



25. AARG. N^o 3.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1925.

KONJUNKTURTILLÆGGET

Forhandlingerne angaaende Konjunkturtillægget paabegyndtes Fredag den 30. Januar mellem Repræsentanter for Regeringen og Tjenestemændene. Tilstede for Regeringen var Finansminister Bramsnæs og Trafikminister Friis-Skotte. Endvidere deltog Lønningsraadets Formand, Departementschef Kofoed. Fra Tjenestemændene var fremmødt Repræsentanter for Centralorganisationerne, for Danske Statsemployeds Samraad og for Danmarks Lærerforening. Blandt de mange Tjenestemandsrepræsentanter var vor Organisations Formand.

Vi hidsætter her Indholdet af det Andragende, Centralorganisationen har indsendt, det gaar ud paa at søge Tjenestemandslovens § 98—101 affattet saaledes:

§ 98.

Stk. 1. Der ydes samtlige Statstjenestemænd et ikke-pensionsgivende Tillæg, der udbetales maanedlig og forud sammen med Lønningen og benævnes Konjunkturtillæg.

Stk. 2. Personer, der er ansat paa Prøve i Stillinger, som er nævnt i denne Lov, og hvis Løn i Prøvetiden er fastsat ved Lov, ydes Konjunkturtillæg efter samme Regler som for Tjenestemænd. Det samme gælder Elever, for saa vidt deres Løn er fastsat ved Lønningslov eller anden særlig Lov samt de i § 12, Stk. 5, nævnte Personer, der er konstituerede i en Tjenestemandsstilling, dog at de sidste kun kan oppebære Tillæg i Forhold til Halvdelen af Grundlønnen for vedkommende Stilling.

§ 99.

For Tjenestemænd, hvis Grundløn og Alderstillæg tilsammen er indtil 1499 Kr., udgør Konjunkturtillægget $\frac{1}{3}$ af Lønnen:

fra 1500— 1599 Kr.	495 Kr. aarlig
» 1600— 1799 »	510 » »
» 1800— 2399 »	540 » »
» 2400— 2899 »	555 » »
» 2900— 3399 »	570 » »
» 3400— 3899 »	600 » »
» 3900— 4399 »	615 » »
» 4400— 4899 »	630 » »
» 4900— 5399 »	660 » »
» 5400— 6399 »	690 » »
» 6400— 7399 »	735 » »
» 7400— 8399 »	810 » »
» 8400—10399 »	900 » »
» 10400 Kr. eller derover	1050 » »

§ 100.

For hver 54 Kr., hvormed Dyrtidstillægget for gifte Mænd og dermedigestillede afviger fra 540 Kr., nedsættes eller forhøjes Konjunkturtillægget med $\frac{1}{10}$ af de foran nævnte Beløb eller Brøkdel af Lønnen.

§ 101.

Enhver, der pensioneres i Henhold til denne Lov, ydes der et Konjunkturtillæg, som beregnes efter Pensionens Størrelse og i Overensstemmelse med Reglerne i §§ 99 og 100. Det udbetales maanedlig og forud sammen med Pensionen.

Af Dagspressen vil vore Læsere have faaet nogen Indsigt i, hvad Forhandlingerne gik ud paa, og vi skal i Korthed omtale Mødets Forløb. — Finansministeren redegjorde først for Landets økono-

miske Situation og meddelte, at Regeringen ikke saa sig i Stand til at gennemføre en Forhøjelse af Konjunkturtillægget, hvorfor Regeringen vilde foreslaa dette Tillæg forlænget uændret. Men da Regeringen ønskede Tjenestemændenes Løn forhøjet, vilde han arbejde for en Forhøjelse af Dyrtidstillægget. Ministeren kunde tænke sig en Forhøjelse af 2 Portioner (108 Kr.) for Gifte.

