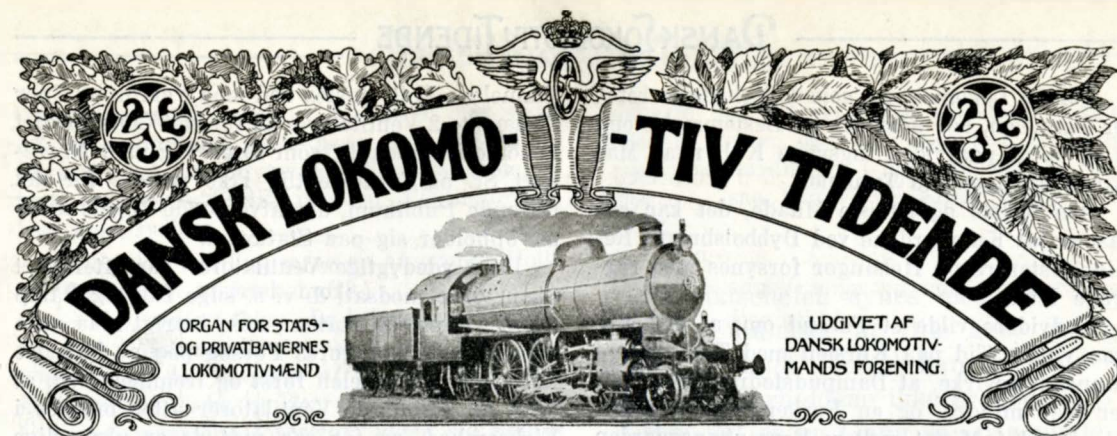




24. AARG. N^o 15.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1924.

BOULEVARDBANETUNELLEN

Den her i Bladet rejste Sag angaaende Røg- og Dampplagen i Boulevardbanetunnelen interesserer stærkt Dagspressen. Organisationen har imidlertid, i Anledning af det Faremoment, som er tilstede, som bekendt indsendt en Skrivelse til Generaldirektoratet, som vi til Underretning for Medlemmerne skal optrykke:

Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved for Generaldirektoratet at fremsætte følgende.

Fra Lokomotivførerne, som kører mellem Københavns Personbanegaard og Østerbro gennem Boulevardbanetunnelen har Foreningen ofte modtaget Besvælinger over de Vanskeligheder, der er forbundet med at orientere sig under Kørslen i Tunnelen, men dog i Særdeleshed over de Vanskeligheder, der er forbundet med at bringe Togene til Standsning paa rette Sted paa Nørreport Station.

Fra 1. Distrikts Side har man foretaget nogle Foranstaltninger ved Anbringelse af visse Orienteringsmærker, der skulde vejlede Lokomotivførerne til en præcis Standsning af Togene paa rette Sted paa Stationen, men disse Orienteringsmærker har paa Grund af Forholdene ikke svaret til Hensigten.

I Boulevardbanetunnelen og i Særdeleshed paa Nørreport Station hersker der i de Perioder af Døgnet, hvor Toggangen er stærkest, en Røg- og Dampplage, der til Tider navnlig i Regnvejrperioder og i tungt Vejr er saa fremtrædende, at Orientering i Tunnelen er ganske udelukket, d. v. s. at der er en saadan Taage, at al Udkig fra Lokomotivet faktisk er udelukket, hvorved der efter vort Skøn opstaar et Faremoment, som bør søges reduceret til det mindst mulige.

Den naturlige Træk i Tunnelen kan ikke magte den Opgave at fjerne Røg og Damp, og Togets Skæbne hviler derfor udelukkende paa Bloksikringen, — en Fejltagelse, der bringer et Tog ind paa et i Forvejen helemret Toginterval, og vil det, som Forholdene undertiden kan være, blive umuligt for Lokomotivføreren at afbøde, hvad heraf kan komme.

Dansk Lokomotivmandsforening tillader sig i den Anledning, dels som Følge af det efter vort Skøn tilstedeværende Faremoment, dels af den Utryghedsfølelse, som Lokomotivpersonalet har, at rette Henvendelse til Generaldirektoratet for, om der maa blive gjort Forsøg paa at fjerne eller formindske den omtalte Røg- og Dampplage, saa at Faremomentet kan bringes til Ophør, idet Foreningen er af den Opfattelse at selv om Sikringen af Strækningen Købh. Personbanegaard—Østerbro og omvendt er den bedst mulige, er Sikkerheden ikke betryggende, naar det skorter paa Udkigget fra Lokomotivet, hvilket Udkig hidtil er anset for at være af Betydning for Togenes sikre Fremføring over Strækningen, og netop paa dette Sted forekommer det os, er det af Betydning.

Som Midler til i nogen Grad at afbøde den paa pegede Ulempe skal man tillade sig at anføre følgende.

I Øjeblikket tages der ikke Hensyn til hvilken Sort Kul, der udleveres de Lokomotiver, som gør Tjeneste ved Kørsel paa Nord- og Kystbanen, og det kan derfor ikke hindres, at disse Kul, der ofte er let brændende, kræver Fyring mellem Hovedbanen og Østerbro, og da Kullene i Reglen er stærkt rygende, bliver Røgplagen stærkt generende. — For at undgaa dette, bør der til Lokomotiver, som hovedsageligt anvendes til Kørsel ad Nord- og Kystbanen udleveres røgsvage Kul. — Disse Lokomotiver kunde om muligt forsynes med et Kendemærke, saaledes at alle paagældende ved, at det Lokomotiv kun maa forsynes med anførte Kulsort.

For de Lokomotiver, som lejlighedsvis befærer Tunnelen, bør udstedes en Bestemmelse om, at de altid paafyldes røgsvage Kul, naar Maskinen skal gennem Tunnelen.

Den bedste og letteste Maade, det kan ske paa, er, at Kulgaardene ved Dybbølsbroens Remise, Østerbro og Helsingør forsynes med røgsvage Kul.

Endvidere vilde et Forbud om, at der ikke maa vindes Tid paa Kørslen med Tog gennem Tunnelen bevirke, at Dampudstødningen til Tiden blev mindre, og en Forlængelse af Køretiden med 1 Minut mellem Personbanegaarden—Nørreport—Østerbro og omvendt vilde medvirke til en mindre Røg- og Dampplage.

I Vinterperioden bør Opmærksomheden henledes paa Togopvarmningen. Togopvarmningen paa Strækningen Personbanegaarden—Østerbro og omvendt kan sikkert uden Gene for det rejsende Publikum dæmpes meget. Derved vil en stærk Dampudstrømning kunne undgaas og saaledes bidrage til, at Dampskyen ikke samler sig i Tunnelen eller paa Nørreport Station.

Man tillader sig endvidere at henlede Opmærksomheden paa Nørreport St. — De Aftrækshuller, der findes paa Stationen, er for smaa og ikke hensigtsmæssige.

Det Aftrækshul, der findes i den østlige Ende af Nørreport St. er saa lille, at det trods største Paapasselighed er vanskeligt at bringe Togene til Standsning saaledes, at Lokomotivets Skorsten kommer til at staa under Hullet, hvilket antageligt har været Hensigten med disse Hullers Anbringelse, og de her nævnte Vanskeligheder forøges betydeligt paa Grund af den ofte herskende Usigtharhed.

Paa østre Dobbeltspor findes ingen Aftrækshuller, formodentlig fordi det ikke oprindeligt var Meningen, at Tog, der kørte gennem den Del af Tunnelen skulde standse. For saa vidt der kunde brydes Huller, hvorunder det vilde være muligt at standse Lokomotivet, (forholdsvis lange Huller) vilde det sikkert hjælpe betydeligt paa Aftrækket.

Disse Foranstaltninger vil imidlertid næppe være tilstrækkelige, hvorfor en Udvikling af Ventilatorsystemet maa anses for nødvendigt. Af de paa Nørreport anbragte 6 Ventilatorer er kun de 2 midterste ydedygtige, — som bekendt har de 4 Ventilatorer, nemlig de, der er anbragt med 2 i hver Ende af Stationen, nu i mange Maader været ude af Virksomhed, og saaledes har Nørreport Station kun 2 Ventilatorer, der selv sagt ikke kan magte den tænkte Opgave. — Hertil kommer videre, at disse 2 ydedygtige Ventilatorer, der er konstrueret saaledes, at de puster frisk Luft ned i Tunnelen, ofte virker uheldigt, idet den Røg og Damp, der naturligt søger til Vejrs og saaledes lægger sig under

Tunnelens Loft, pustes ned mod Perron og Spor af nævnte 2 Ventilatorer til fornyet Gene for det Lokomotivpersonale, som fører Tog mod Nørreport St. og formodentlig ikke mindst for det rejsende Publikum, der afventende Togets komme opholder sig paa Stationen.

De 2 ydedygtige Ventilatorer bør efter vort Skøn virke modsat, d. v. s. suge Røg og Damp ud af Tunnel og Station, men iøvrigt maa man mene, at der bør gøres Forsøg paa at forbedre Aftrækket i Tunnelen først og fremmest ved, at de 4 nu standsede Ventilatorer atter bringes i Virksomhed, og for saa vidt de er ubrugelige udveksles med nye, men ogsaa ved, at der paa passende Steder i Tunnelens Lufthuller anbringes Ventilatorer.

Naar Foreningen har tilladt sig at beskæftige sig med denne Sag, er Aarsagen i første Række det af os paapegede Faremoment, som bør nedsættes til det mindst mulige. Foreningen har gennem sit Medlemsblad rettet Hensigt til og givet Raad og Vejledning til det Personale, som gør Tjeneste ved Kørsel gennem Tunnelen, for at Damp- og Røgplagen kan begrænses saa meget, som Personalet ser sig i Stand til, men som Forholdene kan være i Boulevardbanetunnelen, giver det Personalet en Utryghedsfølelse, og er det derfor Personalets Haab, at Generaldirektoratet vil tage Sagen i sin Haand saaledes, at der kan blive gjort Forsøg paa at fjerne den Røg- og Dampplage, som medfører de her ofte omtalte Gener.

I Anledning af denne Skrivelser Fremkomst har Bladene paany indgaaende beskæftiget sig med Sagen og bl. a. interviewet Organisationens Formand, der gennem sine Udtalelser har understreget Nødvendigheden af, at Forholdene blev betydelig forbedret, og Distriktschef Eir, der har udtalt de heroligende Ord, som nødvendigvis maatte komme fra Administrationens Side.

Vi skal her citere, hvad Distriktschefen har udtalt til »Nationaltidende« for 24. Juli:

Jeg maa ærligt sige, udtaler Distriktschefen, at jeg finder, at Lokomotivmændenes Forslag næppe er gennemførlige. Hvad for Eksempel angaar Klagen over Ventilatorerne, er det nærmest af samme Virkning, hvad enten de suger Dampen ud eller puster den friske Luft ind, for ved denne sidste Fremgangsmaade bringes Damp og Røg ud af de store Luftaabninger ved Enderne af Stationen. Til at begynde med var

Ordningen ogsaa saaledes, at Luften blev suget ud, og i Almindelighed ansaa man det for en Gevinst, da den nuværende Fremgangsmaade blev indført, somtidig med at Ventilatorerne blev gjort lydløse.

— Spiller Ventilatorerne en afgørende Rolle for Tilførselen af frisk Luft?

— *Nej, afgjort ikke. De betyder overordentlig lidt i Sammenligning med den Luft, der kommer ind for Enderne af Tunnelerne. Denne naturlige Træk er det afgørende, og hvad Lokomotivmændene foreslaar, lader sig næppe gennemføre.* Hertil kommer, at der jo allerede ers ørget for en ret stærk Udluftning ved Hjælp af alle de mange Rister, der ligger i hele Banens Udstrækning, og hvis Virkning enhver kan iagttage.

