



24. AARG. N^o 23.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1924.

BETJENINGEN AF RANGERLOKOMOTIVERNE

I mange Aar har Dansk Lokomotivmands Forening beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Betjeningen af Rangerlokomotiverne og utallige er de Skrivelser og de Forhandlinger, denne Sag har været Genstand for, uden at det af den Vej endnu har været muligt at løse Spørgsmaalet. Bevæggrunden til, at Sagen er rejst, er den, at det er ganske urimeligt og utilbørligt, at Statsbanerne kan anse det for rigtigt at kræve Arbejdet paa en Rangermaskine udført ved og af Lokomotivfyrbødere, skønt Gerningen i alt væsentlig er Førerens. Motivet til saa stærkt at gaa imod det af Foreningen fremsatte Ønske er, *at det koster Penge*. Imidlertid kan Foreningen ikke af den Grund vige tilbage fra at fremsætte sit berettigede og begrundede Ønske, thi det, at en Ting koster Penge, kan ikke berettigge til at afvise et Krav, som i sig indeholder saadanne Momenter, at det i Længden vil være muligt at afvise dette.

Det er derfor paany rejst, hver Gang der har været Anledning hertil, eller hver Gang der har været en svag Mulighed for at komme længere frem. Ved en Forhandling, der førtes den 10. November 1923 (se D. L. T. Nr. 7, 1924), kom man ind paa en Diskussion om Oprettelsen af en Mellemstilling, en Stilling man tidligere

havde været stillet overfor, og til hvilken Organisationen havde stillet sig stærkt tvivlende, fordi den indeholdt visse Farer for Misbrug. Betæneligheder, der dog maaske kunne have været overvundne ved Skabelse af dertil sigtende Garantier. Denne Forhandling bragte ingen Løsning paa Sagen, udover at Parterne lærte hinandens Stilling noget nærmere at kende.

Spørgsmaalet blev efter Forhandlingen forelagt den daværende Minister for offentlige Arbejder (Slebsager), der paa det Tidspunkt ikke vilde gaa med til nogen Forbedringer, men vilde dog senere drøfte Sagen med Lokomotivmændene — Valget i Foraaret hindrede dette.

Efter nogen Tids Forløb efter Valget tog Organisationen igen Spørgsmaalet op og indsendte en Skrivelse til Generaldirektoratet indeholdende Krav om Indførelse af 2-Mandsbetjening paa samtlige Rangermaskiner og Ønske om Forhandling om Sagen, for saa vidt Generaldirektoratet ikke kunde imødekomme det fremsatte Ønske.

Denne Forhandling førtes saa den 1. Oktober d. A., og vi gengiver her den over Forhandlingen førte Protokol:

Generaldirektøren indledte Forhandlingen med at oplæse det af Foreningen under 30. Juli 1924 indsendte Andragende om Indførelse af 2-Mandsbetjening paa samtlige Rangerlokomotiver. I Andragendet udbeder Foreningen sig mundtlig Forhandling, dersom Generaldirekto-

ratet ikke kan imødekomme Foreningens Ønsker. — Af den Omstændighed, at Generaldirektoratet har indkaldt til Forhandling, har Foreningen altsaa kunnet slutte, at man ikke har ment at kunne imødekomme Andragendet, men da de foregaaende Forhandlinger om samme Spørgsmaal jo har været meget udførlige, kan der vel forøvrigt ikke være væsentlige nye Momenter at fremføre.

Rich. Lillie: Det er rigtigt, at Spørgsmaalet har været drøftet indgaaende, og vi kan jo heller ikke fremføre særlig nye Momenter, men naar vi paany har rejst Sagen og anmodet Generaldirektøren om en Forhandling, er det, fordi det er nødvendigt, at der snart sker en Forandring for de Lokomotivfyrbødere, som maa udføre Tjeneste paa Rangerlokomotiver som Fører af disse, thi de efterhaanden saa begrænsede Avancementsmuligheder gør Forholdene vanskeligere, og da der, siden vi sidst drøftede og forhandlede dette Spørgsmaal, er sket et Regeringsskifte, og vi har faaet en ny Minister, som selv er Jernbanemand, udgaaet af de praktiske Jernbanemænds Rækker, tror vor Organisation, og navnlig de Mennesker, som dette Forhold berører, paa og venter, at den nuværende Minister vil vide at vise en større og bedre Forstaaelse af deres Kaar, og de Krav, som Organisationerne her fremsætter, end man mødte hos den tidligere Minister om samme Sag.

Danmark er jo det eneste Land, hvor man anvender 1-Mandsbetjeningen af Rangerlokomotiverne. Man har ganske vist forsøgt i andre Lande at indføre det samme System, men det er faldet uheldigt ud, — hos os er det efter Omstændighederne gaaet godt, men at det vedblivende vil gaa godt, bliver et Spørgsmaal.

Rangerlokomotiverne bliver større og større, og Trafiken paa mange Stationer bliver mere og mere vanskelig, saaledes at det Grundlag, hvorpaa man i sin Tid indførte 1-Mandsbetjeningen mere og mere forrykkes. Det er derfor en uretfærdig Behandlingsmaade at lade disse Mennesker udføre 2 Mands Arbejde og kun lønne dem med Lokomotivfyrbøderløn. Det er et Spørgsmaal, som kalder paa Retfærdighed, vi her fremsætter, og vi tror og haaber, at det vil lykkes at faa en Ordning paa dette Spørgsmaal ved en Forhandling.

Ønskede at høre, hvorledes Generaldirektøren stillede sig til Sagen.

Generaldirektøren kunde være ganske enig i, at Spørgsmaalet sagligt var uddebatteret. Om Betydningen af Ministerskiftet for Afgørelsen af et heromhandlende Spørgsmaal, skulde Generaldirektøren naturligvis ikke udtale sig, men han maatte for sit Vedkommende henholde sig til det af ham under de tidligere Forhandlin-

ger anførte. Det Tilbud, som han dengang havde fremsat, om at vilde medvirke til Oprettelsen af en Mellemstilling, stod han stadig ved, og han havde egentlig haft Indtryk af, at Foreningen kunde slaa sig til Taals med Indførelse af en saadan Mellemstilling, forudsat at den blev behørig placeret. Foreningen havde nægtet at acceptere Anbringelse i 13. Lønningsklasse. Generaldirektøren havde da antydnet, at man kunde tænke sig Stillingen anbragt i 12. Lønklasse under nyt Bogstav, og dette syntes Organisationerne ikke helt at have afvist. Den daværende Minister kunde imidlertid ikke paa det daværende Tidspunkt gaa med dertil. Generaldirektøren vidste ikke, hvorledes den nuværende Minister vilde stille sig, men Generaldirektøren selv kunde vedvarende tænke sig en Ordning, som den af ham tidligere foreslaaede. — Derimod kunde han ikke gaa med til en Ordning med 2-Mandsbetjening eller Lokomotivførere paa alle Rangerlokomotiver.

