

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 20.

15. Oktober 1905.

5. Aarg.

Finlands Statsbaner.

(Fortsat).

Konditioner og Betingelser
for Levering af tihjulede Høj- og Lav-
trykslokomotiver med Tendere af
Model 1898, Litr. M.

12. Kedelrør.

Kedlen skal indeholde 167 trukne Metalrør, 50 mm. udv. Diam., Nr. 12 drevet op til Nr. 15 B. W. G. (Birmingham Wire Gange). Legeringen til Rørene skal være 70 pCt. Kobber og 30 pCt. Zink. Rørene drives op til 52 mm. udv. Diam. paa en Længde af 80 mm., og et Stykke Kobberør, 90 mm. langt, 50 mm. udv. og 40 mm. indv. Diam., loddes paa Rørenderne, der vender mod Fyrkassen. Først Rørene sættes paa Plads, skal de underkastes et Tryk af 30 kg. pr. □ cm. uden at vise Tegn paa Utætheder eller antage blivende Forandringer. Rørene tætnes med Rørvalse.

13. Domen.

Domen skal være 600 mm. i indv. Diam., og i denne anbringes Regulatorgliderne. Sikkerhedsventilerne anbringes paa Domens Top.

14. Dampør.

Dampørerne, som fører Dampen fra Regulatoren til Gliderkasserne, skal være af haardttrukket Kobber Nr. 6 B. W. G. Hovedrøret i Kedlen og Grenrørene i Røggkammeret skal være 120 mm. udv. Diam.

Recieverrøret (eller Mellemkammeret, der forbinder Højtryksøyl. Udstømningsgang med Lavtryksøyl. Gliderkasse) skal være trukket Jernrør, 179 mm. udv. og 170 mm. indv. Diam. Dampørerne samles med Metalflanger, og forinden de sættes paa Plads trykprøves de med 25 Kg. pr. □ cm. Alle andre Dampør prøves med 20 Kg. pr. □ cm.

15. Kedelprøve.

Først Kedlen beklædes, underkastes den et Tryk med varmt Vand paa 20 Kg. pr. □ cm, der i det mindste skal være to Minutter. Denne Prøve foretages af Leverandøren i Nærværelse af den Tilsynshavende fra de finske Statsbaner.

16. Risten.

Ristestænger og Bærere forfærdiges af Smødejern, i Form og Dimensioner indrettet efter det særlige Brændsel.

17. Askekassen.

Askekassen forsynes med Dæmpere for- og bagtil med Trækstænger, der bevæges fra Førerhuset. Indenfor Dæmperne, i Askekassen, anbringes et Traadnet af Jerntraad Nr. 17 B. W. G. med 9 Masker pr. □ cm.

18. Sandkassen.

En stor Sandkasse, forfærdiget af 2 mm. Plade, med Støbejernshund, anbringes paa Ryggen af Kedlen. Sandrørene skal være af Kobber, 30 mm. indv. og 35 mm. udv. Diam., og anbringes for fremadgaende Bevægelse med Deans pneumatisk Sander.

19. Røgekammeret.

Røgekammeret skal være rundt og af 13 mm. Plade, alle Nagler 19 mm. i Diam. Pladerne skal være rene, glatte og godt grundede. Døren skal være 8 mm. tyk og beskyttet indvendig med en Brændplade, 7 mm. tyk. Særlig Omsorg maa drages for, at Døren slutter fuldstændig lufttæt.

Røgekammeret skal være af den udvidede Type, uafhængig af hvilken Slags Brændsel, der benyttes.

20. Skorstenen.

Skorstenen laves i Overensstemmelse med det særlige Brændsel, der benyttes.

I Tilfælde af, at Træ anvendes som Brændselsemne, skal Skorstenen være efter amerikansk Model for Fyring med Træ. Fodstykket laves af Smedejern eller blød Staalplade, der nøje slutter til Røgekammeret. Skorstenens øverste Del laves af Staalplade; det Hele skal være fuldstændig fri for Hammerslag. Til Rensning af Røgekammer anbringes i Bunden to Smedejernsdøre. Skorstenens Højde, maalt fra Skinnetop, maa ikke overskride 4.72 Meter. Gnistfangeren laves af perforeret Jernplade med Huller, 6 mm. i Diam.

I Tilfælde af, at Kul anvendes som Brændselsemne, skal Skorstenen have cylindrisk Form med Staal- eller Smedejernsfodstykke og Kobbertop. En Gnistfanger med passende Aabning og Deflectorplade anbringes i Røgekammeret.

21. Rammen.

Rammeplader, Tværforbindelser, Bufferplanke og Vinkler fremstilles af bedste Siemens Martin Staal og skal, forinden Bearbejdning, godkendes af den Tilsynshavende.