— *Men hvorfor bruges ikke alle Ventilatorerne?*

— *Ventilatorerne sættes i Gang af Stationen, saa snart det tiltrænges. Tilsammen forslaar de dog næppe mere end Risterne.* Efter min Mening er Hovedfejlen, at man i sin Tid skabte den lukkede Tunnel i Stedet for at gennemføre det aatne Hammerichske Projekt. Dette fremtræder særlig grelt ved Stationen. Noget andet er, at Tunnelen maaske blev lavet under den Forudsætning, at man meget snart skulde have haft den elektriske Drift. I saa Fald vilde Ulemperne ved Røg og Damp være undgaaet, og man havde Gaden som nu, til sin Disposition.

— *Lokomotivmændenes Ønsker om røgsvage Kul maa vel forholdsvis let kunne efterkommes?*

— *Det har de allerede haft i lange Tider, men helt røgfrit er det ganske vist ikke.* Hvad angaar den manglende Skorsten i Nørreport østre Spor, skyldes Mangelen den Omstændighed, at Togene efter den oprindelige Tanke slet ikke skulde standse paa dette Spor.

— Er Forholdene paa Boulevardbanen saa farlige, som det fremgaar af Lokomotivmændenes Klager?

Efter min Mening: Nej! Der er jo først og fremmest den Fordel, at Togene ikke kan møde et modgaaende Tog paa samme Spor, men jeg vil indrømme, at det maa være højst ubehageligt for en Lokomotivfører ikke at kunne se, hvor han kører. Efter mit Skøn vil han dog aldrig kunne køre forbi Stationen for selv om der er nok saa megen Røg og Damp i Tunnelen, maa Stationens Lysbuer i alle Tilfælde gøre sig gældende, naar Føreren kommer inde fra det mørke Tunnelgab.

Selve Føremomentet, slutter Distriktschefen, tillægger jeg ikke stor Betydning, men jeg vil dog indrømme, at Forholdene ikke er gode. Helt gode bliver de i det hele taget aldrig, for vi faar elektrisk Drift paa denne Strækning, men

desværre har det vel lange Udsigter. Landet fattes jo Penge, og i syv Aar har vi kunnet bruge Boulevardbanen i dens nuværende Skikkelse . . . saa kan vi vel ogsaa bruge den i syv til.

Distriktschefen synes med sine beroligende Udtalelser at ville gøre Spørgsmaalet til intet, omend han ikke tør benægte, at Forholdene ikke er gode.

Men lad os en Gang se paa nogle af de fremsatte Udtalelser. Først udtaler Distriktschefen, »at Ventilatorerne betyder overordentlig lidt i Sammenligning med den Luft, der kommer ind ved Enderne af Tunnellerne«. Det er maaske rigtigt og specielt er det rigtigt, at Ventilatorerne, — naar kun de to bruges — ikke er tilstrækkeligt, — men hvorfor ikke bruge dem alle seks, det skal nok vise sig at hjælpe. Og udvider man Systemet, som af os foreslaaet, vil det bevirke en glædelig Bedring. Det lader sig saamænd nok gennemføre, men det koster nogle Penge.

Dernæst udtaler Distriktschefen, at vi allerede i lange Tider har haft røgsvage Kul. Lad os antage, at Distriktschefen er i den Tro, men i saa Tilfælde har han ikke faaet fornøden Underretning af Maskintjenesten. Forholdet er nemlig det, at en ikke ringe Del af de Maskiner, der daglig befarer Boulevardbanen *aldrig* faar en Stump røgfri Kul, men kører med de sorte og meget stærkt rygende Kul. — Der er i den Henseende ikke andet at gøre, end det, vi har foreslaaet, at forsyne Kulgaardene i Københavns *udelukkende* med røgsvage Kul, først da vil det være muligt at gennemføre Brugen af disse Kul paa Boulevardbanen. — Men en saadan Plan vil vel støde paa administrativ Modstand. Lokomotivmændene har altsaa *ikke* i lange Tider kørt med røgsvage Kul, ihvert Fald kun delvis.

Spurgt om Forholdene er saa farlige, som det fremgaar af Lokomotivmændenes Klager, svarer Distriktschefen »Nej!« fordi Togene ikke kan møde modgaaende Tog paa samme Spor, det vil altsaa sige, at Distriktschefen ser ganske bort fra den

Omstændighed, at der kan ske Fejl ved Bloksikringen, eller et Signal kan overses, og sker det, maa det, som Hr. Eir siger, være højst ubehageligt for en Lokomotivfører ikke at kunne se, hvor han kører — og Toget er prisgivet. — Vi er ganske overbevist om, at Distriktschefen vilde mærke en meget stærk Utryghedsfølelse, naar han sad som Passager i et Tog, og vidste, at Lokomotivføreren kørte i Blinde, at han intet kunde se, thi da er faktisk en væsentlig Del af Sikkerheden borte og Faremomentet betydelig forøget. — Derfor vil vi ogsaa lægge mest Vægt paa Distriktschefens Udtalelse om, at Forholdene ikke er gode. — Den Udtalelse kan Distriktschefen rolig holde fast paa, i højere Grad end paa de øvrige Udtalelser. Ganske vist har Boulevardbanen været i Brug i syv Aar, men de første Aar var under en indskrænket Toggang; efterhaanden er Togenes Antal blevet betydelig forøget og ikke mindst skete der en voldsom Forøgelse af Togantallet, da for ca. tre Aar siden den Trafik, der hidtil var foregaaet fra den gamle Nordbanestation, Holtetogene og Nordbanetogene, flyttedes til Personbanegaarden. Først den Gang og senere begyndte Røg- og Dampplagen at gøre sig gældende, saa den Udtalelse: »at i syv Aar har vi kunnet bruge Boulevardbanen i den nuværende Skikkelse — — saa kan vi vel ogsaa bruge den i syv til« —, holder ikke overfor en Sammenligning mellem Trafikken i de syv Aar, der er gaaet og de syv, der kommer.

Vi vil derfor holde for, at det vist ikke er helt af Vejen, om Statsbanerne forstod, at det ikke er tomt Mundsvejr, at der er et Faremoment tilstede, som det ikke med alle beroligende Udtalelser er muligt at bringe af Vejen, hvorfor det sikkert var rimeligt, at man tog vor Henstilling op til omhyggelig Overvejelse og fulgte den i saa stor Udstrækning, at vi baade paa egne Vegne og paa det Publikums Vegne, der befordres i Togene, kunde føle os beroliget.

Distriktschefens Udtalelser formaar

ikke, at fremkalde en saadan Tryghedsfølelse hos Lokomotivmændene, fordi vi kender Forholdene bedst.

FRIKORT

I Februar Maaned indsendte Organisation til Generaldirektoratet Andragende om, at Lokomotivførere maatte faa tilstaaet Frikort til Rejser paa Statsbanerne efter et kortere Aaremaal end efter den gældende Bestemmelse, hvorefter et Frikort først kunne blive tilstaaet efter 12 Aars Tjeneste i Etaten.

Omkring den 11. April fik Organisationens Formand underhaanden at vide, at der var berammet Forhandling om Spørgsmaalet, — men da dette Spørgsmaal selvsagt var forelagt Minister Slebsager, mærkede man samtidig at Stemningen for en Imødekommenhed overfor Organisationens Ønsker ikke var den gunstigste, hvorfor Formanden henstillede, at Forhandlingen først blev optaget efter Valgene, hvilket af Generaldirektoratet beredvilligt blev imødekommet. — Da Valgene gav demokratiske Synspunkter Magten, var man paa Forhaand klar over, at den nuværende Minister med større Venlighed vilde se paa Organisationens Ønske, og Minister Friis-Skotte fik derfor forelagt Spørgsmaalet af vor Organisations Formand, og Drøftelserne herom gav det bedste Haab om en tilfredsstillende Løsning. — Den 16. Juli d. A. naaede Sagen frem til mundtlig Forhandling, og skal vi nedenfor gengive Forhandlingsprotokollen.

PROTOKOL

over Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmandsforening den 16. Juli 1924 angaaende Tildeling af Frikort til Lokomotivførere paa et tidligere Tidspunkt, end efter de i de gældende Bestemmelser anførte.

Til Stede var:
For Generaldirektoratet:
Kontorchef E. Lunn og
Sekretær E. A. Lynge.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie,

Lokomotivfører C. A. Lillelund og

Lokomotivfører K. Johansen.

Sidstnævnte førte Protokollen.

Kontorchef Lunn indledte med at omtale Foreningens Andragende og vilde bede Foreningens Formand om nærmere at udtale sig om Spørgsmaalet.

Rich. Lillie: Vi har i vort Andragende anmodet om, at Frikort maa blive tilstaaet Lokomotivførere paa et tidligere Tidspunkt, end efter 12 Aars Forløb. Vi er endvidere klar over, at de Indrømmelser, som Generaldirektoratet eller Ministeriet maatte bevise os, ogsaa maa komme samtlige de i 12. Lønningsklasse ansatte til Gode. — Jeg tror, det var i 1914, Generaldirektør Amt stillede sig imødekommende og tilstod en Række Frikort efter 12 Aars Tjeneste i Lønklasser, som berettigede til Fribeholdning paa 2. Vognklasse. Vi og forresten ogsaa andre har siden forgæves søgt at faa denne 12 Aars Grænse ændret. — I Lønningsloven af 1919, som gør Medhjælperne til Assistenten fra deres 23. Aar, opnaar disse saaledes Kortet i 35 Aars Alderen. — Styrmand, Maskinassistenter og Tegner faar Frikort for Ansættelsesdagen i Stillingen, fordi de er ministerielt udnævnt.

Man har gennemlevet Sparekommissionen m. m., og man har efterhaanden paa saa mange Omraader ikklædt Personalet ensartede Uniformer, men man har stadig med Hensyn til Frikortet ladet dette Forhold uændret, til Trods for, at de i 12. Lønningsklasse ansatte nu ogsaa er ministerielt udnævnt. — Det er ikke vor Hensigt, og vi ønsker ikke ved vor Henvendelse at forringe Forholdene for andre, men vi mener, at man bør vise Lokomotivførerne det Hensyn, at Frikortet tilstaaes langt tidligere. Naar man i sin Tid gav Frikort efter 12 Aars Forløb, var det ud fra det Synspunkt, at netop de Tjenestemænd, som der her kan blive Tale om, skulde være fornødent modne til at faa et Frikort. — Jeg tror, jeg kan sige, at skulde de Tjenestemænd ikke være modne, der opnaar Stillingerne i 12. Lønningsklasse, vil Modenhedsalderen være vanskelig at fastslaa, og vi maa derfor anmode Generaldirektoratet om, at der tilstaaes Lokomotivførere Frikort ved Udnævnelsen i Stillingen som Lokomotivførere.

Kontorchef Lunn: Det er rigtigt, hvad Hr. Lillie siger, at Administrationen har anlagt Synspunkter i Retning af Modenhed for Tilstaaelse af Frikort. — Forstaaelsen af altid at være fornødent udhvilet til tjenstlige Præstationer, møder man ikke altid hos yngre ansatte, som ofte mener om sig selv at have Kræfter

baade til Tjeneste og til at rejse i Fritiden. — Jeg skal vel erkende, at det kan have sin Betydning for en Jernbanemand at rejse, men Administrationen maa dog ogsaa have nogen Kontrol med de yngre ansatte, at ikke al Frihed tilbringes paa Rejser. — Nu skal jeg erkende, at Talen her er om Mennesker i en mere moden Alder, og Administrationen forstaar ogsaa godt de fremsatte Ønsker og er villig til at gaa med til en betydelig Nedsættelse. — Hr. Lillie ønsker imidlertid, at Frikort tilstaaes Lokomotivførere ved Ansættelsen i Stillingen som Lokomotivfører, — saa langt kan Administrationen ikke strække sig, en rimelig Levealdergrænse bør være afhængig for den søgte Begunstigelse.