Tjenestemændenes Repræsentanter var ikke tilfredse med denne Stilling og tilkendegav deres Skuffelse. — Dette gav Anledning til, at Finansministeren under Forhandlingernes videre Forløb antydede en Mulighed for en Forhøjelse af Stedtillægget. Forhandlingerne sluttede med Nedsættelse af et mindre Udvalg til at føre de videre Forhandlinger.

De af Tjenestemændene i Andragendet rejste Krav var beregnet at medføre en Udgift af ca. 18 Millioner Kr. — Den af Finansministeren først skitserede Forhøjelse af Dyrtidstillægget vilde medføre en Udgift paa ca. 7 Millioner Kr. og de Indrømmelser, Finansministeren under Forhandlingerne lod sig bevæge til, vil antagelig forhøje sidstnævnte Sum med 2 à 3 Millioner Kr.

Som man vil se, har Forhandlingerne om Konjunkturtillægget ikke beskæftiget sig ret meget med selve Spørgsmaalet Konjunkturtillægget, men derimod med Dyrtidstillæg og Stedtillæg, hvad der for saa vidt kan være Tjenestemændene lige meget, hvis Forhandlingernes videre Forløb kan resultere i en tilfredsstillende Ordning.

SYGEKASSERNE

Af en Meddelelse af Januar d. A. fra Sygekassen fremgaar det, at Retten til Hjælp af Sygekasserne for Tyende og Børn over 15 Aar ophører med Udgangen af Marts Maaned. Tyende og Børn over 15 Aar, der er optagne, kan kun blive i

Kasserne indtil ovennævnte Tidspunkt. Opfylder de imidlertid ikke Betingelserne for Optagelse i en statsanerkendt Sygekasse eller en statskontrolleret Fortsættelseskasse og af disse Grunde nægtes Optagelse, kan de, naar Ansøgning derom, bilagt Afslaget fra paagældende Sygekasse, fremkommer senest 15. Marts 1925 eventuelt faa Tilladelse til at forblive i Sygekassen indtil Optagelse i en statsanerkendt Sygekasse eller Fortsættelseskasse kan finde Sted.

Vi skal i den Anledning tilraade vore Medlemmer, som har Børn over 15 Aar, at lade disse indmelde i en statsanerkendt Sygekasse allerede nu, fordi der hængaar 6 Uger efter Optagelse forinden Retten til Hjælp fra Sygekassen opnaas.

Det er en ikke ubetydelig Indskrænkning i Medlemmernes Ret til Hjælp af Sygekasserne, som her er sket, men der kan vistnok ikke gøres nogen reel Indsigelse mod det, der nu er afgjort, fordi man dermed har sidestillet Statsbanernes Sygekasser med de statsanerkendte Sygekasser og fordi der derved er bragt Orden i et Forhold, som Medlemmerne vel i Reglen ikke har Øjet aabent for, dette, at Børnene ogsaa blive invalideforsikrede, endvidere er det ofte blevet konstateret, desværre forsent, at Børnene ikke opfylder Betingelserne for at faa Hjælp af Sygekassen og heller ikke noget andet Sted, fordi de paa Grund af Sygdom ikke kunde optages i nogen anden Sygekasse.

Der er vel næppe nogen Tvivl om, at Repræsentantskabet har taget dette Standpunkt, fordi Kassernes økonomiske Forhold ikke er de bedste, og denne Beskæring betyder sikkert en ret betydelig Mindreudgift for Sygekasserne. Repræsentantskabet har endvidere ment, at det ikke var forsvarligt at holde disse Børn og Tyende udenfor Invalideforsikringen.

Formentlig har Spørgsmaalet om at tilvejebringe Balance paa Sygekassernes Regnskaber vejet tungt til, men tager man Hensyn til de nyindførte Goder for Medlemmerne, som Tandlæge- og Barselshjæl-

pen, der har kostet Sygekasserne mange Penge, vil Medlemmerne antagelig bedre forstaa, hvorfor det har været nødvendigt at indføre nye Regler og bøje sig for dem. Der er det Gode ved en Indmeldelse af Børnene ved 15 Aars Alderen, at Børnene straks er invalideforsikret, men Betalingen for Invalideforsikring begynder først ved det fyldte 18. Aar.

