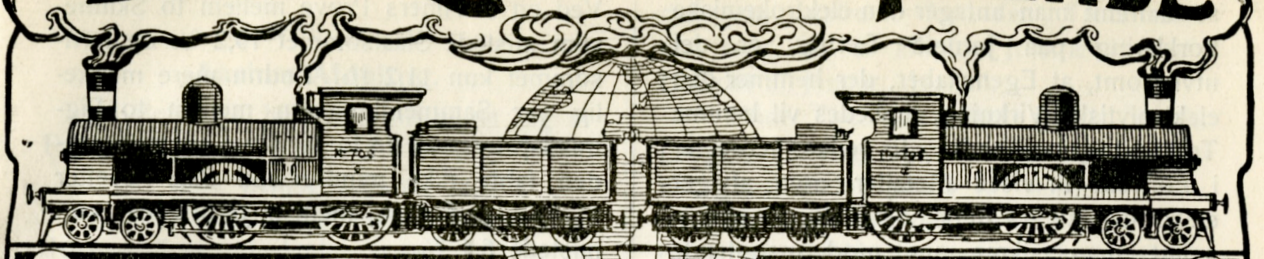
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING.

Nr. 22. | 15. November 1910. | 10. Aarg.

Rustfrit Jern og Staal.

Medens det almindeligt forekommende Staal fremstilles efter den af *Henry Bessemer* i 1856 og af *Pierre Martin* opfundne og forbedrede Metode har en betydelig større Styrke og Stivhed end Jern, har det dog flere Mangler, som Jernet er fri for, og hertil maa i første Række nævnes dets ringe Modstandsevne mod Tæring. Denne forekommer jo f. Eks. meget stærkt i Byer, hvis Atmosfære er fortættet med Kulos og Røggas, eller ved Kysten i Saltvandsluft, i Jorden med dens Fugtighed, eller paa Steder, hvor det kan opfange elektriske Strømme. Under saadanne Forhold maa man trods Staalets Haardhed og andre gode Egenskaber anse det for et Metal med forholdsvis kort Levetid. Jernsøm, der er taget fra nedrevne Huse, der opførtes i forrige Aarhundrede, er omtrent ganske friske, medens Staalsømmene, der nutildags anvendes til Tagspaan, ikke holder længere end selve Tagmaterialet, og dette Eksempel paa Staalets ringe Modstandsevne overfor Tæring gentager sig atter og atter.

Om Grunden til dette Forhold har man opstillet den sandsynlige, men ikke beviste Teori, at Staalets Forgængelighed hidrører fra dets kemiske Struktur. De forskellige Elementer, der under Jernets Omsætning til Staal indføres i Konverterne, er i væsentlig Grad uren, og under visse Betingelser iværksættes en elektrolytisk Virkning imellem dem, som resulterer i en Opløsning af de sammenhængende Dele af Staalet, og man bliver nu mere og mere overbevist om, at Metallets Tæring skyldes denne elektrolytiske Virkning. Ifølge den sidst opstillede Teori begynder Rustningen paa Staalets Overflade, fordi der her er Spændingsforskel tilstede, som skyldes Urenheder i Metallet, som Svovl, Fosfor og i Særdeleshed Mangan, og Grunden til, at Staal ruster hurtigere end Jern, kan derfor opstilles som følger: —

I. Nærværelsen af og uregelmæssig Fordeling af Mangan i Staalet, medens der i Jern enten slet ikke er noget af dette Stof tilstede, eller i hvert Tilfælde meget lidt.

II. Staalets hurtige Destruktion ved Elektrolyse sammenlignet med Jernets, skyldes ligeledes Mangan samt Nærværelse af flere Metalloider i større Mængder end i Jern.

III. Fraværelsen af Slagge i Staal, medens denne fordelt gennem hele Jernets Masse virker som Hindring for Rustdannelse.

Disse Definitioner skyldes Amerikaneren *Dr. Cushman,* der endvidere fastslaar, at saafremt man antager den elektrokemiske Forklaring paa Jernets Tæring, er det utvivlsomt, at Egenskaber, der hemmer den elektrolytiske Virkning, ligeledes vil hemme Tæring og omvendt. Jo renere Jernet er i Forhold til visse Metaller, som afviger elektrokemisk fra dette, og jo mere omhyggeligt man sikrer sig mod manglende Honogenitet og slet Aflejring i Massen, jo mindre Sandsynlighed er der for, at den elektrolytiske Virkning bliver alvorlig. Disse Betingelser maa Fabrikanterne altsaa først have for Øje, som bestræber sig for at fremstille Staal med stor Modstand mod Tæring.

Flere af de store amerikanske Staalværker har med dette for Øje begyndt at fremstille Staal med meget lidt Kulstof og Mangan, og det Held, der har fulgt Fabrikationen, har ført til videre Forsøg paa at fremstille Staal i Blokke uden at indføre alle de Urenheder, der skaber Betingelserne for Tæring. En Analyse af dette Fabrikat sammenlignet med det Staal, der i Almindelighed gaar i Handelen, foretoges fornylig paa Universitetet i Ohio og gav et Resultat, der langt overvejende var i Favør for det amerikanske Gydejern, idet der i dette sidste kun lige kunde paavises Spor af Mangan, medens Staalet indeholdt 0,47 %.

Prøven vedrørende Metallets Tæring gav et endnu bedre og ret overraskende Resultat. Den foretoges paa den Maade, at Prøvestykker af de to Metaller i forskellig Form lagdes ned i en 5 % Svovlsyreopløsning, hvor de forblev i 24 Dage. Staalet havde efter denne Tids Forløb mistet 14,41 %, medens det amerikanske Gydejern kun viste et Tæringstab af 0,47 %.

En senere Prøve foretoges med forskellige Genstande, saasom Øjebolte, Skinnesøm, Pigtraad o. l., hvoraf man anbragte to ganske ens Stykker af hvert sit Metal ved Siden af hinanden i en 25 % Svovlsyreopløsning. For Øjeboltens Vedkommende varede Prøven 6 Timer, efter hvilken Tids Forløb Staalbolten viste et Tæringstab paa 77,3 % mod Gydejernsboltens 16,5 %. Ved en 5 Timers Prøve mellem to Skinnesøm mistede Staalsømmet 79,2 % og Jernsømmet kun 11,2 %. Endnu mere mærkelig var Sammenligningen mellem to Pigtraadsprøver af de to Metaller; thi Staaltraaden tabte ikke mindre end 92,3 % efter $1^1/_2$ Times Forløb, medens Jerntraaden kun mistede 6,1 %.

Det amerikanske Blad *„Scientific American"* anfører endnu mange Eksempler i Forbindelse med nogle gode sammenlignende Fotografier, taget af Genstandene efter Opholdet i Svovlsyreopløsningen; det vil dog føre for langt at omtale dem alle. Det fremgaar af ovennævte Bemærkninger, at man her har fundet et Materiale, der vil kunne staa for Tæring langt bedre end Staal, og man vil med Interesse afvente den videre Udvikling og da særlig den Indflydelse, det vil faa ved Skibs- og Brobygning.

En forglemt Opfinder.

Den i sin Tid saa velbekendte, men senere fuldstændig forglemte Opfinder af *Martinprocessen, Pierre Martin,* der ved sin Opfindervirksomhed tilsatte hele sin Formue, som udgjorde ca. 2 Millioner Kroner, er fornylig bleven opdaget og genkendt i Nærheden af Paris, hvor han levede under meget beskedne Forhold sammen med sine 6 Døtre.

