



24. AARG. N^o 22.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. November 1924.

ADMINISTRATIONSKOMMISSIONEN

Forenklingsskmissionen har nu udsendt sin 2den Betænkning, der omhandler bl. a. Forholdet mellem Lovgivningsmagt og Administration, Administrationen i de sønderjydske Landsdele, Lønnings- og Tjenestemandforhold, Statens Vareindkøb og Varesalg m. m.

Det 1ste Kapitel, der indeholder »Forholdet mellem Lovgivningsmagt og Administration« og som er udførlig behandlet af Kommissionen, skal vi ikke opholde os ved, da det ikke ses at være af Interesse for Tjenestemændene, og vedrørende Kapitellet »Administrationen i de sønderjydske Landsdele« siger Kommissionen angaaende Statsbanerne følgende:

Generaldirektoratet for Statsbanerne har overfor nærværende Kommission oplyst, at Maskinsektionen i Tønder er slaaet sammen med Maskinsektionen i Herning, ligesom de 2 sønderjydske Trafiksektioner er sammendragne til een, hvorhos det overvejes at sammendrage de 2 Banesektioner til 1 Banesektion. Antallet af Stationsmestre er nedsat med 2, og det øvrige Personale er reduceret med 71 Mand.

Om Lønnings- og Tjenestemandforhold udtaler Kommissionen følgende:

Den nuværende Lønnings- og Tjenestemandforhold.

Grundlaget for Statens nuværende Tjenestemand- og Lønningsordning er givet

ved Tjenestemandloven af 12. September 1919. Kommissionen har overvejet, hvorvidt det i nævnte Lov hjemlede System, hvis mest udprægede Princip er den faste Ansættelse og den dermed samhørende Adgang til Pension, maa anses for at virke paa en tilfredsstillende Maade. Det maa efter Kommissionens Opfattelse indrømmes, at de private Erhvervs Opsigelsesfrister og lettere Adgang til Afskedigelse af mindre velegnet Personale indirekte kan fremme den for al god Administration nødvendige Udvalgelse af det bedst mulige Personale og direkte kan virke som et Incitament overfor Personer, der maatte have Tilbøjelighed til at præstere et mindre intensivt Arbejde. Men selv om Staten kunde opnaa visse Fordele ved at gaa over til tidsbegrænsede Lønoverenskomster og Enkeltmandskontrakter, er det dog Kommissionens Opfattelse, at dette ikke kan anbefales som almindelig Regel, idet Ulemperne vilde være større end Fordelene. For det første vilde Staten blive nødt til at betale højere Lønninger end nu, hvis den gik bort fra Efterløssystemet og den stærkere betryggede Stilling. For det andet vilde man risikere, at de fra Privaterhvervene kendte Lønkampe ogsaa gjorde sig gældende paa Statsstyrelsens Omraade, hvor de vilde virke skadeligt, fordi Statsfunktionærene hører til Samfundets mest vitale. For det tredje maa man betvivle, at Staten paa Grund af den særlige Stilling,

som dennes Administration har overfor Offentligheden, vilde være i Stand til paa tilfredsstillende Maade at udnytte de Fordele, der skulde kunne opnaas ved at indføre en Personaleordning som den fra de frie Erhverv kendte. Iøvrigt skal man henise til de i Kommissionens 1ste Betænkning fremsatte Udtalelser vedrørende Personaleforholdene i Statens Erhvervsvirksomheder.

Udmaaling af Tjenestemandslønnen.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om Tjenestemandsløvens System har der indenfor Kommissionen været rejst det Spørgsmaal, om de i samme Lov anvendte Principper for Udmaaling af Tjenestemandens samlede Vederlag maa anses for heldige set fra et administrativt Standpunkt. Selve den pensionsgivende Lønning bestaar af en Grundløn og et eller flere Alderstillæg, idet dog Lønnen i Chefsstillinger og andre højere Avancementsstillinger som Regel kun udgøres af selve Grundlønnen. Der er paa dette Omraade ved den nugældende Tjenestemandsløvs foretaget en ikke ringe Simplificering, idet der i de forskellige, iøvrigt meget uensartede Lønningslove før 1919 var opført mange flere Alderstillæg end i den nugældende Lønningslov. En yderligere Forenkling af dette Forhold kan i hvert Fald paa nærværende Tidspunkt absolut ikke lade sig realisere.

Foruden den pensionsgivende Løn ydes der 3 ikke pensionsgivende Tillæg, Sted-, Dyrtids- og Konjunkturtillæg. Ud fra et administrativt Synspunkt vilde det selvfølgelig være ønskeligt, at disse Tillæg kunde blive saa faa og enkle som muligt.

Stedstillæg.

For saa vidt angaar Stedstillægget kan der imidlertid — efter Kommissionens Mening — næppe være Tale om nogen Ændring, da en vis Parallelitet er nødvendig mellem de frie Erhvervs Lønninger og Statens, og da der i de fri Erhverv er en

betydelig Forskel paa Allønningen i København, de større Købstæder, de mindre Købstæder m. v. og paa Landet, maa den nævnte Lønningsdel (Stedstillægget) anses som et nødvendigt Led af vor Lønningsordning; endvidere bemærkes, at det fastsættes for et helt Finansaar ad Gangen, og at Beløbene (450, 330 og 240 Kr.), der iøvrigt ikke er blevet ændrede siden Tjenestemandsløvens Ikrafttræden, er delige med 12, saa at de ved Maanedsbeløbets Udregning ikke giver brudte Tal. Stedtil lægsbestemmelserne synes derfor hensigtsmæssige.

Dyrtidstillægget.

Med Hensyn til Dyrtidstillægget bemærkes, at det principielt maa anses som særdeles praktisk ved et automatisk reguleret Tillæg at supplere den paa Basis af et bestemt Prisniveau (Prisniveauet af 1916) fastsatte Grundløn m. v. Mod dette Tillægs Lønningsteknik synes der heller ikke at kunne rettes Indvendinger, men Kommissionen skal henlede Opmærksomheden paa, at det vilde betyde en Arbejdsbesparelse i Lønnings- og Revisionskontorer, dersom dette Tillæg, der nu varierer pr. Halvar, kunde fastsættes for et helt Finansaar ad Gangen. Det maatte da være det Pristal, der fastsættes i Februar Maaned, som blev lagt til Grund for Dyrtidstillæggets Beregning, og da Svingningerne i Prisniveauet nu er blevet mindre, end de var, den Gang Bestemmelsen om en halvaarlig Beregning blev fastsat, kan det næppe være betænkeligt at gaa til en saadan Ændring. Kommissionen skal derfor foreslaa, at der blev foretaget de dertil svarende Ændringer i Tjenestemandsløvens 1. Del Kapitel 5.

Konjunkturtillægget.

Hvad angaar det tredje af de nævnte særlige Tillæg, nemlig Konjunkturtillægget, skal Kommissionen bemærke, at det ud fra administrative Synspunkter maa anses for meget heldigt, om der kunde finde en Sammendragning Sted mellem det

Tillæg og Dyrtidstillægget. Forholdet maatte da formentlig blive, at det saaledes sammendragne Tillæg reguleredes med Pristallet, men der maatte ved denne Regulering tages Hensyn til, at Konjunkturtillæggets nuværende Beløb i nogen Grad er sat i Forhold til Størrelsen af den pensionsgivende Lønning. Kommissionen skal henstille, at dette Spørgsmaal overvejes, naar der atter skal foretages Ændringer i Bestemmelserne om Konjunkturtillægget. Men hvad enten det nævnte Tillæg sammendrages med Dyrtidstillægget til eet samlet Tillæg eller ej, maa man hende Opmærksomheden paa, at det udfra administrative Synspunkter maa betragtes som meget ønskeligt, om man kunde komme bort fra, at Tillæggets Beløb ændres endog flere Gange i Løbet af et Finansaar, da et saadant Skifte paafører Administrations- og Revisionskontorerne et overordentlig føleligt Merarbejde. Man maa henstille, at alle Satser saavidt muligt bliver delelige med 12, ligesom Tilfældet er for Sted- og Dyrtidstillæggets Vedkommende. I øvrigt bemærkes, at dersom Dyrtids- og Konjunkturtillægget sammendrages til eet Tillæg, maa man ved Gennemførelsen af en hertil sigtende Lovændring have Opmærksomheden henvendt paa, at adskillige Kommuner og visse Institutioner af forskellig Art har indført en Lønningsordning, der delvis er i Overensstemmelse med Statens, men som f. Eks. afviger fra dennes derved, at man af de 3 særlige Tillæg kun yder Dyrtidstillægget. Hvis en Sammendragning blev foretaget som foran nævnt, maatte det dog af Hensyn til det her omtalte Lønningsordninger anses for praktisk, om man ved Fastsættelsen af og Ændringer i det samlede Tillæg gennem en officiel Meddelelse blev sat i Stand til at afgøre, hvilken Del af det samlede Tillæg der svarede til det hidtidige Dyrtidstillæg.