Rich. Lillie: Dette Ønske fra Administrationens Side skal vi ikke stille os uforstaaende overfor.

Efter nogen Drøftelse af dette Spørgsmaal, enedes man om, at Retten til Frikort for Lokomotivførere indtræder med det fyldte 40 Aar.

Kontorchef Lunn: Efter at man nu har opnaaet Enighed herom, vil Sagen blive forelagt Ministeriet, og vi skal love Foreningen, at Sagen skal blive fremmet hurtigt.

Rich. Lillie: Jeg finder Anledning til, forinden Forhandlingen slutter, at takke Generaldirektoratet for den her overfor Foreningens Ønske viste Imødekommethed, og da jeg gaar ud fra, at Konsekvenserne vil medføre en tilsvarende Ret til alle ansatte i 12. Lønningsklasse, (*Kontorchef Lunn:* Ja!) vover jeg uden Mandat at takke paa samtlige i 12. Lønningsklasse ansattes Vegne for den tilstaaede Begunstigelse.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Under 29. Juli har Foreningen fra Generaldirektoratet modtaget følgende Svar som Bekræftelse paa den Enighed, man under Forhandlingen med Statsbanernes Generaldirektorat opnaaede.

Under Henviisning til de med Foreningen den 16. d. M. førte Forhandlinger angaaende Tildeling af Frikort til Lokomotivførere paa et tidligere Tidspunkt end efter de hidtil gældende Bestemmelser skal man herved meddele, at man er sindet at ændre Reglerne i Ordre A 41, 3, saaledes, at der indtil videre til Tjenestemænd i 12. Lønningsklasse vil kunne udstedes Kort, naar vedkommende er fyldt 40 Aar.

Rekvitioner om Frikort vil være at indsende i Henhold til Reglerne i nævnte Ordre. Da det drejer sig om Udstedelsen af et ret betydeligt Antal Frikort, maa man tage Forbehold med Hensyn til Tidspunktet for Ekspeditionen af disse.

Naar denne Sag nu er bragt til en Løsning, som ikke alene vi, men andre Tjenestemænd i 12. Lønningsklasse maa kunne være tilfreds med, skyldes det i første Række Ministerens Velvillie, men det skal i denne Forbindelse nævnes, at Generalsekretær Hoskier allerede fra Sagens første Stadie saa velvilligt paa Spørgsmaalet, og det tør nok siges, at han har banet Vej for en imødekommende Stilling i Generaldirektoratet.

Efter ovenstaaende Svar fra Generaldirektoratet vil samtlige Lokomotivførere, der er fyldt 40 Aar, nu kunne erholde Frikort, og Rekvisition om et saadant Frikort vil derfor nu kunne indsendes ad tjenstlig Vej under Iagttagelse af de i Ordre A 41 nedlagde Bestemmelser.

Vi vil tro, at den meget hurtige Behandling, dette Spørgsmaal har faaet i Generaldirektoratet og Ministeriet, takket være Hr. Kontorchef Lunn, med Hensyn til det tagne Forbehold, næppe vil give Anledning til fornyet Henvendelse. — Vi giver Generaldirektoratet Medhold i, at det er et ret betydeligt Antal Frikort, der nu skal udstedes, og at det derfor vil tage sin Tid, —men vi ved ogsaa, at med god Villie for en Sag, kan en Ekspedition foregaa hurtigt.

»Dich«.

FAMILIEFRIREJSER TIL FERIEHJEMMET

I April Maaned indsendt vor Organisation til Generaldirektoratet følgende Skrivelse:

Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved at andrage Generaldirektoratet om, der maa blive tilstaaet de Lokomotivmænd, der er ansatte efter 1. April 1912, og som derved ikke har Ret til Familiefribefordring, Fripas til Hustru og Børn, naar de under tilstaaet Tjenestefrihed maatte ønske at tage Ophold paa Organisationens Ferie- og Rekreatiionshjem ved Kalundborg.

Naar Organisationen tillader sig at andrage Generaldirektoratet herom, skyldes det, at mange Lokomotivfyrbødere meget kunde ønske, at

tilbringe den dem tilstaaede Tjenestefrihed paa nævnte Ferie- og Rekreatiionshjem.

Da imidlertid de paagældende for at kunne faa fornødent Udbytte og Glæde af Ferien, har et naturligt Ønske om at kunne tilbringe den sammen med Hustru og Børn, maa i Almindelighed dette Ønske opgives, da Rejseomkostningerne og øvrige Udgifter gør, at et Ferieophold borte fra Tjenestestedet af økonomiske Grunde maa opgives.

Organisationen maa mene, at uden Hensyn til Alder vil det være overordentlig gavnligt, om de Ferie-dage, som tilstaaes, tilbringes borte fra det Sted, hvor det daglige Arbejde foregaar, og man mener ogsaa her at arbejde i Etatens Interesse ved at have skabt et Ferie- og Rekreatiionshjem, hvor Personalet under sunde og billigst mulige Betingelser kan tilbringe Ferien for atter styrket af Hvile og Ro, at kunne fortsætte deres tjenstlige Gerning.

Men for at dette fuldt kan gennemføres, tillader Foreningen sig at andrage Generaldirektoratet om at tilstaa de Lokomotivmænd, som ønsker at tage Ophold paa Ferie- og Rekreatiionshjemmet, og som ikke har Ret til Familiefripasbefordring, Fripas til Hustru og Børn for en direkte Rejse fra Stationeringsstedet til Kalundborg St. og Retur.

Man tillader sig at haabe paa Generaldirektoratets Velvillie, eventuelt Anbefaling for Ministeren, idet man er beredt til ved mundtlig Drøftelse at være virksom for en Ordning saaledes, at behørig Kontrol kan etableres for Overholdelse af et saadant eventuelt Familiefripas's Forudsætninger.

Under 16. Juli d. A. førtes der i Generaldirektoratet Forhandlinger om vort Andragende, der formede sig som nedenfor anført:

PROTOKOL

over Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening den 16. Juli 1924 angaaende Familiefripas for Rejser til Dansk Lokomotivmands Forenings Ferie- og Rekreatiionshjem ved Kalundborg for de efter 1. April 1912 ansatte Lokomotivmænd, som maatte ønske at tage Ophold paa nævnte Hjem.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet:
Kontorchef E. Lunn og
Sekretær E. A. Lyng.

For Dansk Lokomotivmands Forening:
Lokomotivfører Rich. Lillie,
C. A. Lillelund og
K. Johansen.

Sidstnævnte førte Protokollen.

Kontorchef Lunn indledte med at meddele, at saavel Generaldirektoratet som Ministeriet maatte gaa imod Foreningens Andragende om Familiefriepas til en Rejse til Foreningens Ferie- og Rekreatiønshjem. Naar man indtog en saa afvisende Stilling, var det fordi en Imødekommenhed vilde være absolut i Strid med de Bestemmelser, som en Gang var taget vedrørende Familiefribefordring. — Man kunde ikke ændre disse, uden Rigsdagens Medvirken, og man maatte mene, at det ikke vilde være heldigt for Familiefripasspørgsmaalet i al Almindelighed.

Rich. Lillie: Vi maa aabent erkende, at vi er forbavset over at faa et saa blankt Afslag. — Det er os en Skuffelse at erfare, at Generaldirektoratet og Ministeriet ikke kan bidrage sit til økonomisk at lette de Tjenestemænd, som ingen Familiefribefordring har, Adgangen til i den Ferie, der tilstaa dem, at tilbringe denne med Familien paa et af de Steder, hvor Tjenestemanden har Lejlighed til under økonomisk billige Forhold at hente Sundhed og Livsglæde for saaledes styrket at vende tilbage til Tjenesten og Arbejdet. — Vi indser meget vel, at en Imødekommen over for vort Andragende har Konsekvenser for de Tjenestemænd, der søger til Knudshoved, og som heller ikke har Familiefribefordring, — men da det kun drejer sig om nogle faa Maaneder af Aaret, og da det kun kan blive i stærkt begrænset Omfang, da Pladsforhold saavel paa Refsnæs som paa Knudshoved stiller sig hindrende for Besøg i større Stil, er Afslaget en dyb Skuffelse.

Man vil mulig ad anden Vej faa Lejlighed til at drøfte Familiefripasspørgsmaalet, men vi maa dog forbeholde os eventuelt at vende tilbage til denne Sag senere.

Kontorchef Lunn skulde efter, hvad der var sagt, ikke uddybe Spørgsmaalet yderligere, men maatte mene, at det sikkert ikke var rigtigt paa nærværende Tidspunkt at røre for stærkt ved denne Sag.

Rich. Lillie: Vi forbeholder os ogsaa kun, saafremt Forholdenes Udvikling skulde blive paavirket, at vende tilbage til Sagen.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Som Organisationens Formand under Forhandlingerne gav Udtryk for, virker dette absolute Afslag som en stor Skuffelse. — Mange havde sikkert ventet, at den socialdemokratiske Minister, hvor let her drejer sig om et enkelt Familiefripas og i begrænset Omfang og indenfor en begrænset Tid, vilde have givet sit Samtykke. — Men selve Spørgsmaalet kan ikke

afgøres af Ministeren, Rigsdagen, d. v. s. Rigsdagens Finansudvalg skal i hvert Fald udtale sig hertil, men Ministeren har ikke ment at kunne ulejlige Finansudvalget om Spørgsmaalet, og vi skal ikke bebrejde Ministeren dette i stærke Vendinger, idet vi tror, at Ministeren har Tanker om paa anden Maade at kunne hjælpe dem lidt, som ikke er saa heldige at være udrustet med Familiefriepas, eller med andre Ord, er saa uheldige at være født saa sent, at de er ansat ved vor kære Etat efter 1912.

Vi vil selvfølgelig, hvis der ikke paa anden Maade kan skaffes økonomisk Lettelse for dem, der med deres Familie ønsker Ophold enten paa vort Rekreatiønshjem eller paa Knudshoved, vide at vende tilbage til Sagen inden næste Rigsdagsamlings Udløb.

»Dich.«

UNIFORMSLEVERINGEN

I Anledning af de mange Henvendelser og berettigede Beklagelser fra Medlemmer i 2. og 3. Distrikt over mangelfule Uniformslevering, skal man her til Underretning meddele, at Organisationen paa sine mange Henvendelser til Generaldirektoratet har modtaget følgende Skrivelse:

I Anledning af, at Dansk Lokomotivmands Forening den 8. d. M. overfor Generaldirektoratet underhaanden har besvaret sig over, at adskillige Lokomotivførere og -fyrbødere i 2. og 3. Distrikt endnu ikke har erholdt udleveret den Jakke og Vest, som skulde have været leveret i afvigte Foraar, skønt der under 27. Juli f. A. af Generaldirektoratet var givet Foreningen Tilsagn om, at de paagældende Beklædningsgenstande saa vidt muligt skulde være Personalet i Hænde inden den 1. April d. A., skal man herved meddele, at det ved en herfra iværksat Undersøgelse er oplyst, at der af bemeldte Levering endnu mangler 477 Jakker og 348 Veste til Lokomotivførere samt 477 Jakker og 262 Veste til Lokomotivfyrbødere, og at Forsinkelsen udelukkende skyldes, at Fængselsvæsenet, hos hvem Genstandene er bestilt den 1. Oktober f. A., trods gentagne Paamindelser

fra Statsbanernes Side ikke har været at formaa til at præstere Leveringen rettidig.