Alle Plader, hvadenten de er fremstillede ved Bessemer- eller Siemens-Martin-Processen, skal være bearbejdede paa bedste Maade fra raa Tilstand, hamret paa alle Sider, og, naar de atter ophedes, valeses ud til ens Tykkelse. Begge Sider skal være fuldstændig rene og fri for Tæring, Valsemærker, Glødkaller, Overlægning og andre Fejl. Hver Plade skal tages fra Valseværket ved fuld Rødgledhede med gradvis Afkøling paa plan Overflade. Hver Plade klippes til givne Størrelse og maa i intet Tilfælde benyttes, naar den ikke har sin rette Form. Alle Plader, som er bølgede, bulede eller paa anden Maade har Fejl, vil blive kasseret, og nye forskaffes uden Udgift

for Statsbanerne. Fabrikantens Navn og Dato for Fabrikationen skal tydeligt være stemplet paa hver Plade, ikke nærmere Kanten end 150 mm.

De anvendte Materialers Kvalitet skal være det almindelig kendte »mild steel plate« og saavidt muligt være fri for Blærer, Svovl og Fosfor. Den yderste Brudbelastning, Pladerne skal modstaa, maa ikke være mindre end 38 Kg. og ikke større end 45 Kg. pr. □ mm. med en Strækning af ikke mindre end 20 pCt. pr. 200 mm. Foruden dette skal Pladen underkastes følgende Prøve: I et Stykke, 75 mm. bredt, lokkes et 16 mm. Hul; dette drives i kold Tilstand op med Dorn til 38 mm., uden at denne æder sig fast, eller Pladen viser Tegn paa Brud. Et Stykke, 150 mm. langt, bøjes med Enderne tæt mod hianden, uden at der maa vise sig Brud eller andre Fejl. Enhver Plade skal prøves i Nærværelse af den Tilsynshavende og underkastes fuldstændig kemisk Analyse. Rammepladerne fremstilles af 25 mm. Plade, nøjagtig i Niveau og lige helt igennem, samt mærket op efter en Skabelon og bearbejdet med Værktøjsmaskiner overalt. Alle Bolte drejes til passende Størrelse og drives i.

Rammepladerne skal have en Afstand af 2320 Meter fra hinanden. Tværforbindelserne høvles til nøjagtig Bredde og nittes koldt med Nagler af blødt Staal.

24. Akselkasser. Akselgafler.

Alle Akselkasser og Akselgafler skal være af bedste Støbestaal, fri for Blærer og andre Fejl. Alle Akselgaflerne til de koblede Hjul forsynes med Opspændingskiler. I Akselkasserne indlægges Metalforinger, bestaaende af 38 Dele rent Kobber med 6 Dele Fosfortin. Lagerne fores med hvidt Metal, bestaaende af 5 Dele Kobber, 10 Dele Antimon og 85 Dele Tin. Underlagerne skal være af Støbejern og forsynes med Smørepuder.

25. Kofanger. Sneskærme.

Lokomotivet forsynes med en Kofanger af valset I Jern, der befæstes solidt til Bufferplanke og Rammen. Til Kofangeren anbringes to Skærme af 6 mm. Plade, der skal tjene til Sneplov.

29. Hjulstjerner.

Hjulstjernerne skal være af godt, klingende Støbestaal, fri for Blærer og andre Fejl og

skal være garanterede til at kunne modstaa følgende Prøve: Hjulstjernen løftes i oprejst Stilling og falder fra en Højde af henholdsvis 3 — 4,5 — 6 — 7,5 og 9 Meter paa et massivt Fundament.

Skulde der gaa Brud paa nogen af Hjulstjernerne ved at falde fra 3 eller 4,5 Meters Højden skal den Tilsynshavende have Ret til at kassere hele Støbningen.

Prøvestykker tages af Hjulstjernerne, hvis Brudgrænse ikke maa være mindre end 50 Kg. pr. □ mm. og ikke ligge højere end 65 Kg. pr. □ mm. med en Strækning af ikke mindre end 20 pCt. paa 50 mm. Et Prøvestykke af passende Længde, 25 mm. i Firkant, støbes i et med Hjulstjernen. Dette Stykke skal i kold Tilstand kunne taale at bukses i ret Vinkel uden at vise Tegn paa Brud.

Alle Hjulstjernerne skal bores og afdrejes og Kiløgangene stikkes nøjagtig lige. Hjulstjernerne skal, forinden Bandagerne lægges paa, presses paa Aksler ved hydraulisk Tryk af mindst 70 a 80 Tons for de koblede Hjul og 50 a 60 Tons for Boggiehjulene. Hjulstjernerne anbringes paa Akslerne, saaledes at den højre Krumtap er den førende. Kontravægtene støbes i et med Hjulene.

