranledigede, at der blev taget Afstand fra yderligere Anlæg af Jernbaner i Bulgarien.

Paa tyrkisk Side stillede Troppernes Opmarsch kun ringe Fordringer til Jernbanetransporten, fordi den overvejende Del af Hæren som Følge af den forudgangne Mobilisering mod Bosnien og Herzegovina saavel som Krigen med Serbien, allerede var samlet i Nærheden af den nye Krigsskueplads.

Større Fordringer stilledes der derimod til Jernbanerne, da det under Krigens Forløb blev nødvendigt at befordre Suleiman Paschas Tropper fra Montenegro til Adrianopel, for at de kunde træde op imod den fra Nord fremrykkende General Gurko.

Troppetransporten paa den sibiriske Bane under den russisk-japanske Krig er paa Grund af den lange Varighed værd at lægge Mærke til. Afstanden mellem Moskow og Port Arthur udgør nemlig 8500 km, og Soldaterne var indtil 4 Uger paa Jernbanen. Endskøndt de fiskale Interesser ved Banens Anlæg var trængt stærkt i Baggrunden, medens hele Arbejdet vidnede om den mest gennemførte Omhu, blev man dog nødsaget til, for ikke at komme paa uforholdsmæssig Højde, at tage en Del Ufuldkommenheder med i Købet, hvoraf særlig skal fremhæves en Del lange og stejle Strækninger, som nødvendiggjorde Togenes Deling, Banens Anlæg til enkeltsporet Trafik og de store Afstande mellem Stationerne, der paa sine Steder beløber sig til 34 km.

Befolkningen, som lever i Nærheden af denne Bane, er desuden for at kunne eksistere hovedsagelig henvist til denne, hvor-

for den private Drift ikke som andre Steder kunde indsilles saalænge Troppetransporten fandt Sted. Af de tre Tog i begge Retninger, der var det højeste den sibiriske Bane dengang formaaede at ekspedere, maatte det ene i hver Retning reserveres for Privatdrift. Alle disse Vanskeligheder, hvortil endnu kom det utilstrækkelige Driftsmateriel, nødvendiggjorde straks Paabegyndelsen af Udvidelsesarbejder, særlig Krydsningsspor. Herved lykkedes det at fordoble Jernbanens Ydelse saaledes, at der daglig kunde beføres 6 Tog i hver Retning. Det ømmeste Punkt i Forbindelsen mellem Hjemstedet og Krigsskuepladsen var dog Manglen af Forbindelsen omkring Baikal søen; Fuldendelsen heraf kunde nemlig først ventes færdig i Aaret 1905. Paa Trans-Baikalbanen skortede det i første Linie paa Driftsmateriel, og det var derfor højst velkomment, at der om Vinteren kunde bygges en Bane paa Baikal søens alentykke Isflade, som hovedsagelig blev benyttet til at transportere Lokomotiver og Vogne til den paa den anden Siden Søen beliggende Jernbane. I de 4 Uger, som dette provisoriske Baneanlæg indtil Tøvejrets Indtræden var i Drift, beførredes 65 Lokomotiver og 2400 Vogne af alle Typer over Søen. Anlægget, som udgjorde 48 km, havde varet 18 Dage, og Omkostninger beløb sig til ca. 470 000 Kr.

For den videre Krigsførelse var den sibiriske Bane særlig vigtig, fordi den russiske Hær i Østen fuldstændig var henvist til denne Forbindelse med Hjemmet, og hvorfra Tilførelsen af Hærens Nødvendigheds-genstande skulde ske. Som en Lettelse kom det Jernbanen til gode, at de russiske Stridskræfter i Østasien kunde ernære sig i Landet, hvor de befandt sig, saa Sagen kun kom til at dreje sig om Transporten af Konserves, The og Sukker.

Antallet af de befordrede Tropper fra Krigens Begyndelse til Fredsslutningen i 1905 udgjorde 537 000 Mand med 108 000 Officerer foruden 118 000 Heste. Yderligere kom hertil Hærens øvrige Udrustningsgenstande, der tilsammen beløb sig til 245 700 t.



