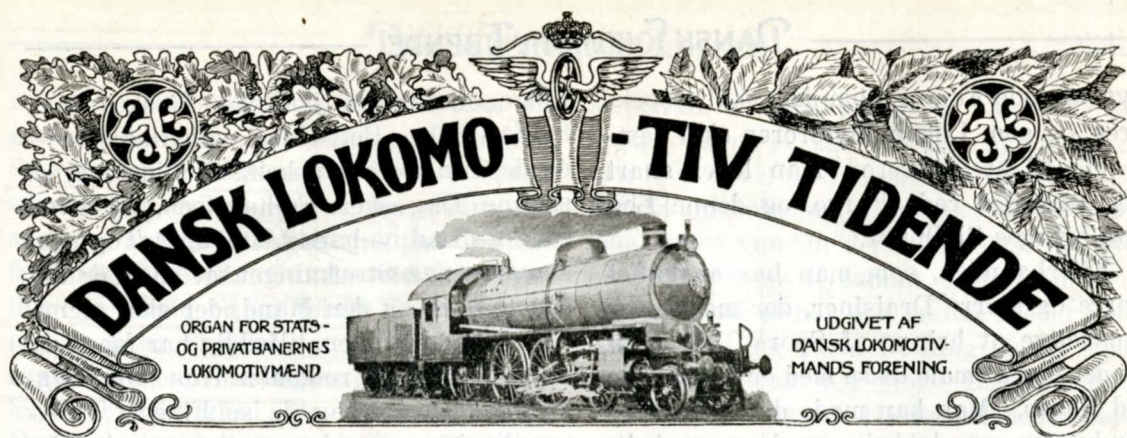




24. AARG. N^o 16.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 924.

FORSKELLIGT

I 1ste Distrikt er paa enkelte af Kystbanens Stationer gennemført et System, der skulde bidrage til Togenes Standsning paa rette Sted paa Stationen. Dette gennemføres paa den Maade, at Lokomotivføreren paa Udgangstationen underrettes om Togets Længde, hvilket kan aflæses paa Stationen, hvorefter Lokomotivføreren paa de Stationer, hvor det er af Betydning, at Toget føres frem til det rette Sted, paa Skilte kan læse sig til, hvor Toget skal standse. Denne Maade at faa dette Spørgsmaal ordnet paa, kan antagelig blive god nok, naar den tilpasses paa en praktisk Maade; thi heri mangler der en Del. — Vi skal saaledes pege paa, at man paa Springforbi Station ikke kan faa Øje paa Skiltene, anbragte som de er paa Stakittet, der hegner Perronen, idet de skjules, naar der er mange Mennesker, der venter paa Toget.

Det man tilsigter, at faa Togene anbragt paa det rigtige Sted ved Perronen, har det hidtil skortet en Del paa, grundet paa at Stationerne tilsyneladende ingen som helst Begreb har om det ventede Togs Længde. Det kan saaledes paa en Udgangsstation blive henstillet til Lokomotivføreren at køre godt frem ved Perronerne, fordi Toget er langt, men paa Vejen kan Lokomotivføreren observere, at Godset, der skal med Toget, er anbragt paa det sædvanlige Sted paa Perronen, som

naar Toget er af normal Størrelse, og en Folge af dette manglende Samarbejde mellem Udgangsstationen og Stationerne paa Strækningen er, at Toget forsinkes, fordi det paa Perronen anbragte Gods skal transporteres længere end strengt nødvendigt — for saa vidt Lokomotivføreren da ikke for at undgaa unødvendig Forsinkel-se, trods Anmodningen om at køre godt frem, bringer Toget til Standsning, saa at Godset er udfør Pakvognen.

Vil man gennemføre en praktisk Ordning af dette Spørgsmaal, er det ikke nok, at Lokomotivfører og Togfører arbejder sammen, Stationerne paa Strækningerne maa være underrettet, ellers er det hele omsonst.

Den rede Farve betyder »Stop«, og det er Lokomotivføreren Pligt at reagere, naar der paa Strækningen viser sig et rødt Flag — det kan derfor ikke forundre, at der blandt Lokomotivførerne er en stigende Misfornøjelse med Anvendelse af den røde Farve snart sagt til alt. Det kunde næsten se ud, som man vilde vænne Lokomotivførerne til ikke at respektere denne Farve — som, naar den anvendes paa Banerne, betyder Fare. Til de Administrationsmænd, som ikke rigtig forstaa den Klage, vi her vil fremsætte, men som ved, at Lokomotivførerne skal standse for et rødt Flag, et rødt Lys, siger vi: Tag ud og se, hvorledes det ser ud langs Strækningen, og I vil faa at se: Masser af røde

Lys, af røde Farver, som ikke skal respekteres, og som Lokomotivføreren skal vænne sig til at ignorere. Man leger snart sagt med den røde Farve, og denne Leg maa bringes til Ophør.

Efterhaanden, som man har anskaffet større og større Draisiner, der maaske er vanskelige at bringe af Sporet, har man fundet paa at male disse med en knaldende rød Farve. Man kan møde disse Apparater baade paa dobbeltsporede og enkeltsporede Baner, og Hensigten med den røde Farve, disse Køretøjer har faaet, er selvfølgelig den at paakalde Lokomotivførerens Opmærksomhed og at gardere de Mennesker, der er paa Køretøjet, paa den bedste Maade. Men denne Sag har ogsaa en anden Side, og det er den, der vender mod Lokomotivføreren. Her møder man paa dobbeltsporet Bane et af disse flammende Uhyrer, og er Banen noget kurvet paa det Sted, Mødet sker, kan man paa Afstand ikke se, paa hvilket Spor Køretøjet befinder sig. Er det paa det modgaaende Spor, er det ganske unødvendigt ved denne røde Farve at paakalde sig Lokomotivførerens Opmærksomhed, og er det paa samme Spor, kan det lade sig gøre paa en anden Maade, end ved at male hele Køretøjet med en skrigende rød Farve. Det vil altsaa sige, at Lokomotivføreren efter Omstændighederne skal respektere den røde Farve. Lad os faa disse Køretøjer malet om, og lad dem anvende den nødvendige Signalgivning, d. v. s. lad dem vise den røde Farve, det røde Lys til den Side, hvorfra en Fare kan true, og ikke til alle Sider, saaledes at der vises rødt til en Side, hvor det kun kan virke forstyrrende.

Den røde Farve anvendes nu ogsaa i stor Udstrækning til Maling af Svellehuse o. s. v., altsaa Huse, der ligger lige op til Sporet. Lokomotivføreren skal bringe sit Tog til Standsning, naar der vises ham et rødt Flag, $\frac{1}{2}$ Meter stort, men dette forhindrer altsaa ikke, at man knalder det ene Hus op efter det andet langs Linien og maler dette i de nydeligste røde Farver.

Lokomotivføreren skal vide Besked med, hvilke der har Betydning, og hvilke ikke — og det kan være vanskelig til Tider, og en skønne Dag sker Fejltagelsen, og hvad saa? — Lad os bare sætte, at et Tog skal standses paa Strækningen af en eller anden Grund, og den Mand, der skal signalisere Standsningen, tilfældig har faaet sig anbragt med et rødmalet Hus som Baggrund — hvem kan da se Flaget? Formentlig ingen; og hvem vil man rette Bebrejdelsen mod? Selvfølgelig mod Baneafdelingen, som saa uforstandig tillader den røde Farves Anvendelse. — Det ender efterhaanden med, at Lokomotivføreren kører mellem Masser af røde Huse, røde Troljer og Draisiner o. a. rødmaledede Apparater, saaledes at han mellem 100 forskellige rødmaledede Ting skal finde den ene, han skal respektere. Den røde Farve bør Statsbanerne respektere, og ikke anvende den baade i Tide og Utide.

I Mørke ser Lokomotivføreren mange røde Lys, han erfaringsmæssig ved, han ikke skal respektere, fordi det ikke er Meningen, at de skal ses, men alligevel skinner det tydelig frem.

Hvorom alting er, lad os faa den røde Farve, det røde Lys respekteret paa den Maade, som sig hør og bør, saalænge denne Farve betyder Fare eller Stop, og lad os være fri for den letsindige Anvendelse af Farven, som for Tiden finder Sted — der uvægerlig bidrager til, at Lokomotivførernes Respekt for den Farve, der betyder »Stop«, formindskes.

HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE

Gaar man tilbage i Tiden, ca. 10 à 15 Aar, var man ikke saa ofte udsat for den Kalamitet, som det er for Lokomotivføreren, at møde de nu saa velkendte Tavler med de paamalede Tal 15—25—30—45—60 og 70 km i Timen. Ligesom der heller ikke forud for hver Tur krævedes et belt Studium af Liniens Tilstand, hvilket

nu er en Nødvendighed, dersom man vil gardere sig imod Overraskelser. Man kan ikke undlade i Tankerne at drage en Sammenligning mellem Før og Nu, naar man søger en antagelig Forklaring paa de stedfindende Forhold. Ganske vist har Fortiden jo Uheld og en enkelt Katastrofe at opvise, hvor Skylden for og Grunden til samme fra en Side søgtes lagt paa manglende Forsigtighed fra Baneafdelingen. Denne derimod søgte at overføre Skyld og Aarsag paa Solen, som smilende tog imod den. Forsigtighed er en Borgmesterdyd, siger et gammelt Ord. Det kunde dog vist med lige saa god Grund hedde en »Overbanemesterdyd«. Thi — skønt man som Lokomotivfører skal være blandt de sidste til at tilsidesætte Forsigtigheden, trods de Hindringer den i denne Forbindelse foraarsager os, saa er der dog ogsaa en Grænse i Anvendelsen af denne. De synes mig (og mange med mig), at denne Grænse vist maa siges at være naaet ved de hyppige Hastighedsnedsættelser helt ned til 15 km i Timen. Denne Slutning kommer man ufravigelig til ved Sammenligningen mellem Før og Nu.

Det er nok muligt, at den foran nævnte Katastrofe blev Anledningen til den nu saa vidt drevne Forsigtighed, der giver sig Udslag i disse betydelige Nedsættelser i Hastigheden, saa snart der skal udføres blot et mindre Arbejde i Sporet.