(Fortsættes).

De svenske Statsbaners første elektriske Lokomotiv.

Hosstaaende bringer vi en Illustration af det første elektriske Lokomotiv paa de svenske Statsbaner. Lokomotivet er fabrikeret i Amerika og har kostet 50,000 Kr. Det er paa 300 HK.

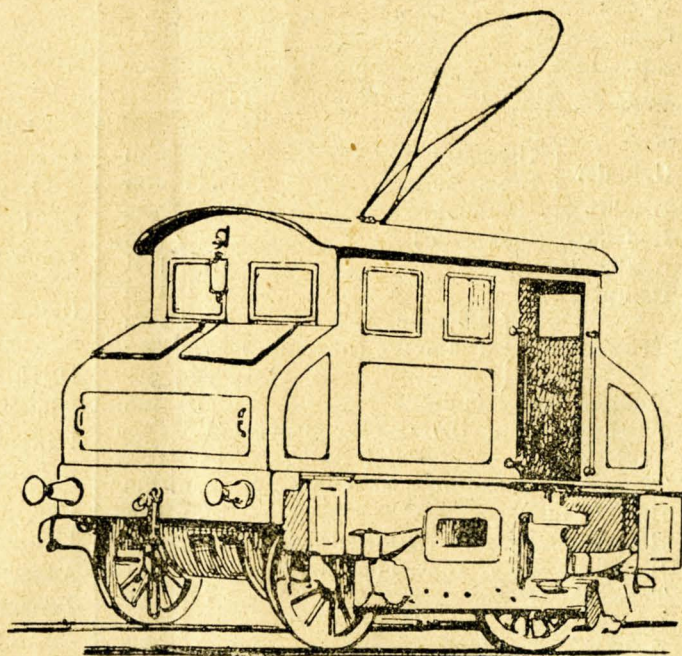
Et lignende Lokomotiv er bestilt i Berlin, hvor ogsaa nogle Motorvogne er bestilt, alt til Brug paa Strækningen Karlberg-Værban, der forsøgsvis skal drives med elektrisk Drift.

Forskelligt.

Indførelse af 3dje Vognklasse i England.

I November Maaned 1904 var det 60 Aar siden, at den første Vogn med 3dje Klasse ifølge vedtaget Parlamentsbeslutning sattes i Gang paa de engelske Baner. Disse var tvungne til at indsætte en 3dje Klasses Vogn i mindst et Tog, og i hvilken der skulde være anbragt Sæder, ligesom de Rejsende paa en tilstrækkelig passende Maade skulde være beskyttede imod Vind og Vejr. Banerne besværliggjorde derimod paa alle Maader Rejsen for denne Vognklasses Passagerer, og først efter at Midland Banen indsaa Fordelen ved at indsætte 3dje Klasses Vogne i alle Tog, nødsagedes de andre Baner, der overalt i England, Skotland og Irland er Privatbaner, til at følge denne Banes Eksempel; dog fuldendtes denne betydelige Forbedring først for 30 Aar siden. I den forløbne Tid er det ogsaa i England 3dje Vognklasse, som har været stærkest benyttet.

Af de i Aaret 1903 paa de engelske Baner befordrede 1039 Millioner Rejsende falder 28 Millioner paa 1ste og 67 Millioner paa 2den, hvorimod 944 Millioner paa 3dje Klasse.



Forsøg med Persontogslokomotiver paa Hocking—Valley Banen.

Resultatet af Forsøgene med 2 forskellige Persontogslokomotiver af tilnærmelsesvis samme Dimensioner foreligger nu offentlig.

Den ene Maskine havde Belpaire Kedel og en Hjul diameter paa 1829 mm., hvorimod den anden Maskine havde Wagon-top-Kedel og 1676 Hjul diameter. Ildpaavirkningsfladen i den førstnævnte udgjorde 167,8 qm. og i den anden 165,4 qm. Forsøgene fandt Sted paa en 198 km. lang Strækning med en Gennemsnitshastighed af 76 km. pr. Time og afgav for det sidstnævnte Lokomotiv et mindre godt Resultat. Følgende Maalinger foretoges: Damptrykket i Domen, det udvendige Lufttryk, Trækket i Røgkammeret, Fyrkassen og Askekassen, Atmosfæren, Forbrændingsprodukterne og Fødevandets Temperatur, Fødevandets Mængde, Kulforbruget, Asken, uforbrændte Bestanddele samt Dampens Vandindhold og Kørehastighed. Ligeledes toges Diagrammer af begge Cylindre.

$\frac{3}{5}$ koblet Lokomotiv paa Lake Shore og Michigan Southern Banen.