I Forbindelse med det her anførte skal Kommissionen henstille, at der ved Ændringer af Lønningslovens Tillæg fra Finansministeriet udsendes en praktisk Vej-

ledning til alle Statsstyrelser. Derved spares de enkelte Kontorer for en saadan Udregning og man undgaar lettere Fejltagelser, der paafører saavel Administrations- som Revisionskontorerne et ikke ubetydeligt Ekstraarbejde. En saadan Vejledning har selvfølgelig særlig Betydning, naar de foretagne Ændringer er stærkt komplicerede. Det maa da anses for mest hensigtsmæssigt, at der udarbejdes et Skema, som viser de enkelte Beløb, der efter de foretagne Ændringer er gældende. Disse Skemaer bør i tilstrækkeligt Antal tilsendes de forskellige centrale Styrelser, der videresender Skemaerne til de dem underlagte Lønningskontorer etc. Imidlertid har en Række Kommuner, koncessionerede Selskaber o. lign. Institutioner helt eller delvis indført Statens Lønningsordning, og disses Lønningsudbetalinger ændres da ogsaa, naar Statslønningernes Tillæg ændres. Det henstilles derfor, at der gives saadanne Institutioner Adgang til fra Finansministeriet at rekvirere et passende Antal af de foran omtalte vejledende Skemaer.

Omfanget af fast Ansættelse.

Kommissionen skal til Bemærkningerne om Lønningsloven føje, at Omfanget af de faste Ansættelser utvivlsomt efterhaanden er blevet for stort. Enkelte af de nedsatte Sparekommissioner har for deres særlige Omraade stillet Forslag om, at man foruden helt at nedlægge en Del Tjenestemandstillinger bør gaa til at afløse en Del af disse med Hverv, hvis Indehavere i Stedet for pensionsberettigende Løn oppebærer Honorar eller Konjunkturløn. Nærværende Kommission kan for sit Vedkommende slutte sig til denne Opfattelse, ogsaa forsaavidt angaar Administrationskontorenes Personale. Først og fremmest bør det være en ufravigelig Regel, at der ikke antages flere i pensionsberettigede Stillinger i de enkelte Styrelsesgrene, end man med Sikkerhed kan gaa ud fra, at der er Brug for under fuldt normale Arbejdsforhold. Det Personale, der er

nødvendigt til Udførelse dels af Sæsonarbejde, selv om dette er aarligt tilbagevendende, dels af saadant Arbejde, som kan skyldes en forbigaaende Stigning af Arbejdsmængden, bør engageres med kort Opsigelsesvarsel, og saaledes at Vederlaget afholdes af de paa Finansloven hjemlede Medhjælpssummer. Men foruden det egentlige Sæsonpersonale kan der efter Kommissionens Opfattelse ogsaa meget vel være Tale om i noget højere Grad end hidtil at anvende honorar- eller konjunkturlønnet Personale til almindeligt Kontor- og Ekspeditionsarbejde, særlig i mindre Kontorer.

I øvrigt mener Kommissionen, at den nuværende Tjenestemandsoverordning med fast Ansættelse og den dermed samhørende Adgang til Pension bør bevares. Saa meget mere maa man fremhæve Nødvendigheden af, at der ved Ansættelsen foretages en omhyggelig Udvælgelse blandt Ansøgerne til Stillingen. Dette kan bl. a. ske, ved at man foreskriver som Betingelse for fast Ansættelse Fremskaffelse af Helbredsattest samt en noget længere Prøvetid end hidtil, før fast Ansættelse finder Sted.

Avancementsregler.

Kommissionen skal i dette Spørgsmaal ikke komme ind paa Enkeltheder, da man ganske kan slutte sig til de af Sparekommissionen af 21. Februar 1921 om Avancementsforhold fremsatte Synspunkter (jfr. Sparekommissionens 2. Betænkning, Side 214 f. f.). Nærværende Kommission skal blot ydeligere understrege, at dersom man med Avancementet skal opnaa at skabe et Incitament til at udvise Flid og Dygtighed i Arbejdet for Staten, er det paakrævet, at Avancementet fortrinsvis foregaar efter Duelighed; kun derved skabes der en Spore for det underordnede Personale, der vil give sig Udslag i en forhøjet og bedre Arbejdspræstation fra dette, ligesom man undgaar den Forringelse af et Kontors hele Standard, som Besættelsen af Chefs-posten med en mindre duelig Embedsmand bevirker. De Ulemper, der hævdes at

knytte sig til et Avancement efter Dygtighed, maa i det væsentlige anses for overdrevne, og i hvert Fald opvejer de ikke de Fordele, som Avancementet efter Duelighed frembyder.

Kommissionen foreslaar angaaende *Maksimumsalder for Ansættelse i pensionsgivende Stilling*, at der i Tjenestemandsoverlovens § 49 som nyt 2. Stykke i Paragraffen indføjes:

»Ansættelse i Tjenestemandsoverstilling efter det fyldte 40. Aar giver ikke Ret til Pension, medmindre saadan Ret tillægges paagældende ved særlig Bevilling paa Finansloven. Saadan Finanslovhjemmel skal være givet senest 2 Aar efter, at paagældende Ansættelse i Tjenestemandsoverstilling har fundet Sted. De i dette Stykke givne Bestemmelser gælder dog ikke for Dommere, Politimestre eller Kredslæger.«

Endelig har Kommissionen overvejet Betimeligheden af en Ændring af Tjenestemandsoverlovens § 61, der lyder saaledes:

»Naar en pensionsberettiget Tjenestemand afskediges paa Grund af Tjenesteforseelser eller Misligheder, der, uden at medføre Tab af Pensionsretten i Henhold til § 60, svækker den for Stillingen nødvendige Agtelse og Tillid, bestemmes det ved Finanslov eller Tillægsbevillingslov, hvorvidt han skal have Pension og i bekræftende Fald af hvilken Størrelse.«

Denne Paragraf erstatter i Statens nuværende Pensionslovgivning en Bestemmelse i Pensionslovgivningen før 1919, som i Pensionsloven af 5. Januar 1851 (§ 6) og Pensionsloven af 24. Februar 1858 (§ 8) er enslydende og affattet saaledes:

»Naar en Embedsmand afskediges paa Grund af Misligheder, der, uden at medføre Embedets Forbrydelse, svækker den for hans Stilling nødvendige Agtelse og Tillid, bestemmes hans Pension ved Lov.«

Den vigtigste Forskel mellem den her citerede, ældre Bestemmelse og Tjenestemandsoverlovens § 61 er, at der i sidstnævnte Paragraf som Afskedigelsesgrund er medtaget visse Tjenestemandsoverforseelser.