Selv om Forsinkelsen saaledes ikke kan lægges Statsbanerne til Last, maa man dog overfor Foreningen udtale sin Beklagelse af det passerede, idet tilføjes, at man straks efter at være blevet bekendt med Forholdet har rettet Henvendelse til Fængselsvæsenet, og at dette har forpligtet sig til at foranledige de resterende Beklædningsgenstande leveret saa hurtigt som paa nogen Maade muligt og i hvert Fald inden 3 Uger fra Dato.

I Henhold til ovenstaaende vil Medlemmerne saaledes i Løbet af meget kort Tid nu kunne vente at modtage den Uniform, som Organisationens havde modtaget Løfte om, skulde være Personalet i Hænde inden den 1. April d. A.

»Dich«.

KNUDSHOVED

Da Statsbanerne blev nødt til at afstaa Sprogø som Feriehjem for Personalet, opstod naturligvis Spørgsmaalet: hvorledes faa Erstatning for dette. Og Organisationernes Opmærksomhed henledes da straks paa Knudshoved. Fællesudvalget delegerede i den Anledning Jernbaneforeningens Formand Hr. Ohmeyer og vor Organisations Formand Hr. Lillie til at varetage Jernbanemændenes Interesser. Og det skal siges, at de, trods mange Vanskeligheder, har løst Opgaven fortræffeligt. Der har i Virkeligheden været mange Genvordigheder at overvinde, det vil imidlertid føre for vidt at omtale disse her, det maa være nok at notere, at Løsningen af Spørgsmaalet er sket paa en tilfredsstillende Maade. Ved Aabningen af Hjemmet var i Stedet for Organisationens Formand Næstformanden tilstede, som nedenfor giver en kortfattet Omtale af Ferie- og Rekreationshjemmet.

Torsdag den 17. Juli 1924 aabnedes Feriehjemmet for Jernbaneetaten paa Knudshoved, i hvilken Anledning der var Repræsentanter for Administration og Organisationer tilstede for at bese Hjemmet. — For Administrationen Herr Kontorchef Lunn, for Jernbaneforeningen Herr

Assistent Gustavsen, for Jernbaneforbundet Herr Sekretær Chr. Vejre, for Værkstedssorganisationerne Herr Snedker L. Hansen og undertegnede for Dansk Lokomotivmands Forening.

Det skal indrømmes, at det hele var meget tiltalende. — Hjemmet bestaar af 2 store Spisestuer, en Dagligstue, et lille frsitende Kabinet, og en meget stor Sal med Bogreoler forsynet med mange Bøger skænket af Jernbanemænd og deres paarørende; — i Salen var tillige forskellige Borde og Stole samt et Par Sofaer, saaledes at denne kan benyttes baade som Læse- og Spillesal. Inventaret her saavel som i Spisestuerne var fra Hjemmet paa Sprogø, men selvfølgelig havde det faaet en Oppudsning saaledes, at det tog sig særdeles godt ud il Lokalernes smukke, afdæmpede Farver. — Dagligstuen derimod var monteret med helt nye Møbler i smuk Stil og alt i Egetræ. — Dette var helt gennemført, endogsaa Rammerne paa Væggen saavel som et meget smukt Ur i Bornholmerstil var af Egetræ, medens alt Betræk var af Hestehaar. — Hele dette Møblement var en Gave fra Jernbaneforeningen til Hjemmet, en Gave, om hvilken der lød mange beundrende Ord fra de forskellige Repræsentanter, — en storstilet Gave, som Organisationens sikkert vil høste megen Glæde af, og som alle Gæster vil vide at sætte Pris paa og være enige om at beskytte.

Til Hjemmet hører endvidere en stor Forhal med Indgang til de forskellige Lokaler, en Hal, hvor der sikkert vil blive taget mangan en Svingom til Klaverets Toner. Endelig hører der 22 Soveværelser til Hjemmet med Plads til 54 Gæster, alle nette og tiltalende møbleret, og naar saa hertil kommer de udmærkede Omgivelser med en dejlig Strand og en ypperlig lille Lund samt et stort græsbevokset Terræn til Gæsterne at røre sig paa, med Spadsereture til en Skov lidt derfra (som Gæsterne sikkert faar Adgang til) samt til Slipshavn og Nyborg, maa man erkende, at det her er lykkedes for Administration og Organisationer at skabe et dejligt Hjem, hvor trætte Jernbanemænd og deres Hustruer kan hente Sundhed og Livsglæde for syge og trætte Nerver, og anbefales Lokomotivmænd, der ikke kan faa Plads paa vort eget Hjem, at søge Knudshoved, — de vil sikkert ikke fortryde det.

Hjemmet blev os forevist af d'Hr. Regnskabsfører Lund, Aarhus, Kontrolørerne Ohmeyer og Chr. Schmidt, som alle har lagt et stort Arbejde i dette Hjemms Oprettelse, — Herr Schmidt ikke mindst, som her har faaet en mangeaarig kær Tanke gennemført.

Til Slut skal nævnes, at Udvalget, som har haft med Hjemmets Indretning at gøre, ogsaa synes at have været heldig i Løsningen af Øko-

nomspørgsmaal; idet det havde faaet Herr Restauratør Christiansen paa Nyborg Bane-gaard til at overtage denne Post.

C. A. Lillelund.

Efter at de fornødne undersøgelser samt (overvejelser og Forhandlinger paa senere Udvælgsmøder er bragt til Afslutning, skal Udvælgset fremsætte følgende Beretning:

Sagens Forhistorie.

Efter at der i Aarene 1910 og 1911 for-søgsvis paa Sommersøndage havde været eta-bleret særlige Tog, bl. a. mellem (Odense og Ny-borg til Befordring af lystrejsende paa 3. Klas-se mod almindelig takstmæssig Betaling, blev der første Gang i Sommeren 1912 etableret bil-lige Søndagstog over visse Strækninger og paa visse Dage i Henhold til den Ministeren for Statsbanernes Hjem, hvor en Restauratør overtager Forplejningen og som følge heraf ogsaa skal kunne være tjent med Arrangementet. Vi hilser det nye Ferie-hjem med Glæde, som en naturlig Afkast-ning, hvor ogsaa vore Medlemmer, naar det kniber med Pladsen hos os, kan faa et relativt billigt Ferieophold.

De Mænd, som har lagt sig i Selen for Gennemførelsen af Feriehjemmet paa Knudshoved og Generaldirektoratet, for-tjener vor varmeste Tak, fordi det trods mange Kalamiteter er lykkedes at aabne Hjemmet allerede i Aar — forøvrigt 2-Aarsdagen efter at vi aabnede vort Ferie-hjem paa Retsnes.

BILLIGTOGSKØRSEL PAA SØNDAGE

Under 28. Maj 1924 har Generaldirektoratet paa Foranledning af Ministeren for offentlige Arbejder nedsat et Udvælg til Undersøgelse af Muligheden for en ændret Form for Billigtogs-kørslen paa Søndage.

Det blev overdraget Trafikchef Graae som Formand for Udvælg at lede dettes Forhand-linger. Endvidere beskikkedes til Medlemmer af Ud-valget:

Trafikinspektør V. Diehmann, Trafikkontoret,
— A. C. Jensen, 1. Distrikt,
— J. J. C. Jørgensen, 2. Distrikt,
Fuldmægtig A. T. Kruse, 3. Distrikt.

Udvælgets sammensætning til indledende Mø-de den 3. Juni 1924.

Spørgsmaalet om Muligheden for at gaa over til en anden Form for Billigtkørsel paa Søndage ved Benyttelse af de ordinære Tog blev under Referatet af Planerne for de billige Søn-dagstog for indværende Aar rejst af Trafik-ministeren, og da der fra 2. Distrikt forelaa et Forslag i samme Retning fra 1921, ønskede Ministeren Sagen gjort til Genstand for nær-mere (overvejelse paa Grundlag af nævnte For-slag og saadan at Foranstaltningen om muligt forsørgtes allerede i indværende Aar, hvorefter det forannevnte Udvælg til Sagens nærmere Undersøgelse nedsattes.

Etablering af »billige Søndagstog« er en

Foranstaltning, hvis (oprindelse skyldes ønsket om at give større Byers mindrelidende Be-folkning Lejlighed til at foretage Udflugter om Søndagen for en overkommelig Betaling. Det maatte forudses, at flere og flere Byer vilde gøre Krav gældende om at faa Del i dette Gode,

Spørgsmaalet om Muligheden for at gaa over til en anden Form for Billigtkørsel paa Søndage ved Benyttelse af de ordinære Tog blev under Referatet af Planerne for de billige Søn-dagstog for indværende Aar rejst af Trafik-ministeren, og da der fra 2. Distrikt forelaa et Forslag i samme Retning fra 1921, ønskede Ministeren Sagen gjort til Genstand for nær-mere (overvejelse paa Grundlag af nævnte For-slag og saadan at Foranstaltningen om muligt forsørgtes allerede i indværende Aar, hvorefter det forannevnte Udvælg til Sagens nærmere Undersøgelse nedsattes.

Efter at de fornødne undersøgelser samt (overvejelser og Forhandlinger paa senere Udvælgsmøder er bragt til Afslutning, skal Udvælgset fremsætte følgende Beretning:

Sagens Forhistorie.

Efter at der i Aarene 1910 og 1911 for-søgsvis paa Sommersøndage havde været eta-bleret særlige Tog, bl. a. mellem (Odense og Ny-borg til Befordring af lystrejsende paa 3. Klas-se mod almindelig takstmæssig Betaling, blev der første Gang i Sommeren 1912 etableret bil-lige Søndagstog over visse Strækninger og paa visse Dage i Henhold til den Ministeren for Statsbanernes Hjem, hvor en Restauratør overtager Forplejningen og som følge heraf ogsaa skal kunne være tjent med Arrangementet. Vi hilser det nye Ferie-hjem med Glæde, som en naturlig Afkast-ning, hvor ogsaa vore Medlemmer, naar det kniber med Pladsen hos os, kan faa et relativt billigt Ferieophold.

De Mænd, som har lagt sig i Selen for Gennemførelsen af Feriehjemmet paa Knudshoved og Generaldirektoratet, for-tjener vor varmeste Tak, fordi det trods mange Kalamiteter er lykkedes at aabne Hjemmet allerede i Aar — forøvrigt 2-Aarsdagen efter at vi aabnede vort Ferie-hjem paa Retsnes.

og som det fremgaar af foranstaaende Oversigt, er der ogsaa Aar for Aar tilkommet nye Strækninger og flere Tog, dels som Følge af nævnte Krav, dels som Følge af, at ogsaa andre Interesser har gjort sig gældende og søgt at udnytte Foranstaltningen. Eksempelvis er der blevet etableret billige Søndagstog fra en stor Del af Landets Egne til Fredericia paa Købestævnets Søndage, ligesom Motorløbene paa Fanø har givet Anledning til Planlægning af enkelte Tog.

Da Etablering af billige Søndagstog hidtil har givet et godt økonomisk Resultat og skabt en ikke ringe Nytrafik, da Kravene om Udvidelse stadig gør sig gældende, ogsaa fra Landets mindre trafikerede Strækninger, hvor Etablering af særlige Tog af økonomiske Grunde er udelukket, men hvor dette føles som en Uretfærdighed — dobbelt fordi disse Strækninger i Forvejen er de ringest stillede i Henseende til Toggang — og endelig, da Landet (Landstationerne) ogsaa gør Krav paa Delagtighed ved Standsning paa Landstationer og Adgang til Billigtogene, maatte Spørgsmaalet om en anden Form for den billige Søndagskørsel for eller senere melde sig.