SYGEDAGEBEREGNINGEN

Sygereglementet giver ofte Anledning til Diskussioner, og der er altid meget divergerende Opfattelser af, hvorledes Bestemmelserne skal forstaaes. Reglementet fremstod som bekendt i den neergaardske Spareperiode og Hensigten med dette var vel nok at komme Simulanter eller de Jernbanemænd til Livs, som af en ringe Aarsag meldte sig syge, idet der var givet Beføjelse til at se bort fra en enkelt alvorlig Sygdom.

Reglementet har nu virket i ca. 3 Aar og givet Anledning til mange Beklagelser, fordi Foranstaltningen i Praksis ofte har ramt ret haardt, men ved Siden af sin Hensigt. Det kan vel nok siges, at Reglementet ingenlunde er flatterende for Venstres Styre eller vidner om et smukt demokratisk Sindelag og hensynsfuld Behandling af Tjenestemændene.

Da der ofte sker Henvendelser om, hvorledes Reglementet skal forstaaes, skal vi til Orientering anføre følgende:

Sygereglementet af 10. Maj 1922 kommer som bekendt til Anvendelse paa alle Sygedage efter 1. Januar 1922 (jfr. Punkt 4). Fra denne Dato — eller hvis vedkommende Tjenestemand først er blevet ansat senere, da fra Ansættelsesdagen — optælles alle Sygedage, og naar den paagældende har haft 180 (for Tjenestemænd over 50 Aar 250) Sygedage, afkortes der for hver Sygedag over det nævnte Dageantal $\frac{1}{1000}$ af Aarslønnen. Saadan Lønafkortning finder derefter Sted for enhver Sygedag, indtil der maatte komme et Tidspunkt, hvor den paagældende i de sidste 3 Aar, der ikke er bundet til Kalenderaaret, ikke har haft over 30 Sygedage.

Indtræffer dette — for Tjenestemænd med megen Sygelighed vist ret sjældne Tilfælde — frigøres Tjenestemanden for alle tidligere Sygedage — ogsaa de 30 — og Opsummeringen begynder forfra. Tjenestemænd over 50 Aar frigøres for alle tidligere Sygedage ved i Løbet af 2 Aar ikke at have over 30 Sygedage.

Til de 180 (250) og overskydende Sygedage, som altsaa løber lige fra Tjenestemandens Ansættelse — dog tidligst fra 1. Januar 1922 — og til hans Afskedigelse eller Død, henregnes ikke Sygedage, der falder sammen med Ferie-dage, eller Sygedage, der er en direkte Følge af Tilskadekomst i Tjenesten. Generaldirektoratet er derhos berettiget til at tillade, at Dagantallet for en enkelt alvorlig Sygdom holdes udenfor de 180 (250) Dage, naar Ansøgning desangaaende indgives under Sygemeldingen eller umiddelbart efter Tjenestens Genoptagelse. I denne Generaldirektoratets Beføjelse er der en Indskrænkning, idet Finansministeriet og Lønningsraadet har udtalt, at der som Regel ikke kan tillades Ikke-Medregning for kroniske Sygdomme.

Det Beløb, der skal afdrages for hver Sygedag over det tilladte Antal, er $\frac{1}{1000}$ af den Tjenestemanden paa vedkommende Sygedag tilkommende aarlige Normallønning, d. v. s. ca. $\frac{1}{3}$ af Lønnen, altsaa en meget følelig Lønafkortning, som dog ikke har Indflydelse paa Udregningen af Pensionsindtægt og Efterindtægt.

Sygedagene tælles altsaa sammen, henholdsvis til 180 eller til 250 og naar dette Tal er naaet, uanset om Perioden strækker sig over 1 eller 10 Aar, betales der en Tusindedel af Aarslønnen for hver Sygedag. Man kan altsaa først frigøre sig for haften Sygedage naar Tallet er naaet, og Tjenestemanden i 2 henholdsvis 3 Aar ikke har over 30 Sygedage.