Bjerg- og Hyttefolkene i de forskellige evropæiske Lande har nu for at vise deres Erkendtlighed overfor den 85-aarige Opfinder foretaget en Indsamling, som for kort Tid siden ved en festlig Banket overraktes ham som Æresgave. Af de indkomne Bidrag skal bemærkes: Fra de franske Jernfabrikanter 100,000 Fr., de tyske Bjergfolk 40,000 Fr., de engelske 23,000 Fr., de østrigske 20,000 Fr. og de ungarske 10,000 Fr.

D. L. & L. F.

Aarhus Afdeling.

I Referatet har der indsneget sig et Par meningsforstyrrende Trykfejl.

Der staar nemlig i Punkt 7:

.....som tilstilles Bestyrelsen til Godkendelse — Læs: Maskinbestyreren.

Under

Punkt 6. En Foreningssag.

skal der staa:

Frantz Nielsen oplyste, at et Medlem havde tilstillet Afd. et Forslag til Behandling paa Generalforsamlingen, men havde desuagtet sammen med et andet Medlem været hos Maskinbestyreren desangaaende. Dette var absolut forkasteligt. Det er Bestyrelsens Pligt at værne om Foreningens Interesser saavel indadtil som udadtil og derfor paatale en saadan Optræden af Medlemmer.

I Formandens Beretning staar ligeledes:

Et Andragende fra Aarhus Ø. om at faa Turen ændret var forelagt Bestyrelsen. Læs: Maskinbestyreren.

* * *

Randers Afdeling

afholdt Generalforsamling Onsdag den 2. November Kl. 8^{30} Em.

Dagsorden:

Punkt 1. Beretning fra Formanden.
» 2. Forhandlingsbogen.
» 3. Regnskabet.
» 4. Forslag fra Bestyrelsen om Maskinarbejdernes Indbydelse til Afdelingens Fester.
» 5. Afholdelse af Juletræ.

Formanden aabnede Generalforsamlingen, bød de tilstedeværende velkommen og gav derefter en Beretning over de Forbedringer, Afdelingen havde opnaaet for sine Medlemmer i det forløbne Halvaar.

Kassereren oplæste Regnskabet, som enstemmigt godkendtes.

Det vedtoges paa Forslag fra Bestyrelsen, at Maskinarbejderne i de Afdelingen omfattende Remiser kan deltage i Afdelingens Fester. Det vedtoges derefter af Afdelingen, saafremt fornøden Tjenstfrihed kan faas, da at afholde Juletræ i første Halvdel af Januar Maaned.

Under Eventuelt stillede Lokfb. Staach, Langaa, Forslag om, at der maatte blive bevilget et Beløb paa 3 Kr. aarlig til Dækning af Udgifterne ved Omdeling af Bladet i Langaa, da Medlemmerne ikke ønskede det henlagt i Remisen til behageligt Gennemlæsning for Separatisterne, hvilket har vist sig at være Tilfældet.

Vedtoges.

Bestyrelsen bestaar af:

Formand Lokf. H. P. Hansen,
Kasserer Lokfb. A. C. V. M. Steffensen,
Repræsentant Lokfb. A. Steffensen,
Repræsentant for Langaa Lokfb. O. H. Christensen.

Til Medlemslisten.

Indmeldt $^1/_{10}$ 10:

Lokomotivfører P. Rasmussen, Langaa.

H. P. Hansen,
f. T. Formand.

* * *

Den anonyme igen.

Da Hr. *n* er bleven saa forbavset over, at undertegnede har taget Lokf. Rohde under Armen, og endskønt Hr. *n* har haft min Artikel til Besvarelse fra Redaktionen, forinden den har været i Bladet, kan Hr. *n* dog ikke forstaa Meningen, og da man af hele Hr. *n*'s Skrivemaade og stadig rakken ned paa medansatte maa faa den Tro, at Hr. *n*'s øverste Sandkasse er i Uorden, formodentlig fugtig, skal jeg forsøge med nedenstaaende at ryste den lidt. Der er fra Viborg Afdeling slet ikke forlangt nogen Artikel eller Indblanding i Sagen Rohde fra Hr. *n*'s Side, ligesom Afdelingsbestyrelsen for Viborg ikke er beskyldt for Rohdes Udmelding. Men naar der paa et Depot findes en saadan, da plejer Bestyrelsen at ordne Depotets indre Anliggender, at faa udenforstaaende Medlemmer til at melde sig ind, at bilægge indre smaa Stridsspørgsmaal og lign. ved at sammenkalde til Møde,

og det vilde aldrig være bleven andet end en Afdelingssag, saafremt et saadant Møde var bleven afholdt i rette Tid. Da De, Hr. *n,* vel næppe kender Grunden til Rohdes Udmeldelse, burde De holde Dem udenfor Sagen, ligesom De burde undgaa at bringe Vildænder paa Torvet fra Lock-outen 1897; der staar nemlig i »Smede og Maskinarbejdernes Fagblad« ordret saaledes: Kollegaer, som udmeldte sig af Fagforeningen efter at have modtaget Understøttelse under Konflikten: Nr. 9, 16, 13 arbejder paa Banen, Nr. 19, 27 kører paa Banen som Fyrbødere. Men Rohde alias Sørensen findes ikke her, og da Manden den Gang har gjort sin Pligt og Skyldighed, da det netop ingen Betingelse endnu var for at faa Arbejde at være Fagforeningsmedlem, mange stod udenfor, hvorfor skal saa en saadan Sigtelse rettes mod ham, som ikke har Talefrihed her i Bladet. Derfor tog jeg ham efter Samraad med flere Medlemmer af D. L. & L. F. i Forsvar, da ovennævnte Medlemmer ligesom jeg var med i Konflikten. Naar De i Deres Artikel tilføjer, at hvad De skriver, er Sandhed, saa er det et meget nødvendigt Ord for en Mand, som skriver anonymt. En Mand, som søger at tilsøle andres Rygte, selv om vedkommende har begaaet en Fejl, en Mand, som stadig rakker ned paa medansatte, og som ikke tør træde frem for den offentlige Mening og vedkende sig sit Navn under en Artikel, en saadan Mand han har ikke let ved at blive troet af gamle, prøvede Foreningsmedlemmer. Benyt hellere, Hr. *n,* Deres store Organisationstalent paa en høflig Maade og lad være med i vort gode Blad at skrive Smædeskrift til afdøde medansattes Gravstene. Skulde en Kollega af Deres Bekendtskab, som til Eks. Rohde, der i det daglige Liv baade i og udenfor Tjenesten opfører sig til alles Tilfredshed, findes, men har et fejl Syn paa Organisationen, saa tag ham kun under Armen og se at faa ham til at udfylde det Hul i Rækken, han har efterladt; naar De samtidig overgiver Sagen til Medlemmernes Bedømmelse, da kan jeg meddele Dem, at Dommen paa flere Steder lyder saaledes: Hvem mon den Mand er, hvorfor tør han ikke skrive sit Navn, skulde det mon være privat Fjendskab mellem ham og Rohde, der her har faaet et Afløb?

2 Mand her paa Depotet var i Førstningen, da Deres Artikler udkom, sigtede for at være Forfatter til disse Produkter af Ophidselse, som kun sætter Splid, og vilde inderlig gerne vide, hvem Fabrikanten er, saafremt han kan være bekendt at komme frem.

Viborg, den 6. November 1910.

J. R. Larsen,
Lokf.

Hr. Redaktør! Vær saa venlig at give Plads for et Par Oplysninger til Hr. Larsen i Anledning af hans Forsvar for Hr. Rohde.

Hr. Larsen søger at give det Udseende af, at Rohde er slettet for Restance, uden at der har været talt med ham om at betale sit Kontingent og vedblive at staa i Foreningen. Men det er langt fra rigtigt; der er sket Henvendelse til Rohde flere Gange angaaende denne Sag, og sidste Gang blev det udtrykkelig sagt til ham, at hvis han ikke betalte sin Gæld til Foreningen, blev han slettet for Restance, og dertil svarede Rohde, »at det gjorde heller ikke noget«. Af hvilken Grund der saa skulde indvarsles til et Møde og særlig indbyde Hr. Rohde, som sikkert slet ikke vilde have mødt, forstaar vi ikke.