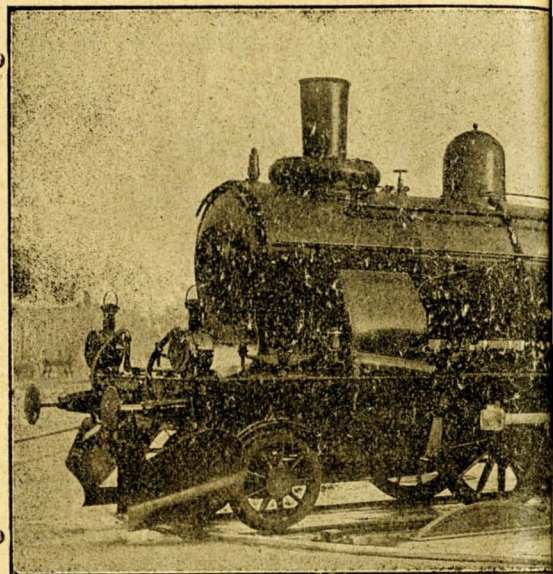
Den bestandig voksende Togvægt og Hastighed har tvungen den nævnte Bane til at anskaffe stærkere Lokomotiver, end de tidligere benyttede. Foreløbig er der forfærdiget 10 Stk. $\frac{3}{5}$ koblede Maskiner med Løbeaksel saavel foran som bagved (saakaldet Prairie Konstruktion) og følgende Hoveddimensioner:

| | | |
|---------------------------------------|-----------------------|-------------|
| Cylinder | (Diameter | 546 mm. |
| | (Stempelslag | 711 mm. |
| Drivhulets Diameter | | 2007 mm. |
| Hedeflade (indvendig) | | 332 □ M. |
| Ristflade | | 5,1 □ M. |
| Damptryk | | 14 Atm. |
| Kedelrørene | { Længde | 5944 mm. |
| | { Diameter (udvendig) | 57,2 mm. |
| | { Antal | 322 Stk. |
| Mindste Kedeldiameter | | 1778 mm. |
| Vægt i tjenstf. (Drivakselbelastning | | 75,3 Tons |
| Stand (total Belastning | | 105,7 Tons |
| Tenderens Beholdning af Vand | | 29,5 kbm. |
| Do. af Kul | | 13,6 Tons |
| Hedefladens Forhold til Ristfladen | | 65 |
| Hedeflade for 1 Tons Tjenstvægt | | 3,1 qm./T. |
| Trækkekraft | | 7420 kg. |
| Do. for 1 qm. Hedeflade | | 22,3 kg./T. |
| Do. for 1 Tons Tjenstvægt | | 70,2 kg./T. |
| Do. for 1 Tons Drivakselbelastning | | 98,5 kg./T. |

Lokomotiv fra Motala Verksteds ny Aktieselskab.

Ovennævnte Værksted har leveret 3 Stk. Godstogslokomotiver til Næssjø-Oskarshamns Jernbane.

Lokomotiverne er $\frac{3}{4}$ koblede med Kraus Boggie, Compound med indvendige Cylindre og Gliderbevægelse. Lokomotiverne er forsynet med Dampbremse og Tenderne med Vakuumbremse af Hardyes System, kombineret med Skruebremse. Rammepladernes forreste Del



er støbte i Staal og den bageste Del lavet af valsede Plader.

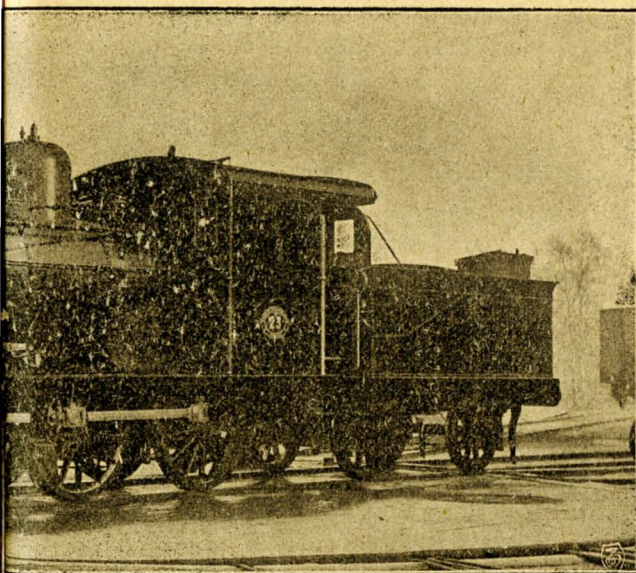
Lokomotivet, af hvilket vi ovenfor bringer en Illustration, har følgende Hoveddimensioner:

| | |
|------------------------------------|----------------|
| Cylinderdiameter | 450 og 680 mm. |
| Slaglængde | 610 mm. |
| Drivhulsdiameter | 1400 mm. |
| Hjulbasis, total med Tender | 11,500 mm. |
| Ildpavirkningsflade, total | 100 □ Meter |
| Ristareal | 1,60 □ Meter |
| Damptryk | 13 Atm. |
| Lokomotivets Vægt i tjenstf. Stand | 43,000 kg. |
| Adhæsiønsvægt | 34,500 kg. |
| Tenderens Vægt i tjenstf. Stand | 24,000 kg. |

Lokomotivmandsmødet i Helsingfors. (Fortsat).