Man er klar over, at Arbejdsvilkaarene for Baneafdelingen derved gøres i betydelig Grad lettere, idet noget af det enerverende ved at arbejde under stort Ansvarstryk derved tages bort. Det er vel her, Hunden ligger begravet? Man er ligeledes klar over, at Vejrtilgængeligheden og Naturkatastrofers Skadevirkninger paa Jernbanelegemet paa Dæmninger og Broer kan kræve den yderste Forsigtighedsanvendelse med Hensyn til Toggangen. For den Ting maa alle bøje sig. Men forud beregnede planlagte og tilrettelagte Arbejder kan ikke i alle Tilfælde sidestilles dermed. Ogsaa Lokomotivførerne arbejder under Trykket af Ansvar, hvilket forøges i sam-

me Grad, som Linien gøres vanskelig at befare, det er jo ikke saaledes, at Køreplanen forandres, fordi Baneafdelingen etablerer Langsomkørsel. Hvad der tabes *her*, maa søges vunden *der*. Ankomst og Afgangstiderne er de samme, selv om der er Langsomkørsel nok saa mange Steder paa *samme Tid*, og i den Retning er der vist sat Rekord paa den jyske Længdebane. Overdreven hyppig Hastighedsnedsættelse og rettidig Togfremførelse er den vanskelige Opgave, der gives Lokomotivføreren at løse. Dertil kommer, at man i Mørke, hvor Tavlerne ikke ses, skal staa med en lang Erindringsliste i Hovedet. Her køres 15 km, her 25, der 30 og saa fremdeles hele Skalaen igennem. Der sker, som bekendt, ogsaa af og til Ting paa Maskinen, som kræver Lokomotivføreren Opmærksomhed og Handling. Desuagtet er der jo faldet følelige Bøder af til Lokomotivførere, der har overskredet de givne stedlige Hastigheder. Var det ikke muligt, at koncentrere Arbejdet i højere Grad end det sker, saaledes at *et* Arbejde fuldføres og normal Hastighed optages, før 10 andre Arbejder optages og kræver lige saa mange Hastighedsnedsættelser. Der er Stationer, som ca. 1 Aar har henligget færdige, men mangler stadigt Sikringsanlæg, saa de som Følge deraf kun kan befares med en Hastighed af 45 km. Man har ikke Følelsen af, at man paa rette Sted er klar over, hvad Indvirkning disse Forhold har paa Toggangen og det deraf flydende Merforbrug af Kul. Kunde dette diagrammæssig udregnes, vilde det omsat i danske Kroner alligevel nok forbavse.

Der ligger et Banestykke mellem Fredericia og Pjedsted, som i lange Tider er befaret med 45 km. At dette Forhold nogensinde ændres, er der intet som tyder paa. I Anmærkningen til denne Hastighedsnedsættelse staar der, at Sporet paa sine Steder vasker. Det kan nu da allenfalds kun være i Regnvejr. Men hvorfor gøres der saa intet for at rette Fejlen? Blandt Lokomotivførerne gælder den Opfattelse, at Sporet er for smalt, deraf den

felelige Vibreren i Maskinen i vertikal Retning.

Spørgsmaalet Hastighedsnedsættelser burde sikkert undergaa en Revision, og Dansk Lokomotivmands Forening interessere sig derfor.

Aug. Andersen.

Vi har tidligere her i Bladet kritiseret Hastighedsnedsættelserne, som de nu foregaar, og det er sikkert rigtigt, som Hr. Aug. Andersen siger, at der maa være en Grænse for disse. — Det synes der imidlertid ikke at være, Baneafdelingen eller Banetjenesten har efterhaanden faaet frit Spil. Ganske vist finder der en Art Forhandling Sted mellem Trafikinspektøren og Baneingeniøren for det Omraade, hvor der skal ske en Hastighedsnedsættelse, sikkert altid med det Resultat, at Banemanden løber af med Sejren. — Det var vistnok snart paa Tiden, at hele dette Forhold underkastedes en nøjere Undersøgelse, saaledes at Banemændene ikke hver Gang, der skal ske et Stykke Arbejde paa en Strækning, faar Lov at sætte Hastigheden ned.

Red.

STRUER

Naar i ældre Tider en Mand blev forflyttet til Struer, hed det ufravigelig, hvad har han saa lavet. Det var i lange Tider »Sibirien« for Maskinafdelingen og med Rette: Forholdene var ikke morsomme, og fra Administrationens Side blev der intet gjort for at gøre dem mere tiltalende; noget saa nødvendigt som Klædeskabe fik vi først heroppe mange Aar efter at alle andre Depoter var komplet forsynet.

Den eneste, der har gjort noget for Personalet er Ingeniør Dorph, der lod indrette nye Opholdsværelser og et Vaskerum, der vist endnu staar som Mønster for andre Depoter, ligesaa skaffede han Bogskabe til Opholdsværelserne. At det ikke lykkedes D. at faa Personalet til at blive i Struer var ham sikkert en Skuffelse, men der var flere Grunde, der gjorde sig gældende, specielt ikke tjenstlige.

For Personalets Vedkommende var det særligt at Struer altid fik det gamle Materiel at slaas med (f. Eks. de Misfostre af J Maskiner),

som Personalet stadig haaber maa blive hugget op for de gamle Typer.

Selve Tjenesten har der for i Tiden ikke været klaget over; Klimaet var barsk og Vinteren kunde være droj at komme igennem, dog var og er det egentlig kun Oddesundturene, Personalet har klaget over, da Opholdet i Blæst selv om Sommeren er mere end ubehageligt, men Kontor-Administrationen har altid været aldeles uforstaaende overfor Klagerne, selv tage derop en Dag i daarligt Vejr og »føle« har aldrig faldet nogen ind.

Struer er endvidere det eneste store Depot i hele Landet, der ikke har en »Gammelmandstur«, hvor ældre Førere, hvis Helbred er svækket, dog kunde have en Chance for at køre deres Tid ud.

Tidligere spillede det ikke saa stor Rolle, idet der ved det store Reservepersonale altid kunde faas lidt ekstra Frihed, men efterhaanden som Særtogene (Kreatureksporten) holdt op og specielt siden Hr. Sørensen har begyndt sin velsignelsesrige Virksomhed og hans »Hakelse« Korsølsfordelinger er indført, føles det mere og mere.

Hertil kommer, at Personalets Kræfter og Helbred under Krigen blev budt for meget. At vi heroppe havde mere Tjeneste end andre Steder kan maaske ikke siges, men intet Steds arbejdes der under saa ugunstige klimatiske Forhold. 75 pCt. af Aarets Dage er det Vestenvind, og den er altid skrap. Norden- og Østenvinden er heller ikke blid; selvfølgelig sker det, at der er Søndenvind, men det er meget sjældent. Hertil kommer, at hele Strækningen Struer—Esbjerg, 147 km, er uden nogen som helst naturlig Dækning, og Bakkerne er ikke stejle nok til at Toget kan løbe ned ad dem uden i særlig godt Vejr; det vil altsaa sige, at hele Vejen = 20 gamle danske Mil, skal Maskinen arbejde med fuld Kraft.

Nogen som helst Hjælp eller Støtte fra Administrationens Side har vi aldrig faaet, ligesaa lidt som der er gjort noget for at gøre Opholdet paa Maskinen en Smule mere taaleligt; saavel G som D Maskinerne, maa kaldes 1ste Klasses Frysemaskiner, men trods det har det endnu ikke været muligt at faa en Smule Bagsøj; derimod synes det at Hr. Sørensen har ment det rigtigst at gøre Tjenesten saa irriterende og ubehagelig som mulig. Den sidste Rekord er som bekendt en »fast« Tur, der stadig forandres i 70 Dage; Generaldirektoratet fandt den jo en Smule humoristisk, men ellers fuldt forsvarlig; sørgeligt at man ikke kan give dem en tilsvarende paa deres Kontorer.

At Personalet ved Struers afsides Beliggenhed altid maa regne, at 2 Dage af Ferien gaar tabt ved Rejsen og dette gælder baade

Mand og Kone, har Administrationen heller aldrig kunnet eller villet forstaa, ligesaa lidt at Struer indtager en ejendommelig Særstilling som By, idet den er »Funktionærby«, ca. 75 pCt. af Indbyggerne er Tjenestemænd. Følgen er, at den er overordentlig vanskeligt, som Regel umuligt, at faa Børn anbragt i Lære, og have Børn i Lære i andre Byer er for dyr en Sport. Følgen er, at Forældrene maa søge til Byer, der byder bedre Betingelser.

For Hustruernes Vedkommende har de mange og store Madkasser og den fuldstændige Mangel paa Fornøjelser, som Struer byder paa, været Hovedårsagen til, at de er absolut fjendtlige stemte mod Byen.

Af dette vil det mulig forstaaes, hvorfor Struer i saa mange Aar har været »Gennemløbsdepot« for hele Landet. I de senere Aar har Forholdene bedret sig for Byens Vedkommende; Forretningerne er blevet større og bedre, og der er bygget et Biografteater, der staar over de fleste Byers; men den afsides Beliggenhed kan ikke forandres; det naturlige vilde være, at Personalet i Struer fik nogle Dage mere Permission end andre Steder.

En Fordel har Byen dog fremfor alle andre, nemlig en enestaaende sund og kraftig Luft, der har hjulpet mange, specielt Børn til at blive raske og kraftige; men mod Folk med Anlæg for Gigt er den ikke blid. Omegnen er — trods Manglen af Skov — overordentlig smuk, men de fleste Mennesker interesserer sig nu ikke for Naturforhold selv om de er nok saa ejendommelige.

Viggo Gundel.

Den ærede Indsender er ikke rigtig orienteret angaaende Anskaffelse af Bogskabe m. m., der skyldes Organisationens Arbejde.

Red.

MELLEMSTILLINGEN

Da der fra Generaldirektoratet har været Forslag fremme om en Mellemstilling til de en Mands betjente Rangermaskiner saafremt Trafikministeren viste sig imodekommende overfor dette, ved vi jo alle, at Hr. Slebsager viste sig afvisende i Fjor Efteraar, men gav et svagt Løfte til næste Aar gennem ny Forhandling.

Denne ny Forhandling vil dog ikke komme til at foregaa med Hr. Slebsager som Trafikminister, men antagelig med Hr. Friis-Skotte.

Hovedbestyrelsen stillede som bekendt Forslaget gennemført med Forere paa alle Rangermaskiner og motiverede dette med at Danmark var det eneste Land der endnu benyttede sig

af Fyrbødere som Forere til Betjening af Rangerlokomotiver uden at yde disse Vederlag for den ansvarsfulde Stilling. Endvidere i Betragtning af den Alder, de ældste Lokomotivfyrbødere efterhaanden har faaet paa Grund af Spareaanden o. s. v.

Altsammen meget godt, men lad os høre Medlemmernes Medlemmernes Mening om Generaldirektoratets Forslag til Mellemstillingen, og lad os høre de Menneskers Mening, der staar for Tur til denne maskerede Forfremmelse.

Jeg finder en Mellemstilling med Forflyttelse kan rent pekuniært set ikke modtages i disse Tider, hvor Bolignoden stadig er det fortvivlede Samfundsspørgsmaal. Hidtil har man kun været udsat for en Forflyttelse med Forfremmelse, men Vedkommende staar i dette Tilfælde for en ny Forfremmelse med Forflyttelse efter et eller to Aars Forløb, saa uuder disse Forhold kan en Mellemstilling ikke modtages af Medlemmerne.

Vi lever ikke i Nomadernes Tid længere, hvor der i enhver Provinsby stod en Snes ny-lakerede Lejligheder og ventede paa den tilfældige Lejer.

Vi kan ikke modtage et Surrogat som en Mellemstilling lyder, efter at vi er 15—16 Aar gamle i Tjenesten.

Medlemmerne bør holde paa, at Hovedbestyrelsen ikke kan modtage en Mellemstilling som Følge af den pekuniære Tilsætning. En Forfremmelse med Forflytning i disse Tider kan ikke være mindre end det, der i Øjeblikket er bestaaende. — Jo færre Klasser, jo bedre, der er Splittelse nok. Naar man ret betragter Tilbudet: Mellemstilling, er dette i sig selv smaa-ligt og fedtet. Man vil dermed tilbyde en Mand, der gør to Mands Arbejde, Fører- og Fyrboder-tjeneste, en Løn, der ligger lavere end paa den Rangermaskine, der betjenes af to Mand, en Lokomotivfører og en Lokomotivfyrboder, og saa byde denne Mand med Dobbeltpost en ringere Løn end Føreren paa den to Mands betjente Maskine.