Som Kriterium for, hvilke Tjenestefor- seelser der i saa Henseende er at tage Hen- syn til, er opstillet, at de paa den ene Side ikke er saa alvorlige, at de hidfører Afskedigelse med Tab af Pensionsretten i Henhold til Tjenestemandslovens § 60, paa den anden Side af den Beskaffenhed, at de svækker den for Stillingen nødveni- ge Agtelse og Tillid. Kriteriet er det samme som det, der er opstillet for de i § 61 omhandlede Misligheder. Men den derved foretagne Afgrænsning er efter Kommissionens Mening for snæver, idet der ogsaa bør kunne meddeles Afskedigel- se efter denne Paragraf for Tjenestefor- seelser, om hvilke det ikke kan siges, at de i almindelig samfundsmæssig Betyd- ning paa samme Maade som Handlinger, der kommer ind under Begrebet Mislighe- der, svækker den for Stillingen nødven- dige Agtelse og Tillid, men som dog er af den Beskaffenhed, at det maa anses for admi- nistrativt ganske urigtigt at beholde ved- kommende i Tjenesten, ligesom det maa betragtes som stridende imod Pensions- ordningens almindelige Forudsætninger at yde paagældende Pension efter de sæd- vanlige Regler om dennes Beregning. Da det ofte vil findes mere billigt i Tilfælde af Tjenesteforseelser fremfor at benytte § 60 med dens ubetingede Fortabelse af Pensionsretten at anvende den ved § 61 hjemlede Mellemløst (Fastsættelse af Pen- sion ved Finanslovbevilling), og da man maa mene, at det er i Tjenestemandens egen velforstaaede Interesse, at der er ri- melig Adgang til at udskille de meget faa uheldige Elementer, foreslaar Kommissio- nens Flertal (Kommissionen undtagen Bülow, Fabricius Hansen, Friis Skotte, Fr. V. Petersen og Aage Sachs), at der gives § 61 en Affattelse, der medfører en noget ændret Definition af, hvilke Tjene- steforseelser der bør komme ind under Paragraffen.

Flertallet foreslaar at erstatte Ordene »paa Grund af Tillid« med »paa Grund af Misligheder, der uden at medføre Tab af Pensionsretten i Henhold til § 60,

svækker den for Stillingen nødvendige Ag- telse og Tillid, eller paa Grund af grov eller uanset Advarsel oftere gentagen, ik- ke ubetydelig Tjenesteforseelse.«

Et Mindretal (Fabricius Hansen, Fr. V. Petersen og Aage Sachs) kan ikke til- træde foranstaaende Forslag, der tilsigter at udvide Kredsen af de Tjenesteforseelser, som affattes af Bestemmelsen i Tjeneste- mandslovens § 61.

Mindretallet maa allerede finde Betime- ligheden tvivlsom af den nuværende Be- stemmelse i Tjenestemandslovens § 61, hvorefter Spørgsmaalet om, hvorvidt en Tjenestemand, der afskediges, bør have Pension og i bekræftende Fald af hvilken Størrelse, i visse Tilfælde gøres afhængigt af en Afstemning i Rigsdagen i Stedet for at overlades til en Domstols Afgørelse; men den nuværende Affattelse af Para- graffen giver i hvert Fald en snæver og ret skarp Afgrænsning af de Tilfælde, som omfattes af Bestemmelsen, medens den af Kommissionens Flertal foreslaaede Affat- telse betydeligt vilde udvide Bestemmel- sens Omraade og gøre Afgrænsningen li- det klar. En Udvidelse af dette Omfang kan Mindretallet tilstrækkeligt vægtige.

Et andet Mindretal (Bülow og Friis Skotte) kan ikke helt slutte sig til det af Flertallet og ej heller til det af foranstaa- ende Mindretal fremførte, men ønsker paa den anden Side ikke at stille et positivt For- slag bl. a. under Hensyn til dette Spørgs- maal, som udtalt af Kommissionen nede- for maa komme til Forhandling mellem Administrationen og de forhandlingsberet- tede Tjenestemandsgesandheder, for- inden Lovforslag fremsættes.

Der er under Kommissionens Arbejde med de i dette Afsnit omhandlede Emner tilstillet Ministerierne et foreløbigt Udkast; de paa den Foranledning fra Ministerierne fremsendte Udtalelser har givet Kommissio- nen Anledning til at foretage visse Ret- telser i det nævnte Udkast. Derimod har der ikke fundet Drøftelser Sted med Tjene- stemandsorganisationerne, idet man er gaaet ud fra, at en Forhandling senere vil

finde Sted mellem Administrationen og de forhandlingsberettigede Organisationer om alle de Spørgsmaal, som henhører til dem, hvorom Forhandlingsret er tilstaaet.

FOR 99 AAR SIDEN —

Paa den store engelske Udstilling i Wembley i Aar er der en Stand, der har særlig Interesse for Lokomotivmænd, nemlig »London and north eastern railway company« Udstilling af 2 Lokomotiver.

Det ene af disse — det mest interessante — er det Lokomotiv, der fremførte Verdens første Persontog den 27. September 1825, altsaa for 99 Aar siden.

Det andet er samme Banes mest moderne Maskine — »the flying scotsman« — en sand Kæmpe i Forhold til det første Lokomotiv.

Nedenfor skal meddeles nogle historiske Oplysninger om denne Begivenhed, saaledes som den gengives i en Brochure, ovennævnte Jernbaneselskab har udgivet i Anledning af Udstillingen. Maskinen er bygget af Rob. Stephenson & Co. i Aaret 1825 og bærer Navnet »Locomotion«. Det blev kørt ad Landevejen paa en Vogn fra Newcastle, hvor Fabriken laa, til et Sted, hvor Landevejen skærer Banen i Nærheden af Darlington. Her blev det aflæsset og anbragt paa Skinnerne, hvorefter der blev stukket Fyr paa Kedlen ved Hjælp af en Arbejders Brændeglas. Herfra kørtes det til Shildon — en Minearbejderby 8 miles vest for Darlington.

Den næste Dag begyndte den regelmæssige Kørsel paa Banen; og Maskinen gjorde Tjeneste uafbrudt paa denne Bane til 1850.

Aabningstoget, der førtes af selveste Georg Stephenson og kørtes med en Hastighed i Begyndelsen af 16 til 19 km pr. Time, var arrangeret som følger: Nærmest Maskinen kom 6 Vogne læssede med Kul og Mel, dernæst en lukket Vogn, hvori kørte forskellige Honoratiores, hvorefter fulgte 21 Kulvogne, der i Dagens Anledning var indrettede til Passagerbefordring. Toget afsluttedes med endnu 6 Vogne læssede med Kul. Ialt bestod Toget altsaa af 33 Vogne og efter Ankomsten til Darlington viste det sig, at det havde medført 450 Passagerer. Desuagtet var Togets samlede Vægt kun 90 ts. Foran Toget red en Mand med et Flag, og en stor Forsamling Mennesker havde taget Opstilling langs Jernbanelinien. Mange forsøgte at løbe om Kap med Toget. Dette nærmede sig nu langsomt til Darlington, og da det havde naaet et Sted paa Strækningen, hvor der var let Bane, bestemte Stephenson sig til at prøve at forøge Maskinens Hastighed.

Han raabte derfor til Manden med Flaget, at han skulde ride ud af Sporet, og forøgede derpaa Togets Hastighed, først til 25 km, derpaa til 32 km pr. Time, hvorefter saavel Løberne som Rytterne snart var ladet ude af Syn. Maskinen, der fremførte dette Verdens første Persontog vejede kun 6½ ts og havde kostet 500 Pd. Sterling (13 000 Kr.).

Det vil uden Tvivl være af Interesse, at berette lidt om nogle Forhold, som førte til denne minderige Begivenhed.

En Dag i Foraaret 1821 besøgte George Stephenson, den nordhumbriske Maskinbygger, Edward Pease, den rige Kvæker og Fabrikant fra Darlington. Begge vare stærke Mænd baade i Sind og Skind og man kan tænke sig, hvorledes de har staaet Ansigt til Ansigt og læst hinandens Karakter. Som Forbindelsen var mellem Bolton og Watt (Opfinderen af Dampmaskinen) saaledes blev den mellem Stephenson og Pease. Den sidste byggede Jernbanen, den første Lokomotivet.