Rich. Lillie: Jeg kan ikke dele Generaldirektoratets Opfattelse af, at Foreningen skulde have tilkendegivet sin Fortrolighed med Indførelse af Mellemstillingen. — Det har vi ikke gjort og det fremgaar ogsaa af Forhandlingsprotokollerne, vi maa derfor holde os til vort principale Standpunkt, og er vi saaledes langt fra hinanden, Hr. Generaldirektor. — Maatte dog haabe, da det her var en Forhandling, at man kunde naa til en Forstaaelse, og for at bevise, at vi ved, at vi er til en Forhandling, og da man ved en Forhandling maa strække sig noget mod hinanden, vil vi ikke absolut fastholde Princippet, 2 Mand paa alle Rangermaskiner, men vi maa have nogle flere, end vi har. Den foreliggende Sag trænger sig stærkere og stærkere paa paa Grund af Tiderne, kun et meget begrænset Antal Lokomotivfyrbødere opnaar Forfremmelse, og efterhaanden bliver Lokomotivfyrbøderne gamle Mennesker. Tiderne gør det efterhaanden ogsaa dyrt at eksistere, og det almindelige Krav om større Eksistensmidler breder sig.

Vi træder nu frem med denne Sag for at afhjælpe paa de Steder, der trænger mest, og det er en Uretfærdighed vedblivende at lade disse Mennesker udføre 2 Mands Arbejde til Lokomotivfyrbøderløn, naar det er Lokomotivførerarbejde, der udføres. Skulde i denne Forbindelse paapege den Nedsættelse i Rangergodtgørelsen, som var foretaget, og som særlig ramte dem, der her var Tale om, og dette havde man gjort, uden samtidig at foretage Lønningslovsrevision.

Generaldirektøren vilde gøre opmærksom paa, at de økonomiske vanskelige Tider ikke rammer Lokomotivpersonalet haardere end andet Personale, men Statsbanernes økonomiske

Stilling er blevet daarligere siden sidst vi havde behandlet dette Spørgsmaal, hvad der gør Sagens Løsning endnu vanskeligere. Der kræves derhos Balance og fremsættes Krav om større Afskrivninger og om Forrentning af den i Baan anlægene anbragte Kapital, saaledes at Renten opføres paa Regnskabet som en direkte Udgift. Alt dette bevirker, at man maa se med stor Betænkelighed paa ethvert Forslag, der som det heromhandlede vil medføre store Udgifter. Kunde ikke dele Hr. Lillies Opfattelse af Forhandlingen som en Handel, men maatte mene, at Forhandling var en Form, hvorunder man drøftede Sagerne og lærte hinandens Synspunkter at kende. Efter at man ved Forhandlingen i November f. A. var naaet til at drøfte Mellemstillingens Placering, rykker Hr. Lillie nu tilbage til sit oprindelige Krav om 2-Mandsbetjening overalt og vil slaa en Handel af derudfra. Vi skal imidlertid forhandle, ikke handle, og det yderste, Administrationen kan strække sig til, er Tilbudet om at ville yde vor Medvirkning til Oprettelse af Mellemstillingen.

Rich. Lillie vilde gerne paany gentage, at vi ikke har givet Tilslutning til Mellemstillingen, men har derimod vedblivende næret den dybeste Mistillid for dens Anvendelse, hvis man oprettede den, en Mistillid, der ikke gælder Generaldirektoratet, men en Del af vore Ingeniører, som paa anden Maade ved Dispositioner har skabt denne Mistillid, og som gør os ængstelige. Vi er klar over, at naar Statsbanernes ansvarlige Administration behuder ringere økonomiske Resultater, og der samtidig foreligger Kommissionsforslag, som kræver større Ydelser, af Generaldirektøren, at Generaldirektøren derfor vil spare paa alle Omraader. Man siger i samme Kommissionsbetænkning, at vi har ikke Strejkeret, men der anvises ikke, hvor vi kan faa vore Krav bedømt, og vi maa derfor forstaa at indrette os efter Forholdene og leve Livet saaledes og være forberedt paa, at Livet bryder sine egne Love. Vi forstaa meget vel, at vi under en Forhandling maa bøje os for Generaldirektoratet, men vi kan ikke dele Generaldirektørens Opfattelse af Forhandling. — Ved en Forhandling forstaa vi, at der forhandles, til der saavidt muligt opnaas Enighed, og vi kan vise vor Forhandlingsvenlighed ved at gaa bort fra vort principale Forlangende.

Generaldirektøren: Jeg vil indrømme, at de tidligere Forhandlingsprotokoller vist ikke ligefrem udviser nogen udtrykkelig Tilslutning til Mellemstillingen fra Organisationens Side, men under den sidste Forhandling i November f. A. var vi hinanden saa nær, at vi dog faktisk forhandlede om Mellemstillingen.

Min Tanke er, at 2-Mandsbetjeningen skal bibeholdes i Overensstemmelse med de Princip-

per, som vi hidtil har fulgt og saa supplere med Mellemstillingen. Vi har jo ikke Steder, som til alle Tider er bestemt til 2-Mands- eller 1-Mandsbetjening, men Betjeningsspørgsmaalet er ordnet som en Harmonika, der kan trækkes ud og skubbes ind, efter som Forholdene gør det hensigtsmæssigt. Fra vor Side vil der som sagt kun kunne være Tale om Mellemstillingen, og jeg betoner udtrykkeligt, at jeg ikke er i Stand til at udtale noget som helst om Udsigterne for Gennemførelsen af en saadan Stilling.

Rich. Lillie: Vi er villige til, som Omstændighederne ligge, at afstaa fra vort principale Krav om 2-Mandsbetjening paa alle Rangerlokomotiverne, men vi maa forlange 2-Mandsbetjeningen udvidet paa forskellige Steder som f. Eks. Esbjerg, Odense, Aalborg, Aarhus m. fl. De øvrige Steder vil vi da kunne slaa os til Taals med Forholdene, som de er, naar de paa-gældende da bliver gjort til Lokomotivførere. — Det er vort Haab, at den Forstaaelse, som vi aabenbart ikke kan naa hos Hr. Generaldirektøren, vil vi kunne møde hos Ministeren, der som Jernbanemand bedre forstaaer det Misbrug, der finder Sted af Personalet, og derfor vil give dette en bedre Vurdering.

Generaldirektøren: Embedsmændene, som ogsaa er Jernbanemænd, er ikke af den Opfattelse, at der sker Misbrug af de Tjenestemænd, der udfører Rangering. — Der paalægges ikke Førerne af Rangerlokomotiver mere end een Mands Arbejde. Vi kan ikke strække os længere end til Mellemstillingen. — Vilde sætte Pris paa at erfare, om Foreningen ønskede, at Administrationen skulde arbejde videre paa en saadan Løsning af Sagen.