Ledsaget af to finske Lokomotivførere, dHrr. Eklund og Nikander, gik Turen gennem et Landskab, der vekslede med Skov, Sø, Klipper og Græsgange, mod Helsingfors.

Overalt, saa langt Øjet rækkede, var alt opført af Træ, Hegn, Banevogterhuse, Stationsbygninger, Beboelseshuse etc., overalt fordringsløst men net. En dyb Alvor prægede alt og alle, en Alvor, der ogsaa tog os fangen, og



vemodig stemt naaede vi Kl. 10,25 Aften vor Rejses foreløbige Maal, Helsingfors.

Paa Banegaarden var forsamlet over Halvtredsindstve finske Lokomotivmænd, der bød os hjertelig Velkommen, og befriet for vor Bagage førtes vi til et 1ste Klasses Hotel, »Finia« (Finland). Her traf vi de svenske Delegerede, og efter at vi med stor Elskværdighed var anvist Værelser, samledes vi i Hotellets store Sal til Kaffe. Gamle Bekendtskaber opfriskedes, ny stiftedes, og da vi omsider skiltes for at gaa til Ro, var alle vi udenlandske Delegerede enige om, at større Værdighed, parret med usminket Hjertelighed, havde ingen af os tidligere været Vidne til. Næste Dags Morgen mødte 5 finske Lokomotivmænd for efter Aftale at vise os Byen, der er Finlands Hovedstad og har ca. 120,000

Indbyggere. Helsingfors er grundlagt af Gustaf Vasa 1559, men flyttedes 1639 til sin nuværende Plads. Størsteparten af Byen lagdes i Aske 1808, og Byen, præsenterer sig derfor nu i moderne Skikkelse. Vi førtes op paa Brandstationens Taarn, og herfra, 250 Fod oppe, havde vi en prægtig Udsigt og rig Lejlighed til at nyde det storslaaede Syn, Helsingfors set i Fugleperspektiv afgiver.

Det vilde føre os for vidt at give nogen egentlig Beskrivelse af, hvad vi saa paa denne Formiddagstur, thi intet Øjeblik gik tabt, ustandselig førtes vi fra Sted til Sted, snart paa Apostlenes Heste, snart pr. elektrisk eller Heste-Sporvogn eller Droske — à propos Droske! ingensinde tidligere har vi kørt saa kvikt som i disse smaa, lette, med en Hest forspændte aabne Vogne, hvis sopre og ærlige Kusk man trygt kan give sig i Vold selv ved Nattetid.

Tiden til Mødets Begyndelse var inde, og vi begav os til Mødesalen, der laa i Nylandske Studenterafdelingens Nationshus, over hvis Dør vi fandt en bemærkelsesværdig Devise, der oversat paa Dansk lyder: »Stærk Strøm gaar med egne Veje gennem Havet«.

Mødet, af hvilket Referat findes i Lokomotivtidende Nr. 14, begyndte Kl. 2 og sluttede Kl. 6 Em., paa hvilket Tidspunkt samtlige Deltagere samledes paa Banegaarden for at køre til en Sommerrestavration, »Alphytten«, hvor Middagen indtoges. Efter nogle Timers behageligt Samvær søgte man Hotellet.

Næste Dags Møde begyndte Kl. 8 Fm., men allerede Kl. 9 afhentedes de udenlandske Deltagere for, medens Bestyrelsesvalg o. a. l. foretoges, at køre ud til finske Statsbaners Værksteder ved Helsingfors for at bese disse. Her fandt vi et storslaaet Anlæg, hvor alle moderne Fremskridt paa Lokomotivbygningens Omraade var bragt i Anvendelse, saasom komprimeret Luft, Elektricitet, overhedet Damp, Vandkraft etc. Til Eksempel anvendes komprimeret Luft til Nitning, Boring og Mejsling m. m., kort sagt, hvor vi bruger Haandhammeren, havde Arbejderen her et Apparat, der drives ved komprimeret Luft og kunde anvendes til de forskellige Arbejder kun ved at skifte det ene Stykke Værktøj med et andet. Det var en Fornøjelse at se, hvorledes en Arbejder uden ringeste Anstrengelse skrællede