Indtil den Dag, man aabnede Jernbanen fra Stackton til Darlington, var der kun bygget nogle faa mindre Lokomotiver, hvis Kørehastighed laa omkring 3 til 4 km i Timen og som kun kunde trække 10—12 Vogne. De blev anvendt i forskellige Kulminer og kørte ikke hurtigere, end at en Mand kunde gaa ved Siden af og fjerne forskellige Hindringer og hjælpe til, hvis der skulde blive noget i Vejen med Maskinen.

Da Stackton—Darlington Linien blev projekteret var det ikke Hensigten at drive den ved Hjælp af Lokomotiver, men det lykkedes Stephenson at formaa Banens Ledelse til at prøve denne Drivkraft.

Resultatet af Aabningen af denne Jernbanelinie var i mange Henseender overraskende. Det var nemlig oprindelig ikke Meningen at medføre Passagerer, endskønt flere Hundrede den første Dag befordredes fra Stackton til Darlington og tilbage igen.

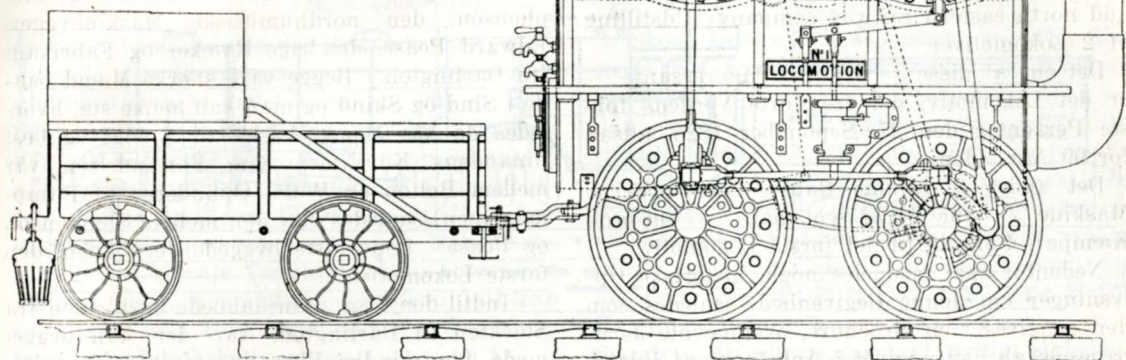
Da Banen først var kommet i regelmæssig Drift, forlangte Befolkningen at blive taget regelmæssigt med, og det blev snart nødvendigt at indrette Vogne udelukkende til Personbefordring.

Kort Tid efter Banens Aabning købte Selskabet 500 acres Land nedenfor Stackton ved River Teers Bredder, hvor der laa et enligt Bondehus.

Her byggedes Kulløsningsapparater m. m. til Indladning af Kul i Skibe og i Løbet af kort Tid skød Byen Middlesbrough i Vejret. Det enlige Bondehus blev Midtpunktet i denne travle By.

Dimensionerne af denne historiske Maskine er følgende:

Kedlen, som er en simpel cylindrisk Kedel med et udvendigt Røgrør, ca. 4' (ca. 1200 mm) i Diam. udført i 2 Plader, $\frac{3}{8}$ " tykke, samlede med ne enkeltnittet Overlægning. Det indvendige Røgrør, der er 22" (ca. 660 mm) i Diam., danner saavel Fyr som Røgkammer og er fortil baaret af Kedlens Forplade. Røgrøret er fortil forbundet med Skorstenen, der er 15" (ca. 450 mm) i Diam. Skorstenshøjden over Skinnetop er 13' 3" (ca. 4014 mm). Den almindelige Skorstenshøjde ved D. S. B. er 4000 mm.



Som Fødeapparat anvendtes en Pumpe, der er anbragt paa Siden af Kedlen. To Prøvehaner er anbragt paa Kedlens Bagvæg, ved Hjælp af hvilke Vandstanden kunde kontrolleres. Sikkerhedsventilerne var afbalancerede ved en Vægt anbragt paa Enden af en 31" lang Arm. Denne Vægt kan bevæges henad Armen; naar den er anbragt paa Armens yderste Ende længst borte fra Ventolen, opnaaedes Maksimumstrykket 50 Pund pr. Kv." (ca. $3\frac{1}{2}$ Atm.). Trykket kunde varieres ned til 25 Pund ved at bevæge Kontravægten henimod Armen imod Ventilen, og det var tilsyneladende overladt til Førerens Forgodtbefindende, hvilket Tryk han vilde holde i Kedlen.

Cylindrene, hvøraf der er to, er lodrette og anbragte centralt paa Kedlen med den nederste Halvdel inde i Kedlen, saaledes at Bunden ligger under Vandlinien. Cylindrenes oprindelige Dimensioner var 9" ca. 225 mm) i Diam. og 24" (600 mm) Slag, senere er de blevet ud-borede til 10" (250 mm) i Diam.

Hver Cylinders driver et Hjulpar og Stempelstangen, paa hver Cylinders er forbunden til Midten af en Balance, hvis yderste Ender er i Forbindelse med Drivstængerne. Stempelstængerne styres i vertikal Retning af en Parallelogrambevægelse. Spildedampen føres fra hver Cylinders til et Bukserør anbragt i Skorstenen. Det er Georg Stephenson, der første Gang realiserede den Tanke at benytte Spildedampens Udstødning i Skorstenen til at forbedre Trækket i Fyret, idet det viste sig van-

skeligt uden dette Arrangement at skaffe den fornødne Damp.

Glideren trækkes fra en enkelt Ekscentriskive anbragt løst paa den »førende« Aksel tæt ved Hjulet. En nærmere Redegørelse for Konstruktionen af Styring skal ikke gives, da det vil føre for vidt. Hverken Maskinen eller Tenderen er forsynet med Bremses, saa Føreren har uden Tvivl været henvist til at reverse Maskinen i Tilfælde af uventede Forhindringers Tilsynkomst.

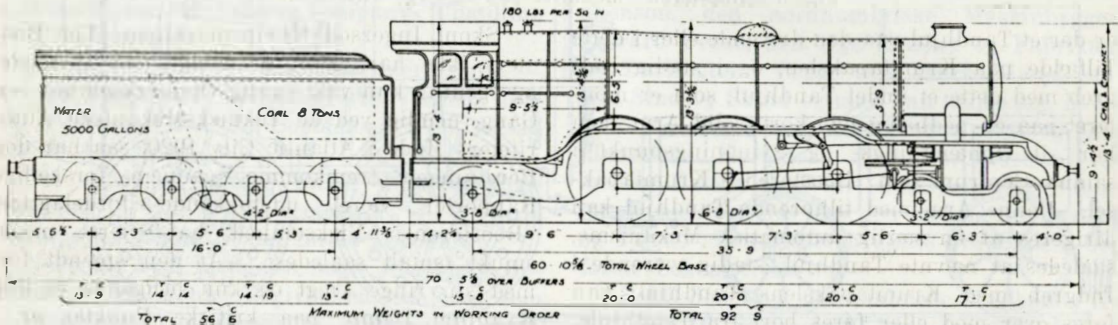
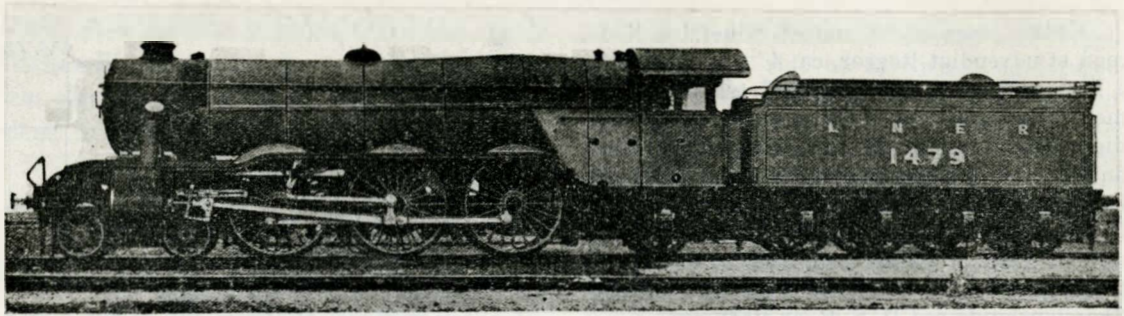
Førerhus findes ikke; Føreren sad paa et Sæde paa Toppen af Kedlen i umiddelbar Nærhed af Regulatorhaandtaget. En Fodplade løber langs hver Side af Kedlen, fra hvilken Føreren har kunnet betjene Ekscentriktrækkene og smøre de forskellige Stænger.