Alene Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af Personvognsmateriel sætter en Grænse for, hvad Banerne i saa Henseende kan yde, og det er klart, at i jo højere Grad man kommer ind paa at køre billige Søndagstog, desto mindre vil de ordinære Tog blive benyttede. Foranstaltningen bliver da uøkonomisk, idet man opererer med et stort ordinært Apparat, der kun i ringe Grad udnyttes, samtidig med at man ofrer Særtog paa at befordre de rejsende.

Spørgsmaalet om at benytte det forhaandenværende Togapparat til Billigkørsel er derfor nærliggende baade af økonomiske Grunde og fordi man derved skaber en Adgang for hele Befolkningen til at gøre billige Søndagsudflugter.

Udvalget skal i denne Forbindelse bemærke, at det i al Almindelighed maa anses for at være en nærliggende Opgave for Statsbanerne at søge at fremme Rejselysten ved Billigkørsel paa Søndage, idet Jernbanen som Landets største og mest fuldkomne Befordringsmiddel maa være i højeste Grad interesseret i, at dette Trafikmiddel benyttes mest muligt. Banerne maa derfor siges at opfylde deres egentlige Formaal paa bedste Maade, naar Befordringen under fornødent Hensyn til en økonomisk Drift kan tilrettelægges saaledes, at Rejselysten fremmes.

Udvalget har betragtet som sin Opgave i første Række at undersøge, hvorvidt Gennemførelse af Forslaget maatte anses for driftsmæssigt muligt, hvorledes Foranstaltningerne vilde

virke økonomisk, og hvilke Modifikationer Forslaget eventuelt maatte underkastes.

Efter en foretaget Gennemgang af de gældende Køreplaner og Togplaner er Udvalget enig i, at Befordringen af det ved Forslagets Gennemførelse forventede forøgede Antal rejsende af Hensyn til den øvrige Trafikbesørgelse maatte henlægges til de dertil egnede Tog.

For Nord- og Kystbanens Vedkommende ligger Forholdet saaledes, at Morgen- og Formiddagstogene fra København er fuldt besatte ved Afgangen herfra, medens Togene efter Kl. 4 Em. i Almindelighed har mange disponible Pladser.

For Rejser til København er det modsatte Tilfældet, her haves rigelig Plads i Morgen- og Formiddagstogene, medens Togene efter Kl. 4 i Almindelighed er stærkt optagne.

Under Hensyn til dette Forhold, vil en almindelig Tilladelse til Billigkørsel kræve ret store Ekstraforanstaltninger — Særtogskørsel eller Forspandskørsel — ligesom Driftsrisikoen her bliver forholdsvis stor, hvorfor man paa disse Strækninger formentlig bedst kan opnaa et godt Resultat ved at kombinere den havende Ordning — særlige billige Søndagstog — med den paatænkte nye Ordning.

Der skulde da indlægges et billigt Tog hver Søndag saavel ad Nord- som ad Kystbanen Kl. 7,15 Fm. Nordbanetogget gøres gennemkørende til Holte med Plantog Nr. 641, der frigives til Billigkørsel, som Forløber, medens Kystbanetogget maa standse alle Steder.

Udover disse Befordringsmuligheder kan alle Tog, der udgaar fra København efter Kl. 4 Em. undtagen Eksprestoget Nr. 735, benyttes, og ligesaa alle Tog, der ankommer til København før Kl. 4 Em. — dog gives Tog Nr. 718 ogsaa fri til Billigkørsel.

Tillagerejsen gives fri, kun maa Eksprestogene Nr. 732 og 735 ikke benyttes.

De indlagte planmæssige billige Søndagstog inddrages.

For de øvrige sjælland-falsterske og for de jydsk-fynske Strækningers Vedkommende maa Hurtigtogene og enkelte stærkt benyttede Persontog undtages. Alle andre personførende Tog kan derimod benyttes til Billigkørsel, og da saavel de blandede Tog, som de fleste Persontog har den fornødne Trækkekraft, vil selv en betydelig Trafikforøgelse kunne præsteres med disse Tog. Kun undtagelsesvis skønnes der at have Brug for Assstancetog for kortere Strækningers Vedkommende i Tilfælde af større Møder, særlige Fester eller lignende.

Foranstaltningen vil antagelig medføre, at det i Begyndelsen vil være uundgaeligt i større Udstrækning end hidtil at benytte Bænkevogne som Forstærkningsvogne i visse Tog, men Ud-

valget anser det for givet, at Foranstaltningen, naar den har virket i nogen Tid, ikke vil give Anledning til Materielvanskeligheder, idet Trafikken vil fordeles mere end nu, og da samtidig Særtogskørslen med de billige Søndagstog i det væsentlige ophører, vil en bedre Udnyttelse af Materiellet blive mulig.

Den gældende Køreplan frembyder for det aldeles overvejende Antal Strækningers Vedkommende gode Rejsemuligheder for Eendagsudflugter.

I Lighed med den nu stedfindende Forkortelse af Køretiden for en Del blandede Tog paa Søndage kunde der ved kommende Sommerkøreplaner yderligere foretages enkelte Tillempninger i Køreplanen med Henblik paa forbedrede Rejsemuligheder paa Søndage.

Medens Udflugtsrejser tidligere hovedsagelig foretoges af Enkeltpersoner og Familier eller større Selskaber (Selskabsrejser), er det i de senere Aar blevet mere og mere almindeligt, at ogsaa Smaaselskaber (Idrætsklubber o. l.) foretager Søndagsudflugter, hvilke for største Delen foregaar pr. Bil. Det vil formentlig ved en udvidet Form for Billigkørsel paa Søndage blive muligt at overføre en Del af disse udflugtsrejser til Banerne.

Desuden vil enhver Nedsættelse af Billetpriisen være egnet til at faa Lystrejsende til at foretage Rejser over længere Afstande, saaledes at der foruden den forventede Mertrafik tillige opnaas en Forlængelse af de hidtidige Rejser.

Det skal i denne Forbindelse anføres, at et betydeligt Antal Privathaner og Dampskibe paa Søndage giver uindskrænket Adgang til Døltrejse for Enkeltbilletpris. Over ganske korte Strækninger, hvor Billetpriisen er ringe, er en Nedsættelse dog uden større Betydning for Publikum, men forbunden med en betydelig Driftsrisiko for Statsbanerne.

Foranstaltningen maa antages at ville fremkalde en forøget Udflugts trafik til de større Byer, saaledes at de forhaandenværende Pladser i Togene eventuelt kan blive udnyttede i begge Retninger, medens Forholdet nu er saaledes, at et betydeligt Antal Pladser jævnlig kun er benyttet i den ene Retning, fra Byerne om Morgen og til Byerne om Aftenen.

Som det fremgaar af Statsbanernes Beretning om Driften for Aaret 1922—32 Side 150 f. f. foretages af rejsende med almindelige Billetter 95,64 pCt. af samtlige Rejser paa 3. Vognklasse. Under Hensyn hertil vil en Undersøgelse af Driftsrisikoen i det væsentlige kunne indskrænkes til Rejser paa 3. Vognklasse. Af disse Rejser foretoges i 1922—23, 42,6 pCt. paa en Afstand af indtil 15 km, 25,3 pCt. fra 16—30 km 15,1 pCt. fra 31—50 9,3 pCt. fra 51—100 km og 7,7 pCt. over 100 km.

For at begrænse den økonomiske Risiko ved et Forsøg med Billigkørsel i Plantog over samtlige Strækninger, vil det være naturligt og nødvendigt at sætte en vis Afstand som Grænse for Billetpriisernes Nedsættelse.

Under Hensyn til den allerede nu stedfindende Billigkørsel med særlige Tog paa samtlige Sommersøndage over ret korte Strækninger, hvorimellem findes nogle af de stærkest benyttede billige Søndagstog, f. Eks. Odense—Nyborg 29,0 km og Aalborg—Moskov 30,2 km vil det dog være ønskeligt ikke at sætte Grænsen højere end ca. 30 km Afstand.

Til en nærmere Belysning af Spørgsmaalet om, hvilken økonomisk Betydning det vilde faa at give Adgang til Rejse frem og tilbage for Enkeltpriis indenfor Afstande fra 30—100 km har Udvalget indhentet Oplysning om Billetsalget paa Søndage i Juli, August og September f. A. samt i Juni indeværende Aar.

Oplysningerne blev for saa vidt angaar Billetsalget i 1923 tilvejebragt ved Statistisk Kontor's Foranledning for de øvrige Stationer samt vedrørende Billetsalget i sin Helhed for Juni Maaned d. A. er Oplysningerne indhentet hos Stationerne gennem Distrikterne.

Efter hvad Erfaringen viser, og efter hvad man ved Henvendelse til Stationerne har faaet bekræftet omfatter Søndagsrejser i overvejende Grad Frem- og Tilbagerejse over samme Strækning.

Den foran nævnte Nedsættelse af Billetpriisen paa Afstande fra 30—100 km vilde, saafremt man tænkte sig, at den overhovedet ikke fremkaldte nogen Forøgelse af Passagerantallet medføre et Tab for Banerne.

Der er ved denne Opgørelse set bort fra Rejser over 100 kms Afstand, dels fordi disse Rejser, der i Henhold til Driftsberetningen kun udgør ca. 7,7 pCt. af samtlige Rejser, i Reglen vil blive foretaget med Hurtigtog, som tænkes undtaget fra Befordring til nedsat Pris, dels fordi Eendagsudflugter alene paa Grund af Rejsetiden i Reglen næppe vil strække sig over saadanne større Afstande.

Paa Afstande fra 16—28 km vil de rejsende med Fordel kunne benytte Enkeltbilletter til 30 km til Frem- og Tilbagerejse.

UHELDSFORSIKRINGS-FORENINGENS AARSBERETNING OG REGNSKAB

Den 29. Juni afholdt Uheldsforsikrings-Foreningen sit aarlige Repræsentantskabsmøde. Til Stede var samtlige Repræsentanter med Undtagelse af Arbejdsmand H. Larsen, Aarhus, der var forhindret ved Sygdom.

Formanden, fhv. Togfører P. D. Pedersen, ledede Mødet. Til Mødets Sekretær valgtes Kontrolør Ronnfeldt.

Formanden meddelte, at han siden Forretningsførerens, Hr. Friis-Skottes, Fratræden i April efter Samraad med Styrelsen, havde varetaget Funktionerne som Forretningsfører, hvorom Næstformanden var blevet underrettet. Forretningsføreren var dog selv kommen til Stede og aflagde Beretningen for det afsluttede Regnskabsaar.