Vi tilbyder at udføre vor Dobbeltpost paa een Mands betjente Rangerlokomotiver, men med den nugældende Førerforfremmelse, men skulle være enige om, at afslaa Mellemstillingen.

Men for hver Dag der gaar, begaas en skammelig Uret mod den gamle Fyrboder, der staar og slider sig op i en underordnet Stilling, der burde være forbeholdt ham som Lokomotivfører.

Signal.

Den ærede Indsender, der tidligere her i Bladet har faaet optaget en Artikel, i hvilken han blæste en Fanfare, fordi Socialdemokra-

tiet var blevet Regeringsparti, og dermed syntes at mene, at nu vilde det gaa i Stormskridt fremad, og at vi kun behøvede at strække Haanden ud, saa vilde det altsammen komme af sig selv — specielt vedrørende hans Kæphest — Lokomotivførere paa alle Maskiner — fordi han nu har personlig Interesse i dette Spørgsmaal. Vi maatte den Gang gøre et Forsøg paa at faa ham ned paa Jorden igen, et Forsøg, som imidlertid ikke synes at have baa-ret Frugt.

Nu er »Signal« ude igen, og mener at Spørgsmaalet om Mellemstillingen pure maa afvises, og er for saa vidt i Overensstemmelse med den Holdning H. B. hidtil har indtaget i denne Sag. Vi kan dog ikke undlade at henvende Indsenderens Opmærksomhed paa, at der i de senere Aar ved Foreningens Arbejde er anbragt mange Lokomotivførere saavel paa én-mandsbetjente som paa tomandsbetjente Rangerlokomotiver og at vort gamle Maal ikke er taft af Syne, men at der paany for nogen Tid siden er fremsendt en ny Skrivelse indeholdende dette Krav. Den ærede Indsender er forhaabentlig ikke saa naiv at tro, at Trafikminister Friis-Skotte, fordi han er Socialdemokrat, uden videre blæser den ansvarlige Ledelse af Statsbanerne et Stykke. Nej, saadan gaar det ikke, Organisationen og Statsbanernes Ledelse maa finde hinanden til en Løsning, der kan være til Gavn for Standen, og Rangermaskinespørgsmaalet løses nok ogsaa paa en forsvarlig og forstandig Maade.

Den ærede Indsender siger til Medlemmerne, vi bør holde paa, at Mellemstillingen ikke modtages — d. v. s. enten Skidt eller Kanel. Det er maaske rigtigt at sige saaledes — men det klarer ikke Spørgsmaalet — det er ingen Løsning. Det havde unægteligt været rart, at den ærede Indsender samtidig havde skitseret en fremkommelig Vej til hans brændende Ønskes Opnaaelse, det, der er Alfa og Omega for ham for Tiden, Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner, thi en Nægtelse af at modtage Mellemstillingen klarer formentlig ikke Sagen.

Naar nu »Signal« ønsker at høre Medlemmernes Mening om Generaldirektoratets Forslag, lad os saa samtidig faa at vide, hvilke brugbare Midler der kan anvises til at fremtvinge Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner.

Red.



NOGLE PRØVETURE MED DE TYSKE RIGSBANERS 1 E 1 GODSTOGS-TENDERLOKOMOTIV

Ved Otto Bendixen.

I Tilslutning til den foregaaende Artikel om de tyske Rigsbaners nyere Tenderlokomotiver skal i det følgende gengives Beskrivelsen af nogle Kørsler med det nyeste og største af disse Lokomotiver, Litra T 20 eller som det nu hedder »GA 57 18«. Ingeniør W. Hubert, Hannover, som har deltaget i disse Ture, har beskrevet dem i »*Hannover Nachrichten*«, som udgives af Lokomotivfabriken i Hannover.

Kørsel paa Lokomotivet har steds en særlig Tilløkkelse ogsaa for Fagmanden, naar det drejer sig om saadanne Kørsler, som forfølger en bestemt Hensigt, som f. Eks. Afleveringskørsler og Prøveture til Forsøg med nye Lokomotivtyper eller nye Lokomotivindretninger. Med Fremkomsten af det sværeste 1 E 1 Tenderlokomotiv paa de tyske Rigsbaner paabegyndtes straks omfangsrige Prøvekørsler med denne højt interessante Type, der med Hensyn til forskellige Nyheder var den første, som er bleven udført ved de tyske Rigsbaner. I det følgende skal beskrives nogle Kørsler med dette Lokomotiv, hvis Forløb er særlig interessante gennem de Omstændigheder, under hvilke de fandt Sted.

En trist Efteraarsmorgen betraadte vi Jernbanens Hovedværksted, hvis Leder venligst havde indbudt os til at køre med paa det nogle Dage forinden af os (Lokomotivfabriken i Hannover) leverede Lokomotiv Litra Gt 57 18. Vi gik gennem Anlægene ved Indgangen og befandt os snart midt i Værkstedets larmende Virksomhed. Forbi lange Bygninger for Vogne og Tender tager vi Retning mod Lokomotivværkstedet, foran hvilket det nylig afleverede Lokomotiv blev fyret op og underkastet et grundigt Eftersyn. Der staar nu ogsaa det af os søgte Lokomotiv Nr. 95020 kendelig ved Nyhedens Glans. Det har allerede fuldt Tryk og en Haandværker er netop ved at indstille Pop-Sikkerhedsventilerne. Med en vældig Brummen blæser de nu af, som det viser sig for tidligt, da de allerede er traadt i Virksomhed ved 13 Atm. Altsaa maa de strammes efter. Imidlertid gaar Lokomotivføreren, som skal køre Afleveringsturen og ogsaa gøre Prøveturen med, prøvende og bankende rundt om Maskinen, ingen løse Motriker, ingen Utætheder undgaar hans skarpe Blik. Lufttryksbremsen bliver sat i Gang og prøvet for Utætheder, alle Smøresteder er allerede rigeligt forsynede med Olie.

Driftsingeniøren hilser os venligt og opfordrer os til at bestige Maskinen. Vi kører lang-

somt tilbage og derefter over nogle Sporskifter, forbi lange Rækker udsatte Lokomotiver og blandt disse ogsaa den os bekendte S 9 (2 B 1 4 Cyl. Htogslokomotiv, bygget af Hannomag og beskrevet i »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 12 og 13, 1911) og videre kører vi for at naa Udgangen for Værkstedet, hvor et ligeledes til Prøvekørsel bestemt Lokomotiv, et Litra T 9^a (1 C Tenderlokomotiv), som er udgaaet fra Reparation bliver os medgivet. Vi maa, da vi nu gaar over i Strækningstjenesten, i nogen Tid vente paa Signalet, dog snart kan vi køre videre. Vi betragter først en Gang de os velkendte Nyindretninger paa Førerpladsen, blandt hvilke de særlig store Vandstandsglas med de talrige røde Mærker. Haandhjulene til Modtryksbremsen og den selvkvirkende Blæser (se Fig. 3) er os de mest iøjnefaldende. Alt lugter af Lak blandet med Olie-dunst, en for nye Lokomotiver egen Lugt. Vi skifter endnu en Gang Retning, saa vi kører med Førerhuset forrest. Særlig behagelig feler vi, at Førerhuset med den nu begyndende kolde Støvregn er beskyttet af store Døre mod Lufttræk fra Siderne. Ved Aabning af de store Ventilationsklapper i Førerhustaget kan vi faa enhver onsket Temperatur og har ingen daarlig Luft paa Førerpladsen.

Nu gaar det ud paa den frie Bane med voksende Hastighed. Paafaldende er den umærkelige Kørsel ind i Kurverne. Man faar paa

denne svære Maskine ganske af sig selv en Følelse af stor Sikkerhed. Maskinen løber meget roligt, kun en ringe Dirren kan spores fra de svære frem- og tilbagegaaende Dele, der med Forsæt ikke er fuldkommen udlignede, men som sikkert vil forsvinde, naar en Last bliver hængt paa. Vi har aftalt med Føreren paa det bag paa os kørende Lokomotiv, Litra T 9^a, at vi paa den frie Bane vilde sætte Modtryksbremsen i Virksomhed, og at han skulde forsøge med fuld Kraft at skubbe os foran sig. Vi spærrede af for Dampen, lagde Styringen frem (mødsat Kørselsretningen), satte Udgangen i Forbindelse med den udvendige Luft og aabnede langsomt for Afspærringsventilen, gennem hvilken den opsamlede Trykluft kan undvige til det ringformede Rum mellem Skorstenene. (Se Beskrivelsen af Lokomotivet i »Lok. Tid.« Nr. 15). Trykket i Gliderkassen stiger hurtigt til 4—5 Atm., vi hører, hvorledes Loko. T 9^a arbejder haardere for ikke at standses af os, dog forgæves, ved 7 Atm. hjælper selv de største Anstrengelser ikke mere og vi holder stille. Fra det ringformede Rum mellem vor Maskines Skorsten strømmer rustbrun Damp. Vi giver nu den sammenpressede Luft frit Løb, lægger atter Styringen i Kørselsretningen, aabner for Dampen og har snart naaet en Hastighed af 50 km i Timen. Modtryksbremsen har glimrende bestaaet sin Prove.

Snart derpaa det første Holdt, Lagerne ef-

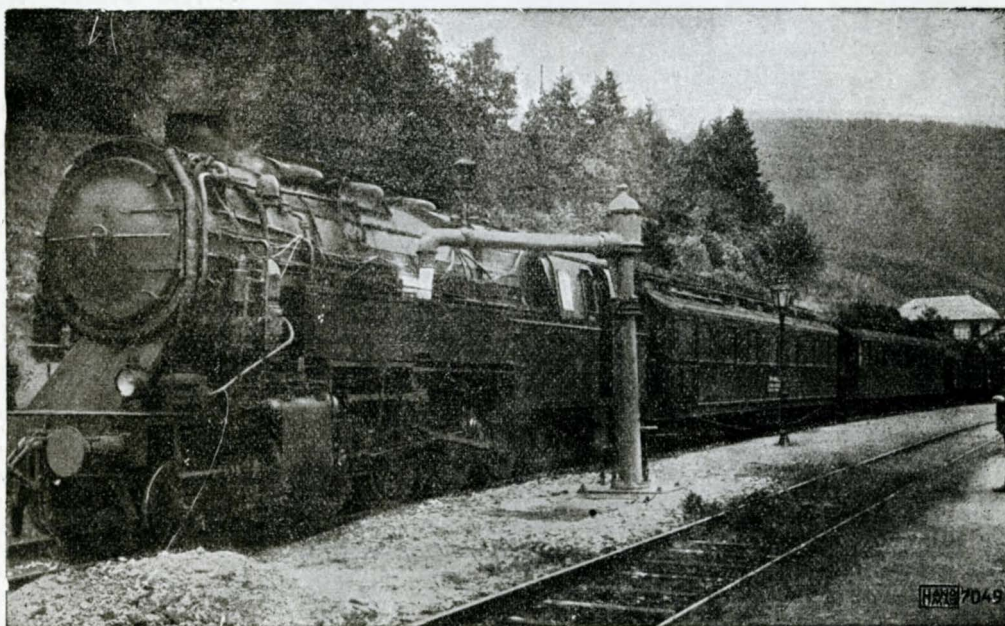


Fig. 1. Prøvekørslen paa Thüringer Tandhjulstrækningen i 1923 med 1 E 1 Tenderlokomotivet, Litra T 20, Nr. 95020.*)

*) Som man af Illustrationen vil se, er det paa denne Maskine, at Knorr's Fødevandsforvarmer, som nævnt i Beskrivelsen i »Lok.-Tid.« Nr. 14, 1924, forsøgsvis er anbragt foroven i Røgkammeret.