Hvad den offentlige Blamage angaar, saa ved vi ikke, hvordan vi skulde bære os ad med at dølge, naar et Medlem bliver udmeldt eller slettet for Restance; saa meget Kendskab har Hr. Larsen til Foreningsvæsen, naar han, som han skriver, har været Bestyrelsesmedlem af »Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening«. Den af Hr. Larsen omtalte Knude paa Traaden bestaar kun i, at Rohde trods Henvendelser ikke vilde forevise sin Medlemsbog og ikke betale det halve Aars Kontingent, han var skyldig. Hr. Larsen tillader sig ogsaa at karakterisere Meddelelsen i Nr. 15 som *nogenlunde* rigtig; maa vi ikke bede Hr. Larsen en anden Gang meddele, hvori det urigtige bestaar i Stedet

for at skrive nogenlunde rigtig. Larsen har i sin store Kærlighed til Rohde gjort ham en stor Bjørnetjeneste; det er den almindelige Mening.

Viborg Afdelings Bestyrelse.

Franske Jernbanemænd.

Den franske Strejke, der er endt med Nederlag for Tjenestemændene, er slaaet ned med haard Haand af en Socialdemokrat, den nuværende Konsejlspræsident Briand. Ca. 3500 Jernbanemænd er bleven afskediget. Der ligger heri en Skæbnens Ironi, at det netop skulde blive ham, der som Fagforeningernes tidligere Formand hævdede Gang paa Gang, at Strejken var et naturligt Vaaben. Senere, ogsaa efter at han var bleven en indflydelsesrig Politiker, fastholdt han disse Udtalelser, at naar Strejken udbrød, skulde hans gamle Kammerater finde ham mellem sig!

Dette har han holdt — men paa en Maade, der har vakt Overraskelse og Bestyrtelse blandt hans Partifæller. Strejken fik fra første Færd en revolutionær Karakter, og det er maaske nødvendigt at give et Rids af de Omstændigheder, der har ført til de sidste Aars Bevægelser.

I mange Aar har de franske Jernbanemænd været elendigt organiserede som Følge af politiske Uoverensstemmelser, der var Hovedaarsagen til den ringe Tilgang til Organisationerne eller, som de kaldes, Syndikaterne. Af 300,000 Tjenestemænd var kun 50,000 organiserede, og kun en Del af disse har blindt hen fulgt Parolen. Det er en forholdsvis let Sag for Lederne at ophidse til Strejke, idet Franskmænd med deres sydlandske Temperament har for Skik at gaa voldsomt til Værks. Deres Fremfærd er i Begyndelsen uhyre imponerende, men af meget kort Varighed, og Tilbagetoget er det umiddelbart efterfølgende. Den sejge Udholdenhed og det rolige, velberegnede Forarbejde er der saare lidt af. Desuden tilsluttede en stor Del af de 300,000 Tjenestemænd, der staar i samvirkende Syndikater, i nær Tilslutning til de store Rangerstationer og Værkstederne. Ved Paris' Forstadsbane f. Eks. er der Titusinder af Jernbanemænd, der staar under Syndikatledernes, men ogsaa under de Deputeredes Indflydelse.

Det er maaske nødvendigt at dvæle et Øjeblik ved den Indflydelse, disse øver paa Parlamentet og øves af mange velkendte Medlemmer, af hvilke flere har været Ministre, og som har denne deres Indflydelse at takke for det store Antal Stemmer, Jernbanemændene afgiver ved Valgene. De har derfor, hvad der er ganske naturligt, ved forskellige Lejligheder hævdet Vælgernes (Jernbanemændenes) Interesser og derved forskaffet dem adskillige og for Jernbanekompagnierne kostbare Fordele som omtalt i en tidligere Artikel.

Det franske Jernbanepersonale har altid kunnet glæde sig ved specielle Fordele, som har bragt dem i en langt bedre social Stilling end Arbejdere ved andre industrielle og kommercielle Virksomheder, hvad ogsaa tydeligt fremgaar af det umaadelige Antal Ansøgninger, der stadig indsendes om Stillinger ved Banerne. Alle ansatte har uden Undtagelse altid kunnet glæde sig ved tilfredsstillende Forhold; de har Pension, Børneunderstøttelser, hvor Familien er stor, Skoler for deres Børn, gratis Medicin og Lægetilsyn og Kul til Selskabernes Nettopriser. Børnene er for det meste sikre paa at faa en passende Stilling svarende til deres Uddannelse ved samme Selskab, hvor Faderen er ansat. Hele Familien har Frirejse og til nedsat Betaling paa de øvrige Selskabers Linier.

Parlamentsmedlemmerne har i mere end 30 Aar agiteret i Jernbanemændenes Favør og stadig fremsat Forslag om lovgivende Bestemmelser for at forbedre deres Stilling.

Et af de Punkter, de særlig har beskæftiget sig med, har været at rearrangere Retssystemet. Parlamentet havde Selskaberne mistænkt for retsstridig Afgørelse og

lod Personalet forstaa, at de skulde udnytte dette.

Paa samme Tid viste der sig Tegn paa en metodisk gennemført Insubordination fra de revolutionære Syndikalisters Side, som havde Tilhængere blandt det mere og mindre underordnede Personale. Der er to Hovedsyndikater, Det almindelige Syndikat og Koloni Jernbanemændenes Syndikat. Uafhængig af disse staar Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Foreningen samt Elektrikerne og øvrige Haandværkere.

Disse fire Foreninger samarbejder i mere eller mindre god Forstaaelse* gennem *Confédération Generale du Travail,* en revolutionær Forening, hvis Ledere forkynder Anarkismen blandt den franske Arbejderbefolkning.

Der kan ikke næres nogen Tillid til disse Syndikater; de har altid haft Tendens til at opgive deres Medlemstal meget højere, end det i Virkeligheden er.

Jernbanemændenes General-Syndikat har f. Eks. 54,000 Medlemmer, hvoraf 48,000 er betalende. Dette Syndikat udgiver et periodisk Fagblad *Tribune de la Voie Ferrée,* der udgives af en Central- og Lokalkomite. De aarlige Indtægter balancerer med 180,000 Francs, og Udgifterne beløber sig til 175,000. Formuen andrager for Tiden 70,000 Francs, Haandværker-Syndikatet har en aarlig Udgift af 15,000 Francs, Summer, som viser, at Indtægterne ikke er overvældende store. Det vil ses, at disse to Foreninger ikke har stor Betydning, men det synes i hvert Fald, at de har villet tillægge sig et meget større Medlemstal ved den Omstændighed, at Arbejdet standsedes saa hurtigt paa Nord- og Statsbanerne.

Da den sidste Strejke udbrød, fremsatte Lederne adskillige Grunde om Aarsagen dertil, men flere af disse var ikke overensstemmende med Virkeligheden. De andre Stridsspørgsmaal med yderliggaaende Krav, som Parlamentet med Magt tvang Selskaberne til at indføre, en Forøgelse af Pensionens Størrelse bl. a. Vi har i en tidligere Artikel beskæftiget os hermed. Nu stilledes der Krav om, at Pensionen skulde have tilbagevirkende Kraft, d. v. s., at Selskaberne skulde forhøje de ansattes Pensioner for de Tjenestemænd, der havde svaret Afgift til Fondet i samme Forhold som tidligere. Syndikatet forlangte tillige, at ingen Arbejder maatte lønnes med mindre end 5 Francs pr. Dag uanset Uddannelse og Arbejdets Art.