Rich. Lillie vilde bede Generaldirektøren om at forelægge Sagen for Ministeren, for at Ministeren kunde træffe Afgørelse i Sagen, men maatte samtidig anmode om, at der maatte blive givet Foreningen ved Repræsentanter Lejlighed til overfor Ministeren at fremføre vore Synspunkter, forinden Ministeren træffer Afgørelse. Lillie understregede paany Foreningens Forhandlingsvenlighed til at gaa bort fra det principielle Standpunkt for at opnaa en Ordning med Generaldirektoratet.

Generaldirektøren lovede at forelægge Sagen for Ministeren og gøre samme opmærksom paa Foreningens Ønske om overfor Ministeren at fremsætte sin Opfattelse af Sagen, forinden Afgørelse blev truffet.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Spørgsmaalet skulde altsaa afgøres af Ministeren for offentlige Arbejder, og den 25. November var Ministeren klar til at tage en Drøftelse af Sagen, i hvilken An-

ledning Formanden for Organisationen blev anmodet om at komme tilstede i Ministeriet. Det var naturligvis med spændt Forventning, man imødesaa denne Samtale, ved hvilken var tilstede foruden Ministeren, Generaldirektøren for Statsbanerne. Imidlertid løste Ministeren hurtig Spørgsmaalet, idet han afviste Kravet helt og holdent, end ikke Mellemstillingen vilde han høre Tale om, højst kunde der blive Tale om Indførelsen af 2-Mandsbetjening paa nogle flere Rangerlokomotiver, hvilket kunde ske efter Forhandling med Generaldirektoratet.

Det kan ikke nægtes, at denne *foreløbige* Udgang paa Spørgsmaalet er overraskende, og for den Del af vore Medlemmer, som saa stærkt havde sat sin Tillid til den socialdemokratiske Ministers Forstaaelse af Sagen, maa det virke som en dyb Skuffelse, navnlig efter at den ansvarlige Ledelse af Statsbanerne havde lovet at medvirke til Gennemførelsen af en Mellemstilling. Statsbanernes ansvarlige Administration har erkendt, at det er urigtigt at anvende Lokomotivfyrbødere som Førere af de enmandsbetjente Rangermaskiner, fordi det er mere end Lokomotivfyrbødergerning, hvorfor man er gaaet Foreningen i Møde og foreslaaet Oprettelse af en Mellemstilling ud fra denne Erkendelse, men Administrationen har samtidig betonet, at der er en Gradsforskel mellem den Gerning, der udføres paa de af Førere betjente Lokomotiver og ved Arbejdet paa de enmandsbetjente Rangermaskiner, derfor vil man ikke anbefale Udnævnelse til Lokomotivfører, hvilket vil sige, at man er indforstaaet med, at det ikke i Længden lader sig gøre at modstaa Organisationens berettigede Krav om Forbedring af »Rangerførernes« Kaar.

Vi forstaaer Ministeren saaledes, at det er hans Skøn, at der intet er til Hinder for vedblivende at lade Lokomotivfyrbøderne udføre Rangerførertjeneste uden at give dem den Løn for Arbejdet, de retmæssig tilkommer.

Vi skal citere et Stykke af den Protokol,

der førtes over Forhandlingen den 10. November f. A., og det lyder saaledes:

»Med Hensyn til Mellemstillingen, da betød den *kun lønningsmæssigt**) set en Forbedring, thi det var jo vedblivende de samme Mennesker med samme Kvalifikationer, og maatte mene, at det vilde skabe Vanskeligheder at have Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner, Vanskeligheder Mellemstillingen muligvis ogsaa vilde medføre«.

Denne Udtalelse fremsattes af en Administrationsrepræsentant, og er saa rendyrket kynisk, at man forbavses, thi det gælder i alle Livets Forhold, at man udnævner Folk i en højere Stilling, naar Arbejdet berettiger hertil, gælder det ikke for Udnævnelsen fra Assistent til Kontrolør, fra Maskiningeniørassistent til Maskiningeniør o. s. v., man udnytter ikke uden videre Folk, der har Krav paa en Forbedring af deres Stilling, ved en Henvisning til, at de uden Forbedring af Lønnen har de samme Kvalifikationer. Selvfølgelig er det blandt andet den *kun lønningsmæssige* Forbedring man ønsker anbragt paa sin Plads, og selvfølgelig er det de samme Mennesker, dem som nu er Lokomotivfyrbødere, der vilde blive Lokomotivførere eller eventuelt placeret i en Mellemstilling. — Ja, hvem skulde man ellers tage, andre end dem man vedblivende gør Uret imod?

Maaske Ministeren deler dette smukke Arbejdsgiver-Synspunkt, hvad vi vil vægre os ved at tro, maaske er det Hensynet til hans Kælebarn, Forrentning af Statsbanerne, der hindrer ham i at gaa med til denne Udgift og faar ham til at opretholde denne Uretfærdighed.

Ja, hvad ved vi.

Vi ved i hvert Fald dette, at dermed er denne Sag ikke bragt ud af Verden, den lever, og den vil vedblivende leve, indtil der er sluttet en Overenskomst om Sagen med Organisationen.

Den standses ikke af Hr. Friis-Skotte med et Magtsprog.

*) Fremhævet af Red.

Foreløbig behandles Spørgsmaalet paa et Møde i Fredericia den 5. December af en større Kreds af Tillidsmænd.

Saa faar vi se.

FORSKELLIGT

Dem, der kører med Stude, kommer ogsaa med. Saadan lyder det Valgsprog, hvorefter Arbejdet paa Reparation af den ene af de tre i Remisen paa Gb. værende Skydebroer iværksættes. Man skulde ikke tro det, men det er sandt, at i 5 a 6 Maaneder har man arbejdet paa Reparationen, uden at det endnu er lykkedes at tilendebringe denne. Forhaabentlig køres der med den nu.

Det har forbausset mange af de i Remiserne beskæftigede Mennesker, at en saadan Reparation kan faa Lov til at trække saa længe ud, thi der er dog, saalænge Reparationen staar paa, et større Risikomoment, end naar den er i Orden, for ikke at tale om de Ulemper Standsningen af Skydebroen medfører. Det er muligt, at denne Langsomhed skyldes Værkstederne, der maaske ikke er tilstrækkelig informeret om, at det ogsaa er Meningen, at Arbejdet skal gøres færdigt indenfor en rimelig Tid.