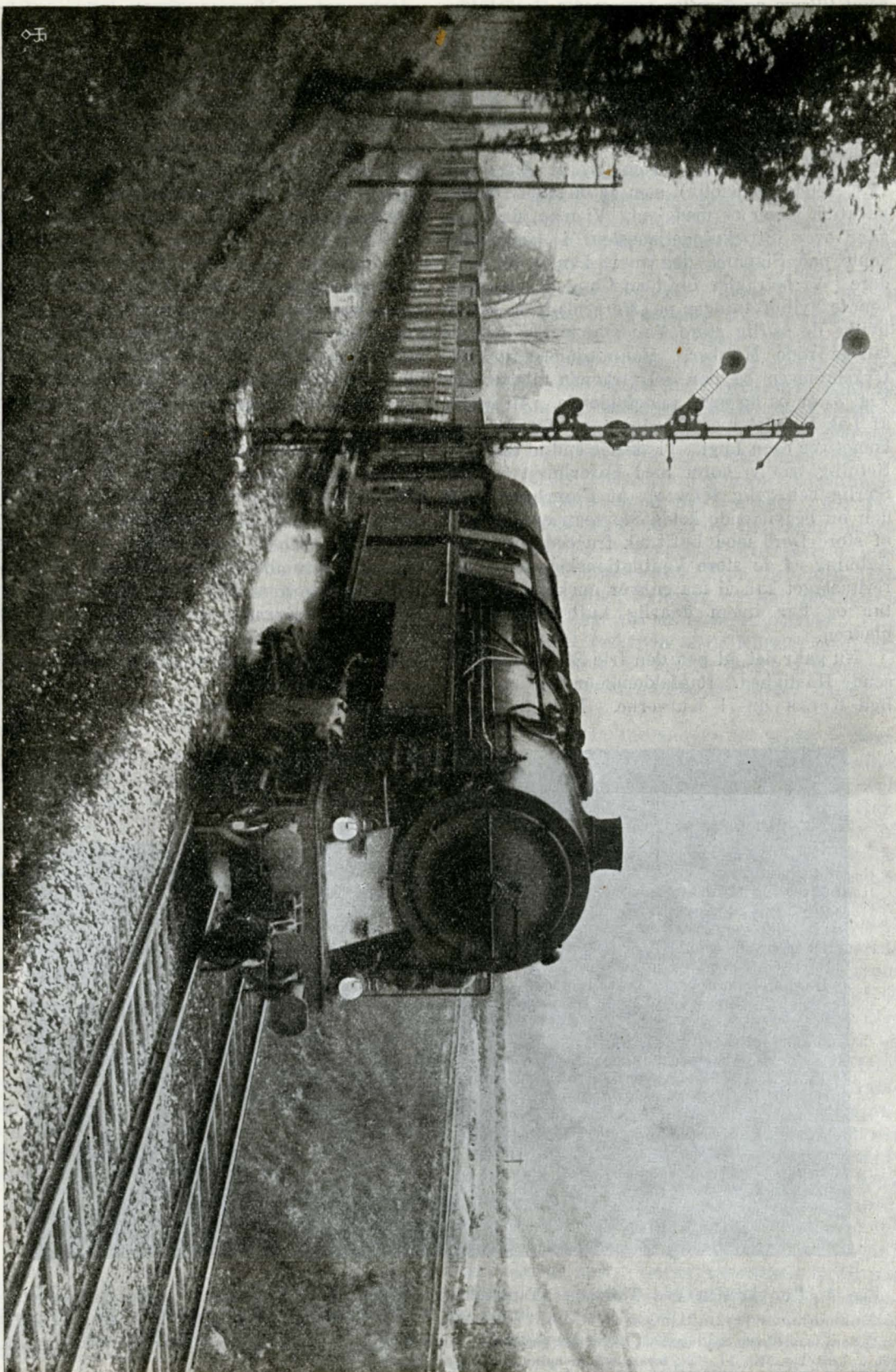


Fig. 2. I E 1 Tenderlokomotivet, Litra T 20, (Gt 57.18) med svært Godslog paa Thüringer Bærgstrækningen (Stigning 1 : 70).

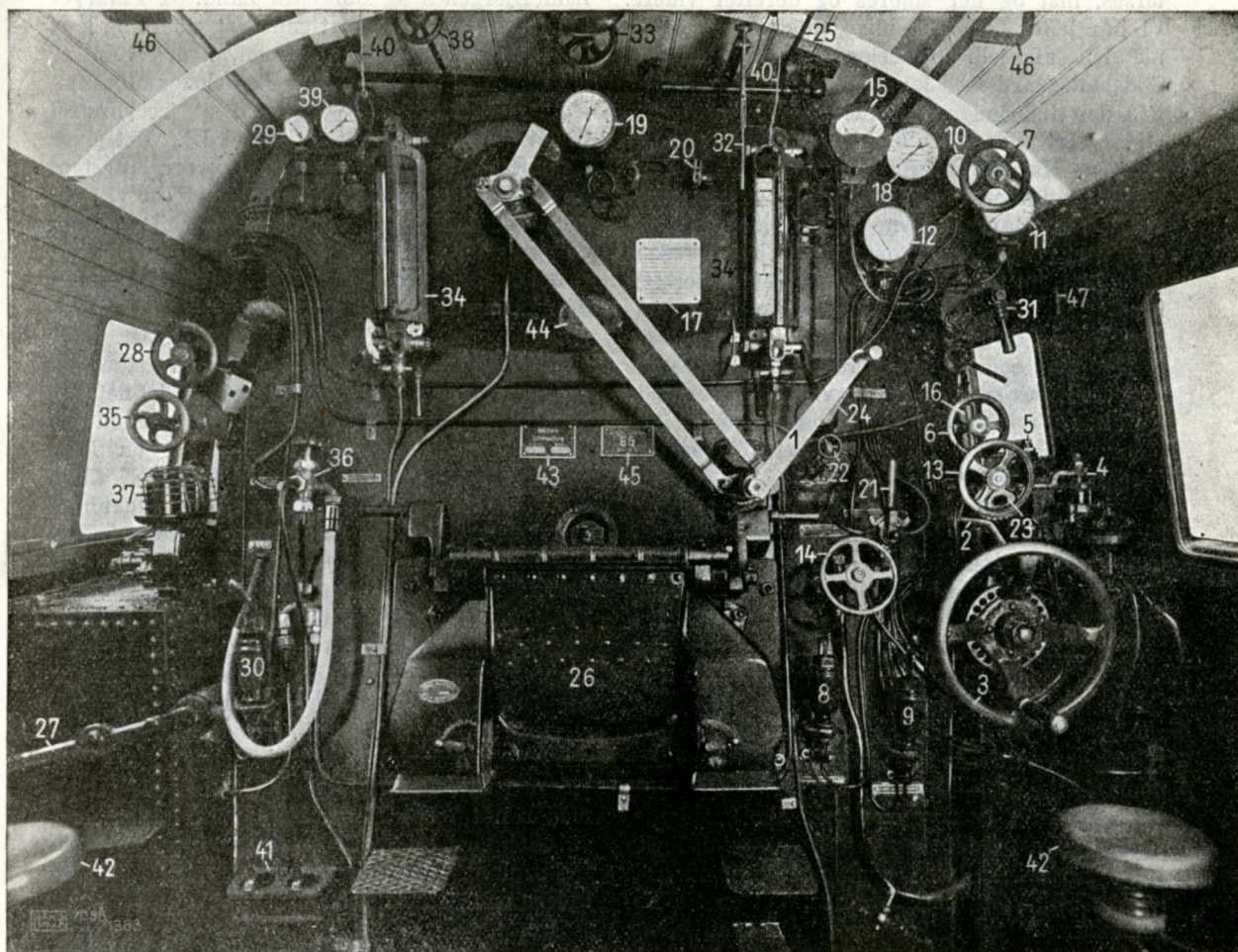


Fig. 3. Det indre af Førerhuset paa 1 E i Tenderlokomotivet Gt. 57.18 (tidligere Litra T 20).

- | | |
|--|--|
| 1. Regulatorhaandtag. | 25. Nøddiniens Forbindelse med Fløjten. |
| 2. Haandgreb til Cylinderblæsningsventiler. | 26. Fyrdøren, fremstillet som Vippedør. |
| 3. Haandhjul til Styringsskruen. | 27. Haandtag til Vipperisten. |
| 4. Trykluftbremseventil. | 28. Haandhjul til Stempelfødepumpen. |
| 5. Suppleringsbremseventil. | 29. Trykmaaler for Fødepumpen. |
| 6. og 7. Reguleringen af de to Luftpumper. | 30. Haandoliepumpe for Fødepumpen. |
| 8. og 9. Haandoliepumper til Luftpumperne. | 31. Injektor. |
| 10. Trykmaaler for Bremsetrykket i Hovedluftpumpen. | 32. Dampventil til Injektoren. |
| 11. Trykmaaler for Ledningen. | 33. Haandhjul til Afspærringsventil mellem Kedel og Dampfordelingsrør. |
| 12. Trykmaaler for Bremsecylinderen. | 34. Vandstandsglassene. |
| 13. Haandhjul til Reguleringsventilen for den sammenpressede Luft til Modtryksbremsen. | 35. Haandhjul til Blæseren. |
| 14. Haandhjul til Indsprøjtning af Kedelvand i Gliderkasserne til Afkøling af Tryklufften. | 36. Dillings Hane til Indstilling til Kulsprøjte, Askekasse og Røggammersprøjte. |
| 15. Pyrometer. | 37. Smørepumpe til Cylinder og Glidere. |
| 16. Haandhjul til Trykluffbevæget Drejeglides til Afspærring af Cylinderens Udstømningsrum fra Udgangsrøret. | 38. Haandhjulet til Varmeventil. |
| 17. Forskrift for Modtryksbremsens Betjening. | 39. Manometer til Varmeledning. |
| 18. Trykmaaler for Damptryk i Gliderkasse. | 40. Traadtræk til Sikkerhedsventil. |
| 19. Trykmaaler for Kedeltrykket. | 41. Oliekandeholder. |
| 20. Flange til Justeringstrykmaaler. | 42. Sæder til Fører og Fyrbøder. |
| 21. Trykluffsandspreder. | 43. Reparationsskilt. |
| 22. Haandhjul til Trykluffklokke. | 44. Kedelskilt. |
| 23. Hastighedsmaaler. | 45. Hastighedsskilt. |
| 24. Fløjtehaandtag. | 46. Haandgreb til Ventilationsaabningerne. |
| | 47. Haandgreb til at aabne højre forreste Førerhusvindue. |

terses, hist og her smøres og derefter videre. Vi har ladet Loko T9^a blive staaende og kører nu alene af Sted. Snart er vi gennem en stor Godsbanegaard med lange endeløse Tog og igen paa den fri Bane, som hurtigere og hurtigere glider bort under os. Med Tordenlarm gaar det over en Kanal-Jernbro, som sitrer under vor Vægt, og derpaa lige Bane saa langt Øjet rækker. Paa Banegaardene forbavsede Ansigter over vort Lokomotivs Størrelse og Glans, — saaledes omtrent maa en hjemvendt Sejrherres Følelse være! Ja, Tysklands Teknik og dens rastløse Fremskridt legemliggøres af vor Maskine, al Modgang som møder os til Trods. Saalænge vort Folk besjæles af denne rastløs arbejdende og efter Fremskridt higende Aand, som ikke lader sig paavirke af noget, saalænge er en Undergang umulig!