Regnskabet for Forsikringsaaet fra 1. December 1922 til 30. November 1923, Foreningens 11te Aar som selvstændig Forsikringsforening, viser følgende Tal:

Driftsregnskab for Aaret 1922—23.	
INDTÆGT	
	Kr. Ø.
1. Skadesreserve fra forrige Aar	10 400. 00
2. Præmieindtægt, hvoraf 9934 Kr. 85 Ø. er overført fra Bonusfond	43 347. 90
3. a. Genforsikringens Andel i Erstatninger	3 835. 97
b. Overskudsandel i Genforsikringen	749. 59
4. Renter	2 842. 29
	<u>61 175. 75</u>
UDGIFT	
	Kr. Ø.
3. Genforsikringspræmie	8 863. 64
5. Erstatninger og Lægehonorarer	17 781. 17
6. Administrationsudgifter:	Kr. Ø.
a. Lønninger	3 017. 99
b. Præmieopkrævning	1 175. 28
c. Lægekonsulent	686. 82
d. juridisk Konsulent	50. 00
e. Repræsentantskabet	978. 29
f. Indmeldelseshonorarer	55. 00
g. Porto, Tryksager, Telefon, Stempelmærker m.	
m.	1 249. 59
	<u>7 212. 97</u>
7. Til Skadesreserve (Aarets ikke afgjorte Skader) afsættes 16 000 Kr., hvoraf 20 pCt. refunderes af Genforsikringen	12 800. 00
8. Henlæggelse til Reservefond	5 677. 97
9. Henlæggelse til Bonusfond	8 840. 00
	<u>61 175. 75</u>
Formueregnskab.	
	Kr. Ø.
Formue d. 1. December 1922	70 019. 05
7. Forøgelse af Skadesreserve	2 400. 00
8. Forøgelse af Reservefond	5 677. 97
9. Forøgelse af Bonusfond	8 840. 00
	<u>86 937. 02</u>
	Kr. Ø.
9. Formindskelse af Bonusfond ved Medlemmernes Præmiefritagelse i December Kvartal 1922 (se Indtægtskonto 2)	9 984. 85
Formue den 1. December 1923	76 952. 17
	<u>86 937. 02</u>

Status.	Kr. Ø.
Formue i Sparekasse og Kontant	76 952. 17
	<u>76 952. 17</u>

7. Skadesreserve	12 800. 00
8. Reservefond	42 631. 27
9. Bonusfond	21 520. 90
	<u>76 952. 17</u>

*Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske
Statsbaners Personale
i December 1923.*

Friis-Skotte.

Regnskabet er af os revideret og befundet i Overensstemmelse med Bøgerne og Bilagene. Kassebeholdningen er tilstede.

København, den 18. Februar 1924.
Chr. Schmidt. R. Kantso.

Som det fremgaar af Regnskabet, har det forløbne Aar været særdeles tilfredsstillende for Foreningen. Aarets Overskud, 14 517 Kr. 97 Øre fordeles sig med 5 677 Kr. 97 Øre til Forøgelse af Reservefond og 8 840 Kr. til Forøgelse af Bonusfonden. Hvis Overskudet havde været faa Hundrede Kroner større, vilde der allereede iaar paany have været at udbetale Bonus til Medlemmerne. Nu vil dette kunne ske næste Aar. Desuden har Reservefondens snart naaet sit Maksimum ifl. Lovene, idet der ikke mere skal henlægges til Reservefond, naar denne har naaet den samlede aarlige Præmieindtægts Størrelse. Overskudet vil da udelukkende kunne overføres til Bonusfond, og der vil saaledes kunne ventes i de kommende Aar hyppigt tilbagevendende Bonusudbetalinger i Form af delvis Præmiefritagelse, d. v. s. Præmienedsættelse for samtlige Forsikringer.

Antallet af anmeldte Skader har i det forløbne Aar været væsentlig mindre end i det foregaaende Aar. Skadeprocenten har kun været 5,34 mod 6,90 Aaret forud. Iøvrigt henvises til nedenstaaende Oversigt over Skadeprocentens Svingninger gennem Aarene.

Aar	Antal Skader	Medlemstal	Antal Skader i pCt. af Medlemstallet
1914	258	2736	9,43
1915	296	2759	10,73
1916	333	2820	11,81
1917	305	2951	10,34
1918	244	3050	8,00
1919	226	3432	6,59
1920	190	3738	5,09
1921	132	3752	3,52
1922	255	3697	6,90
1923	207	3879	5,34

Ved forrige Regnskabsaars Afslutning henstod endnu som uafgjort 28 Skadetilfælde. I det forløbne Aar er der som tidligere nævnt anmeldt 207 ny Tilfælde, og desuden er 2 tidligere afgjorte Skader genoptaget til Behandling. Af disse ialt 237 Tilfælde blev de 191 afregulerede inden Aarets Udgang, saaledes at der som uafgjort henstod 46 Skadetilfælde.

Af de 191 afregulerede Skadetilfælde er de 170 endelig afgjort ved Udbetaling af Dags-erstatning. 11 Tilfælde medførte Invaliditets-erstatning og 2 Tilfælde Døds'erstatning. 7 Tilfælde medførte intet Erstatningskrav, og i et Tilfælde maatte Erstatningskrav afvises.

De to Dødsfald skyldtes begge Ulykkestilfælde under Ranging, i det ene Tilfælde blev vedkommende klemmt ihjel mellem to Vogne, i det andet faldt han efter et Nedspring fra en Vogn og slog Hovedet mod Sporet ved Siden af, saa Døden straks indtraadte.

Invaliditerne fordeler sig saaledes:

Følgerne af en Hjernebeskadigelse (80 pCt.); Nedsat Bevægelighed efter en Paakørsel af et Lokomotiv med Beskadigelse af Hofte og begge Ben (42 pCt.); stærk Beskadigelse af 3 Fingre paa v. Haand (32 pCt.); Nervesvækkelse efter Kontusion af Underlivet (30 pCt.); Stivhed i højre Tommelfinger efter en Beskadigelse af denne (18 pCt.); Nervebetændelse efter en Kontusion af Ryggen (17½ pCt.); Følgerne af en Muskelsprængning i Ryggen (15 pCt.); Følgerne af en Beskadigelse af højre Fod (13 pCt.); nedsat Bevægelighed i højre Knæled efter en Beskadigelse (12 pCt.); Tab af yderste Led af højre Haands 4. Finger (3 pCt.); Tab af yderste Led af højre Haands 5. Finger (1 pCt.).

En af Aarets Skader har paa Begæring af den Forsikrede været henvist til Behandling ved Foreningens faste Voldgiftsret. Retten godkendte Styrelsens Afgørelse.

Foreningens Medlemstal var ved Forsikringsaarets Udløb den 30. November ifjor 3 879 med en samlet Forsikringssum af 5 723 500 Kr. Sammenlignet med Forholdet Aaret forud betyder det en Frengang i Medlemstal af 182 og i Forsikringsbeløb af 308 000 Kr.

Skadeudvalget meddelte, at det havde gennemgaaet samtlige de i Regnskabsaaret afregulerede Skader og paa Grundlag heraf kunde indstille Beretningen til Godkendelse.

Regnskabsudvalget meddelte, at det havde foretaget de foreskrevne periodiske Eftersyn af Foreningens Regnskabsbøger og Kassebeholdning og intet fundet at bemærke.

Aarsberetning og Regnskab godkendtes enstemmig.

Umiddelbart efter Beretningens Godkendelse tog Formanden Ordet for under Repræsentan-

ternes Tilslutning at bringe Trafikminister Friis-Skotte Foreningens varmeste Tak for hans 22aarige dygtige Arbejde i Uheldsforsikringsforeningens Tjeneste. Taleren mindedes Friis-Skottes gode Arbejde ogsaa i de faglige Organisationer i disses første Aar. Omtalte Kampene med Separatismen og med de private Selskaber og fremhævede især Friis-Skottes Forudseenhed og Klogskab, da han i 1912, trods Modstand og Skepsis og uden Penge i Kassen, fik gennemført, at Foreningen gik over til den kooperative Gensidighedsform. I de 11 Aar, der er hengaaet siden da, har Foreningen indtjent Netto ca. 95 000 Kr., der, hvis den tidligere Form var bleven bibeholdt, alle vilde være gaaet i det private Selskabs Lommer. Vi har allerede givet Bonus i Form af Præmiefritagelse i 2 Kvartaler, og dette vil som nævnt i Beretningen fremtidig hyppig kunne gentage sig.

Dette smukke Resultat er overvejende Friis-Skottes Værk. Derfor takker vi ham her i Dag. Vi beklager af Hjertet at have mistet ham, men Beklagelsen overskygges af vor Glæde over hans Udnævnelse til Trafikminister. Vi vil imidlertid ikke helt give Slip paa ham. Repræsentantskabet har allerede enstemmig vedtaget at udnævne Dem, kære Hr. Friis-Skotte, til Æresmedlem af Foreningen. Deres Medlemsbrev har jeg den Ære at overrække Dem i Form af en Adresse, i hvilken samtlige Repræsentanter bevidner Dem vor Højagtelse og Ærbødighed. Lykønsker Dem til Deres høje Embede. Takker Dem for Deres altid noble og retlinede Færd iblandt Kammeraterne og takker Dem særlig for det store Arbejde, som jeg her har omtalt, og som vi lover efter bedste Evne at føre videre i Deres Aand.

Ministeren takkede synlig rørt for Udnævnelsen og Hyldesten og udtalte: »Jeg har altid holdt af Arbejdet i de forskellige Foreninger, men jeg erkender, at Uheldsforsikringsforeningen især ejede mit Hjerte. Dersom mine Efterfølgere misrøgter denne Forening, bereder de mig stor Sorg. Men jeg stoler paa Repræsentanterne og Styrelsen og glæder mig som Æresmedlem at faa Lejlighed til en Gang imellem at mødes med D'Hrr.«

Efter Leveraab for Foreningen og Ministeren gik man over til Valg af Tillidsmænd.

Ch. Petersen foreslog Overportør O. Andersen, medens Chr. Schmidt foreslog P. D. Pedersen. Ved den skriftlige Afstemning valgtes fhv. Togfører P. D. Pedersen.

Til Sekretær, 3die Medlem og Kasserer valgtes henholdsvis Togfører N. P. Christensen, Rangmester P. Andresen og Fuldmægtig A. Simonsen.

Til Repræsentantskabets Formand valgtes Forretningsfører Ch. Petersen.

Til Næstformand valgtes Snedker L. Hansen.

Til Revisorer genvalgtes Kontrolør Chr. Schmidt og Overmatros R. Kantsø med Assistent Gustavsen som Suppleant.

Til Skadeudvalget genvalgtes Fuldmægtig Viggo Madsen og Overportør O. Andersen med Kontrolør Rønnfeldt som Suppleant.

Til Regnskabsudvalget genvalgtes Fuldmægtig V. Madsen og Snedker L. Hansen med Overportør J. Hansen som Suppleant.

Endelig genvalgtes Overlæge ved Arbejdersforsikringsraadet Dr. P. N. Hansen til Formand for Voldgiftsretten.

Ved Repræsentanternes Fællesmaaltid overrakte Hr. Friis-Skotte en lille Erindringsgave fra Foreningen. Styrelsens Ældste, Fuldmægtig Simonsen besørgede Overrækkelsen, idet han i hjertelige Ord mindedes Friis-Skottes fortjenstfulde Virksomhed og priste hans hele bramfri Færd. »Vi i Styrelsen har altid set op til Friis-Skotte, ikke alene fordi han er den overlegent begavede Leder, men særlig fordi vi føler, at vi i ham har en oprigtig Ven. Vi vil stedse bevare dette Venskab for Friis-Skotte og beder ham om ogsaa at mindes os med Venlighed«.

Derefter havde Foreningens mangeaarige Sekretær, Togfører N. P. Christensen, Kontrolør Chr. Schmidt og mange andre Repræsentanter Ordet for at frembære deres Anerkendelse og Hyldest til den afgaaede Forretningsfører, hvem de lovpriste baade som Organisator og som Menneske.

Sluttelig takkede Friis-Skotte bevæget og udbragte et Leve for Uheldsforsikringsforeningen.

Den nyvalgte Forretningsførers Adresse er: Sdr. Boulevard 88, 1. Sal, København B. Telefon Vester 2824 u.

DE TYSKE RIGSBANERS NYERE OVERHEDER-TENDERLOKOMOTIVER

Ved Otto Bendixen.
(Sluttet).