en $\frac{1}{4}$ " tyk Spaan af en $\frac{1}{2}$ " tyk Staalplade og straks derpaa, kun ved at skifte Mekanismen, borede et 1" Hul i den samme Plade. Alle egentlige Arbejdsmaskiner drives her med Elektricitet. Hele Anlægget oplystes ved elektrisk Lys, og Kraftmaskinerne producerede selv Hovedparten af den Elektricitet, der anvendtes; dog var der til Hjælp anbragt 2 stationære Dampkedler med overhødet Damp og tilhørende Maskine. — Efter at have beset Værkstederne, hvor endog Papirstrimlerne til Telegrafapparaterne forfærdiges, besaa vi Kontorer og Tegnestuer, der ligesom Værkstederne var paa Højde med Nutidens Fordringer, ikke mindst i hygiejnisk Henseende.

Hvad man tør byde Lokomotivpersonalet.

Naar jeg en Gang imellem griber Pennen for at opridse nogle Linier til vort Talerør, »Lokomotivtidende«, saa er det som Regel fordi mit Sind oprøres ved at tænke paa en eller anden Ting, eller ogsaa for at give Luft for en indre Glæde. I dette Tilfælde vil enhver af mine Foreningsfæller selv kunne dømme om det er Glæde eller Bitterhed, der har givet mig Anledning til at skrive.

Onsdag den 4. ds. blev om Aftenen tre Lokomotivfyrbødere af den stedlige Lokomotivformand paa Godsbanegaarden beordret til at blive til fortsat Tjeneste, endskønt de allerede den Dag havde udført den Tjeneste, som var falden paa dem i deres egen Tur (alle tre som Rangerførere). En Mand af disse havde Tjeneste fra Kl. 5 Morgen til Kl. 10,30 Fm. og fra Kl. 2 Em. til Kl. 11 Aften, altsaa 14 a 15 Timers Tjeneste alene paa en Rangermaskine; derefter skulde han blive om Natten for at køre Renovationstog om Morgenens Kl. ca. 5 og komme tilbage, saaledes at han først kunde være i sit Hjem Kl. 11,30; men ikke nok hermed, han skal igen gaa Kl. 1 for at løse af i sin egen Tur Kl. 2 til 10 Em. Altsaa en Tjenestetid fra den 4. Kl. 5 om Morgenens til den 5. Kl. 11 om Aftenen. Tiden, der er imellem den egentlige Tjeneste, er benyttet til at afhente sin Mad i Hjemmet.

Den anden Mand var mødt Kl. 12 Middag, kørte til Frederiksberg for at rangere dersteds

til Kl. 10,24 Aften, saa Afg. til Godsbanegaarden, Udførelse af det almindelige Arbejde, før en Maskine forlades, og Kl. er da ca. 12 Nat; og denne Mand maatte udføre samme Tjeneste, som foran nævnt for første Mand, altsaa ca. 31 Timer.

Den tredje Mand var mødt Kl. 1,45 Em., rangerede til Kl. 10 Em. og blev til 1. Reserve; hans samlede Tjeneste var ca. 18 Timer; denne Mand skulde saa møde Kl. 12 Middag og rangere paa Frederiksberg, som foroven anført, for anden Mand.

Jeg kunde nævne mange Eksempler som disse, men jeg vilde da fylde det meste af Bladets Spalter, hvorfor jeg blot skal anføre et sidste Eksempel, som i ingen Henseende staar tilbage for de tre, som allerede er nævnt.

Et Sæt Personale mødte den 17. Septbr. om Morgenens Kl. 4,30 paa Kh. H. og skulde køre Tog 67, men kom først til at køre Tog 2067, — Ankomst til Masnedsund Kl. 4,5 Em. —, hvorefter Maskinen forsynedes med Kul og Vand, blev rensat og eftersat for at fremføre Tog 102 Kl. 8,36 til Kh. H., Ank. Kl. ca. 12 Nat. Maskinen blev igen ordremæssig sat i Remise, og Personalet begav sig til Gb., hvor de skulde møde til 1. Reserve Kl. 3 Fm.; her maa Føreren saa passe Telefon, for saa vidt han ikke skal køre for en anden. Fyrb. maatte i sin Reservetid være med til at udvaske en Maskine. Tjenesten sluttedes Kl. 3 Em. Dette Personale har sikkert været godt tilfreds hvad angaar med Tjeneste (35 Timer). Jeg er sikkert i Overensstemmelse med alle Foreningsfæller, naar jeg siger: lad den Rekord nu blive staaende som et lysende Eksempel paa, hvad man har budt det danske Lokomotivpersonale i Aaret 1905.