Vi naaer Maalet for vor Kørsel og faar snart Signal til Tilbageturen, som vi gør med Røggammet forrest. Vi kan saaledes paa den fri Bane køre med den højst tilladte Hastighed paa 65 km, som vi holder lang Tid igennem. Efter en upaaklagelig Kørsel og opfyldt af Indtrykke fra den smukke Tur, ankommer vi igen til Centralværkstedet, hvor en bekendt Bygningsraad modtager os. Alt er befunden i Orden, og vi kan være tilfreds med Resultatet af vort Hanomag-Arbejde. —

I Arnstadt, en By i de thydingske Forbjerge, er Udgangspunktet for en af de vanskeligste tyske Hovedbanelinier, som samtidig ved sine landskabelige Skønheder har vundet en vis Berømmelse. Herfra, 278 m over Havet, bliver de svære gennemgaaende Godstog ledet over den i 640 m Højde liggende Banegaard Oberhof til den kun 426 m højt beliggende Supt og videre over Grimmental—Ritschenhausen til Meiningen og paa bayersk Strækning. Men samtidig befares denne Strækning af flere svære D-Tog, som møjsommelig befordres over denne Strækning betydelige Stigninger af nye træcylindrede Persontogslokomotiver. I Arnstadt træffer vi vort Lokomotiv Nr. 95020 igen, som i Mellemtiden er sat i Drift paa denne Strækning og i Dag skal fremføre et svært Godstog, en velkommen Lejlighed til at kunne iagttage denne Maskine ved svært Arbejde. Vi spændes foran det lange fuldtlastede Tog, som straks derpaa faar Afgang. Vejret er gunstigt, en klar Efteraasdag med let Blæst.

Forsigtig bliver Toget sat i Gang for at ingen Kobling skal springe ved vor Maskines store Trækkekraft. Snart ruller vi gennem Arnstadt-Syd og tager den første Stigning 1 : 100. Her mærker man for første Gang noget af en Anstrengelse, dog Kedlen laver upaaklageligt Damp, trods det vi har forholdsvis slette Kul. I en yndig Dal gaar Turen gen-

nem Bjergenes og Borgen Land. I Plane er det første Ophold, snart gaar det videre og kort Tid efter naaer vi Gräfenroda, hvor vi bliver sat til Enden af Toget som Skydelokomotiv, medens der foran bliver spændt et trecylindret Godstogslokomotiv, Litra G 12 (1 E). Det giver Signalet »Bremsen løs«, og vi kører langsomt ud af Banegaarden. Kort Tid efter ser vi G 12 køre ind i Stigningen 1 : 50, som til Oberhof næsten uafbrudt vedvarer paa en Strækning af rundt 15 km. Kørehastigheden tager kendetligt af, vi giver langsomt mere Damp, idet vi efterhaanden naaer op til den fulde Trækraft. Hastigheden stiger noget for saa at blive staaende ved omkring 22 km., Toget har indstillet sig paa Stigningen, det befinder sig paa en vis Maade i »Udholdenhedstilstand«. I en lang Kurve ser vi Toget i dets fulde Længde. Litra G 12 blæser i sit svære Arbejde taarnhøje Dampskyer over sig, medens man ved vor Maskine næppe mærker en Anstrengelse, dens dumpe Slag forsvinder næsten fuldstændig i Togets Raslen og Rullen. Strækningen fører stejlt op til den foran os liggende Thyninger Skov, i hvis Udløbere vi straks efter befinder os. Saa kører vi gennem den lille Banegaard, Dörrberg, hvis ringe Fald foraarsager en voksende Hastighed, og straks derpaa gaar det videre i Stigningen 1 : 50. G 12 ligger altsaa med rundt 700 m Toglængde 14 m højere end vi, eller med andre Ord, vor Maskines forreste Pufferplanke ligger med et rundt Tal $\frac{1}{3}$ m højere end den bageste.

Sorte, tykke Røgskyer jager ud af vor Maskines Skorsten for at blive hængende i Grænerne paa Bjergskraaning, som vi nu kører langs med. Straks derefter køres igennem den første Tunnel paa denne Strækning, der »kun« er noget over 100 m lang. Vi kører nu i en Skovdal, i hvis Dyb en bred Landevej strækker sig. Lange Kurver strækker sig efter hinanden og forøger vor kraftigt arbejdende Maskines Last, møjsommeligt, som noget selvfølgelig, yder den det krævede Arbejde. Den Knorrøse Fødevandspumpe erstatter vedvarende det fordampede Vand, saaledes at Vandstanden næsten heller ikke forandres. Saa nærmer vi os Banegaarden Gehlberg, hvor vi har kort Ophold. Banegaarden ligger midt i Skoven i det herligste Bjerglandskab.

Afgang! Igen forsigtig sætte Damp til og nu gaar det endnu en Gang ind i Stigning 1 : 50. Snart derefter lyder fra den forreste Maskine et langtrukket Giv Agt-Fløjt, Anmeldelsen for Brandleite-Tunnellen, i hvilken det forreste Lokomotiv nu forsvinder. Vor Fører har allerede tændt Gaslampen paa Førerpladsen, og Fyrbøderen lukker aller Vinduer og Luftventiler. Straks efter tager den »evige

Nat os i den over 3 km lange Tunnel, en af de største i Tyskland. I faa Sekunder er Dagkørselen forvandlet til Natkørsel. Bag os forsvinder Tunnelindgangen, som bliver mindre og mindre og formørkes af de i Tunnellen svævende Røg- og Dampstaager til den nu ganske forsvinder. Dyb Nat rundt om, kun den dumprullende Støj af Maskine og Tog høres. Skinnet fra Loftslampen falder kun paa de vigtigste Trykmaalere og Vandstandene, delvis ogsaa paa Vinduerne, mod hvilke mørke Røgskyer vælte forbi. Hvor godt at vor Førerplads er lukket rundt om. Vi mærker saaledes næsten intet til daarlig Luft, medens tidligere Ildebefindende hos Lokomotivpersonalet ikke var sjældent.

Over os tynger det vældige Bjerg, en Følelse af Beklemthed kommer over os en kort Tid. Der »gennem Taagen, et Lysskær, en Række Lamper i Tunnellens Sidevæg, Kendetegnet paa det højeste Punkt paa denne Strækning. Nu begynder den vandrette Strækning, der snart derpaa gar over i Faldet til Bane gaarden Oberhof, som vi naar nogle Minutter senere. Ligesaa gradvis som den er kommen viger nu Tunnellens Nat igen, og klart Solskin blænder vore Øjne. Hele 12 Minutter har den uhyggelige Kørsel gennem Mørket varet, men som forekom os meget længere.

Vi spændes nu for Forenden af Toget, og nu begynder et ligesaa interessant Afsnit af vor Tur. Kørslen ned ad Bakke, — fra Bjerget ned i Dalen. Loko. G 12 kører som 2. Maskine. Vi vil forsøge at opfange en stor Del af Toget med Modtryksbremsen. Signalet gives »Løs Bremsen«. Langsomt sætter det store Tog sig i Bevægelse, det befinder sig allerede for største Delen paa Faldet. Nu vokser Hastigheden kende ligt, det er Tiden at omskifte. Ganske jævnt bliver Styringen lagt Bak, Udgangsrøret aabnet for den fri Luft og Afspærringsventilen, som først blev helt aabnet, lukket langsomt en Del. Viseren paa Gliderkassetrykmaaleren viser med vibrerende Bevægelser gradvis Tryk indtil 8 Atm., hvorpaa tydeligt følger en rolig Formindskelse af Kørehastigheden. Samtidig viser Pyrometret, som efter den anstrengende Bjergtur var gaaet ned fra 365° til 252°, stigende Temperatur i Overhøderen, saa vi aabnede Indsprøjtningventilen noget for at afkøle den sammenpressede Luft. Resultatet mærkes straks ved, at Pyrometret bliver staaende paa 305°. Med en ejendommelig Lyd strømmer den sammenpressede Luft ud i det ringformede Rum mellem Skorstenene. Saa gaar det med samme Hastighed i lange Kurver til Zella-Mehlis, hvor vi faar Stopsignal. Bremsen fast! toner vor klare Fløjte. Samtidig lukker vi noget mere for vor Luft-Afspærringsventil, hvor-

ved opnaas en god Bremsevirkning og faa Meter foran Stationens Udkørselssignal kommer vi til at holde. Medens tidligere Togene ankom hertil med rødglødende Bremsklodser, er der intet at mærke hertil ved vort Tog. Vi skal overhales af D Toget til Stuttgart, som kan ventes om faa Minutter, og kan saaledes underkaste vor Maskine et kort Eftersyn, som viser, at intet er lobet varmt, alt er i den bedste Orden. Nu bliver netop Stuttgart D Toget synligt i Kurven. Det bliver, som vi ser det af »Skyklapperne« (store lodrette Plader paa Yderkanten af Barrieren fra Pufferplanken til et Stykke bag Røggammerdøren) fremført af et af de nye trecylindrede Persontogslokomotiver, Litra P 10 (1 D 1) (beskrevet i »Lok. Tid.« Nr. 12, 1922), som uden Skydelokomotiv har slæbt den sværeste Last over den Stigning, som vi lige har overvunden. Toget passerer Bane gaarden med ca. 60 km Hastighed for straks derpaa i den modsatte Side at forsvinde i en skarp Kurve.

Da kan ogsaa vi fortsætte vor Kørsel, som forløber paa ganske samme Maade, som vor hidtidige Fart nedad Bakke. Efter at vi er kommen gennem Tunnellen, som ligger kort bag ved Zella-Mehlis, gaar Turen ned i Dalen videre i lange Kurver, indtil vi til venstre og foran os ser ned i Suhl Dalen, hvor vor Fart ender. Højt over Byen løber Banestrækningen paa en Viadukt, saa man fra Maskinen, som paa et Landkort, kan se ud over hele den smukt beliggende By.