Paa samme Tid har den ene Drejeskive været under Reparation og er forhaabentlig, naar dette læses, taget i Brug. Ogsaa dette Arbejde har taget en meget lang Tid, vistnok altfor lang Tid, men dog ikke længere, end at man blev færdig med den. Ogsaa denne Reparation har medført sine Ubehageligheder, som vi skønner har været alt for længe — fordi der ikke er blevet sat det fornødne Pres paa at fremme Arbejdet. Det vilde have været en nydelig Kalamitet, om den i Virksomhed værende Drejeskive pludselig havde nedlagt Arbejdet, og det er noget man ikke har været saa ukendt med før. Men den har til alt Held holdt sig, og alt er gaaet godt — men hvis den var gaaet i Stykker — hvad saa? Naturligvis, man havde klaret sig,

der findes heldigvis andre Drejeskiver paa Stationen, men det havde medført ikke saa faa Kalamiteter at klare sig. Det er da ogsaa interessant at se, hvorledes Arbejdet gaar for sig. Først brækker man noget af den gamle Støbning op og laver nyt Fundament, saa tager man et nyt Stykke og saa fremdeles, og det hele laves med uhyre Grundighed og Omtanke og tager selvfølgelig den tilhørende Tid. Efter at Støbningen var fuldbjort, skulde der lægges Brosten ned i den indvendige Kreds, og det tager ogsaa sin Tid, og alt er efter den samme virkningsfulde Recept, at i Morgen er der atter en Dag. Endelig bliver dette Arbejde færdigt, og man tænker, saa nu skal Drejeskiven snart tages i Brug. Men man har gjort en forkert Beregning. Thi efter at alt det andet Arbejde er fuldbjort, kommer man naturligvis i Tanke om, at Motoren trænger til et Eftersyn, og saa bringes den til Reparation i Værkstedet, og hertil medgaar der ogsaa et Par Uger. Saa endelig lyser det.

Men var der ikke nogen Mening i, at man en anden Gang søgte at faa disse Arbejder noget hurtigere fra Haanden; det er dog ikke ligegyldigt, at disse nødvendige Indretninger er ubrugelige i Maanedssvis, der kunde dog ske noget, og saa laa man i et kønt Roderi.

I den forløbne Sommer er de Kasser, hvori Slagger og Røggammerskidt henkastes ogsaa repareret, og selvfølgelig har man indrettet sig paa den gamle Maade, som øjensynlig anses for den bedste. Vi skitserede her i Bladet for nogle Aar siden en Plan til Indretning af Affaldsgaardene paa Gb., efter hvilken det vilde være muligt at faa fjernet Affaldet uden at spærre Sporene, thi det er jo en dagligdags Ting, at enkelte af de Spor, hvorpaa Rensningen af Lokomotiverne foregaar, er spærret, fordi der henstaar Vogne til Læsning af Affald. Imidlertid ser det ud til, at man vil bevare den gamle Indretning, maaske ogsaa Forandring til en anden og bedre

Ordning, øjeblikkelig vilde koste en Del Penge, om endskønt den i det lange Løb alligevel vilde blive den billigste. Da man altsaa holder paa den hidtil værende Ordning, maa man kræve, at de to Spor holdes frit for henstaaende Vogne, og at de kun belemres med Vogne til Brug for Paalæsning af Affald, og at disse kun henstaar der i den Tid, Paalæsningen varer. Det er en dagligdags Ting, at Sporene anvendes til alt muligt andet, end Hensigten med disse var, nemlig som Rangerspor og til Henstilling af Vogne, Maskiner o. s. v., saaledes at Lokomotiverne ved Hjemkomst til Remisen efter endt Tur bringes til at holde i en lang Række, fordi Omkørsels-sporene er spærrede.

Det koster ofte et ganske unødvendigt Tidsspilde, og det var ønskeligt, om der blev sat noget ind paa at undgaa disse Ulemper, der for en stor Del kan medgaa.

Hastighedsnedsættelserne staar stadig paa Dagsordenen, og det er jo saaledes, at der vel næppe findes en Strækning, uden at der er nedsatte Kørehastigheder enten af den ene Grund eller af en anden. Nogle Steder synes det uforholdsmæssigt at bevare Hastighedsnedsættelsen, men man synes ikke saa tilbøjelig til at fjerne disse Skilte, som til at opsætte dem, og det er dog alligevel et Spørgsmaal, som ogsaa har økonomisk Interesse, thi hvor mange Kul anvendes der ikke paa den Konto og Sliddet paa Bremsetøj m. m. koster ogsaa Penge. Lokomotivførerne er ikke Yndere af Hastighedsnedsættelserne specielt ikke, naar det i nogen Grad kan skønnes, at de overskrider det rimelige Grænse, en Grund er det med nedsat Hastighed forbundne Tab af Tid en anden er det uforholdsmæssige Forbrug, der er Følgen heraf. Og endelig en tredje Grund den ikke helt praktiske Maade Meddelelse om Hastighedsnedsættelserne foregaar paa. Dette Spørgsmaal faar forhaabentlig en god Løsning, naar Signalreglementsudvalget bliver færdig med sit Arbejde.

Men indtil den Tid maa de Meddelelser,

der udsendes, være i Overensstemmelse med de faktiske Forhold. Naar vi skriver dette, hidrører det fra, at der for nylig paa Valby Station var anbragt et Kontrolapparat (en Sladrehanke), endskønt Hastigheden ikke var nedsat paa Stationen, men først bag Stationen. Fejlen blev hurtig rettet, dog først efter at Paatale var sket. Det ser ud, som at disse Kontrolapparater ikke fungerer helt paalideligt, d. v. s. at de knalder selv om Hastigheden er indenfor det tilladtes Grænser, om det skyldes, at Pendulen ikke svinger hurtig nok eller at Afstanden er forkert udmaalt, skal vi ikke kunde sige, men der synes til Tider at være Fejl tilstede. Endelig er de paa Lokomotiverne anbragte Hastighedsmaalere ikke af en saadan Konstruktion, at man kan rette sig efter dem, og Hensigten med deres Anbringelse turde dog være den, at Lokomotivføreren i nogen Grad kunde forlade sig paa dem.

Vi skal endelig henlede Opmærksomheden paa, at de udsendte Strækningsfortegnelser bør udfyldes saaledes, som Overskrifterne i Rubrikkerne antyder. Vi skal til Eks. anføre, at der for Vestbanen i den ene Rubrik staar Køreretning: *København—Kørsør*, og her begynder man rettelig med Enghave—Valby, i den anden Rubrik, Køreretning: *Kørsør—København* begynder man ogsaa med Enghave—Valby, medens Ordningen naturligvis maa være Svenstrup—Forlev o. s. v. til man tilsidst naar Enghave eller København. Gennemfører man ikke Systemet, er der ingen Mening i det, og det gælder for alle Strækninger, i hvert Fald herpaa Sjælland.

Endelig skal vi efterlyse Resultaterne paa de anstillede Forsøg med Hensyn til Lamperne paa Perronerne paa de nyere Vogntyper. Disse Lamper skinner stadig og er som før en Gene for Udkigget, og det synes ikke, som man kommer længere end til det Forsøg, der anstilledes ved Udløring af en Pose til de Lokomotivførere, der kører Tog, hvor saadanne Vogne er anbragt op til Maskinen, saaledes at de ved

Hjælp af denne kunde afblænde Lampen. Resultatet heraf var vistnok tilfredstillende, men Meningen var vel, at Forsøget skulde efterfølges af en mere praktisk Foranstaltning. Denne ventes der paa og jo før den gennemføres jo bedre, thi nu, hvor Mørket hersker det meste af Døgnet, hvor Regn og Taage hører til Dagens Orden, og snart kan vi vel vente Sne, er det paa sin Plads, at dette Forhold bringes i Orden til Gavn for Udkigget fra Lokomotivet og dermed for Sikkerheden.