Selskaberne var fornylig enedes om at forhøje Lønningerne, og Viviani, Ministeren for offentlige Arbejder, havde ligeledes lovet en Forhøjelse af Lønningerne ved Statsbanerne. Tillige lod han Privatbanepersonalet forstaa, at han vilde støtte dem.

I Forbindelse med det sidste Lønkrav er det værd at notere, at alene Nordbaneselskabet i Aaret 1909—10 havde forhøjet Lønningerne med $3^1/_2$ Mill. Kr.

De strejkende har ogsaa fremført som Klage, at de var udelukkede fra Søn- og Helligdagsloven om et ugentligt Fridøgn. Dette er ganske vist Tilfældet; men Selskaberne har ikke været tvungne til at efterleve denne Lov, fordi der vilde være uoverkommelige Vanskeligheder forbundne dermed; men efter Overenskomst er der indført 52 Fridage pr. Aar.

Udtalelserne om Personalets Overanstrengelse og utilstrækkelige Tal har i Frankrig altid været Basis for Veltalenheden fra Talerstolene, hvor Kandidaterne til Parlamentet herpaa har erhvervet sig en letkøbt Berømmelse. Forholdsvis er der flere Jernbanemænd i Frankrig end i andre Lande.

De franske Kompagnier betænker sig aldrig paa Antagelse af Ekstramandskab, hvor det er muligt, og hvor der er Grund for saadannes Anvendelse.

I en af Mr. *Argeliés* afgiven Beretning om de franske Baners Budget, og som ikke kan beskyldes for Partisk- eller Ensidighed i Jernbanespørgsmaal, er det med al Tydelighed vist, hvorledes en Del af Parlamentet har støttet hele Bevægelsen.

Han benævner disse Forbedringer, men begaar ikke den Fejl at henlede Opmærksomheden paa det Tilbagestød, det

---

* Ligesom hos os. Red. Anm.

giver paa Nationens finansielle Stilling. Forbedringerne er indførte som en Befaling dikteret af Lovgivere i Nationens Navn. I Løbet af to Aar 1907 og 1908 har Befolkningen maattet betale en forøget Afgift til de franske Baner af 129 Mill. Kr., hvoraf der i dette Tidsrum er anvendt 53 Mill. Kr. til Lønningsforbedringer.

Med Hensyn til Personalets Overanstrengelse er dette imødegaaet af Maskindirektøren Mr. *Maison* og Chefen for Arbejds-Kontrol-Departementet, der sorterer under Ministeriet for offentlige Arbejder. Han sammenfatter sin Beretning i dette, at »de Forhold, hvorunder Jernbanemændene arbejder, er gunstigere, end man kender fra industrielle og merkantile Virksomheder, og maa den Omstændighed tages med i Betragtning, at de ansatte faar fuld Lønning ogsaa paa deres Fridage; desforuden er der givet Personalet en passende Hviletid efter Nattjeneste. I hver Afdeling, hvor Tjenesten er af en saadan Beskaffenhed, at der ikke kan gives Personalet Fridag netop hver 6te Dag, er der givet en Turnus i Personalets Favør.«

Mr. Maison henleder Opmærksomheden paa, at Personalet kan ophobe disse Fridage. Han lægger ogsaa betydelig Vægt paa de nye Lønningslove, der har forbedret Personalets Stilling betydeligt.

Ifølge ovennævnte Beretning fra Arbejds-Kontrol-Departementet gives der tillige Oplysning om Arbejdstidens Længde. Paa den vestlige Statsbane og Nordbanen, hvor den sidste Strejke udbrød, er Lokomotivførernes og Fyrbødernes virkelige Arbejdstid fra lidt over $5^1/_2$ til knapt 10 Timer daglig. Togbetjentene paa Nordbanen har en daglig Tjeneste fra $6^1/_2$ Time til 9 Timer og 50 Min.

Syndikatet har, som det synes, søgt at slaa Kapital af den Omstændighed, at Stationspersonalet lejlighedsvis har 12 Timers Tjeneste; men dette har sin Grund i, at Trafikken paa nogle Stationer er ringe, og hvor Stationspersonalet saa godt som intet har at udrette den største Del af Dagen. Tjenestetiden er sjælden mere end 8 Timer og 6 for dem, der har Sikkerhedstjeneste. Som Gennemsnit kan Arbejdsdagen sættes til 9 Timer.

Man kan derved let overbevises om, at der ikke er andre Klasser af statsansatte, der i Sammenligning nyder samme Fordele som Jernbanemændene baade med Hensyn til Lønning og Pension. Andre statsansatte har hyppigt et meget strengere Arbejde, f. Eks. Arbejdsmændene i Arsenalerne, hvis Bestillinger kan sidestilles med et stort Antal Jernbanemænds, har en Gennemsnitslønning af 3,40 Francs pr. Dag. Dragerne paa Centralmarkedet i Paris, og hvortil kun kan benyttes meget kraftige Mænd, har under 6 Francs pr. Dag.

Set fra dette Standpunkt er der ikke noget bemærkelsesværdigt i, at Jernbanearbejdere i Provinserne lønnes med under 5 Francs pr. Dag.

Fra 1899 til 1909 har Selskaberne forøget Personalets Lønninger med 33 %. Lokomotivpersonalets Lønningsforhold er her ladet ude af Betragtning, idet vi indgaaende har beskæftiget os dermed i en foregaaende Artikel; men de Lønninger, der tilbydes det øvrige Personale, er af en saadan Størrelse, at de endog overgaar en stor Del af Ministeriernes Personale, som for at opnaa Ansættelse maa underkaste sig aarelange Studier med tilhørende svære Eksaminer og saa endda vente paa Avancement.

Vi har ogsaa tidligere beskæftiget os med Pensionsspørgsmaalet. Vi skal dog anføre, at Portørerne ved 55 Aars Levealder og med 29 Tjenesteaar kan opnaa 1100 Francs, medens en Skolelærer efter 30 Aars Tjeneste opnaar en Pension, der kun ganske lidt overstiger ovennævnte Beløb.

Vi kan kun forklare Jernbanemændenes sidste Arbejdsnedlæggelse ud fra det Held, hvormed deres Fordringer tidligere er gennemførte ved Hjælp af Syndikaterne og en Del af Folkerepræsentanterne. Det er imidlertid vanskeligt at udvise Fasthed, hvor Slaphed har hersket saa længe; den franske

Konsejlspræsident har uanset politisk Overbevisning handlet med en Energi, der har vakt Opsigt langt udenfor Landets Grænser.

Lokomotivinstruktør.

I disse Dage er udsendt en Skrivelse fra Direktøren for Maskinafdelingen, at Lokf. A. V. Jahnsen er antaget som Lokomotivinstruktør for de Førere, som faar Ordre til at køre med tykt Fyr.

Som bekendt udleveres Briketter til Lokomotiverne i 1ste Kreds. Dette Brændsel er udmærket, og man hører kun Tilfredshed med, at der kan køres med tykt Fyr (kun én Fyring over Nord- eller Kystbanen). Er alle Lokf. og Lokfrb. paa det rene med det økonomiske og fornuftige ved denne Fremgangsmaade, det bliver et Spørgsmaal. For ca. $1^1/_2$ Aar siden fik vi udleveret nogle meget daarlige Kul. Det var næsten et Kunststykke at klare sig med disse. Den Gang havde det været bedre, om Hr. Jahnsen, saafremt han besidder særlig Evne i den Retning, var bleven antaget som Instruktør for de Lokf., som kørte med *daarlige* Kul. I den Tid maatte hver klare sig, som han bedst kunne.