Maskinen har ikke haft nogen Fløjte. Til at signalisere med anvendtes en stor Klokke, der er anbragt ved Skorstenen, og som kan bevæges med en Snor fra Førerens Plads.

Hjulene er ikke de originale, idet Stephenson's Hjul var aabne og havde Eger. Maskinens nuværende Hjul er Hackworths Model og maa være blevet anbragte kort Tid efter, at Maskinen er bygget.

Tenderen er en almindelig Vogn, hvorpaa der er anbragt en Vandtank 4' lang.

Til Sammenligning med dette Verdens første Persontogets Lokomotiv er udstillet et af samme Jernbaneselskabs mest moderne Exprestog-



Lokomotiver. Denne Maskine bærer Navnet »the flying scotsmann«, der bringer Navnet paa det bekendte Passagertog i Erindring.

I over 60 Aar er dette velkendte Tog afgaaet hver Formiddag Kl. 10 fra Kings Cross Station i London for at tilbagelægge sin 295 miles (cirka 640 km) lange Rejse til Edinbourg i Skotland.

Denne Type af Lokomotiver kaldes Pacific-typen paa Grund af dets Hjularrangement (2—C—1) d. v. s. en to-akslet Truck, 3 koblede Aksler og en Bagløber.

Den ovenomtalte Maskine, der er vist paa vedføjede Billede har iøvrigt følgende Hoveddimensioner:

Cylinder	} diam. 20" (508 mm)
(3 Cylindre) } Slag	
Rundglidere:	
Gliderdiam.	8" (204 mm)
Max. Fyldning	65 pCt.
Hjuldimensioner:	
Driv- og Kobelhjul	80" (2032 mm)
Truckhjul	38" (966 mm)
Løberhjul	44" (1118 mm)
Længde mellem Rørvæggene... 19' (ca. 5700 mm)	
Hedefflade:	
Rørene	2715 □' (250 m ²)
Fyrkassen	215 □' (19.8 m ²)
Overheder	525 □' (28.3 m ²)
Ristareal	41.25 □' (3.8 m ²)
Kedeltryk	180 Pd. pr. □' (ca 13 atm.)
Vægt af Maskinen	92 ts
Tenderens Vægt tjenstf.	56 ts
Vandbeholdning	5000 gallons
Kul	8 ts

Af tekniske Detailler, der afviger fra hvad der er gangse herhjemme kan nævnes:

Aksellagerne smøres ved Hjælp af Wakefields mekaniske Smøreapparat, hvorimod Smøring af Cylindre og Glidere sker ved »Detroit« hydrostatiske Lubrikator, der i Princippet virker som Nathans Smøreapparat.

Trækket til Cylinderrudblæsningsventilerne — der ikke er automatiske — er udført som et Bowden Træk (i Princippet det samme som anvendes f. Eks. paa mange Motorecykler til Overføring af Trækket fra Styret til Karburatoren).

Stempel- og Drivstængerne er udførte af Krom-Nikkelstaa, hvorved det har været muligt at spare 50 pCt. i Vægten af disse Dele.

Bemærkelsesværdig er den lange Drivstang samt de lukkede Hoveder paa Kobbelstangsenderne.

Paa en nylig afholdt Prøvetur fremførte Maskinen 61 Vgl. over en Distance (ca. 169 km) i en Tid af 2 Timer og 2 Min., hvilket giver en Gennemsnitshastighed af 52 miles (83 km) pr. Time. Den størst opnaaede Hastighed var 70 miles (112 km). — r.

UDVIKLINGEN AF HJÆLPEDRIV-MASKINEN FOR LOKOMOTIVER

Ved Otto Bendixen.

(Sluttet.)

Som det vil ses af Illustrationen i Fig. 4 sker Forbindelsen mellem »Boosterens« Krumtap-aksel og Løbehjulsakslen ved Tandhjulsoverføring. Ligesom paa Kelley og Sheedys Patent

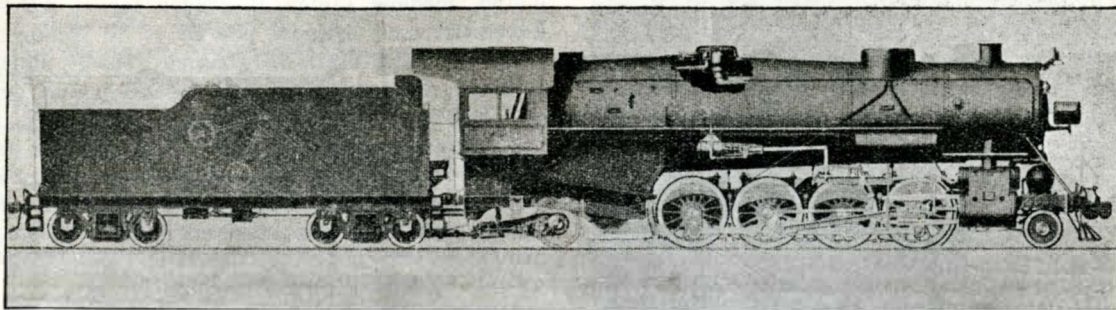


Fig. 5. „Boosteren“ monteret paa et L D I Lokomotiv.

er der et Tandhjul paa den drivende eller i dette Tilfælde paa Krumtapakslen, og i stadig Indgreb med dette et andet Tandhjul, som er monteret paa en nedhængende kort, solid Arm, som har sit Ophængnings- og Svingningspunkt i samme Centrum som »Boosteren«s Krumtapaksel. Denne Arm med tilhørende Tandhjul kan dirigeres af en særlig automatisk Mekanisme, saaledes at nævnte Tandhjul, stadig værende i Indgreb med Krumtapakslens Tandhjul, kan føres over mod eller føres bort fra Tandhjulet paa Løbehjulsakslen.

Det er selvsagt, at »Boosteren« kun skal anvendes til at overvinde Igangsætningsvanskeligheder og maaske under meget langsom Kørsel, og til det Brug skulde der ikke være nogen Risiko for overdreven Slidtage. Betjeningen af »Boosteren« er praktisk talt automatisk. Aabning og Lukning af »Boosteren«s Damptilførselsventil, samt Manøvreringen af Tandhjulets Fra- og Tilkobling sker ved en Mekanisme, som manøvreres ved Trykluft og er fresmtillet af Westinghouse Kompagniet. »Boosteren« kan ikke startes, selv om Dampventilen paa Kedlen og Trykluftventilen paa Hoved-Trykluftledningen er aabne, uden at Laasen paa Styringshaandtaget, hvadenten Gangskiftningen foregaar ved Haandkraft eller som paa Lokomotivet i Fig. 5 ved Trykluft, er lukket ned, Styringshaandtaget lagt i sin Yderstilling, altsaa til den størst mulige Fyldning i Lokomotivets Cylindre, samt Hoved-Regulatoren aabnet saaledes, at der staar Damp til Lokomotivets Cylindre.