SYGEKASSEVALGET

I Anledning af det for Tiden stedfindende Valg til sjælland-falsterske Sygekassers Repræsentantskab har Dansk Lokomotivmands Forening genopstillet:

Lokomotivfører *Frode Nielsen*, Kh. Gb. som i den forløbne Periode paa udmærket Maade har varetaget Interessenternes Interesse, og vi anbefaler alle Medlemmerne henhørende til den Valgruppe, der repræsenteres ved Lokf. *Frode Nielsen* nu, at give ham sin Stemme, for saa vidt man ønsker den nuværende Kurs inden for Sygekassens Ledelse opretholdt.

Endvidere opstilles:

Lokomotivfyrbøder *E. B. Bendtsen*,

Tj. Nr. 751, Kh. Gb.

til Valg som Sygekasserepræsentant, og vi opfordrer alle Lokomotivfyrbødere, og de i denne Valgruppe værende Tjenestemænd, at stemme paa Lokfb. *E. B. Bendtsen*, der vil blive en udmærket Kraft i Sygekassens Ledelse.

Husk, at Stemmesedlen for at være gyldig skal indeholde *Interessent Nr.* (findes paa Sygekortet).

Afstemningen sluttes den 8. ds., og alle, der endnu ikke har stemt, *maa uopholdelig stemme.*



TYSKLANDS FØRSTE TURBINE-LOKOMOTIV

Ved Otto Bendixen.

Vi har tidligere i »Dansk Lokomotiv Tidende« beskrevet forskellige Turbine-Lokomotiver. I Nr. 7, 1922 saaledes det af *Zoelly* konstruerede 2 C Turbine-Lokomotiv, som er bygget af den schweiziske Lokomotivfabrik i Winterthur. Paa dette Lokomotiv anvendes Tandhjulsoverføring mellem Turbine og Drivhjul og en speciel Turbine til Baglænskørsel. I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 6, 1923 har vi givet vore Læsere Lejlighed til at stifte Bekendtskab med det engelske af Ingeniør *Ramsay* konstruerede elektriske Lokomotiv med Turbine og Kondensator. Ved dette Lokomotiv sker Kraftoverføringen mellem Turbine og Drivhjul ved at frembringe elektrisk Strøm i den turbinedrevne Generator, for derpaa at udnytte den udviklede Strøm i elektriske Motorer forbundne med Drivhjulene. Endvidere har vi i »Lok. Tid.« Nr. 12, 1923 beskrevet det svenske Turbine-Lokomotiv, konstrueret af *Ljungström*. Ved dette Turbine-Lokomotiv sker Forbindelsen mellem Turbine og Drivhjul ved Tandhjul, og medens Turbinen paa de førnævnte Lokomotiver er anbragt henholdsvis under Røggammeret og under Kedlen, er den paa sidstnævnte Lokomotiv anbragt under Førerhuset, mellem dette og Tenderen.

Nu er det første tyske Turbine-Lokomotiv altsaa ogsaa en Kendsgerning, idet et saadant er bygget af *Friedrich Krupp* i Essen, og var udstillet i September paa Jernbaneteknisk Udstilling i Berlin-Seddin, den største Udstilling af sin Art i Verden, og hvor Lokomotiver og Vogne af alle mulige Slags var udstillet i hundredvis.

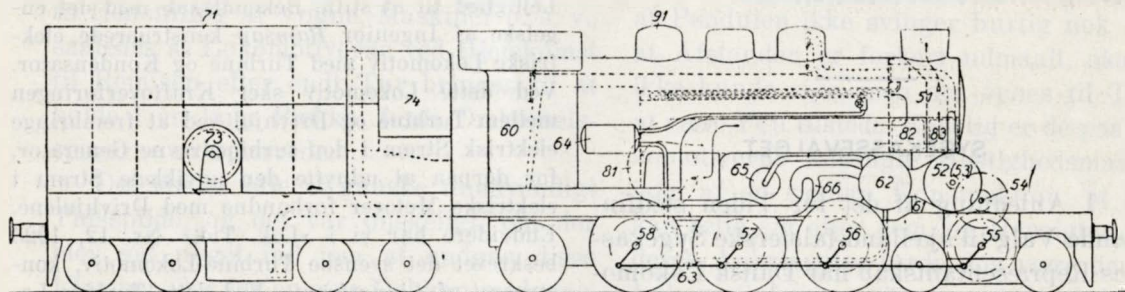
Efter at det første tyske Turbine-Lokomotiv saaledes er en Kendsgerning regner de tyske Jernbaneteknikere med at se Trækkrafter dukke op i det tyske Jernbanevæsen, som vil afvige en Del fra den sædvanlige Form. Imidlertid er der ved Optagelsen af Bygningen af Turbine-Lokomotiver ikke ændret noget i de væsentligste Dimensioner og den typiske Form paa Dampkedlen. Dog vil det vel for Lægfolk ved Betragtningen være paafaldende, at der paa begge Sider af Damplokomotivet sædvanlige Cylindre mangler ved det ny fremkomne Lokomotiv, medens man i Stedet for ser højere anbragte Indretninger, og som for Fagmanden karakteriserer Dampturbinen.

Grundene for, at man i Tyskland trods Tidernes Vanskelighed, — eller rettere sagt netop paa Grund af de trykkende Byrder, som den tyske Nationaløkonomi har at bære, er gaaet over til Turbine-Lokomotivet, har den tyske Tra-

fikminister i et Udvalgsmøde i Rigsdagen karakteriseret saaledes: Den tyske Jernbanedirektion arbejder vedvarende med alle Midler paa at forminske Lokomotivernes Kulforbrug. Grunden til, at Turbinedriften, som Erstatning for Lokomotivernes hidtil sædvanlige Stempelmaskine, fører til Besparelser, ligger i den betydeligt bedre Udnyttelse af Brændselsmaterialet, fordi den ved de stationære Dampmaskiner udnyttede Kondensation ogsaa kan anvendes ved Turbine-Lokomotivet, hvilket ikke lader sig gøre ved Stempel-Lokomotivet.

se af Omdrejningstallet bliver hidført ved Tandhjulsdrivværket 54. Da drejer Akslen 55 sig kun saa hurtigt, som det er nødvendigt for Lokomotivets Drivaksler. Overføringen af den af Turbinen leverede Kraft gaar gennem disse Tandhjul paa Akslen og herfra paa bekendt Maade gennem Krumtap og Drivstang til Drivakslerne 56, 57 og 58.