Er det Meningen, vi maa eller skal køre med Fyret stoppet til Mundingen, saa behøves der kun en Ordre. Instruktøren er, synes det mig, fuldstændig overflødig. *d—.*

Til Hr. **d.** skal vi bemærke, at vi ikke er enig med ham i, at Lokomotivinstruktøren skulde være overflødig, eftersom et saadant Fyr fordrer en særlig Tilrettelægning og Behandling, forinden Afgangen. Hr. **d** burde nærmest være Hr. Jahnsen taknemlig, fordi han ved sin Fremgangsmaade har formindsket Lokomotivfyrbødernes Arbejde saa betydeligt under Kørselen.

De daarlige Kul, Hr. **d** omtaler, ligger ca. $1^1/_2$ Aar tilbage. Der ligger imidlertid et Direktørskifte imellem. Og da vi nu har faaet en Instruktør for gode Kul, er det at haabe, at vi ogsaa faar en Instruktør for daarlige Kul. Vi skal give Hr. **d** Ret i, at hans Opgave vil blive ulige besværligere. Red.

Finanslovforslaget 1911—12

og Anmærkninger dertil.

(Fortsat).

Sporskifter og Krydsninger 171,000 Kr.
Beløbet er omtrent det samme som for 1910—11.

Forbindelsesdele: Alm. Vedligeh. 139,000 Kr.
Beløbet er fastsat paa Grundlag af de Priser, der ere betalte ved sidste Levering.

Ballast 291,000 Kr.
Beløbet er omtrent det samme som for 1910—11.

Ombygning af Vogterhuse 50,000 Kr.
Under Hensyn til, at særdeles mange Vogterhuse ere gamle og af daarlig Beskaffenhed, er der forudsat anvendt et større Beløb end i tidligere Aar til Ombygning af saadanne Huse. I 1910—11 er bevilget 27,000 Kr.

Foranstaltninger i Anledning af og mod Snefald og Frost (som hidtil) 104,000 Kr.

Plantninger 40,000 Kr.
Beløbet er forhøjet med 5000 til 40,000 Kr. dels af Hensyn til Dobbeltsporet Nyborg—Strib og dels for at gøre det muligt i forøget Omfang at foretage Plantninger paa den frie Bane, navnlig til Underkuelse af Ukrudt.

Banernes Bevogtning.

Lønninger til Ledvogtere m. v. 884,000 Kr.
Beløbet er foreslaaet forhøjet med 20,000 Kr. til 884,000 Kr. for at gøre det muligt at gaa videre med at tilstaa Ledvogtningspersonalet fast Tjenestefrihed.

Telegraf- og Signaltjenesten.

Den elektriske Telegraf med Tilbehør og Apparater 143,000 Kr.

Optiske Telegrafer, Sporskiftesikrings- og Signalbetjeningsanlæg:

Almindelig Vedligeholdelse 222,000 Kr.
Paa Grund af Anlægenes stærkt forøgede Omfang ved Tilkomsten af Dobbeltsporet Nyborg—Strib og Kjøbenhavns Central-

banegaard foreslaas Beløbet forhøjet med 35,000 Kr. til 222,000 Kr.

Forbedring af Sikringsanlæg 50,000 Kr.
Ligesom hidtil foreslaas der optaget en Bevilling paa 50,000 Kr. til fortsat Indførelse af Foranstaltninger til Forøgelse af Toggangens Sikkerhed.

Maskinafdelingen.

Almindelige Udgifter og Værkstederne.

Tallet af Maskiningeniører er foreslaaet forhøjet med 1 til 6, da man maa anse det for ønskeligt, at Ledelsen af Maskinafdelingens kemiske Hovedlaboratorium i Kjøbenhavn overdrages til en Maskiningeniør. Virksomheden ved Laboratorierne er efterhaanden steget stærkt og er af største Betydning for Statsbanernes Økonomi, idet man herigennem ikke alene sættes i Stand til at føre en virksom Kontrol med indkøbte Varer til Driften — som Kul, Olier Farvestoffer o. s. v. — men tillige faar en overordentlig omfattende Hjælp ved selve Værkstedsdriften, hvorved paa adskillige Punkter betydelig Besparelse er opnaaet. For at knytte Hovedlaboratoriets Bestyrer fastere til Banerne og for at kunne lønne ham i Forhold til Stillingens Betydning og Ansvar maa man foreslaa ham forfremmet til Maskiningeniør.

Samtidig nedsættes Ingeniørassistenternes Tal med 1.

Ved Flytningen af Centralværkstedet i Kjøbenhavn er Arbejdet paa Centralmagasinet blevet betydeligt forøget som Følge af Udvidelse af Arbejdsstyrken, og da Magasinet for grovere Varer nu er holdt særskilt, vil det blive nødvendigt til Stadighed her at have en Magasinformand til under Værkmesterens Overtilsyn at lede Arbejdet ved Modtagelsen og Udleveringen af Materialier fra dette Magasin. Tallet af Magasinformænd foreslaas derfor forøget med 1 til 4.

Andre Udgifter.

Ekstraassistance 7000 Kr.
Beløbet er foreslaaet forhøjet med 3000 Kr. til Betjening af en særskilt Telefoncentral for det nye Centralværksted i Kjøbenhavn.

Anskaffelse, Vedligeholdelse og Pasning af Maskiner, Værktøj og andet Inventar 550,000 Kr.
Kontoen blev i 1910—11 ekstraordinært forhøjet med 50,000 Kr. til 600,000 Kr. til Reparation af ældre Værktøjsmaskiner i Centralværkstedet i Kjøbenhavn i Anledning af disses Flytning. Den foreslaas nedsat med det nævnte Beløb til 550,000 Kr.

Opvarmning, Belysning og Rengøring af Lokaler, Værkstedspladser m. m. 140,000 Kr.
Under Hensyn til Forbruget foreslaas Beløbet nedsat med 20,000 Kr. til 140,000 Kr.

Kontorudgifter (Porto, Telegrammer, Aviser m. m.) 11,000 Kr.
Efter indvunden Erfaring foreslaas Beløbet forhøjet med 1000 Kr. til 11,000 Kr.

Forflyttelsesudgifter, Udgifter til Afløsning under Sygdom og Vakancer, Godtgørelse for Tjenesterejser m. m. 6000 Kr.
Under Hensyn til Forbruget foreslaaet forhøjet med 500 Kr. til 6000 Kr.

Materialier til stationære Maskiner, Smedier og Smelteovne 190,000 Kr.
Under Hensyn til Udvidelsen af Centralværkstedet i Aarhus foreslaas Beløbet forhøjet med 16,000 Kr. til 190,000 Kr.

Udgifter ved Materialiers Modtagelse, Lagring og Udlevering 43,000 Kr.
Under Hensyn til Forbruget foreslaaet forhøjet med 3000 Kr. til 43,000 Kr.

Driftsmateriellets Vedligeholdelse.

Kørselen for 1911—12 er regnet til 25,000,000 Lokomotivkilometer. For 1910—11 er beregnet 23,500,000, men da der i 1909—10 er kørt ca. 23,734,000, tør man ikke regne med et mindre Tal end anført for 1911—12.

Der vil herefter være at regne:

Togkørsel..... 16,000,000 km
Rangering 850,000 Timer... 8,500,000 –
Reservehold 250,000 Timer. 500,000 –
Ialt ca. 25,000,000 km

Lokomotiver og Tendere 1,750,000 Kr.

Man har ment at kunne sætte Udgiften til 7 Øre pr. Lokomotivkilometer (imod 7,8 Øre for 1910–11). Beløbet bliver herefter 25,000,000 × 7 = 1,750,000 Kr.

Vogne 2,000,000 Kr.

Udgiften er som for 1910–11 beregnet til 8 Øre pr. Lokomotivkilometer og bliver herefter 25,000,000 × 8 = 2,000,000 Kr.