I Aaret 1878 anlagde Østrigerne for at lette Forplejningstransporten en 190 km lang Jernbane i Bosnathal. Dette forblev ogsaa i Drift efter Afslutningen af de militaristiske Operationer og er den Dag i Dag en af Landets vigtigste Forbindelseslinier. Foruden denne smalsporede Bane byggedes der dengang i Bosnien endnu 200 km normalsporede Baner, hvis Anlæg voldte overordentlige Vanskelighedær; i Særdeleshed maatte man kæmpe mod Højvandet. Ikke desto mindre opnaede man et dagligt Fremskridt fra 0,6—1,2 km.

Ogsaa Englænderne har under deres Kolonialkrige præsteret et betydeligt Arbejde ved Jernbaneanlæg til militaristisk Brug. Under Felttoget mod Afghanistan 1879 anlagde de, efter 14 Dages Forberedelse, i Løbet af 115 Dage, hvoraf der yderlig ved Arbejdsindstilling gik 2 Uger tabt, en 212 km lang normalsporet Bane fra Indus gennem Sibørkenen til Udgangen af Bolanpasset. Men særlig bemærkelsesværdig er dog Baneanlægget under Sudanfelttoget i 1896-97. Under tidligere Felttog i disse Egne maa de mislykkede Resultater for største Del føres tilbage paa den fuldstændige Mangel af tilbageførende Forbindelser. Da det her ikke alene drejede sig om Transporten af Forplejningen i Ordiets egentlige Forstand, men at ogsaa Vandforbruget maatte sikres langvejs fra, vilde en Undladelse kun være endnu være mere skadelig i dette Tilfælde. Da derfor Lord Kitschener paabegyndte sit Felttog til Dangola i 1896 var Anlægget af en Bane fra Wadi Halfa til Akasheh det første som han lod foretage for at sikre sine tilbageliggende Forbindelser. Afstanden beløb sig til 100 km; Driften paabegyndtes allerede i Juni Maaned, og Resultaterne beviser, at denne Forholdsregel har været rigtig, thi medens de hidtidige Foretagender havde haft et højst ulykkeligt Forløb, førtes dette Felttog til en heldig Afslutning. Trafikvæsenet under de strategiske Operationer i Sudan faar særlig Betydning ved Jernbanernes Samarbejde med Skibstransporten.

En Del af Vejen tilbagelagdes paa Nilen,

mens en anden Del foregik til Lands, hvor der kun strækningsvis var tilvejebragt Jernbanelinier.

(fortsættes)



## TIL AFDELINGERNE.

Imellem Hovedbestyrelsen og Hr. Bogtrykker Backhausen, „Dansk Lokomotiv-Tidende“s nye Bogtrykker, er sluttet en for Foreningen meget fordelagtig Overenskomst om Levering af Papir og Konvolutter, der vil betyde en ikke ringe Besparelse paa denne Konto saavel for Foreningen i sin Helhed som for de enkelte Afdelinger.

For imidlertid at opnaa den størst mulige Avance er det nødvendigt at aftage forholdsvis store Kvanta og gøre Papir og Konvolutter saa ensartede som muligt, man er derfor indenfor Hovedbestyrelsen enige om, at der til almindelig Korrespondance bør anvendes Papir og Konvolutter af samme Sort i saavel Hovedbestyrelse, Hovedafdelinger som de enkelte Afdelinger. Papir og Konvolutter vil som hidtil blive paatrykket Foreningens Signatur, hvorimod der ikke paatrykkes Afdelingernes Stednavne eller Nr. (det kan her anbefales Afdelingerne at anvende løse Stempler). Papir, saavel linieret som ulinieret, vil kunde leveres i enkelt og dobbelt Format i Kvart og Oktav saavel som Meddelelser. Konvolutter i 3 Størrelser, der vil blive betegnet med Numrene 1, 2 og 3: Nr. 1 og 2 er rektangulære af henholdsvis 15 og 10 Ctm.s Højde, Bredden som almindeligt Helark. Nr. 3, den mindste Størrelse, er den nu brugelige □ Konvolut af samme stærke Kvalitet som den af Hovedbestyrelsen hidtil anvendte.

Ordrene fra de forskellige Afdelinger bør saavidt muligt ligeledes af Hensyn til det mest fordelagtige Indkøb indgaa samtidigt, f. Eks. i sidste Maaned i hvert Kvartal. Ekspeditionen vil da ske ved det nye Kvartals Begyndelse. Det er en Selvfølge, at alle



andre nærmere opgivne Størrelser af Papir og Konvolutter ligesom enhver anden Ordre kan leveres og til hvilken som helst Tid, men dette bliver da til almindelige gangbare Priser, og hvor disse for en stor Del vil afhænge af det bestilte Antal.