Kun faa Kilometer fra Suhl under en af Tysklands interessanteste Tandhjulsstrækninger, Ilmenau-Schleusingen. Siden denne Banes Aabning er Tjenesten besørget af Tandhjulslokomotiver, Model Abt, Litra T 26, men som er meget kostbare i Vedligeholdelse, og ligeledes Strækningen selv, særlig Tandstangen mellem Skinnerne, er med Henblik paa Økonomien et ikke netop gunstigt Foretagende, hvorfor man længtes efter Midler til Forbedring. Forsøgene ved Halberstadt-Blankenburg Jernbanen i Harzen bragte som nævnt i Beskrivelsen af Litra T 20 i Lok. Tid. Nr. 14, 1924, i 1920 Beviset for, at det meget vel var muligt at føre Driften videre med godt Resultat paa den hidtidige Tandhjulstrækning med Adhæsiionslokomotiver alene. Derfor blev de tyske Rigsbaners 1 E 1 Tenderlokomotiver, hvis Prøvetur vi her har omtalt, ogsaa sat i Tjeneste paa den her nævnte Strækning. Imidlertid hersker endnu Betænkeligheder paa Grund af disse Lokomotivers meget store Vægt (127 300 kg) for den som enkeltsporet Sidebane anlagte forholdsvis lette Overbygning. Meget interessant er disse Lokomotivers Forhold paa Stigningen 1 : 16,6. Da Koblingerne ikke vilde

være fyldestgørende for de her forekommende vældige Trækkrafter, sættes Lokomotivet ved Korslen Ilmenau-Schleusingen bag paa Toget i Stützerbach, skyder altsaa Lasten foran sig opad Stigningen, som det paa samme Maade hidtil var Tilfældet ved Tandhjulsdriften. Fra Stützerbach til det højeste Punkt, Rennsteig, bliver paa en Afstand af 4,4 km overvundet en Højdeforskel af 156 m, det vil sige en næsten afbrudt Stigning af 1 : 16,6. Tandhjulslokomotiverne var med en Last af 100—130 t, som den sædvanlig forekom, temmelig udmattede ved Ankomsten til Rennsteig. I E 1 Lokomotiver formaar derimod at fremføre den dobbelte Last, og med en væsentlig Forkortelse af Køretiden, hvorved samtidig spares Damp pr. Præstationsenhed. Med hvilken overlegen, selvfølgelig Lethed disse store Lokomotiver tager Stigningen, derom kan man kun danne sig et rigtigt Billede, naar man selv har overværet en saadan Tur. Medens tidligere Tandhjulslokomotiver med 7—8 km Hastighed (altsaa ca. det dobbelte af Fodgængerhastighed) majsommeligt krob langs deres Tandstang, løber Overhøderlokomotiver med ca. tredobbelt Hastighed op ad Stigningen uden at man mærker alt for stor Anstrengelse. I Rennsteig er Maskinen ligesaa tjenstdygtig som ved Begyndelsen af Turen, og ved den nu følgende Korsel ad Fald 1 : 16,6, der veksler med Fald paa 1 : 25 til 1 : 40, træder Modtrykbremsen i Virksomhed, hvorved man har Følelsen af ubetinget Sikkerhed. Modtrykbremsen har allerede gennem flere Aar med godt Resultat været i Brug ved Tandhjulslokomotiverne.

I Fagkredse vil i denne og en foregaaende Artikel beskrevne 1 E 1 Tenderlokomotiver sikkert vække den største Interesse, dels som Følge af de efter tyske Forhold dog usædvanlig store Dimensioner saavel som paa Grund af de talrige Nyheder, der er forenede i dem med Hensyn til den samlede Konstruktion og Udformning. En stor Del af tysk fremadskridende og aldrig hvilende Skaberaand er legemliggjort i disse Maskiner.

FORBEDRING AF KRONENS KØBEEVNE FOREDRAG I NATIONALØKONOMISK FORENING AF EJNAR COHN

(Fortsat.)

Jeg har villet gøre disse ganske springende historiske Bemærkninger for at vise to Ting, nemlig for det første, at det Problem, vi i vore Dage kalder Valutaspørgsmaalet, er saa gammelt som Civillisationens Historie, og for det andet, at det overalt og til alle Tider har givet sig nøjagtigt de samme Udslag. Hovedaarsa-

gen til dets Opstaaen har været Regeringernes Finansiering af pludseligt fremkommende store Krav igennem Møntforringelse og Papirpengestedsedelse, og naar det var sket, lagde den samme Statsmagt, som havde foranlediget Prisstigningen, Skylden paa Borgernes Profitbegær, den ugunstige Handelsbalance, en urigtig Bankpolitik o. s. v. og forsøgte ved Midler, der synes at have været uforandrede igennem halvandet Aartusinde af Menneskehedens Historie, at standse den Lavine, Statsmagten selv havde sat i Gang. Forholdet er jo nemlig det, at Pengenes Værdi bestemmes ved den Mængde af Varer og Tjenester, som Pengene skal formidle, og her tages Pengene i videste Forstand omfattende alle Kølemidler, der kurserer, men dette vil igen sige, at det er den samlede Pengemængde, hvis Værdi ligger fast, og at jo flere Enere, denne Pengemængde kommer til at bestaa af, des mindre Værdi tilkommer der hver af disse Enere. Dette er Kvantitetsteorien i en ganske raa Form, og jeg skal ikke her komme ind paa Afgivelser og Tillemplinger; at den er rigtig i store Træk tvivler vi jo ikke om overfor det romerske Riges odelagte Guldmonter, den franske Revolutions Assignater eller det tyske Riges og Ruslands fantastiske Seddelmængder. Men den er selvfølgelig ogsaa rigtig, hvor Pengemængden er vokset i beskednere Grad, saaledes som Tilfældet er her til Lands, hvor vi før Krigen havde en Seddeleirkulation paa ca. 150 Mill. og nu for at være i Paritet med det amerikanske Prisniveau maaske skulde have ca. 300 Millioner, men har ca. 450 Millioner. Nu er min Mening ikke den, at det er muligt gennem Seddelmængden at regne med Reguladetri til Prisniveauet eller, hvad der er det samme, til Montenhedens Købeevne, men alle foreliggende Oplysninger viser, at der er en vis Parallelisme imellem Bevægelserne i Prisniveauet og Seddelmængden, selv om denne Parallelisme brydes ved Fremkomsten af andre Kølemidler, Veksler, Checks, Girering og ved Ændringer i Pengenes Omløbsthastighed. I et stigende Prisniveau vil det altid vise sig, at Seddelmængden kurserer hastigere, og i det Øjeblik Prisniveauet holder op at stige eller endda legynder at falde, aftager Seddernes Omløbsthastighed, og der kan opstaa en stor Mangel paa Betalingsmidler, saaledes som vi saa det i Tyskland i Fjor. Men yderligere vilde jeg føje til, at da Seddelmængden er kommet ud igennem de af den seddeludstedende Bank ydede Laan, er det meget naturligere at beskæftige sig med Udlaanene end med Seddelmængden, fordi ligesom Stigningen i Seddelmængden skyldes stigende Udlaan, er der heller ingen anden Maade til at formindske Seddelmængden paa end at begrænse Udlaanene, at foretage Kredit-

indskrænkninger. Naar vi altsaa taler om at ville forbedre Kronens Købeevne, maa der selvfølgelig i første Række være Tale om at indskrænke Kreditten og derigennem Kreditmidlerne, Køhemidlerne eller Pengene, hvad man nu vil kalde det. Dette er efter min Mening uundgaaeligt, hvad enten man vil fremskaffe Forbedringen alene gennem en Kreditindskrænkning fra Bankernes Side eller man vil støtte denne Bevægelse ved andre Foranstaltninger; thi det maa man gøre sig klart, at en Forbedring af Kronens Købeevne kun kan tilvejebringes gennem en Nedgang i Prisniveauet, og at ingen Foranstaltning af hvad Navn nævnes kan, der ikke ledsages af en igennem Kreditindskrænkning fremtvunget Formindskelse af Køhemidlernes Mængde, kan give nogen varig Bedring i Kronens Købeevne. Dette er ogsaa Grunden til, at enhver Deflation støder paa saa stor Modstand, fordi den uundgaaeligt fører alle de af et faldende Prisniveau fremkaldte Vanskeligheder for Industri og Handel med sig. Nu tror jeg imidlertid ikke, der er nogen Tvivl om, at det danske Folk ønsker i hvert Fald at komme tilbage til et Prisniveau, der svarer til det amerikanske, d. v. s. til Guldmøntfoden, og jeg ser heller ikke nogen uovervindelig Betænkelighed ved at tilstræbe at naa derhen. De Dispositioner, der er foretaget ud fra Forudsætningen om et højt eller et stigende Prisniveau, vil naturligvis vise sig talbringende, men en Spekulation i den Retning maa tage sin Skæbne, og naar jeg ser paa den uhyre Spore, som det fra den fransk-tyske Krig til Midten af 90'erne faldende Prisniveau lagde paa al Slags Foretagsomhed, saa finder jeg ogsaa derigennem en Støtte for den Anskuelse, at de smaa Avancer, fremkaldt ved Flid og Paapasselighed og ved en aldrig slumrende Opmærksomhed overfor de Chancer, det være sig kommercielle eller arbejdsbesparende, maskinelle o. lign., der viser sig, er af det gode. Over hvor langt et Tidsrum man skal udstrække Deflationen, kan jo altid blive Spørgsmaal for sig. Bevægelsen er vanskelig at styre, fordi enhver økonomisk Forskydning har en Tilbøjelighed til indefra at forstærke sig. Hvis der foreligger en Prisstigning, og Køberne faar det Indtryk, at Priserne vil stige yderligere, vil de forøge Efterspørgselen og derved sætte videre Fart i Prisstigningen, og under et Prisfald vil de holde sig tilbage og forstærke Prisfaldet. Dette har vist sig nu i 1920—21, som man saa det i England i 1819—21 og er jo ogsaa en ganske naturlig Følge af de økonomiske Forskydningers Natur. Det er et økonomisk Paradoks, for saa vidt som vi jo ellers lærer i Økonomien, at de stigende Priser formindsker Efterspørgslen og de faldende trækker Efterspørgslen til,

men enhver Kolmand ved, at Varer kan være usalgelige i et faldende Marked, og at Køberne først strømmer til, naar Faldet synes at være ved at standse. Men overfor slige Paradokser staar vi ogsaa i Valutaspørgsmaalet, og dette er i Virkeligheden Grunden til den uhyre Forvirring, vi nu under Verdenskrigen igen har set i Betragtningen af dette Spørgsmaal, endskønt Konvents-Taleren, jeg for nævnte, Ricardo, A. S. Ørsted og mange flere for Hundrede Aar siden var fuldkommen klare over de Kræfter, der her var i Virksomhed. Thi medens der ingen Tvivl kan være om, at Udgangspunktet for Montens Værdiforringelse, den drivende Kraft i denne Værdiforringelse er Køhemidlernes Overtallighed, saa er det lige saa givet, at man ved andre Foranstaltninger end den direkte Indskrænkning af disse Køhemidler kan fremkalde eller støtte Bevægelsen opad eller nedad i Køhemidlernes Mængde, og herved naar jeg frem til de forskellige Forslag, der har været fremsat.