Færger og Skibe 620,000 Kr.

Ved Indførelsen af et ændret System for Færgernes og Skibenes Reparation forventes opnaaet Besparelser paa denne Konto, hvorfor Beløbet formenes at kunne nedsættes med 100,000 Kr. til 620,000 Kr.

Lokomotivtjeneste og Vognopsyn.

Lønninger.

Lønningsklasse.	Antal.	a) Tjenestemænd i Gruppe A. (1.—23. Lønningsklasse).	Grundløn.	Alderstillæg.	Personligt Tillæg.	Honorar.	Afkortning. ÷
		à Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
23.	5	Maskinbestyrere..... 4,800	24,000	6,432			
17.	7	Ingeniørassistenter..... 2,640	18,480	720			
18.	10	Lokomotivmestre..... 2,850	28,500	7,440	.....	150	
16.	23	Lokomotivformænd..... 2,400	55,200	11,760	261		
9.	523	Lokomotivførere:					
		(a-b) 494 à 1,770 Kr. = 874,380 Kr.					
		(c-d) 29 à 1,680 – = 48,720 –					
			923,100	228,000			
8.	12	Vognopsynsmænd af 1. Grad:					
		(a-b) à 1,680 Kr.....	20,160	5,952	.....	200	
6.	13	Vognopsynsmænd af 2. Grad:					
		(a) 4 à 1,590 Kr. = 6,360 Kr.					
		(b) 7 à 1,530 – = 10,710 –					
		(d) 2 à 1,380 – = 2,760 –					
			19,830	1,320			
4.	728	Lokomotivfyrbødere:					
		(a) 168 à 1,410 Kr. = 236,880 Kr.					
		(b) 516 à 1,350 – = 696,600 –					
		(c) 9 à 1,290 – = 11,610 –					
		(d) 35 à 1,200 – = 42,000 –					
			987,090	96,960			
13.	14	Mandlige Assistenter:					
		(a-b) à 1,470 Kr.....	20,580	8,250			
	1	Kvindelig Assistent:					
		(a-b) à 1,380 Kr.....	1,380	225			
			2,098,320	367,059	261	350	
			2,465,990 Kr.				

Arbejdet ved Lokomotivdepotet paa Kjøbenhavn Ø. Station er saa betydeligt og Ansvaret ved Ledelsen saa stort, at man maa anse det for rimeligt, at nævnte Depot ledes af en Lokomotivmester i Stedet for som hidtil af en Lokomotivformand, og man foreslaar derfor Lokomotivmestrenes Tal forøget med 1 og Lokomotivformænde-

nes Tal samtidigt nedsat med 1.

Til Assistance for Lokomotivmesteren i Fredericia foreslaas ansat en Lokomotivformand, da man med den stadig forøgede Trafik ikke længere kan anse det for forsvarligt, at Depotet savner den fornødne Ledelse om Natten, hvor der er næsten lige saa mange Tog som om Dagen. Det samlede Tal af Lokomotivmestre og Lokomotivformænd bliver herefter henholdsvis 10 og 23.

b) Tjenestemænd i Gruppe B.

Maanedslønnede Depotarbejdere 770,000 Kr.
Da Afgang kun sker ved, at de paagældende udtræde af Tjenesten, medens de, som blive i Tjenesten, efterhaanden opnaa Alderstillæg, kan Beløbet kun nedsættes med 10,000 Kr. til 770,000 Kr.

Arbejdere i Remiser o. desl. 330,000 Kr.
Under Hensyn til Forbruget og da de efterhaanden afgaaende maanedslønnede Depotarbejdere erstattes med Arbejdere, som lønnes af nærværende Konto, er Beløbet foreslaaet forhøjet med 30,000 Kr. til 330,000 Kr.

Reservelokomotivpersonale 30,000 Kr.
Af Hensyn til Forbruget er Beløbet – der er ganske kalkulatorisk – foreslaaet forhøjet med 17,000 Kr. til 30,000 Kr.

Andre Udgifter.

Ekstraassistance (som hidtil) 200,000 Kr.

Uniformer og Beklædningsgenstande 62,400 Kr.
Beløbet er beregnet efter, hvad der i Henhold til Uniformsregulativet skal udleveres i Finansaaret.

Natpenge 226,000 Kr.
Under Hensyn til Forbruget i 1909–10 og den forøgede Kørsel foreslaas Beløbet forhøjet med 16,000 Kr. til 226,000 Kr.

Køre- og Timepenge 415,000 Kr.
Beløbet er under Hensyn til den forøgede Kørsel og tiltagende Rangeringstjeneste foreslaaet forhøjet med 15,000 Kr. til 415,000 Kr.

Forflyttelsesudgifter, Udgifter til Afløsning under Sygdom og Vakancer, Godtgørelse for Tjenesterejser m. v. (som hidtil) 75,000 Kr.

Opvarmning, Belysning og Rengøring af Remiser med tilhørende Lokaler og Pladser (som hidtil) 140,000 Kr.

Brændsel til Lokomotiverne 3,750,000 Kr.
Udgiften, som i 1910–11 var anslaaet til 16 Ø. pr. Lokomotivkilometer, formenes at kunne sættes til 15 Ø. pr. Lokomotivkilometer, hvilket giver for 25,000,000 km 3,750,000 Kr.

Olie og andre Materialier til Lokomotiver og Vogne 300,000 Kr.
Under Hensyn til Forbruget er Beløbet foreslaaet nedsat med 17,000 Kr. til 300,000 Kr.

Lokomotivernes Vandforsyning med dertil hørende Anlæg 235,000 Kr.
Den forøgede Kørsel i Forbindelse med, at Vandforsyningen fra kommunale Vandværker er udvidet til flere Stationer end tidligere, nødvendiggør, at Beløbet maa forhøjes med 35,000 Kr. I Beløbet er indbefattet 60,000 Kr. til Forbedring af Lokomotivernes Vandforsyning. Udgifterne til Arealerhvervelse og eventuelle Erstatninger er forudsatte afholdte af Bevillingen paa § 27 til Erstatning for Tab og Skade ved Jernbaneanlæg, hvorhos det forudsættes, at Lov Nr. 57 af 12. April 1889 om fornødent kan bringes til Anvendelse ved Arealerhvervelser.

Trækkekraften paa Strækningen Vamdrup–Farris 20,000 Kr.
Da Kørselen er forøget paa denne Strækning, foreslaas Beløbet forhøjet med 500 Kr. til 20,000 Kr.

Udgifter til Fornyelse af Anlæg og Materiel.

Til A. Mindre Udvidelser og Anskaffelser 450,000 Kr.
Beløbet er af tilsvarende Størrelse som forrige Aar.
Ligesom i tidligere Aar foreslaas det, at Udgifterne ved de fornødne Grunderhvervelser og Omkostningerne ved Ekspropriationsforretninger m. v. afholdes henholdsvis af Konto »Erstatning for Tab og

Skade ved Jernbaneanlæg« og Konto »Udgifter ved Afholdelse af Ekspropriationsforretninger, Opmaalinger og Taksationer m. v. vedrørende Statens Jernbaneanlæg«, idet Lov Nr. 57 af 12. April 1889 forudsættes bragt til Anvendelse ved Arealerhvervelser efter Bemyndigelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder i hvert enkelt Tilfælde.

Til B. Fortsættelse af Sporforstærkningen paa de jyske Hovedbaner (1. Bidrag) 430,000 Kr.

Med Udgangen af indeværende Driftsaar vil Sporforstærkningen paa Banestrækningen Vamdrup—Randers være fuldført, og det vil da være nødvendigt, at Sporforstærkningen føres videre paa de tilstødende Hovedstrækninger, saaledes at Strækningerne Randers—Aalborg og Lunderskov—Esbjerg omlægges med sværere Skinner.