Alle Ordres paa de til almindelig Korrespondance bestemte Papirer og Konvolutter i et Antal af ikke under 50 Stk. indsendes tll Hovedkasserer, Lokomotivfører Chr. Larsen, Vesterbrogade 128<sup>3</sup>, København V., og alle Regningskrav afgøres direkte fra Afdelingerne til Hovedkassen.

*Bladudvalget.*

## TIL MEDLEMMERNE.

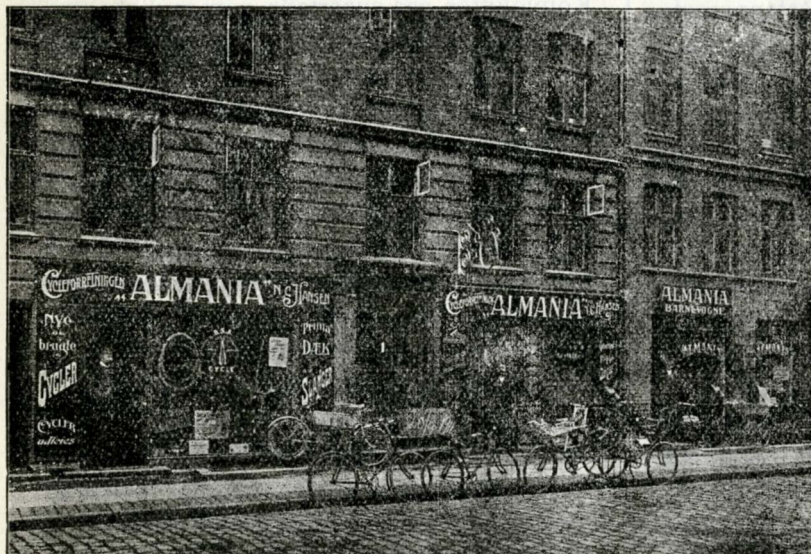
Ved Overgang til den nye Bogtrykker, Hr. Backhausen, J. E. Ohlsensgade 17, København Ø., har dette og andre Arrangements, der er truffet Bladet vedrørende, og som vi overlader til Læserne selv at opdage, givet Anledning til et Par Dages Forsinkelse, og som vi denne Gang beder Læserne have os undskyldt. *Red.*



## Underbeklædning & Linnedvarer.

Køber De fra Fabrikken

Fortunstræde 4, I. v. Højbro, spares Mellemandelen ca. 33<sup>1</sup>/<sub>8</sub>%



## I Valdemarsgade

57-59

er det største Udvalg af

**CYKLER**

med kendte Mærker.

**Westfalen, N. S. U.  
Schladitz**

**Brugte Cykler**

til smaa Priser.

**Klapvogne**

af nyeste Konstruktion med et  
og to Sæder fra Kr. 10.50.

Alt paa rimelige Betalingsvilkår.

## Skotøj i hele Huset.

I. Andersens  
Skotøjs-Magasin,  
Grd. 1887.

**Adelgade 49,**

St., 1., 2., 3. Etg.  
KØBENHAVN.

Herrestøvler fra 8,50 til 16 Kr. Parret  
Herresko fra 8 til 13 Kr. Parret  
Damestøvler fra 7,75 til 14 Kr. Parret  
Damesko fra 6 til 12 Kr. Parret  
SPECIALITET: Moderne randsyet Fodtøj billigt  
Al Forsendelse portofrit over hele Landet.  
Leverandør til Forbrugsforeningen for Embeds- og Be-  
stillingsmænd samt Læger.

**F. LEBEL** TOGFØRER  
v. STATSB.

mangeaarig Klaverstemmer og Reparatør  
anbefaler sig til de ærede Ansatte.

Hostrupsvej 5, 4. - Kbhvn.

**Støt** de handlende der  
avterter i Bladet.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages ved Henvendelse til Lokomotiv-Tidendes Annonceekspedition, Hollændervej 13<sup>1</sup> th.  
København F. Tlf. Vester 5588 y.