Fra Førerpladsen 60 bliver Turbine-Lokomotivet sat i Gang ganske som ved almindelige Lokomotiver, derved at Føreren ved Aabningen af en Ventil lader Damp strømme fra Kedlen



Med Hensyn til Spørgsmaalet om Bygningen af Turbine-Lokomotiver, saa kan derom siges, at indtil nu kommer hovedsagelig tre Arter af Turbine-Lokomotiver i Betragtning, og det er netop de ovenfor nævnte og tidligere her i Bladet beskrevne nemlig Schweitzeren Zoelly's, Svenskeren Ljungström's og Englænderen Ramsay's Turbine-Lokomotiv. I Tyskland har Friedrich Krupp i Essen efter Krigen faaet Licens (Bevilling) fra Zoelly og bygget et stort Turbine-Lokomotiv paa 2000 H. K. efter Zoelly's og egne Patenter. Dette teknisk interessante og for Tyskerne nationaløkonomisk set vigtige Forsøg er blevet forstaaende understøttet af de tyske Jernbaners Direktion.

Paa Grundlag af tilstillet Materiale skal vi i det følgende give en Beskrivelse af Tysklands første Turbine-Lokomotiv.

Krupp-Zoelly's Turbine-Lokomotiv er i sin Bygning mest lig det hidtidige Lokomotiv med Dampstempler. Kedel og Hjularrangement afviger ikke nævneværdigt fra de almindelige Lokomotivers, saaledes som det vil ses af herstaaende Afbildning. Foran Røgkammeret 51 har Turbinen fundet Plads. Den er anbragt i Husene 52 og 53 og heraf tjener 52 som Fremad-Turbine paa den højre Lokomotivside og 53 som Bak-Turbine paa den venstre Side. Turbinehjul arbejder kun økonomisk med ret høje Omdrejningsantal. Der kommer saaledes Omdrejninger i Betragtning paa 6000 til 8000 pr. Minut, saaledes at den nødvendige Nedbringel-

til Turbinen. Dampturbinen har den Fordel, at den i enhver Stilling uden Ryk og sikkert kan sætte Toget i Bevægelse, hvilket som bekendt ikke altid er Tilfældet ved det almindelige Lokomotiv, idet dette ved en ugunstig Stilling af Stemplerne først maa køres noget tilbage indtil den gunstige Stilling for Stemplerne er funden, hvor det lader sig gøre at sætte Toget i Bevægelse.

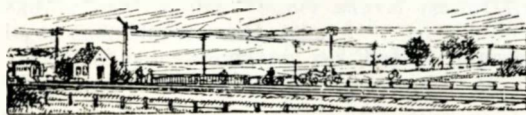
Har nu Dampen afgivet sin Kraft til Turbinens Hjul, saa bliver den gennem Ledningen 61 ført til Kondensatoren 62. Her bliver den fortættet, og som Vand paa 60 ° C ved Hjælp af Pumpen 63 trykkes det gennem Forvarmeren 64 og derfra atter ind i Kedlen. Luftpumpen 65 har den Opgave at fjerne den Luftmængde fra Kondensatoren, som Vandet har bragt med, eller som maatte være strømmet ind gennem Utætheder. Det for Kondensatoren 62 nødvendige Kølevand leverer Pumpen 66. Dette Vand gennemstrømmer et Røstystem og forlader da stærkt opvarmet Kondensatoren. Men et kørende Lokomotiv kan ikke føre saa meget Vand med, at det altid har nyt koldt Vand til Raadighed til Dampens Kondensation. For nu atter at afkøle det opvarmede Vand er der paa det nye Turbine-Lokomotivs Tender 71 lavet en stor Beholder, hvori det varme Vand fra oven risler ned gennem en Mængde Metalrørs fine Aabninger, medens der fra neden blæses Luft ind gennem Ventilatoren 73. Herved faar Vandet en saa stærk Afkøling, at det atter ved

Hjælp af den nævnte Pumpe 66 kan ledes til Kondensatoren for at fortætte Dampen. Efterhaanden som Kølevanden ved Fordampning forbruges, maa det Tid efter anden erstattes. Iøvrigt medfører Tenderen 74 de for Kedlens Opvarmning nødvendige Kul.

Ved de almindelige Lokomotiver bliver Spildedampen benyttet som Træk i Skorstenen, men da Spildedampsudstødningen i Skorstenen mangler ved Turbine-Lokomotivet, saa har Ventilatoren 81 den Opgave at *suge* Forbrændingsgassen fra Kammeret 82 paa Lokomotivets *højre Side*, og *lede den* gennem Kammeret 83 paa den *venstre Side* af Lokomotivet og *ud i Skorstenen*.

En særlig Opgave stiller Leveringen af Damp til Jernbanevognenes Opvarmning. Vilde man tage denne Damp fra Kedlen, da maatte Erstatningsvandet tages fra Tenderen, men derved vilde der efterhaanden atter komme Kedelsten i Kedlen. Nu lægger man særlig Vægt paa den vedvarende Genanvendelse af rent destilleret Vand, fordi der herved garanteres en lang Renholdelse af Turbine-Lokomotivets Kedel. Varmedampens Opgave er løst derved, at man ved 91 har bygget en lille Hjælpekedel ind i Hovedkedlens Damprum. Hjælpekedlens Vand kommer altsaa ikke i Berøring med Dampen eller Vandet i Hovedkedlen, men opvarmes af denne og forvandles til Damp. Denne staar nu til Disposition for Vognenes Varmeanlæg.

Teknisk set maa indrømmes, at Turbine-Lokomotivet ikke bringer nogen Forenkling af den samlede Konstruktion med sig. Turbine-Lokomotivet har tværtimod flere Hjælpemaskiner end det almindelige Lokomotiv, saaledes f. Eks. Forbrændingsgas-Ventilatoren, Kondensatorens Kølevandspumpe, Kølevands-Ventilatoren — alle Maskiner som drives ved en lille særlig Damp turbine — og andre. Men Turbine-Lokomotivet har den Fordel, at det, som man kan forudsætte, i Modsætning til de bedste almindelige Lokomotiver vil bringe en Kulbesparelse paa ca. 20 pCt. Betænker man, at de tyske Baner før Krigen brugte for rundt 230 Millioner Guldmærk Brændsel aarlig, saa turde Muligheden for Besparelser gennem det nye Turbine-Lokomotiv dog være ret betydelig, naar man tager passende Hensyn til de foreløbig større Anskaffelsesudgifter, da det nye Turbine-Lokomotiv er betydelig dyrere end de nuværende Lokomotiver.



HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 25.- 26. NOVEMBER 1924

Punkt 1 a. Meddelelser fra Formanden.

Formanden oplyste, at man havde besluttet at genopstille Lokomotivfører Frode Nielsen og Lokomotivfyrbøder E. B. Bendtsen som Kandidater ved det forestaaende Valg af Repræsentanter til den sjælland-falsterske Sygekasse. — (Godkendtes.)

Refererede forskellige Sager, der siden sidste Hovedbestyrelsesmøde havde været Genstand for Behandling; bl. a. en Sag fra Struer angaaende Pensionsforholdene. Sagen er ordnet ved Generaldirektoratets Mellemkomst.