Naar Hastigheden efter vellykket Igangsætning tiltager, vil Føreren ganske naturlig mindske Fyldningen, hvad han jo gør ved at dreje Styringshaandtaget længere tilbage. Herved manøvrerer han imidlertid automatisk med den Mekanisme, som ved Trykluft kontrollerer Hjælpemaskinens Damptilførselsventil. Denne lukker automatisk, og Tandhjulet paa den bevægelige Arm bringes automatisk ud af Indgreb med Tandhjulet paa Løbehjulsakslen, og »Boosteren« stopper, medens Lokomotivet kører videre paa almindelig Maade.

Skønt Ingersoll Hjælpemaskinen »The Booster« ikke har været ret længe paa Markedet og egentlig kun vakt særlig Opmærksomhed een Gang, nemlig ved de Teknisk-Mekaniske Autoriteters Møde i Atlantic City 1920, saa har dog Beretningen fremkommet gennem forskellige Rapporter været udelukkende fordelagtige. »Boosteren«s Virksomhed har været meget smukt omtalt saaledes: »At den spændt for, med sin ringe Vægt og kun brugende et lille Kvantum Damp, paa kritiske Punkter er i Stand til at udføre et meget nyttigt Arbejde.«

En selvstændig Rapport over en Række Prøver foretaget af et af de ledende amerikanske Jernbane Kompagniers Ingeniører indeholder følgende fastslaaede Kendsgerninger:

- 1) En Forøgelse i Tonnagen fra 2100 til 2582 Tons eller en Forøgelse af 23 pCt.
- 2) En Forøgelse i Tonnagen fra 1800 til 2015 Tons eller en Forøgelse af 12 pCt, maalt ved en Hastighed af 13 miles pr. Time.
- 3) En Forøgelse af Trækraften ved en Hastighed af 9½ miles pr. Time fra 36440 pound til 42900 pound eller en Forøgelse af 18 pCt.
- 4) En Forøgelse af Trækraften ved Igangsætningen med 1958 Tons paa en Stigning af 0,86 pCt. fra 40421 pound til 49282 pound eller en Forøgelse af 22 pCt.
- 5) En Forøgelse af Trækraften ved en Hastighed af 13 miles pr. Time fra 34228 pound til 38993 pound eller en Forøgelse af 13 pCt.

Disse Resultater viser, at »Boosteren« kan beregnes til under Gennemsnits Betingelserne for Fragttjeneste at kunne igangsætte Tog ca. 20 pCt. tungere end det samme Lokomotiv kunde uden »Boosteren«s Medvirken, og at dette 20 pCt. tungere Tog vil kunde bringes op til en given Hastighed paa kortere Tid.

Hosstaaende to Diagrammer illustrerer med al Tydelighed 4 forskellige Lokomotivtypers Trækraft samt »Boosteren«s Arbejde.

I Diagrammet Fig. 6 gælder Linien a for et 2 C 1 Lokomotiv med Cylindre paa 27 × 28

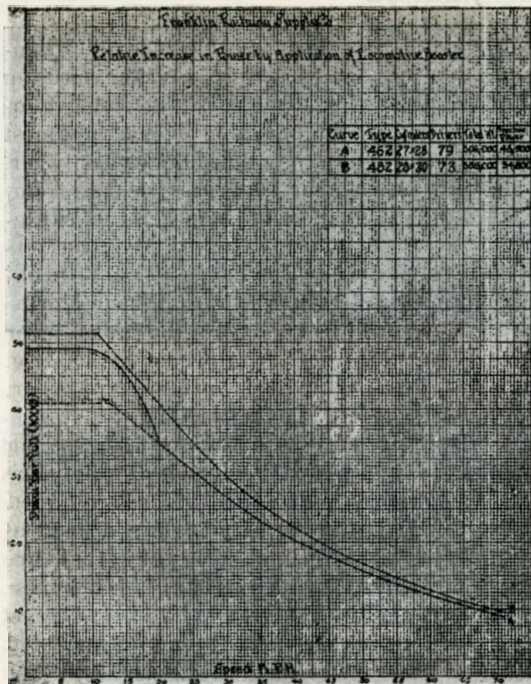


Fig. 6.

Tommer ($685,7 \times 711,1$ mm), 79 Tommer (2006,5 mm) Drivhjul, med en total Vægt af 306000 pound*) og en Trækraft paa 43900

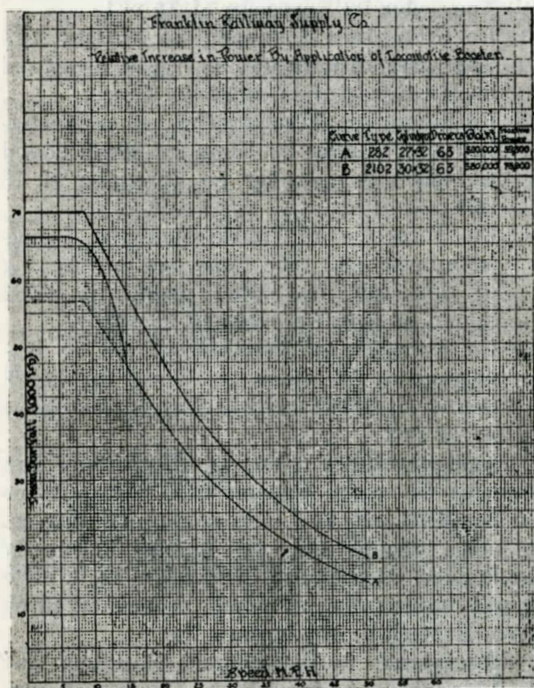


Fig. 7.

*) 1 pound = 0.453 kg.

pound, medens Linien B gælder for et 2 D 1 Lokomotiv med Cylindre paa 28×30 Tommer ($711,1 \times 761,9$ mm), 73 Tommer (1854,1 mm) Drivhjul, en total Vægt paa 356000 pound og en Trækraft paa 54800 pound.

I Diagrammet Fig. 7 gælder Linien A for et 1 D 1 Godstogslokomotiv med Cylindre paa 27×32 Tommer ($685,7 \times 812,7$ mm), 63 Tommer (1600,2 mm) Drivhjul, med en total Vægt paa 320000 pound og med en Trækraft paa 59800 pound, medens Linien B gælder for et 1 E 1 Lokomotiv med Cylindre paa 30×32 Tommer ($761,9 \times 812,7$ mm), 63 Tommer (1600,2 mm) Drivhjul, med en total Vægt paa 380000 pound og med en Trækraft paa 73900 pound. Paa begge Diagrammer repræsenterer den lille kørte Linie tilvenstre »Boosteren«s Arbejde, og man kan ikke undgaa at lægge Mærke til, at den Forøgelse i Trækraft, som »Boosteren« giver 2 C 1 og 1 D 1 Lokomotiverne, bringer disses Trækraft meget nær op til den som udvikles af 2 D 1 og 1 E 1 Lokomotiverne, hvilket vil sige, at de to førstnævnte Typer med »Boosteren« i Virksomhed med deres ringere Vægt kan omtrentlig sidestilles med de to sidstnævnte og meget sværere Lokomotivtyper, og kan som Følge heraf udføre det samme Arbejde, som disse præstere.



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. December kan Lokomotivførerne *J. Hansen*, Bülowsgade 61, Aarhus, og *N. P. Carlsen*, Valdemarsgade, Kalundborg, fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd ved de danske Statsbaner.

KONG CHRISTIAN IX's UNDERSTØTTELSESFOND

Af Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1925 kunne uddeles ca. 1300 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Generalsekretariatet, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faa s.

Blanketten, der maa udfyldes nøjagtig, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende for begge Fond, hvis ikke andet anføres.

Bestyrelsen bestaar af:
 Generaldirektør Andersen Alstrup,
 Togfører Duelund, København,
 Overbanemester H. Gram, Roskilde,
 Søfartschef Heise, København,
 Materialforvalter O. Larsen, København,
 Værkmester P. Mikkelsen, København,
 Assistent Frk. Westergaard, København,
 Distriktschef Wissenbach, Struer, og
 Baneingeniør Wolfhagen, København.