Jeg spørger kun: Hvorlænge kan Personalet stille finde sig i sligt? Hvorlænge vil Administrationen kunne forsvare at benytte os paa denne Maade? Hvorlænge kan Lovgivningsmagten sidde vore rimelige Krav overhørigt? — og til Slut? Hvorlænge mon Befolkningen kan føle sig tilfreds med at lade sig befordre af et saa anstrengt Lokomotivpersonale?

Der er desværre ikke endnu nogen Udsigt til Forandring, hvilket ses bedst af Finansloven for 1905—06; der er kun forlangt 3 ny Lokf.

og 18 Lokfyrb., heraf endda henholdsvis 2 og 3 til den ny Viborg-Herningbane.

Men jeg spørger endnu en Gang: Hvad er Grunden? Er det for at samle nogle Hundrede Kroner mere til Tantiemen? Saa siger mange med mig: hellere lidt mindre i Tantieme og saa faa en nogenlunde menneskelig Tjeneste. Jeg synes egentlig heller ikke, at der kan være saa stor Lyst til at samle, saa lang Tid Tantiemen bliver fordelt efter det bestaaende System: 10 a 12 pCt. til dem, som i Forvejen intet har, og 30 a 45 pCt. til dem, som dog i Forvejen har en nogenlunde rimelig Løn.

Idet jeg paa Forhaand takker for Optagelsen, tegner jeg mig

Deres ærbødige
Gdt.

København, den 8. Oktober 1905.

Smukt Træk.

Ved Tantiemens Udbetaling den 1. Septbr. blev der gennem Hr. Lokomotivformand Hansen ved Vamdrup Depot overrakt samtlige 9 Depotarbejdere et Beløb, stort 95 Kr., til Deling.

Disse Penge var indkomne paa Foranledning af Hr. Stationsforstander Pedersen, Lokomotivformand Hansen samt Trafikassistent Hussum paa den Maade, at enhver Ansat ad Frivillighedens Vej ofrede 5 pCt. af sin Tantieme. Forslaget mødte vel en Del Modstand fra forskellige Sider, men det lykkedes dog at tilvejebringe ovennævnte Beløb, dels fra Trafikafdelingens Personale, dels fra Majoriteten af Lokomotivpersonalet ved Vamdrup Depot.

Jeg haaber, at denne smukke Tanke, som her er ført ud i Livet, maa blive efterlignet ved andre Depoter i kommende Aar.

Vamdrup, den 5. Septbr. 1905.

T h. J e n s e n.

Finanslovsforslaget for 1906—1907.

Af det i Folketinget fremlagte Finanslovsforslag bringer vi nedenstaaende et kort Uddrag af de Forslag paa Statsbanernes Budget

(§ 6), der maa antages at interessere Lokomotivtidendes Læsere.

Til Assistance for Maskiningeniøren for Belysningsvæsenet foreslaas ansat 1 Ingeniør-assistent.

Lokomotivpersonalet foreslaas, paa Grund af den stadig stigende Trafik, forøget med 6 Lokomotivførere og 15 Lokomotivfyrbødere og i Anledning af Viborg—Herning Banens Aabning for Driften med yderligere 2 Lokf. og 3 Lokfyrb.

Der foreslaas bevilget:

5000 Kr. for at kunne yde underordnet Personale ved Statsbanerne et Gratiale som Anerkendelse for lang og god Tjeneste — 25 Kr. for 25 Aars Tjeneste, 50 Kr. for 40 Aars Tjeneste og 100 Kr. for 50 Aars Tjeneste.

5000 Kr. til Rejseunderstøttelser til Statsbanernes Personale, da det anses for formaalstjenligt, at kunne give Personalet Adgang til gennem Studierejser at gøre sig bekendt med den store Udvikling, der finder Sted paa Jernbanevæsenets Omraade.

100,000 Kr. til Erstatning til dag- og timelønnede Arbejdere, der har været mindst 2 Aar i Statsbanernes Tjeneste, for Tab af Dag- og Timeløn under tilstaaet Tjenstfrihed i 1 Uge.

For Jernbanemændene, til hvem der oftere vanker Bøder og Irettesættelser end Dusører og Anerkendelser, er det et glædeligt Tegn paa en Gang at se 3 saa udmærkede Forslag fremlagt i Rigsdagen — maatte de nu blot have Held til at blive gennemført.

Endelig er der paa § 27 optaget Forslag til Bevilling af:

65,000 Kr. til Sporforlængelser paa Krydsningsstationerne paa Strækningen Vamdrup—Frederikshavn.

44,000 Kr. til Forlængelse af Broklapperne i et af Færgelejerne paa hver Side af Lillebelt.

300,000 Kr. til Forstærkning af Overbygningen paa den fynske Hovedbane.

500,000 Kr. til Anlæg af et 3. Færgeleje i Nyborg.