Jeg har i disse Maaneder, hvor hver Dag hragte nye Forklaringer paa og nye Forslag til Forbedring af Valutasituationen, næsten altid ledsaget af Haansord mod Banklederne og Nationaløkonomerne, tit tænkt paa en lille Anekdote af Cyrano de Bergerac, som Anatole France anfører et Sted. Cyrano fortæller, at han horte to Fugle sidde og tale sammen i et Træ. Den ene Fugl sagde: »Fuglene har en udødelig Sjæl«, hvortil den anden svarede: »Derom kan ingen Tvivl herske; men hvad der ikke er til at forstaa, det er det, at Væsener, der hverken har Næb eller Fjer, som ikke har Vinger og som gaar paa to Ben, tror, at de ligesom Fuglene har en udødelig Sjæl.« Jeg har som sagt tit tænkt paa disse to Fugle, naar jeg om Morgen i Bladene horte ærede Samtidige give deres Forklaringer til Bedste under alskens Bespottelser af en Indsigt, der er repræsenteret af Adam Smith og Ricardo, Gossen og Keynes, for blot at nævne et Par Navne. Men det maa retfærdigvis tilføjes, at det hele Spørgsmaal er overmaade kompliceret, at de Aarsager, der har været de afgørende ved een Lejlighed, er andre end de, der en anden Gang frembringer det samme Resultat, saa at selv den, hvis Virksomhed bestaar i at følge alt dette, tit og mange Gange maa melde Pas. Jeg skal imidlertid prøve paa — i den korte Tid, der her kan raades over — at sige nogle Ord om, hvorledes jeg ser paa de Forslag til Forbedring af Kronens Købeevne, der har været fremme.

Jeg begynder med Handelsbalancen, og skal først gøre den højst banale Bemærkning, at hvis Underskudet paa vor Handelsbalance for Krigen f. Eks. var 150 Mill. Kr., er der jo intet

mærkeligt i, at Underskudet under et dobelst saa højt Prisniveau er 300 Mill. Kr. Men rent bortset herfra er det en given Ting, at der ikke kan være et permanent Underskud paa Handelsbalancen, som ikke bliver betalt igennem Betalingsbalancens Indtægtsposter; der er ingen, der forærer os noget, og undersøger vi vore betalingsmæssige Forhold overfor Udlandet under Krigen, vil det ogsaa vise sig, at de enkelte Aars store Underskud dels er blevet betalt af Indtægter, vi havde de andre Aar, dels ved Optagelse af de store fremmede Statslaan. Naar Betalingsbalancen alligevel overgangsvist kan blive negativ, er det en Følge af og ikke en Aarsag til de urolige Pengeforhold. Udviklingen vil i saa Fald være den, at en stigende Udlaansvirksomhed fra Bankernes Side og navnlig fra Centralbankens Side medfører stigende Priser og stigende Valutakurser og som sædvanlig en Forventning om yderligere Stigning, og Importører af fremmede Varer anstrænger derfor deres Kredit til det yderste for at skaffe sig saa mange Varer hjem som muligt, før Priserne stiger mer endnu. Herved fremkommer da ganske naturligt et Underskud paa Handelsbalancen, som maaske ikke kan dækkes igennem Indtægtsposterne paa Betalingsbalancen, og der vil derfor opstaa Mangel paa fremmede Valutaer og deres Kurs vil stige.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. September 1924 kan Lokomotivføreren P. Rasmussen, Østergade 113, Esbjerg, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

HOVEDBESTYRELSESMØDET

DEN 12.—13. AUGUST 1924

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Sekretæren oplæste Forhandlingsprotokollen.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede en Række Sager, som var behandlet siden sidste Møde. Omtalte Vedtægterne for N. I. U. og N. L. F.s Stilling til de Ændringsforslag, der var stillet af et Udvalg, og som nu havde faaet Tilslutning af samtlige Organisationer.

Refererede en Korrespondance med I. T. F.

og vor Stilling til denne internationale Sammenslutning. En Række paatænkte Tvangsforflytninger af Lokomotivførere fra København og Nyborg er ved Drøftelse med Generaldirektoratet bleven afværget. Omtalte nogle Auditorsager, som Organisationerne havde beskæftiget sig med, endvidere nogle Forhandlinger i Generaldirektoratet dels om Lejeholigsager, Frikortspørgsmaalet og om Familiefripen for Rejser til Organisationens Ferie- og Rekreatiohjem. En Række Velfærdsforanstaltninger er behandlet, bl. a. om en Bygning i Skern, om Forholdene i Helsingør, Fredericia, Strøb o. f. a. Steder.

Nogle Anciennitets- og Forflyttelsessager og nogle Tjenestetidsager m. m. er behandledes.

Der har foreligget Indbydelse fra vor tyske Broderorganisation om Deltagelse i et Møde i Berlin, som man efter Omstændighederne ikke havde fundet Anledning til at lade sig repræsentere ved.

Punkt 3. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren forelagde en Regnskabsoversigt for 1. Halvaar 1924. — Da Foreningens Indtægter og Udgifter var i Overensstemmelse med det udarbejdede Budget, toges Meddelelserne til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Udvalgene.

Formanden omtalte Fællesudvalgets Arbejde med Spørgsmaalet angaaende Betaling for dobbelt Husforelse, ved Forhandlingen med Generaldirektoratet var det lykkedes at faa en efter Omstændighederne tilfredsstillende Ordning. Udvalgets Anmodning om, at Familiefripen kunde benyttes til Rejser med de billige Søndagstog var afslaaet.

Omtalte Fællesudvalgets Arbejde for Indretning af Knudshoved til Rekreatiohjem, og at Foreningen havde været repræsenteret ved Institutionens Aabning ved Hr. Lillelund.

Hovedbestyrelsens Repræsentant i Organisationens Feriehjemsudvalg, Hr. C. M. Christensen gav nogle Oplysninger om Hjemmets Drift m. m.

Toges til Efterretning.

Soph. Jensen refererede Forhandlingerne paa den svenske Lokomotivmands Kongres i Stockholm.

Formanden omtalte Forhandlingerne paa de østrigske Jernbanemænds Kongres i Wien.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

En Sag angaaende en Tur i Skanderborg, der havde skabt en Del Uro blandt Afdelingernes Medlemmer, og hvori Hovedbestyrelsens Afgørelse ønskedes, behandledes, og det vedtoges at meddele Afdelingerne, at man maatte holde for, at der som hidtil opretholdes 2 Ture.

Fra Herning forelægger en Sag angaaende en Aflosningstjeneste, det var oplyst, at en Lfb. havde ansøgt Distriktet om Aflosning for Lokomotivførere; det besluttedes at undersøge Sagen nærmere.

En Anmodning fra Frh. om Indretning af Vaske- og Omlædningsværelser m. m. henvistes til Forretningsudvalget til videre Behandling.

En Sag angaaende Kombination af Rangerings- og Nedbrudstjeneste i Ge. og Kb. behandles og henvistes til Tjenestetidsudvalget.

Formanden refererede en Drøftelse med Generaldirektøren om Inddragelse af Søndags-Fridage i Anledning af Indførelse af billige Søndagstog. Spørgsmaalet vil blive Genstand for Forhandling, naar Erfaringer for disse Forsøg foreligger 1. Oktober d. A.

En Række Klager over Permissionsforholdene i 2. Distrikt blev behandlet, og det besluttedes at fremskaffe en nøjagtig Oversigt over, hvorledes 2. Distrikt behandler dette Spørgsmaal, forinden Sagen forelægges Generaldirektøren, eventuelt Ministeren.

En paa sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlet Sag angaaende Oprettelse af en Afdeling for Skjern og Herning, som havde været Genstand for Undersøgelse behandledes, og det vedtoges at meddele, at man ikke, da det maatte anses for værende i Strid med Love, kunde gaa med til Oprettelse af Afdeling; Spørgsmaalet maatte først forelægges for Delegeretmødet.

Det paa Hovedbestyrelsesmødet den 8. Maj f. A. nedsatte Udvalg angaaende 2 Kroners Kassens Overgang til D. L. F. afgav Betænkning; efter en længere Diskussion vedtoges det at vende tilbage til Sagen paa et senere Hovedbestyrelsesmøde, og man anmodede Udvalget om nye Oplysninger.

Punkt 6. Behandling af Sager henvist fra Kredsen.

C. A. Lillelund forelagde en Anciennitetssag fremsendt fra Vm. Lokf. Afd. Sagen henvistes til nærmere Undersøgelse og videre Behandling i Forretningsudvalget.

J. Bojesen omtalte et Par Klager fra Lfb. i Struer og Fredericia. Sagerne henvistes til nærmere Undersøgelse i Lfb. Kredsen.

Punkt 7. Behandling af Spørgsmaal og Sager, som Organisationen maatte finde Anledning til at fremsætte for Generaldirektoratet, Ministeriet, eventuelt Rigsdagen.

Formanden forelagde en Række Sager, som Organisationen under den kommende Rigsdags-samling maatte have frem.

Efter en Diskussion herom besluttedes det at fremme forskellige Lønningssager og Emo-

lumentspørgsmaal, Revision af nogle af Tjenestetidsreglernes Bestemmelser, samt om Statsbanernes Retsordning og om Uddannelsessagen m. m.

K. Johansen.

LOKOMOTIVFØRERKREDSEN BESTYRELSESMØDE DEN 12. AUGUST 1924

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden meddelte, at der siden sidste Møde var afsendt forskellige Skrivelser. Bl. a. en angaaende Stedstillæg og angaaende Sandstroapparater paa Lokomotiverne. — Omtalte dernæst en Anciennitetssag og en Brevveksling med en Afd.

De af Kredsformanden omtalte Sager gav Anledning til nogen Diskussion, og under denne fremførtes en Sag angaaende en daarlig Placering af et fremskudt Signal ved Kd.

De forskellige Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 2. Kredskassererens Oversigt over Regnskabet.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet indtil Dato, og det viste sig at være i Overensstemmelse med Budgettet.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSEN KREDSBESTYRELSESMØDE PAA KONTORET DEN 12. AUGUST 1924

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

En Forespørgsel fra Næstved angaaende Rangerførernes Stilling ved Depotets Overgang til Lini depot besvaredes af Kredsformanden.

En Besværing fra Rd. angaaende Overskridelse af Rangertid, man udbad en specificeret Oversigt over Overskridelserne.

Forespørgsel, om der kunde gives Dispensation for Aldersgrænsen for Ansættelse som Lokomotivfyrbøderaspirant, besvaredes benægtende.

Punkt 2. Behandling af foreliggende Sager.

C. Petersen forespurgte angaaende et Anciennitetsspørgsmaal fra Fa., besvaredes derhen: de, som gaar uden for Tur for Aflosning for Rangertur, gør Tjeneste som saadan. Skal der yderligere Aflosning for længere Tid, skal de ældste Lokfb. i Liniaturen udføre denne saalænge det gøres Behov ved Udvidelse af Reserven i den travle Tid.

En Forespørgsel fra Fa. angaaende de ældste Lokfb. Anbringelse som 2den Mand paa Rangermaskiner henvistes til H. B.

En Sag fra Struer, hvor en Haandværker havde forrettet Tjeneste som Lokfører paa en Ragermaskine, henvistes til H. B.

Der forelaa Redegørelse fra Aarhus over de meget uheldige Forhold der, som foranlediges ved Personalemangel i trafikstærke Perioder, henvistes til H. B.

En Sag fra Løgumkloster angaaende Anciennitet, besvaredes iflg. Ordre A. 88: Efter 1 Aars Forløb tages der Hensyn til den paaældendes Anciennitet.