Med Maskiningeniøren i 2. Distrikt har man drøftet forskellige Spørgsmaal vedrørende Reservepersonalets Fridage ved Aarhus Depot. Sagen er bragt i Orden saaledes, at Personalet ikke skal møde paa Fridagene for at faa Ordre for den paafølgende Dags Tjeneste.

En Sag angaaende Erstatning for mistede Fridage er ligeledes ordnet.

Foreningen har haft Lejlighed til at bese den ny Opholdsbygning i Strib, Ringsted og i Aarhus, samt de bestaaende Lokaleforhold i Helsingør og der er truffet Aftaler om forskellige Ændringer ved Indretning, Montering m. m. Med Hensyn til Opholdsbygningen i Strib har Foreningen, da Distriktet har meddelt ikke at være i Stand til at gennemføre de fremsatte Ønsker, da man savnede Midler dertil, anmodet Ministeren for offentlige Arbejder om at stille et Beløb paa 3000 Kr. til Raadighed som Finansudvalget i Finansaaret 1922—23 nedsatte Bevillingen med.

Herpaa er endnu ikke modtaget Svar.

Der er fremsendt Skrivelse angaaende Opholdsværelserne i Ore hoved, angaaende Indretning af Vaskerum m. m. i Frederikshavn.

Der er overfor Gdir. nedlagt Indsigelse mod Afskedigelse af nogle Aspiranter. Der er Haab om at hindre disse Afskedigelser.

En Sag fra Ms. angaaende Turanciennitet er behandlet og Afgørelse truffet.

Fra Gh. Afdelinger er fremsat Ønske om en Ændring i Tiden for Lønudbetalingen, det forventes, at der vil opnaas en tilfredsstillende Ordning.

Soph. Jensen henstillede, at man søgte at formaa Generaldirektoratet til at gennemføre en forsvarlig Ordning af Vaskerumsforholdene i Fredericia.

Formanden lovede at rykke for Svar paa det i sin Tid indsendte Andragende.

Punkt 1 b. Meddelelse fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren gennemgik Hovedkassens Regnskab pr. 1. November 1924.

Det kritiske Regnskabsudvalg fremsatte nogle Bemærkninger angaaende forskellige Poster og for manglende Attestationer, hvilket toges til Efterretning.

Hovedkassererens Meddelelser godkendtes.

Punkt 1 c. Meddelelse fra Udvalgene m. m.

C. A. Lillelund fremsatte nogle Bemærkninger angaaende Statsfunktionærernes Laaneforening. Toges til Efterretning.

Formanden redegjorde for Oplosningen af Fællesrepræsentationen.

Man diskuterede det derved opstaaede Forhold og endes om at tage Spørgsmaalet op paa et senere Møde.

Formanden referede Bladudvalgets Arbejde og oplyste, at der fra 1. Januar 1925 vil blive gennemført forskellige Ændringer med Hensyn til Bladets Annoncer samt Bladets Udstyr.

Meddelelserne toges til Efterretning.

Punkt 2. Rangermaskinespørgsmaalet.

Formanden redegjorde for hele denne Sags Udvikling samt om Ministerens Stilling til Spørgsmaalet. Hovedbestyrelsen vedtog at sammenkalde samtlige Afdelingsformænd til Møde i Fredericia den 5. December d. A. og der at redegøre for Sagen eventuelt tage Stilling til dens videre Behandling.

Punkt 3. Uddannelsesagen

Formanden redegjorde for denne Sags Udvikling, og det kunde ventes i den nærmeste Fremtid at Sagen vilde blive Genstand for Forhandling mellem Generaldirektoratet og Organisationen.

Punkt 4. Loven om Statsbanernes Styrelse.

Formanden omtalte de af Administrationskommissionen afgivne Betænkninger og meddelte, at Forretningsudvalget havde nedsat et Udvalg bestaaende af *Formanden*, Redaktøren og Sekretæren til nærmere at gennemgaa Betænkningerne.

Toges til Efterretning.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

En Sag angaaende et Permissionsforhold fra Herning behandledes, det overlodes til *Formanden* at foretage det fornødne i denne Sag.

Sagen angaaende den gensidige Hjælpekasse diskuteredes; det vedtoges at lade Sagen blive Genstand for en sidste Behandling paa et senere Hovedbestyrelsesmøde.

Hovedkassereren oplyste, at Foreningen som sin Andel i Overskudet fra Marketenderiet paa Gb. havde modtaget 2007 Kr. 50 Øre. Beløbet er hensat paa en særlig Konto til et eventuelt Byggefond.

K. Johansen.

KREDSBESTYRELSESMØDET FOR LOKOMOTIVFØRERE

DEN 25. NOVEMBER 1924

Alle var tilstede.

Dagsorden:

1. Meddelelser fra Kredsformanden.
2. Meddelelser fra Kredskassereren.
3. Eventuelt.

Kredsformanden indledede Mødet med en Omtale af Forskydninger i Repræsentationen i Signalkommissionerne paa Grund af Afgang fra Tjeneste og Forflyttelser. Redegjorde dernæst for forskellige Forhold ved Assens Maskindepot, som havde været meget mangelfulde og mente iøvrigt at Forholdene var betydeligt forbedrede, omend de endnu ikke kunde siges at være tilfredsstillende. Kom derefter ind paa en Omtale af et uheldigt Forhold ved Gedser Maskindepot, som imidlertid nu var bragt i Orden, og stillede Forslag om at et bestemt Forhold vedrørende et Medlem betragtedes som ikke værende tilstede.

Efter nogen Diskussion vedtoges det at tilskrive Afdelingen om Kredsbestyrelsens Stilling til dette Forhold.

Kredsformanden omtalte derefter en behandlet Sag angaaende et Anciennitetsforhold i Aalborg, der var bragt i Orden, og endelig angaaende det fremskudte Signal Øst for Kolding, en Sag der var rejst af Fa. Afd. og det besluttedes at fremme Sagen.

Punkt 2. Kredskassereren fremlagde en Oversigt over Regnskabet for den forløbne Del af Aaret, der viste Overensstemmelse med det vedtagne Budget.

Regnskabet toges til Efterretning.

Der fremsattes af det kritiske Udvalg forskellige Bemærkninger, der ogsaa toges til Efterretning.

Under Eventuelt intet.

C. M. C.

KREDSBESTYRELSESMØDET FOR LOKOMOTIVFYRBØDERE

DEN 25. NOVEMBER 1924

Alle var tilstede.

Dagsorden:

1. Meddelelser fra Kredsformanden.
2. Rangermaskinernes Bemanding.
3. Kredskassererens Beretning.
4. Eventuelt.

Kuhn foreslog at behandle Pkt. 2 straks, da der skulde ske Henvendelse desangaaende i Løbet af Dagen.