1900—1. APRIL—1925

Da der den 1. April 1925 er ca. 50 Lokomotivførere, der kan holde 25 Aars Jubilæum, har man tænkt at afholde en Sammenkomst for nævnte Jubilarer og deres Hustruer. Man har endvidere tænkt sig, at Sammenkomsten skulde finde Sted først i April Maaned 1925 og afholdes i Odense.

Hvis nogen sympatiserer med den fremsatte Tanke, bedes man tilskrive en af Undertegnede inden 1. Januar 1925, og der vil da tilgaa de paagældende nærmere Oplysninger.

A. A. Møller, Korsør — Th. Carlqvist, Kbhvn G.



DEN SCHOOPSKE SPRØJTEMETODES

svageste Punkt er Metalbelægningens større eller mindre Poresitet, da Fugtighed gennemtrænger Overtrækket selv ved Atmosfærens Tryk; Porositeten er dog yderst forskellig for de forskellige Metaller.

Jo højere det paasprøjtede Metals Smeltepunkt ligger, jo tættere bliver Overtrækket: Et Tinovertræk er f. Eks. næsten uanvendeligt. Selv et Blyovertræk er meget porøst, men kan dog ved flere Belægninger og stærk Opvarmning med følgende Iltning, gøres tæt. Da der ved Svovlsyrens Indvirkning paa Bly dannes uopløseligt Blyulfat som tilstopper Porene, kan et Blyovertræk af 0,5—1,5 mm Tykkelse, paaført ved den Schoopske Metode give ganske gode Resultater.

Den almindelige Forzinkningsmetode har hidtil vist sig, saavel i teknisk som i økonomisk Henseende at give gode Resultater. Her maa der dog skelnes mellem Forzinkning i Tromle og ved Straale. Den først nævnte Fremgangsmaade giver gode Resultater, naar Delene opvarmes forinden de lægges i Tromlen. Den giver et godt fast vedhængende Overtræk og er betydeligt billigere end alle andre kendte Metoder.

Ved Forzinkning med fri Straale binder

Zinken dog bedre end ved førstnævnte Fremgangsmaade og ved sværere Stykker med en tyk Væg stiller Sprøjtemetoden sig endog gunstigere, hvorfor førstnævnte Metode nærmest anvendes til mindre og tynde Arbejdsstykker.

Dersom Delene, der skal overtrækkes, kommer i Berøring med Vand, besprøjtes de skiftevis med Zink og Bly, hvorved Overtrækkets Holdbarhed forbedres betydeligt. Ved Forzinkning efter Sprøjtemetoden, kan Delene, forinden Behandlingen, overstryges med Lak eller Maling, hvorved Overtrækket hæfter fastere. Dette benyttes særligt ved Jernkonstruktioner, der er udsat for Luft og Fugtighed.

Besprøjtning med Aluminium har vist sig meget modstandsdygtigt, men beskytter ikke mod Rustdannelse; det samme er Tilfælde med Bronze- og Kobberovertræk, dersom det da ikke gøres meget tykt og tillige helst poleres, hvorved det bliver tættere og mere modstandsdygtigt.

Et bedre Resultat kan opnaas ved, efter først at have givet Arbejdsstykket et Aluminiumovertræk, at paaføre et tyndt Jernovertræk, som saa igen dækkes med Aluminium.

Metalovertræk paa Pap og vævede Ting giver, i Tilfælde af, at man ønsker et lufttæt Overtræk, mindre gode Resultater, ligesom Metallisering af Træ ikke frembyder nogen særlig Fordel, da man derved ikke opnaar at udelukke Luftens og Fugtighedens Indvirkning.

ET MOTORSKIB MED 40000 H. K.

var fornylig Genstand for et Foredrag i en af Skotlands tekniske Foreninger. Maskineriet skulde have fire enkeltvirkende Sulzer-Totaktmotorer paa hver sin Skru aksel. Hver Maskine med otte Cylindre, Diameter 850 mm og Slaglængde 1100.

B. H. K. for hver enkelt Maskine skulde paa den Maade være 10 000, ved et Omdrejningstal pr. Minut paa 170. Det store Hjælpemaskineri staa naturligtvis i Forhold hertil.

ALUMINIUMSHJUL TIL OMNIBUSSER

I London har man i lang Tid eksperimenteret med en Aluminiumslegering til Motorvognhjul til Brug paa Landeveje, som, skønt Vægten kun er en Tredjedel af et Standard Hjul, dog har givet tilfredsstillende Resultat.

En Mængde af disse Hjul har nu løbet over en Vej længde paa 50 000 engelske Mil paa tyve forskellige Ruter; de betyder en væsentlig Forringelse af Vognens samlede Vægt, og formindsker i høj Grad Vejenes Ødelæggelse og er lige saa stærke som Staalhjul.

Yderligere er et udslidt Hjuls Værdi som gammelt Metal, to Tredjedel af den oprindelige.

EN DAMPTURBINE MED 110 ATMOSFÆRERS TRYK

er fornylig bygget af Brown, Boweri & Co. i Ludwigshafen til det kommunale Elektriciteitsværk i Berlin. Dampen udnyttes i Maskinen fra Maksimum til normal Tryk, hvorefter den føres til de tidligere paa Elektriciteitsværket arbejdende Turbiner og derfra til Kondensatoren.

Fremstilling af Damp med dette enorme Tryk foregaar i en Kedel med roterende Rør, hvor Vandet ved Centrifugalkraften trykkes imod Rørenes Vægge, saaledes at Dampen afgaar fra disses Midte. Forsøgene er faldet saa heldigt ud, at ovennævnte Kraftanlæg skal udvides med 13 000 I. H. K. med Damp af højt Tryk.

JERNBANEMÆNDENE PROTESTERER FOR DOMSTOLENE IMOD LØNNEDSÆTTELSEN.

Da det er et Faktum, at en Paragraf af Lønreglementet endogsaa tillader Lønreducering under visse tydeligt foreskrevne Omstændigheder, har det hollandske Jernbane- og Sporvognsmænds Forbund dog rejst Modstand mod Jernbanestyrelsen for dets nylig fremlagte Lønreduceringsforslag.

Man forudsar en Forøgelse af Lønklassernes Antal fra tre til fire, hvilket i forskellige Tilfælde vil betyde en Lønnedsættelse for flere Personalegrupper, i Stedet for de nuværende 8 pCt. vil det blive 16 pCt.

SCHVEIZISKE FORBUNDSBANERS DRIFTS-RESULTAT

Hovedindtægten ved Forbundsbanerne var for Tiden Januar—September 272 418 396. 47 Frc. eller 15 872 252. 45 Frc. mere end paa tilsvarende Tid foregaaende Aar. Udgifterne var 191 100 258. 19 Frc. eller 42 383 835. 76 Frc. mindre end foregaaende Aar. Udbyttets Størrelse var altsaa 81 318 138. 28 Frc. eller 58 256 388. 21 Frc. mere end sidste Driftsaar.

For at dette Resultat har kunnet opnaas, har Personalet været udsat for omfattende Lønreduceringer og Afskedigelser. I Følge Forbundsorganet er Personalet fast besluttet paa ikke at gøre flere Opofrelser.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl. Fyn	
12892	11414	Wassermann, J.: Den ensomme Gæst.
12893	11411	Paludan, J.: En Vinter lang.
12897	11409	Kipling: Fra Land og Sø.
12898	11416	Winding, A.: Glæde over Danmark.
12900	11405	Gejlager: Esben og Else.
12901	11407	Kinck, H. E.: Ungt Folk.
12904	11402	Conrad: Fribytteren.