Angaaende Anciennitetssagen paalagdes det Kredsformanden at tage Sagen op i første Forretningsudvalgsmøde.

Kredskassereren fremlagde Regnskabsoversigt, som balancerede med Kr. 27 980, toges til Efterretning.

Norgaard.

DØDSFALD

Onsdag den 23. Juli afgik en brav og god Kammerat, Lokomotivfyrbøder K. M. Hansen ved Døden paa Øresundshospitalet i Helsingør efter en stor Operation. Da afdøde skulde jordes i sin Fødeby Horsens, fandt der Torsdag d. 24. en smuk Højtidelighed Sted i Hospitalskapellet med flere Taler; hvorefter den af Kammerater blomstersmykkede Kiste blev ført til en ligeledes af Venner og Kolleger smykkede Jernbanevogn. Torsdag den 31. Juli fandt Begravelsen Sted fra Horsens Kirke under stor Deltagelse, og paa Baaren var henlagt Palmedekorationer fra saa godt som alle Afdelinger i hele Landet. Ved Graven holdt Afdelingsformanden for den Afdeling afdøde havde tilhørt en stemningsfuld Tale, og udtalte bl. a., hvor brav en Kammerat, og hvilken Pryd og Ære afdøde havde været saavel for sin Stand som sin Organisation, som sluttede med et æret være hans Minde.

MEDLEM ELLER IKKE

I Anledning af en Del Forespørgsler fra Medlemmer her i Afd. 2, om Lokomotivfører C. S. F. Petersen, Gb., er Medlem af D. L. F. eller ikke, bedes De i næste Nr. af D. L. T. oplyse om, hvorvidt Vedkommende er Medlem.

Venlig Hilsen

J. Knudsen.

Lokomotivfører C. S. F. Petersen, Gb., er i Foraaret 1924 ekskluderet af D. L. F. Afdeling I, hvorefter Afdelingen til Kredsbestyrelsen har fremsendt Sagen til Sanktion i Henhold til Lovene. Kredsbestyrelsen har sanktioneret Eksklusionen, og Lokomotivføreren er saaledes ikke mere Medlem af Foreningen.

Red.

TAK

Jeg udtrykker herved min hjerteligste og dybtføjte Tak til alle, som viste os sin Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfyrbøder K. M. Hansens Død og Begravelse. En særlig Tak til Personalet i Skanderborg og Helsingør.

Anine Hansen.

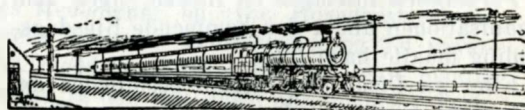
Viborg Lokomotivpersonale bedes herved modtage min hjerteligste Tak for den mod mig udviste Opmærksomhed ved min Afrejse fra Viborg.

J. P. Schollert,

Lokomotivmester, Helsingør.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER NYE BØGER

- | Sj.
Falst. | |
|---------------|--|
| 12465 | Thiess, Axel: Marine Minder. |
| 12681 | Gandrup, Rich.: Jordens Kreds. |
| 12337b | Christmas, W.: Med Skum om Bov. |
| 12682 | Hørlych, Helene: Fru Mohrs Penge. |
| 12686 | Williamson, C. N. & A. M.: En Bryllupsrejse. |
| 12691 | Matthiessen, Hugo: Københavnske Gader 1728—1795. |
| 12694 | Aakjær, Jeppe: Hejmdals Vandringer. |
| 12697 | Astrander: Mellem Kærlighed og Pligt. |
| 12699 | Rosenberg, H.: Om at rejse. |
| 12700 | Lemche, Gyrithe: »Paa Godt og Ondt». |
| 12702 | Hergesheimer: Det blodrøde Sjal. |
| 12703 | Budtz Müller, B.: Blændværket. |
| 12704 | Larsen, Karl: Ørnens Flugt over Rhinen. |
| 12705 | Bonne, H. E.: Livet og Aande verden. |
| 12714 | Linck, Olaf: Chancen derude. |
| 12719 | Buchholtz, Johs.: De Enfoldige. |
| 12723 | Gorgolini: Mussolini og Fascismen i Italien. |
| 12726 | Warming, Jens: Valutaspørgsmaalet. |
| 12727 | Cicero: Om Varsler og Spaadomme. |
| 12728 | Hjermann: Jordens Barn. |
| 12729 | Thorup, Ingeborg: Hvo, som bliver i Kærlighed. |
| 12731 | Oppenheim: Skjulte Spor. |
| 12739 | Bjarne, Ivan: Pigen fra Montmartre. |
| 12744 | Hansen, P. C. V.: Amors Luner. |
| 12745 | Ruck, Berta: Hans to Kærester. |
| 12754 | Oppenheim: Manden fra Frico. |
| 12756 | Helms, O.: Danske Fugle ved Hus og i Have. |
| 12769 | Burroughs: Tarzan i Junglen. |
| 12775 | Korch, Morten: Den grønne Vogn. |
| 12789 | Heine, Heinrich: Elskovsvers. |



STATSBANEPERSONALETS BRANDFORSIKRINGS-FORENING

REGNSKAB FOR AARET 1923—24

Oversigt over Forsikringerne.

A. Brandforsikringer.

	<i>Antal Policer.</i>	<i>Forsikringssum.</i>	<i>Policeafgift.</i>	<i>Præmie.</i>	<i>Fortjeneste.</i>
Forsikringer udenfor København	7,575	46,965,442 Kr.	757.50 Kr.	38,780.26 Kr. à 28 %	10,858.47 Kr.
Forsikringer i København	2,143	14,139,755 —	214.30 —	10,683.47 — à 20 %	2,136.69 —
Ialt . . .	9,718	61,105,197 Kr.	971.80 Kr.	49,463.73 Kr.	12,995.16 Kr.

B. Indbrudstyverforsikringer.

	<i>Antal Policer.</i>	<i>Forsikringssum.</i>	<i>Præmie.</i>	<i>Fortjeneste.</i>
Forsikringer udenfor København .	1,409	2,495,728 Kr.	2,518.29 Kr. à 5 %	125.91 Kr.
Forsikringer i København	1,481	2,617,120 —	2,747.81 —	0.00 —
Ialt . . .	2,890	5,112,848 Kr.	5,266.10 Kr.	125.91 Kr.

Balance.

Indtægt.	Kr.	Ø.	Udgift.	Kr.	Ø.
Foreningen ejede den 1/4 1923	62,691	74	Købt en 4 1/2 % Østift. Kreditf. Obligation		
Købt en 4 1/2 % Østift. Kreditf. Obligation			til Paalydende 2,000 Kr.	1,811	12
til Paalydende 2,000 Kr.	1,811	12	Vederlag for Udførelsen af de daglige For-		
Indvundne Renter i 1923—24	2,706	93	retninger	1,800	00
Ikke udbetalt Understøttelser i 1922—23		50 00	Porto, Konvolutter, Tryksager m. v. . . .	427	42
Fortjeneste for 1923—24	13,121	07	Budløn		65 00
			Understøttelser i 1923—24	13,535	00
			Foreningen ejer den 3/4 1924	62,742	32
Ialt . . .	80,380	86	Ialt . . .	80,380	86

København, i Juni 1924.

Sæbye. Kontorchef, Maskinafd., Kbhvn., Formand.	Otto Dahl. Kontrolør, Generalsekretar, Kbhvn., Næstformand.	Gotzsche. Baneingeniør, Kbhvn.	J. Chr. Hotoft. Togbetjent, Aarhus.
N. F. C. P. Kragballe. Baneformand, Aarhus.	H. J. Leth. Overportør, Aarhus.	S. Petersen. Smed, Centralværkstedet, Aarhus.	

E. Bottelet.

I 32 Aar har Foreningen uddelt i Understøttelser ca. 100,500 Kr. og opsparet ca. 62,700 Kr.

Brandforsikringspræmien er:

7 Øre i København } pr. 100 Kr. Mindstepræmie 1 Kr., Policeafgift 10 Øre.
8 Øre andetsteds }

I 32 Aar har Foreningen uddelt i Understøttelser ca. 100,500 Kr. og opsparet ca. 62,700 Kr.

Indbrudstyveripræmien er:

2 Øre pr. 100 Kr. Brandforsikringssum, hvorved 1/3 af denne er forsikret; højere Forsikring kan tegnes.
Mindstepræmie 50 Øre.

Hvert enkelt Medlem bedes virke for forøget Tilgang til Foreningen.



Udnævnelse fra 1—8—24:

Lokomotivfyrbøder J. Bille, Aarhus H, til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. P. Bispeskov, Kbh. Godsbg., til Lokomotivfører i Oddesund N. (Depotforstander (min. Udn.).

Haandværker H. C. Risager, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Vandrup,
Haandværker H. F. Nielsen, Esbjerg, til Lokomotivfyrbøder i Skelskør.

Haandværker A. E. Sørensen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Orehoved.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—8—24:

Lokomotivfører T. C. O. Olsen, Struer, til Aarhus Ø.

Lokomotivfører O. G. Olsen, Oddeund Nord (Depotforstander), til Struer.

Lokomotivfyrbøder V. E. T. Sørensen, Korsør, til Helsingør.

Lokomotivfyrbøder C. C. Ø. Hansen, Skelskør, til Korsør.

Lokomotivfyrbøder M. Jensen, Brande, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder H. C. Nielsen, Vamdrup, til Kbhvns Godsbj.

Lokomotivfyrbøder A. E. K. F. Z. Givskov, Orehoved, til Brande.

Lokomotivfyrbøderne K. M. Nielsen, Randers, og H. O. Olsen, Skanderborg, fra 1—9—24.

Afsked efter Ansøgning:

Lokomotivmester H. C. Frederiksen, Kallundborg, paa Grund af Alder med Pension fra 31—10—24 (min. Afsk.).

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfyrbøder K. M. Hansen, Helsingør, den 23—7—24.

Tilladelse til at bytte Tjenestested:

Lokomotivfyrbøderne A. P. Rasmussen, Thisted, og O. K. Djernæs, Fredericia, fra 1.—8—24.



Slotsbryggeriets Husholdningsøl og Skibsol

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.

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

Lædervarer! Lædervarer!

Dame- og Herreportemonnaier, 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
Confectione — Alle gangbare Ølsorter



Anik. Gummiware
Industri Vestergade 3 Ibhv. B.
Mødersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Øre i Primk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanegad 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

„Vesterhus“ Herreekviperings - 29, Istedgade 29

Alt i Herrelingeri til Dagens billigste Priser.
Stort Udvalg i Gummikravetøj.

Jernbanefunktionærer 6 pCt. Rabat.

Nærværende Nummer er udsolgt
paa Avispostkontoret den 20. Aug.

Bemærk LÆDERHANDELEN Ny Carlsbergvej 24

Telf. V. 9422 x. Lars Mathiesen.

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

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

Telf. NY RAVNSBORG 10718

Vestertælledvej 80—82

anbefaler sin ny Restaurant

Ny Ravnsborg-Kabaretten:

„Stovsugerer“

Hver Aften Kl. 7 1/2.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

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

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

— Stort Udvalg. —

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

HUSK! Cigarforretningen. Istedgade 124 HUSK!

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.

Tlf. Vester 8173 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.