I Overensstemmelse med de store Krav til disse Lokomotivs Ydeevne har Drivværket faaet rigelige Dimensioner. Cylindrene har en Diameter paa 700 mm, hvorved med 14 Atm. Tryk i højeste Tilfælde kunde ventes en Stempelkraft paa rundt 54000 kg og svarende til denne store Kraft er Drivværkets Dimensioner valgt. Drivstængerne har f. Eks. en Størrelse, som man ikke hidtil i Tyskland har set ved Lokomo-

tiver. En Drivstang vejer ca. 400 kg. Cylindrene fremstilles efter *een* Model og kan derfor omskiftes. De har Stempelglidere med en Diam. af 220 mm, der dog ved Lokomotivets strenge Arbejde har vist sig at være for smaa, hvorfor Diameteren er forøget til 300 mm. Stempelstangen føres af rigeligt udmaalte Styrelagere, som er stilbare. Ny er ogsaa den selv-virkende Trykudligning, som er anordnet over Gliderkasserne i Cylinderbeklædningen, og den bliver i Lighed med den ovennævnte Snøfteventil paa Overhederen pavirket af den indstrømmende Damp til Lukning, hvorved imidlertid, f. Eks. ved Kørsel paa Drejeskiven, er blevet iagttaget en utilsigtet Forøgelse af Trykket i Gliderkassen, fordi Trykudligningen ikke straks lukker ved forsigtig Aabning af Regulatoren. Ved yderligere Aabning af Regulatoren og ved den da pludselig følgende Lukning af Trykudligningen følger da en for heftig Igangsætning af Lokomotivet, hvorved det kun meget vanskeligt er muligt at standse Lokomotivet nøjagtigt paa et ønsket Sted.

En Nyhed efter preussiske Forhold er ogsaa Stanglagernes Stillekiler, som er sikret paa forskellig Maade. Kobbeltangsleddene ved den første og sidste Kobbeltaksel er forsynet med særligt konstruerede Styr og Tappe eller Skifter, som muliggør en Forhøjning af Gaflen ved Kobbeltakslens Sideforskydning.

Heusinger-Styringen er bemærkelsesværdig ved Kvadrantens Lagring i Styreakslen, en teknisk Ejendommelighed, som allerede for mange Aar siden er kommen til Anvendelse ved de schweitziske Baners Tandhjulslokomotiver, og som paa Grund af Pladshesparelse nu atter hyppig bliver bragt i Anvendelse særlig af Firmaet Borsig. Medens de første Lokomotiver ikke var forsynet med nogen Tilbagetræk-Fjeder ved Styreakslen, som ved Forlægning af Styringen til Baglænskørsel krævede et ikke ringe Merforbrug af Kraft, saa er en saadan Fjeder anbragt paa alle senere Lokomotiver. Styringen tillader Kørsel i begge Retninger med Fyldninger indtil 80 pCt.

Lokomotivet har to Bremseindretninger, nemlig en Lufttrykbremse Knorr med Suppleringsbremse, hvis Stænger ogsaa kan betjenes ved Haandkraft ved Hjælp af en Vægtstang, saaledes som det er almindeligt ved Tenderlokomotiver, og endvidere den hidtil for det meste ved Tandhjulslokomotiver benyttede Modtryksbremse, Model *Riggenbach*. Lufttrykbremsen gør det muligt med 3,5 Atm. Tryk i Bremsecylindren at bremse 62 pCt. af Adhæssionsvægten, med 5 Atm. endog 89 pCt. Den virker ved Hjælp af to udvendig paa Rammen under Førerhuset anbragte Bremsecylindre og de fire færreste koblede Hjul bremses med en enkelt

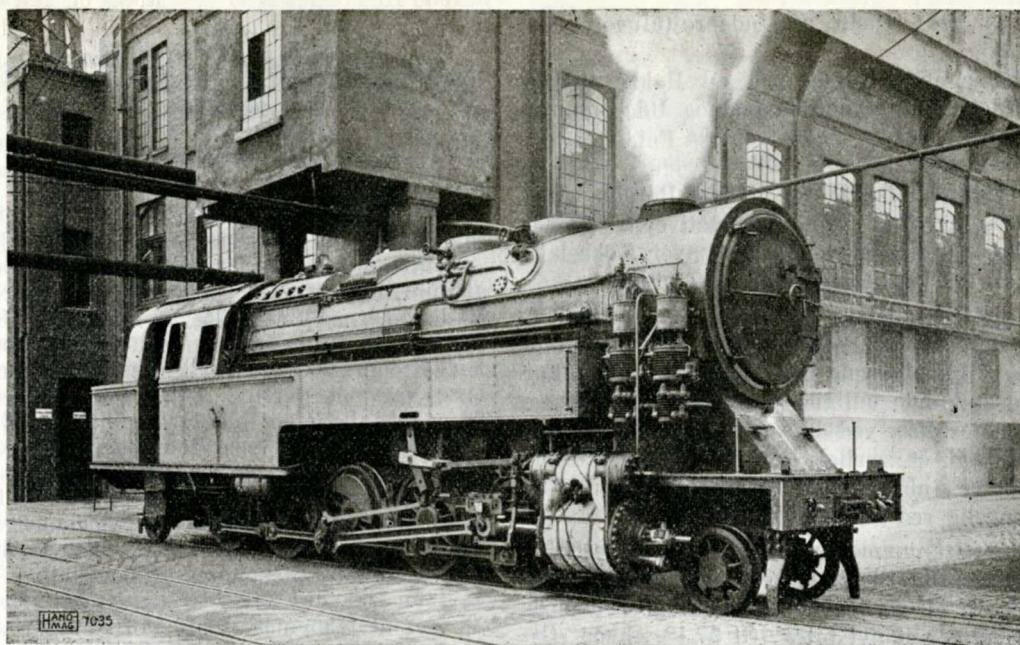


Fig. 6. T 20 ved Værkstedsprøvekørslen.

Bremseklods paa den forreste Side og i Akselmidte. Indstillingen af Bremsstængerne sker paa den enkleste Maade ved Hjælp af to i Bremsstængerne Hovedtrækstænger siddende Spændestykker. Særlig interessant og ny er Bremsehængerne ved den forreste Kobbelaaksel, som er forskydelig til Siden. For at kunde følge denne Forskydelighed er Bremsehængerens ophængt i et Dobbelthled, som tillader den parallelt til sig selv at følge alle Kobbelaakslens Bevægelser i Kurver. Den til Bremsningen nødvendige Trykluft bliver, som ovenfor nævnt, frembragt af to Totrins Luftpumper og oplagret i to tværs over Rammerne anbragte Hovedluftbeholdere.

Modtryksbremsen virker paa den Maade, at Lokomotivets Maskine efter Omlægning af Styringen modsat Kørselsretningen suger Luft gennem Udgangsrøret og fortætter den hen imod Regulatoren. Maksimaltrykket begrænses ved en Sikkerhedsventil. For nu at kunde regulere Bremsevirkningen efter Behag er der foran paa Kedlen anbragt en Afspærringsventil, der kan betjenes ved et Haandhjul, og gennem denne Ventil kan den opsamlede Trykluft undvige i Rummet mellem den dobbelte Skorsten, hvor den gennem en ringformet Spalte uden større Støj slipper ud i det Fri. For ikke ved Indsugningen af Luften fra Udgangsrøret at faa Røgkammersmuld og Forbrændingsgas i Cylinderne, hvilket vilde føre til en hurtig Tilsmudsning og Forstopning af Gliderne, er der i Udgangsrøret anbragt en Drejeglides, som tillader en umiddelbar Forbindelse af Udgangsrøret med det Fri og ligeledes kan omstilles ved

Hjælp af et paa Førerpladsen anbragt Haandhjul. Ved de nyere Lokomotiver er man dog atter kommen bort fra denne omstændelige Haandbetjening og har i dens Sted anbragt en Manipulering ved Hjælp af Trykluft.

Da der som bekendt ved Luftens Sammenpresning udvikles Varme, der kan foraarsage en Størkning af Olien i Glidere og Cylinderne, Smeltning af Stempelpakninger o. s. v., saa er der paa Førerpladsen under Vandspejlet paa den højre Side af Fyrkassen anbragt en Ventil ved Hjælp af hvilken, der kan sprøjtes Vand til Indstrømningen. Størrelsen af Trykluftens Tryk kan bekvemt aflæses paa Gliderkassetrykmaaleren og Varmegraden paa Pyrometeret. Med Modtryksbremsen er man i Stand til uden Forbrug af Trykluft fra Luftpumpen og uden Slid paa Bremseklodser og Bandager at foretage længere Kørsler ned ad Bakke og med enhver ønsket Hastighed. En Betjeningsforskrift for Modtryksbremsen befinder sig godt synlig paa Kedlen i Førerhuset i Højde med Førerens Øjne. Den lyder:

1. Styringen lægges modsat Kørselsretningen.
2. Trykudligningen lukkes.*)
3. Udstrømningen lukkes.
4. Cylinderindsprøjtningen aabnes passende.
5. Modtryk reguleres ved Drejning af Udstrømningsventilen til venstre.
6. Pyrometeret iagttages. Temperaturen hol-

*) Denne Forskrift kommer ikke i Betragtning ved selvvirkende Trykudligning og er derfor strøget ved T 20.

des ved Hjælp af Indsprøjtningen paa 350 °.

7. Efter endt Kørsel ned ad Bakke lukkes Udstømningsventilen fast og Udstømnin-gen aabnes.

Trykluftsansprederen, Model Borsig, har i Modsætning til de første Lokomotiver ti i Stedet for fire Sandingssteder, saa at hver Kobbela-kel kan sandes i begge Kørselsretninger.

Vandforraadet er paa 12 m³ og indeholdes i to store Kasser paa Siderne saavel som i et under Førerpladsens Gulv anbragt Rum. For bedre at kunde udligne Vandmængden i begge Siderne er disse ved de senere Lokomotiver forsynet med et særligt Forbindelsesrør Kulfor-raadet er anbragt bag Førerpladsen og er let tilgængelig ved særlige Trappetrin.

Ved Omnummereringen af Rigsbane-Loko-motiverne (da alle de tyske Statsbaner samledes under et) fik de oprindelig som T 20 betegnede Lokomotiver et nyt Litra »Gt 57.18«, hvor »Gt« = Godstogstenderlokomotiv, »57« = $\frac{5}{7}$ koblet (1 E 1) »18« = 18 Tons højeste Akseltryk. T 14¹ hedder nu i Overensstemmelse hermed »Gt 46.17« og T 16 »Gt 55.17«. Nummerræk-ken lyder ved T 14¹ 93001 o. s. v. ved T 16 94001 o. s. v., ved T 20 95001 o. s. v., saaledes at der i Lighed med den østrigske Litrabeteg-nelse allerede af de to forreste Tal straks kan ses det paagældende tilhørende Litra.

Litra	T 16 Gt. 55.17	T 14 Gt. 46.17	T 20 Gt. 57.18
Cylinderdiameter.....mm	610	600	700
Stempelslag.....mm	660	660	660
Drivhjulsdiameter.....mm	1350	1350	1400
Løbehjulsdiameter.....mm		1000	850
Damptryk.....Atm.	12	12	14
Risteflade.....m ²	2,25	2,50	4,37
Fyrkassens Hedeflade.....m ²	11,7	13,9	17,0
Rørens.....m ²	121,2	115,2	182,8
Overhederhedeflade.....m ²	45,3	50,3	62,5
Samlet Hedeflade.....m ²	178,2	179,3	262,3
Tom Vægt.....kg	68900	79700	103700
Tjenst.....kg	84000	103100	127300
Adhæsionsvægt.....kg	84000	70500	95200
Vandindhold.....m ³	8	14	12
Kulindhold.....t	3	4,5	4
Fast Hjulstand.....mm	2900	4500	3300
Samlet.....mm	5800	9300	11900
Største Længde incl. Puffer.....mm	12660	14500	15100
Største Bredde.....mm	3100	3100	3100
Største Højde.....mm	4240	4240	4550*
Trækraft (0,6).....kg	13100	12600	19800

* Indbefattet øverste Del af Skorstenen.