Sj. Falst.	Jyl. Fyn	
12906a-b		Andersen-Nexø: Muldskud (Ny Udgave).
12908	11451	Heller, Frank: Du Daare.
12911	11434	Andersen, Vilh.: Den danske Litteratur.
12913	11449	Hansen, P. C. V.: Det dybe Skel.
12918	11437	Brandes, Georg: Uimodstaaelige.
12920	11459	Malling, M.: Eva Skyttes Venner.
12924	11452	Hergesheimer: Cytherea.
12925	11446	Ehrencron-Kidde, A.: De hvide Fugle.
12927a	11457	Leopold, Svend: Fru Lunde og hendes Døtre.
12928	11432	Andersen, Vilh.: Taler.
12931		Mathiesen, S.: Lykkens Vang.
12934	11464	Rung, Otto: Englen med Æselsøerne.
12935	11438	Bruun, A.: Lene rejser til England.
12941		Nervil, S.: Personlig Magnetisme.
12942		Reventlow, Chr.: Breve fra Skærsilden.
12943	11444	Dahl, Valborg: Skoleballet.
12944	11454	Janssen, Børge: Mesterens Kærlighed.
12945	11447	Fleuron, Svend: Af en Vikings Saga.
12946	11460	Michaëlis, Karin: Pigen med Glasskaarne.
12957	11450	Levin, Poul: Hersløvs Gaard.
12958		Ossendowski: Asiens vidunderlige Verden.
12960	11432	Andersen, Knud: Havet.
12961		Jerome, H. J.: Poul Kelver.
12963		Wieth-Knudsen: Feminismen.

TAKSIGELSE

En hjertelig Tak til dem alle for den smukke Tanke at nedlægge en Krans den 1. November paa min kære Mands Grav.

Emma Høgholt og Born.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrboderkredsen.

Masnedssund: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: N. J. Rasmussen, Boulevarden 30, Vordingborg.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.

1. Oktober 1924. Lokfyrb. Asp. M. Christensen, Gedser.



Udnævnelse fra 1—11—24.

Lokomotivfyrbøder V. Hefthohn, Aalborg, til Lokomotivfører i Vamdrup (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. V. Pedersen, Slagelse, til Lokomotivfører i Vamdrup (min. Udn.).

Haandværker H. Jørgensen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Løgumkloster.

Haandværker P. Eriksen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Brande.

Forflyttelse fra 1—11—24.

Lokomotivfører H. J. Rasmussen, Gjedser, efter Ansøgning til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører A. G. Keller, Fredericia, efter Ansøgning ifølge Opslag til Skelde (Depotforstander).

Lokomotivfører C. C. V. Eland, Fredericia, efter Ansøgning til Aarhus H.

Lokomotivfører J. E. Larsen, Vamdrup, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfører J. R. Larsen, Vamdrup, efter Ansøgning til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder E. M. N. Markussen, Holstebro, efter Ansøgning til Aalborg.

Lokomotivfyrbøder K. O. Petersen, Skelde, efter Ansøgning til Holstebro.

Lokomotivfyrbøder A. L. Wedeby, Thisted, efter Ansøgning til Slagelse.

Lokomotivfyrbøder T. Mortensen, Løgumkloster, efter Ansøgning til Glyngøre.

Lokomotivfører J. B. Pedersen, Glyngøre, efter Ansøgning til Thisted.

Lokomotivfyrbøder K. P. M. Treu, Korsør, efter Ansøgning til Skelde.

Lokomotivfyrbøder A. H. P. Madsen, Brande, efter Ansøgning til Korsør.

Lokomotivfyrbøder T. D. H. Frandsen, Gjedser, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder A. K. Sørensen, Gjedser, til Kbhavns Godsbgd.



Grethe's Magasin

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion

samt Kioler

Smaa Priser.

Ratebetaling

HUSK

det fortrinlige

Wiibroe Øl

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret d. 20. November.



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Mødersprøjer, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.

Vesterbrogade 11.

Telefoner 3067 & 5605.

Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserves-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,

Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSÆLSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central > 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

Billige elektriske Lamper og Kroner

P. Hindsbøl, aut. elektr. Installatør

Sønder Boulevard 77 — Telefon 10354

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

35, Istedgade 35

BLUSEBASAREN

35, Istedgade 35

Grundet paa Forretningsovertagelse udsælges under halv Pris et stort Parti

KJOLER — NEDERDELE — JUMBER OG BLUSER

Jernbanefunktionærer ydes 10 pCt.

DRIK URBAN ØL I NORD-JYLLAND

Slotsbryggeriets Husholdningsøl og Skibsol

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

Redaktion: Vesterbrogade 98 a, Kjøbenhavn B.

Tit. 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, Kjøbenhavn B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.

Lokomotivmænd.
Jubilæumsmapper og Adresser leveres smukt og billigt. Prøver og Prislister vil være til Eftersyn hos d'Hrr. Afdelingsformænd ved større Depoter.
 Ærbødigst
I. C. M. NIELSEN,
 Pudserformand, Nyborg.

Ægte Honning
Billigst i Danmark.
 6 Pd. 7 Kr., 9 Pd. 10 Kr. inkl. Spande. Sendes overalt pr. Postopkrævning. Bestilling paa mindst 18 Pd. portofrit.
 Københavns Honninghus, Graabrødretov 4, Kbhvn. K. Telef. 6024. Største og ældste Specialfirma. Grd. 1829.

TANDKLINIKEN
 Istedgade 97. Tlf. Vest. 5552 x
 Kunstige Tænder — Stifttænder
 Guldbroarbejde — Plombering.
 Rabat! Bedste Udførelse. Rabat!

Mejeriet Sdr. Boulevard 77
Hj. af Skjalm Hvides Gade
HUGO RYDING
 TELEFON VESTER 9852
 Smør, Æg, Margarine, Mælk, Fløde og Brød
 Confection - Alle gangbare Øsorter

„Vesterhus“ Herreekvipering - 29, Istedgade 29
 Alt i Herrelingeri til Dagens billigste Priser.
Stort Udvalg i Gummikravetøj.
 Jernbanefunktionærer 6 pCt. Rabat.

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.
 Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.
 Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

A. Olsens Eftf., Dybbølgade 20,
 anbefaler sig med **I. Kl.s Viktualier**
 og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.
 anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. Ærb. R. Svendsen.

Victualieforretningen, SAXOGADE 116
 Hj. af Dybbølgade
 anbefaler sine 1ste Klasses Varer
 Ærb. M. Albertsen.

H. Borgwardt's Bageri og Konditori
 Dybbølgade 25. Tlf. Vst. 1168 x.
 anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med **1ste Klasses Varer.**
 Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Charles Christiansen, Flensborggade 61.
 Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri og Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

ISTEDHUS = MØBELMAGASIN
 CHR. NIELSEN
 ENGHAVEPLADS 1-2 · TLF. VESTER 209 · KØBENHAVN B.

Eget Røgeri
 1. Klasses Røgeri og Paalægsforretning
 Varer modtages til Saltning og Røgning
 Johs. Olesen, Istedgade 121. Tlf. V 1867

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.
VIGGO NIELSENS BOGHANDEL
 Telf. 9327. Istedgade 64, Istedgaard. Telf. 9327.

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134.
 Telefon 11 372.

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER
 SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengendstyr.
 Gevinstsedler modtages. Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

Bemærk
LÆDERHANDELEN
Ny Carlsbergvej 24
 Telf. V. 9422 x. Lars Mathiesen.

KØB DERES CIGARER & VINE
 i Cigarforretningen
 Hørsholmsgade 28
 (ved Nørrebros Station)

NY RAVNSBORG
Vesterfælledvej 82
 Telefon 10718
 anbefaler sine Selskabslokaler og
 store Festsal til Møder og Fester

Thora Sørensen.
 Kaffe- & Thehandel.
 Søndre Boulevard 79.

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34
 Tlf. Vester 452 x Tlf. Vester 452 x

H. C. Hansen,
 62, Vesterbrogade 62.
 Trikotage- og Garnforretning.
 Stort Udvalg.
 Underbeklædning, Strømper, Sokker.
 Leverandør til Forbrugsforeningen.

Cigarforretningen
6 Østerbrogade 6
VIN - CIGARER - TOBAKKER
 Tlf. Øbro 566 x.

Carl Hansen.
Bageri & Konditori.
 Istedgade 37.