Hovedbestanddelen af Skinnerne paa Strækningen Randers—Aalborg er nedlagt i Aarene 1882—1890 og har altsaa været i Brug i 20—28 Aar.

Skinnerne paa Strækningen Lunderskov—Esbjerg have først i en Aarrække gjort Tjeneste paa de sjællandske Hovedbaner, men blev indvundne, da disse Baners Spor forstærkedes, og i Aarene 1897—98 nedlagte paa den jyske Sydbane, hvor de altsaa nu yderligere have været i Brug i 12 à 13 Aar.

Skinnerne paa begge de nævnte Banestrækninger ere nu saa medtagne, at det maa anses for nødvendigt at udveksle dem, men paa Grund af den stigende Trafik og den derved nødvendiggjorte Brug af sværere Lokomotiver og Vogne bør der ved Udvekslingen ikke bruges Skinner af samme Vægt som de nuværende, men nedlægges sværere Skinner.

Udgifterne ved disse Arbejder ere paa Grundlag af de nuværende Staalpriser anslaaede til 1,975,000 Kr., idet der er regnet et passende Fradrag for de indvundne Materialier.

I Overslagssummen indgaar Udgifterne til Forstærkning af Togvejene paa vedkommende Stationer ved Indlæg af sværere Skinner og Sporskifter, og der er desuden paaregnet et mindre Beløb til saadanne Sporforlængelser, som ikke kræve større Forandringer, og som det maatte være ønskeligt at udføre samtidig med Sporforstærkningen.

Af Overslagssummens 1,975,000 Kr. vedrører et Beløb paa 670,000 Kr. Anskaffelsessummen for den forøgede Staalvægt i Sporet samt Udgiften ved de Sporforlængelser m. v., der foretages samtidig med Sporforstærkningen, medens Restbeløbet maa betragtes som en Fornyelsesudgift, der efter de gældende Regler bør afholdes af Driftsbudgettet. Arbejdet er tænkt fordelt paa 3 Aar, og saaledes at der paa Finansloven for 1911—12 bevilges 650,000 Kr., hvoraf 220,000 Kr. foreslaas optagne paa § 27 og Resten 430,000 Kr. under dette Afsnit.

Til C. Forstærkning af Overbygningen paa den jyske Midt- og Nordøstbane (3. Bidrag) 310,000 Kr.

Paa Finanslovene for 1909—10 og 1910—11 er der under nærværende Afsnit og § 27 II. A. bevilget Beløb paa henholdsvis 300,000 Kr. og 900,000 Kr. som 1. og 2. Bidrag af en samlet Bevilling paa 3,000,000 Kr. til Forstærkning af Sporet paa den jyske Midtbane og Nordøstbane. Der ønskes for Finansaaret 1911—12 bevilget et Beløb paa 600,000 Kr. som 3. Bidrag til Sporforstærkningen. Af dette Beløb foreslaas 290,000 Kr. opført under § 27 som udgørende Anskaffelsessummen for den forøgede Staalvægt i Sporet tillige med Udgifterne ved enkelte Sporforlængelser m. m., medens Restbeløbet — 310,000 Kr. — opføres under nærværende Afsnit.

Til D. Udrangering af Driftsmateriel 250,000 Kr.

Beløbet, der er ganske kalkulatorisk, fremkommer saaledes:

5 Lokomotiver, kalkuleret Anskaffelsespris.....	105,000	Kr.
10 Personvogne.....	60,000	-
40 Godsvogne.....	120,000	-
Ialt	285,000	Kr.
÷ det kalkulerede Nettoudbytte ved Udrangeringen	35,000	-
	250,000	Kr.

(Fortsættes).

Forskelligt.

Om Indskrænkningen af Forbruget af alkoholiske Drikke blandt ansatte under Jernbaneforvaltningen meddeles følgende i et Berlinerblad:

»I Værksteder og Godsekspeditioner er fornylig anbragt Bouillonkapselapparater, hvilke overalt med udelt Tilfredshed benyttes af de ansatte, der paa Grund af lang Arbejdstid eller Nattjeneste gerne vil tilberede sig en varm Drik.

Som medvirkende Forholdsregler mod Alkoholforbruget under Tjenesten har de paa større Stationer og Værksteder anbragte Apparater til Fremstilling af Seltservand og Kaffemaskinerne gjort god Fyldest.

Forbruget af frisk Mælk er ogsaa stadig steget.

Ligeledes bliver de paa mange Stationer portionsvis tilberedte The, Kakao og Kraftsuppe meget benyttede.

Benyttelsen af alle disse Indretninger er ordnet saaledes, at overalt, hvor det ikke ligger i Forvaltningens Hænder, søger Arbejderforeninger at anvende det indvundne Overskud til Understøttelsesøjemed.«

Det forekommer mig, at der her var en Sag at tage op for vore hjemlige Afholdsfolk saavel inden- som udenfor Jernbanen. Hvad angaar de nævnte Bouillonkapsler, da er de meget lette at tilberede, og her i Landet har to forskellige Firmaer bragt den i Handelen (Maggie og Oxo). Særlig under Sneforhold kan jeg anbefale dem som baade nærende og styrkende.

Viggo Gundel.

* * *

Det var en stor Dag den $^{13}/_{10}$ for Trafikbestyrer Skovsted: han førte Toget! Hvilket Tog, vil De maaske sige. Hvor kan man spørge saa dumt! Selvfølgelig det kongelige Ekstratog, der overførte de højeste og allerhøjeste Herskaber fra Charlottenlund til Fredensborg. Sligt kan ikke ske, uden at en høj Jernbanemand staar paa Toget i fuld Uniform med Brystet behængt af Ordener og med hvide Handsker paa Hænderne. Det er det, der kaldes at føre Toget. Er der da ingen Lokomotivfører med, spørger De maaske. Aah, Herregud, jo selvfølgelig! Der er baade Lokomotivførere og Fyrbøder og Konduktører ganske som sædvanlig; tror De virkelig, at Trafikbestyreren risikerer at smudse de hvide Handsker? Men — kan De saa spørge — hvad skal han saa egentlig med Toget for? Ja, hvad skal han? Han pynter, og bag efter bliver han en Dag indbudt til Taffel. Saa faar han igen Brug for de hvide Handsker.

(Efter Dagspressen).

* * *

En Konstruktion, som man hidtil kun har været vant til at se i stationære Maskinanlæg, nemlig en Forvarmer, har i de sidste 2 Aar været benyttet paa den engelske Great Northern-Bane. Det er for sagkyndige let at forstaa, at Anbringelsen af en Forvarmer paa Lokomotiver volder en Del større Vanskelighed end ved faststaaende Kedler, men Fordelen er uden al Tvivl ikke uvæsentlig. Tilførslen af det kolde Vand fra Tenderen til Kedlen gennem Injektoren fremkalder selvfølgelig en Afkøling af Vandet i denne, hvorved Formindskelsen af Damptrykket bliver Resultatet, hvilket har saameget større Betydning, jo mere Kedlen skal præstere, og jo mere Damp der skal forbruges, og jo oftere Kedlen maa tilføres Fødevand. Som bekendt er Vand- og Dampforbruget overordentlig stort paa de moderne Lokomotiver saavel Gods- som Iltogsmaskiner.

Great Northern Jernbaneselskab har forsøgsvis udrustet et af deres ældre Lokomotiver med en Forvarmer, der i Formen er cylindrisk og anbragt ovenpaa Kedlen.

Denne fyldes med Vand, som opvarmes før Kørslens Begyndelse, og ligeledes under Opholdet paa Stationerne af den overflødige Damp. Under Kørslen virker Injektorerne kun fra denne Forvarmer, medens Fødningen sker gennem nogle Ventiler til Kedlens Underside. Tid efter anden maa naturligvis Fødevandet opvarmes med direkte Damp fra Kedlen.