Vedtoges.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden gennemgik forskellige til Behandling indsendte Sager, hvortil man tog Stilling, bl. a. var der en Del Forespørgsler angaaende Uniformslevering. Man enedes om, af Hensyn til lignende fremtidige Forespørgsler, at oplyse følgende i Dansk Lokomotiv Tidende: De Medlemmer, som ifølge tidligere Leveringsterminer tilkommer Vinterkappe Aar 1924 kan efter nugældende Regler først tilkomme denne Aar 1925. Endvidere gælder følgende Brugs-terminer: Jakke og Benklæder 1 Aar, Hue og Vest 1½ Aar, Sweaters 2½ Aar, Skindtrøje og Vinterkappe 4 Aar.

En Lokomotivfyrbøder, som var slettet for Restance, søgte om Genoptagelse, kunde bevilges efter Afdelingens Love § 9, Stk. 4.

Punkt 2. Rangermaskinernes Bemanding.

Kredsformanden refererede Forhandlingen med Generaldirektoratet, hvor der var givet Tilbud om at anbefale en Mellemstilling i 12. Lønklasse. Man drøftede Muligheden af, hvis Lokomotivførerstilling var uopnaaelig, da at modtage en Mellemstilling i 12. Lønklasse samt de dermed forbundne Forhold.

Punkt 3. Kredskassererens Beretning.

Kredskassereren fremlagte Regnskabs-Oversigt, der balancerede med 40125 Kr. 08 Øre; toges til Efterretning.

Punkt 4. Eventuelt.

Man drøftede forskellige Forhold Organisationens vedrørende.

K. N.

25 AARS JUBILÆUM

Lokomotivfører Jac. Hansen, Aarhus Ø., der den 1. December fejrede 25 Aars Jubilæum, er kendt som et godt Medlem af vor Organisation og en pligttopfyldende Kollega. Jubilaren, der er passioneret Jæger, er i Besiddelse af et djærvt Lune og altid i godt Humør, hvilket har skaffet ham mange Venner saavel blandt Kolleger som Medansatte.

Vi bringer Jubilaren vor bedste Lykønskning.

H.



N. P. Carlsen.

Den 1. December fejrede Lokomotivfører N. P. Carlsen, Kalundborg, sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren blev ansat paa Nyborg Værksted den 5. September 1898 og forfremmedes til Lokomotivfyrbøder den 1. November 1899 i Skelskør og kom derfra tilbage til Nyborg. Den 1. November 1914 blev C. udnævnt til Lokomotivfører i Kalundborg. Jubilaren har altid været et trofast Medlem af vor Organisation og meget afholdt af Kolleger og Medansatte paa Grund af sit omgængelige Væsen, og derfor blev der i Dagens Anledning vist ham forskellige Opmærksomheder.

Vi ønsker Jubilaren og hans Kære Held og Lykke i Fremtiden.

Kb.



DAMPFÆRGEUHELD

Natten mellem d. 19. og 20. November forefaldt et meget alvorligt Uheld ved Storebælts-overfarten, idet Færgerne »Christian IX« og »Sjælland« lige uden for Korsør Havn tørnede voldsomt mod hinanden paa Grund af stærk Taage. Stødet var saa kraftigt at en Vogn ombord paa »Sjælland« sprængte Stoppebommene og styrtede i Vandet og et Par Vogne afsporede. Endelig fik Færgerne forskellige Beskadigelser, dog ikke mere end at den samme Dag gik i Fart igen.

»Christian IX«s Beskadigelser var imidlertid af en betydelig værre Karakter, idet Fordækket løftedes og knustes, ligesom Bovportene knustes. Paa »Christian IX«s Dæk stod Sovevognene til Randers, Esbjerg og Tinglev og andre Vogne, der ved det kraftige Stød satte sig i Bevægelse og løb fremefter, men heldigvis hindredes Vognenes Løb ved at de tørnede, hvor Sporene løber sammen og derved undgik man heldigvis den Katastrofe, der kunde have været Følgen af Sammenstødet.

Uheldet kan vel ikke efter det oplyste lægges nogen til Last, men man maa mene, at det vel maa kunne lade sig gøre at sikre Vognene paa Færgerne noget bedre end sket er, bl. a. ved Bremsning af alle Vognene.

De københavnske Lokomotivfr. Afdelingers Kransekasse afholdt Generalforsamling Onsdag den 19. November 1924.

Til Formand valgtes Lokofbr. Vasa Nielsen, Gb., og til Kasserer Lokofbr. Dybvang, Gb.

Meddelelser Kassen vedrørende bedes tilstillet en af nedenstaaende.

H. R. Dybvang,

Gl. Mønt 11.
Telef. Byen 1298 v.

Vasa Nielsen,

Istedgade 105, 2.

BYTNING

Lokomotivfyrbøder Gb. ønsker Bytning med en Kollega i Nyborg.

Billet mrkt. Ng. bedes sendt til D. L. F.s Kontor.

TIL AFDELINGSKASSERERNE OG REPRÆSENTANTER FOR FERIE- OG REKREATIONS-HJEMMET

De reviderede Aarsopgørelser for 1924 vedrørende Ferie- og Rekreationshjemmet maa være undertegnede i Hænde senest d. 15. Januar 1925.

HOVEDKASSEREREN.

Til Pensionisterne.

D'hr. Pensionister anmodes om, senest den 15. December d. A., at tilstille Dansk Lokomotiv Tidendes Expedition, Ny Vestergade 7, 3, København B, den Adresse, hvorunder de fra 1. Januar 1925 ønsker Bladet tilsendt.

For saa vidt Adressen ikke tilsendes Expeditionen, vil dette medføre Standsning i Forsendelsen af Bladet fra Nytaar 1925.

TIL MEDLEMSLISTEN

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

1. December 1924. Lokfb. Asp. J. B. N. Kjær, Fredericia, og G. Klauber, Langaa.



Tilladelse til at bytte Tjenestested:

Lokomotivfyrbøderne K. P. M. Treu, Skelde, og H. Jørgensen, Løgumkloster, fra 1—12—24.



Grethe's Magasin
A/S

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion

samt Kioler

Smaa Priser.

Ratebetaling

**Ægte
Honning**

Billigst i Danmark.
6 Pd. 7 Kr., 9 Pd. 10 Kr.
inkl Spande. Sendes
overalt pr. Postopkræv-
ning. Bestilling paa
mindst 18 Pd. portofrit.

Københavns Honninghus, Graabrødretorv 4, Kbhvn. K.
Telef. 6024. Største og ældste Specialfirma. Grdlt. 1829.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605.

Helgolandsgade 1.

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

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverander til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

Nærværende Nummer er udfærdiget
paa Avispostkontoret d. 4. December.



Amk. Gummiware
Industri Vestergade 3 Lbvn. B.
Modersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Priamk.
DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Lokomotivmænd.

Jubilæumsmapper og Adresser
leveres smukt og billigt. Prøver og
Prisliste vil være til Eftersyn hos
d' Hrr. Afdelingsformænd ved stør-
re Depoter.

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

Redaktion: Vesterbrogade 98 a*, København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.
Tegnen paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition
Ny Vestergade 7^a, København B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.