2,939,000 Kr. til Forøgelse af det rullende Materiel med:

5 svære Iltogslokomotiver a 70,000 Kr. (1. Rate 50,000 Kr.)

6 Godstogslokomotiver a 42,000 Kr.

- 12 II. & III. Kl. Truckpersonvogne.
 2 III. Kl. Truckpersonvogne.
 3 Truckpostvogne.
 10 Truckbagevogne.
 200 lukkede Godsvogne.
 150 aabne Godsvogne.

Til Slutning skal kun bemærkes, at det i Finanslovforslaget anføres, at man ikke tør forudsætte en vedblivende Stigning i Statsbanernes Indtægter, saa meget mere som det har vist sig, at Indtægtsstigningen i den første Fjerdedel af indeværende Finansaar (1905—06) er betydelig mindre end i det tilsvarende Tidsrum af Finansaaret 1904—05, hvorfor Indtægtsstigningen kun er anslaaet til 202,000 Kr.

PERSONALIA.

1.—10. 05.

Forfremmede ere:

Lokomotivfyrbøderne:

- Nr. 25 V. E. Hofmann, Korsør, til Lokf. Nr. 39 i Korsør.
 Nr. 272 S. V. Bostrup, Struer, til Lokf. Nr. 58 i Struer.
 Nr. 169 F. B. Hansen, København Ø., til Lokf. Nr. 85 i Aalborg.
 Nr. 298 K. Sørensen, Skive, til Lokf. Nr. 385 i Skanderborg.
- Haandværkerne:
- Nr. 90 J. Olsen, Aarhus, til Lokfyrb. Nr. 25 i Struer.
 Nr. 179 C. C. Nielsen, Aarhus, til Lokfyrb. Nr. 169 i Frederikshavn.
 Nr. 220 C. J. Nielsen, Aarhus, til Lokfyrb. Nr. 227 i Korsør.
 Nr. 1594 J. P. Larsen, København, til Lokfyrb. Nr. 254 i København G.
 Nr. 1102 F. K. Kristiansen, Aarhus, til Lokfyrb. Nr. 272 i Korsør.
 Nr. 183 L. Jensen, København, til Lokfyrb. Nr. 292 i Esbjerg.
 Nr. 190 K. S. Svendsen, København, til Lokfyrb. Nr. 298 i København Ø.

Forflyttede ere:

- Lokomotivfører Nr. 171 N. J. F. Rohde, København Ø.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 157 J. F. Carlquist, København Ø.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 410 N. P. C. Nielsen, København Ø.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 302 A. C. Kirkensgaard, København Ø.
 alle til København H.
 Lokomotivfører Nr. 373 J. P. Pedersen, Esbjerg, til Langaa.
 Lokomotivfører Nr. 227 P. C. Sneker, Struer, til Esbjerg.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 358 N. P. Sørensen, København G., til Skive.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 82 C. H. Hansen, Esbjerg, til Skanderborg.

9.—10. 05.

- Lokomotivfyrbøder Nr. 72 H. C. Plambek, København H., til Næstved efter Ansøgning.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 155 O. E. Poulsen, Næstved, til København H.

Døde:

- Lokomotivfyrbøder Nr. 23 C. M. Jensen, Skanderborg, den 24. Septbr. 1905.

Afskedigede:

- Lokomotivfører Nr. 138 R. Nielsen, Københ. H., med Udgangen af Decbr. Maaned 1905.

Navneforandring:

- Lokomotivfyrbøder Nr. 482 R. Rasmussen, Korsør, hedder fremtidig R. Bille.
 Lokomotivfyrbøder Nr. 474 A. V. Nielsen, Struer, hedder fremtidig A. V. Lynggaard.
 Lokfyrb. Nr. 201 hedder A. J. Tørngren og ikke Torngren.

Medlemslisten.

- Nykøbing F. Afdeling: Slettet for Restance: Fyrbøder Nr. 356 C. Mørk.

Nærværende Blads Redaktion og Ekspedition henflyttes fra Oktober Flyttedag d. A. til „GJEDDESBERG“, Fredericia.

Udgaar 2 Gange maanedlig. Abonnementsprisen er 1 Kr. halvaarlig. Avertissementsprisen er paa Omslagets 1ste Side 15 Ø. og paa Omslagets andre Sider 12 Ø. pr. mm. Plads i Spaltebredde halvaarlig. Spaltebredden er 58 mm

Samtlige paa Omslaget tegnede Annoncer ere staaende mindst 1/2 Aar.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitlinie eller dens Plads, med Fradrag af 20 pCt. for staaende Annoncer.

Telefon 123.

Ekspedition: Gothersgade Nr 29, 1. S., Fredericia.

Telefon 123.