* * *

Fra Forretningsverdenen.

Medlemmernes Opmærksomhed henledes nu det stunder mod Vinteren, at man med Fordel kan købe passende varmt Fodtøj til Tjenesten, som til Selskabsbrug i I. Andersens Skotøjsmagasin i Adelgade 49, Kjøbenhavn.

Af Kong Christian den IX.s Understøttelsesfond

ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1911 kunne uddeles 600 Kr. i Portioner á 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer og skal være ledsaget af en særlig Blanket, der kan erholdes ved Henvendelse til et Bestyrelsesmedlem eller i Generaldirektørens Sekretariat.

Legatet uddeles til ansatte, som uforskyldt ere komne i Trang og til ansattes trængende efterladte, hvilke sidste i Henhold til Fundatsen komme i fortrinsvis Betragtning ved Uddelingen.

Bestyrelsen bestaar af:
Generaldirektør Ambt,
Togfører Duelund, Kjøbenhavn,
Skibsfører Heise, Kjøbenhavn,
Lokomotivfører O. Larsen, Kjøbenhavn,
Værkmester P. Mikkelsen, Aarhus,
Baneformand H. Nielsen, Hillerød.
Banebestyrer Seemann, Kjøbenhavn,
Assistent Frøken Westergaard, Kjøbenhavn,
Trafikinspektør Wissenbach, Fredericia.

Bytning.

En Lokfrb. i Ribe ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Randers eller Skanderborg, helst Aarhus.

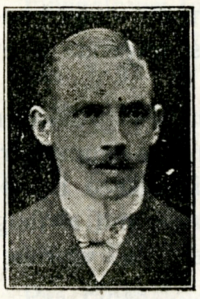
Lokomotivfyrbøder *A. Andersen,*
Ribe.

Bytning.

En Lokfrb. i Kjøbenhavn ønsker at bytte med en Kollega i Aarhus, Skanderborg eller Randers. En Godtgørelse kan ydes. Billet mrkt. »E. M.« modtager Bladets Kontor.

Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).



Største Udvalg.
Billigste Priser.
Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre, opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr., dobbelt Flip, kulørt, 75 Øre, og hvide 65 Øre.
Kulørt Serviteurs 1,00,
hvidt do. 0,75,
Manchetter 0,75 faas i

„Flippen", Istedg. 128, Kbh. V.
Ærb. **K. Hintz.**

Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.
Postordres ekspederes pr. omgaaende.

Send os et Brevkort!

Vi anbefaler vort righoldige Lager af Cigarer (ca. 200 forskellige Mærker) og Tobakker til alle mulige Priser, fra billigste til dyreste.

Alle originale danske Mærker fra de store Fabrikker føres paa Lager. Største Udvalg af direkte importerede Cigarer.

Vort kendte Mærke Upman I., Kr. 6,30, roses af alle for Kvalitet og Drøjhed.

Nyt Mærke: Cerut Nr. 14, drøj, lang, velsmagende, Kr. 3,00 pr. 100.

Bese vort Lager eller ring til Central 117. Varer udbringes over hele Byen. Udenbys portofrit.

E. Krüger & Co.,
Istedgade 14, St., Kjøbenhavn,
(Telefon: Central 117).

Jernbane-funktionærer!
Ekstra Rabat!
5%
paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

Herreekviperings-Forretningen „UNIONEN“, Falkoneralle 78 F, giver 10 Procent Rabat til d'Hrr. Lokomotivmænd af **D. L. & L. F.**
Jeg fører kun 1ste Klasses Varer til billigste Priser. Ærb. **JOH. KNOCK**

Bytning.
En Lokomotivfyrbøder i Viborg ønsker at bytte med en Kollega i Fredericia.
Billet modt. Red.

Kjøbenhavns billigste Guldsmed
er absolut F. Micheelsen
Sønder Boulevard 37
Lokomotivfunktionærer 5 Procent Rabat

C. L. LARSEN. **Dannebrogsgade 42.**
Egen Import af hollandske Cigarer og Tobakker. **Sendes overalt paa Efterkrav.**
Stort Udvalg af Piber.

JØRGEN LARSENS
Skræder-Etablissement
for **elegant**
Herre- og Dameskræderi
anbefales Foreningens Medlemmer.
33. Gasværksvej 33. Telef. Vester 2657.

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN
Sønder Boulevard 48,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel **Herre-, Dame- og Børnefodtøj.**
Reparationer udføres smukt, solidt og billigt i Løbet af faa Timer.
Ottilia de Padua Reissig.

Trikotage og Lingeri.
Specialitet: **Børnekonfektion.**
Systue for Børnekjoler.
Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.
N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.

Møbler
Specialitet: Montering af 2 3 og 4 Vær.s Lejligheder. Alt forarbejd. af prima Materialier. Egne Værksteder. 10 Aars Garanti. — Rimelige Betalingsvilkaar.
Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Eget Fabrikat
Nye og brugte **Pianoer**
Uden Udbetaling. 10 Aars Garanti.
W. Mentzler & Co., Helgolandsgade 1.
Telefon 7068.

CARLSBERG
PORTER

Ryg **„Solo“** 5½ Kr. pr. 100 Stk. stor Kvalitetscigar.
„Mexico“ 3½ Kr.
Prøver udleveres gratis - sendes mod Porto.
Julecigarer til alle Priser.
Packness & Co., Helgolandsgade 5,
overfor Missionshotellet.

MØBLER til 2—3—4 Værelser.
Rimelige Betalingsvilkaar.
Flycht & Co. A/S 5, Elmegade Kjøbenhavn. 5.

10% paa Hatte, Lintøj, Undertøj og alle øvrige Artikler
indrømmes Dem!
Tøjhuset
Vesterbrogade 17
Kjøbenhavn B.

Fiskehallen, Istedgade 40. 1ste Kl. Varer i Laks, Helleflynder, Torsk, Rødspætter samt fine blanke Aal. Prima Fiskefars à 50 Øre pr. Pd. 3 Pd. à 45 Øre. **Vildt.** Varerne bringes. — Telefon Vester 478 y.
Ærb. N. C. Axelsen.

Tandlægerne
Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose
Vesterbrogade 66 [2] Kbhavn. Telefon Vester 159y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10–4
og Søndage i Reglen Kl. 10–12.
Jernbanesygekassens Tandlæger.

TAFFEL Korsør MARGARINE

Carl Nielsen,
Guldsmed & Juveler,
Bruunsgade 25, Aarhus.
Telefon 791. **Telefon 791.**

H. J. Hansens
Skræderforretning
38 Sønder Boulevard 38
anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Godsbanekvarterets
Trikotage-
& Manufaktur-
handel,
Sønder Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,
er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd bør gøre deres Indkøb.
Johannes Nielsen. Telefon Vester 1175. V.

Adressefortegnelse.

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

Hovedkassereren:
Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, Kjøbenhavn V.

Redaktionen:
Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Min velassorterede Herre- & Drengeekviperingsforretning.
Største Udvalg i Vinter-Overfrakker fra 20 Kr. — **Moderne Klædninger** fra 20 Kr. — En **Ima Filthat 2,50.** — **Skindvarer.** — Alt Ima Arbejdstøj & Underekvipering. — **Smaa faste Priser.**
Telf. Vester 230 x. **H. P. Petersen,** Istedgade 112, Hj. af Saxogade. Etabl. 1898.

Istedhus Møbel-Magasin
leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.
Garanti for Soliditet.
Chr. Nielsen, **Telefon Vester 209. Kjøbenhavn** Enghaveplads 1 & 2.

Udgaar 2 Gange maanedlig.
Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Rygsgade 4 [3] tv. Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.