VORT FERIEHJEM

Feriehjemmet har i den forløbne Del af Sæ-sonen kunnet glæde sig over et stærkt Besøg — naar undtages Maj Maaned og første Halvdel af Juni, hvor Pinsen laa hindrende i Vejen for Medlemmernes Benyttelse af Hjemmet. Sidste Halvdel af Juni Maaned og hele Juli Maaned har Hjemmet været fuldt optaget, og en Tid lang var det daglige Antal Pensionærer ca. 60 — der alle uden Undtagelse følte sig udmær-ket tilfreds, saavel med den gode, sunde og ri-gelige Forplejning som med hele Hjemmets Ind-retning og Orden og med Betjeningen. I første Halvdel af August Maaned er Hjemmet ogsaa fuldt optaget, men i sidste Halvdel af August kan der endnu disponeres over adskillige Plad-ser, for ikke at tale om September Maaned.

For at Hjemmets Drift kan blive den bedst mulige og for at Resultatet af Driften kan blive godt, henledes Opmærksomheden paa, at Hjem-met er aabent til 15. September, og vi opfordrer Medlemmerne til, ogsaa at benytte Hjemmet i sidste Halvdel af August og i September Maaned. Det har jo været Hensigten med at holde Hjemmet aabent fra 15. Maj til 15. September, at det ogsaa benyttes saavel i Forsæsonen som i Eftersæsonen. men endnu har det i saa Hen-seende været smaat. Endvidere henledes Op-mærksomheden paa, at Hjemmet kan benyttes af Ikke Medlemmer, hvorfor det henstilles til Medlemmerne at agitere blandt Slægt og Ven-ner for Hjemmet, saa at dette i Sæsonens van-skeligste Tid kan være saa stærkt besøgt som muligt.

Man forventer, at denne Henvendelse til Medlemmerne vil blive fulgt, og navnlig skal vi opfordre Medlemmer, som endnu ikke har be-søgt Hjemmet til at aflægge dette et Besøg, hvil-ket vil give dem det bedste Indtryk saavel af Hjemmet som af Omegnen, og dermed skaffe Hjemmet flere Tilhængere.

Henvendelse om Plads paa Hjemmet bedes rettet til Undertegnede og helst skriftligt, hvor-efter Svar omgaaende vil følge.

C. M. Christensen,
Udv. Fmd.

INDDRAGNING AF SØNDAGSFRIDAGE

Den første Dag, Billigtogskørselen iværk-sattes efter den nye Plan, Søndag den 3. Au-gust, blev der paa Gh. Depot inddraget adskil-lige Søndagsfridage. Saa vidt vi har kunnet skønne, efter den Betænkning, det for Billig-togskørselens Gennemførelse nedsatte Udvalg har udsendt, skulde dette ikke bidrage til et for-øget Brug af Personale paa Søndage. Imidlertid viser det sig allerede den første Dag, at der

ikke er nok i det daglige Personale, men at man maa disponere over Personalets Søndagsfridage.

Lokomotivpersonalet har i Reglen 8 à 9 Søndagsfridage paa et Aar, og som Følge heraf bliver det, naar man tager en saadan Fridag fra en Tjenestemand, modtaget med Protest — og det er der intet at sige til. Den Fridag har han og hans Paarørende glædet sig til, paa den Dag var der Mulighed for ham at komme sammen med Slægt og Venner, og i Reglen er der planlagt noget — for saa, naar Fridagen, den længselsfuldt ventede Fridag kommer, uventet at faa snappet den bort fra Næsen af sig.

Saa langt er vi altsaa kommet, det er en af Spareaandens Følger, og trods det, at man nu ikke kan klare sig, siges det, at der er for mange Lokomotivførere paa Gb. — Hvad bliver Resultatet, naar alle Eksekutivkomiteens Krav er gennemført? — Formentlig det, at Lokomotivmændene maa se alt, hvad der hedder Søndagsfrihed, inddraget.

Vi maa protestere mod, at Lokomotivmændene mister deres Søndagsfridage, de har ikke for mange af dem, og hvis ikke man ved det i Administrationen, kan vi fortælle d'Hrr., at saavel Tjenestemanden som hans Familie bereder man ved en saadan Handling en dyb Skuffelse og unødvendige Ærgrelser.

Selv om vi er Statstjenestemænd, er vi ogsaa Mennesker, og en Gang imellem, det er saavist ikke for tit, maa vi have Lov til at holde fri en Søndag — og ikke gaa i Ængstelse for, at den skal blive os berøvet.

Vi kan godt tænke os en Gang imellem en bedre Maade at fejre Søndagen paa og ikke som de gamle Kaperheste altid trække Læsset til Skovs.

FRA DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør!

Jeg takker for Oplysningerne i foregaaende Nr. af D. L. T. angaaende de »Rangerførere« i Næstved, som ikke fungerer som »Rangerførere«, skønt de stadig fungerer som Førere af Rangermaskiner. Kun beklager jeg mine stakkels Kolleger i Næstved, de maa jo omtrent være i samme Sindstemning som Hamlet, den Gang han udtalte sine bekendte Ord om, at være eller ikke være. De kan jo ikke gøre for, at Depotet bliver større, og som Følge deraf Rangerarbejdet, maa man antage, forøget. For da Depotet var Rangerdepot havde de dog Titlen »Rangerfører« at glæde sig over, skønt de maa i deres stille Sind har tænkt, at en mindre kontant Godtgørelse for deres Arbejde som Lokomotivførere havde fyldt lidt mere, nu er ogsaa den Glæde blevet dem berøvet ved den omtalte Meddelelse under Personalia. Redaktøren maa undskyldte, at jeg er blevet lidt desorienteret, men det vilde efter min ærbødige Mening

være mere ligetil, om man strøg denne forlorne Rangerførerbenævnelse overalt, saalænge dens Indehavere kun er lønnede som Lokomotivfyrbødere, og den ikke er officiel. For Øjeblikket er Benævnelsen »Rangerfører« jo ikke andet end Bluff. Hvad Ministerskiftet angaar, saa er det ikke fra Medlemmernes men fra Hovedbestyrelsens Side, at Forventningerne til det nuværende Ministerium er skruet saa højt op.

Med venlig Hilsen

J. Milne, Lokomotivfyrbøder,
Holbæk.

Endnu har Hr. Milne den, omend forlorne, Glæde at bære Titlen »Rangerfører«, og vi kan derfor meget godt forstaa, at han føler med sine stakkels Kolleger i Næstved, som nu har mistet denne eftertragtede værdige Betegnelse. — Herregud, hvorfor skulde de Herrer i Næstved rende rundt med denne Benævnelse, som dog kun er Bluff, thi hverken i København eller andre større Depoter er de velsignet med en saadan Titel. Iøvrigt mener vi at have svaret udtømmende paa det af Hr. Milne m. fl. rejste Spørgsmaal, og vi føler os overbeviste om, at Hr. Milne er klar over Situationen, men ønskede at benytte Lejligheden til at lade, som han intet vidste, for at slaa et Slag for Lokomotivførere paa Rangermaskinerne. — Det har Hr. Milne faaet Lov til — til hvad Nytte er en anden Sag. Denne for Medlemmerne store og vigtige Sag skal vist have en ganske anden Behandling, og den vil sikkert ogsaa blive fremmet paa den Maade, der tjener Sagen bedst.

Naar Hr. Milne tilsidst angaaende Ministerskiftet fortæller, at det er Hovedbestyrelsen, der har skruet Forventningerne til det nuværende Ministerium saa højt op, saa kan vi kun sige: »Sorg for at komme paa rigtig Spor, Hr. Milne, ellers løber De nok paa Gulvet, og saa skal vi bare ud med Hjelpevognen igen! — Det er nemlig ikke nok at fremsætte en Paastand, der maa mere til. — Det er ganske klart, at Hovedbestyrelsen nærer visse Forhaabninger til det siddende Ministerium, men det var væsentligt i Retning af, at den tjenestemandsfjendtlige Politik, det moderate Venstres Ministre førte, bragtes til Ophør. Og det maa vistnok siges at være sket. Om Ministeriet formaar at gennemføre de bl. a. fra vor Side ønskede Reformers faar Tiden vise.

Red.

Personalia

Udnævnelse.

Lokomotivfører S. Sørensen, Struer, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Struer fra 1—8—24 (Min. Udnævnelse).

Forflyttelse fra 1—8—24.

Lokomotivmester I J. P. Schollert, Viborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Helsingør.

Lokomotivfører K. K. Rasmussen, Sønderborg, efter Ansøgning til Skjern.

Lokomotivfører J. K. Holm, Skelde, efter Ansøgning til Sønderborg.

Lokomotivfører A. R. N. Hansen, Skjern, efter Ansøgning til Skelde.

Afsked.

Lokomotivfører J. C. M. Beng, Aarhus H.,

efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 1—10—24 (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder P. N. Glambæk, Slagelse, paa Grund af Svagelighed fra 31—10—24.



Slotsbryggeriets Husholdningsøl og Skibsøl

i original pasteuriseret Aftapning bedst og absolut holdbart. - Faas paa 1/1 & 1/2 Fl.

Lokomotivmænd.

Jubilæumsmapper og Adresser leveres smukt og billigt. Prøver og Prislister vil være til Eftersyn hos d' Hrr. Afdelingsformænd ved større Depoter.

Ærbødigt
I. C. M. NIELSEN,
Pudserformand, Nyborg.

Lædervarer! Lædervarer!

Dame- og Herreportemontør,
Lommebøger, Note og Dokumentmapper samt Dame- og 5 pCt. — Rejsetasker. — 5 pCt.

Reparationer og Bestillinger modtag.

JOHN. R. HANSEN
Absalonsgade 29.

Mejeriet Sdr. Boulevard 77

Hj. af Skjalm Hvides Gade

HUGO RYDING

TELEFON VESTER 9852

Smør, Æg, Margarine, Mælk, Fløde og Brød
Confection - Alle gangbare Ølsorter

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen.



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Åbho. B.
Mødersprøjter, Saniteta- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Øre i Primærk.
DISKRET RESPEKTION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 452 x

Tlf. Vester 452 x



Chr. V. Hansen

Isenkram og Udstyr
Gasovne paa Ratebetaling

Telf. Vest. 4922 Istedgade 95 Telf. Vest. 4922

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.
Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 6. Aug.

Bemærk LÆDERHANDELEN Ny Carlsbergvej 24

Telf. V. 9422 x. Lars Mathiesen.

Prøv min „Corona“, eget Specialmærke. Stor Form-
cigar til 15 Øre (fabrik. af Horwitz & Kattentid).
Forsendes overalt.

Cigarforretningen **HØRSHOLMSG. 28.**
Telf. Taga 1822 y. (ved Hørsholms Station)

Telf. **NY RAVNSBORG** 10718

Vesterfælledvej 80—82

anbefaler sin ny Restaurant

Ny Ravnsholms-Kabaretten:

„Stovsugereren“

Hver Aften Kl. 7 1/2.

Carl Hansen. Bageri & Konditori. Istedgade 37.

Thora Sørensen.

Kaffe- & Thehandel.

Søndre Boulevard 79.

35, Istedgade 35

BLUSEBASAREN

35, Istedgade 35

Grundet paa Forretningsovertagelse udsælges under halv Pris et stort Parti

KJOLER — NEDERDELE — JUMPER OG BLUSER

Jernbanefunktionærer ydes 10 pCt.

A/s Det danske Mælkekompani, København.

„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.

Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hatte og Arbejdstøj. — Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Kedaktion: Vesterbrogade 98 a, København B.

Tlf. Vester 8178 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition

Ny Vestergade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.