RANGERMASKINESPØRGSMAALET

Enhver Lokomotivmand har sikkert fulgt den senere Tids Begivenheder og alt, der vedrører Forhandlingerne om Rangermaskinernes Betjening med speciel Opmærksomhed. Men det mest karakteristiske ved den foreliggende Situation er den Blakpolemik, der har været ført, særlig

den socialdemokratiske Presses Holdning og Kommentarer har til Tider været ejendommelig, for ikke at skrive noget værre, særlig naar man tager i Betragtning, at saavel den socialdemokratiske Rigsdagsgruppe som Presse altid forhen har taget vort Parti og fuldt ud anerkendt Lokomotivmændenes ansvarsfulde Arbejde. At hele denne Bladpolemik fremkommer ved Trafikministerens Holdning, ved enhver, der har fulgt lidt med, Lokomotivmændenes retfærdige Krav: Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner, skulde slaas ned, for ikke at tale om de Forhandlinger, der har været ført Organisation og Administration imellem. Offentligheden maatte ikke faa det rette Indblik i denne Sag. Derfor Rummelen om politisk Aktion, Særkrav m. m.

Vi, der kender vort Kravs Berettigelse og kender vor H. B.s mange trange Forhandlinger med saavel Administrationen som de forskellige Regeringer og Trafikministre, ved, at her kan ingenside blive Tale om Særkrav, endsige Mad for politiske Grammofoner. Som gammel Foreningsmand og som forhenværende Medlem af Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, har saavel jeg som øvrige Lokomotivmænd lært, at gensidig Agtelse og Tillid, (det gælder i første Række de ansvarlige Organisations-Ledere), er Grundpillen i alt Samarbejde og Samfølelse. Og med Forretningsføreren for D. J. F.s smukke Ord in mente paa vor Organisations 25-aarige Jubilæumsfest, kommer man uvilkaarlig til at tænke paa en Historie, vi alle har lært i vor Skoletid. Enhver Handling har jo et Motiv. I en udmærket Artikkel i D. L. T. Nr. 2 har Nr. 34 bl. a. omtalt Resultatet af de Forhandlinger, der er ført ved de nordjydske Privatbaner om akkurat det samme Spørgsmaal, Forhandlinger, der som bekendt er resulteret i en nogenlunde retfærdig Ordning for disse vore Kolleger, uden at der har været Tale om Særkrav. Jeg skal til yderlig Oplysning anføre, at nævnte Løntillæg er tænkt som pensions-

givende, og det skal saaledes akcepteres af Trafikministeren. Det skal derfor blive ret interessant at se, om Trafikministeren ogsaa her vil gaa imod. Det er der dog vist ingen, der tror, særlig i Betragtning af, at den ansvarlige Ledelse er indforstaaet med, at her kan man ikke længere gaa paa Akkord med Uretten. Thi ogsaa de nordjydske Privatbaner kører med Underskud.

For vort Vedkommende bærer Rangerførerne endnu følelig Mærke af den forrige Regerings klamme Haand, og vort Krav raaber paa Retfærdighed. Vi haaber derfor paa, at Trafikministeren ved fornyede Overvejelser vil komme til Erkendelse af, at Rangerførerne ikke vedblivende skal forrette Førertjeneste for Lokomotivfyrbøderløn, og jeg tillader mig i denne Forbindelse at erindre om det gamle socialdemokratiske Krav: Lige Løn for lige Arbejde. Maaske er jeg for optimistisk, men da maa det blive det kommende Delegeretmødes Opgave at faa rene Retningslinier trukket op, saa vi ved, hvad vi vil. For alle Lokomotivmænd er jo enige i, at Spørgsmaalet vil og skal vi have en retfærdig Løsning paa.

B 34.

FRA EN REJSE TIL ENGLAND

SOMMEREN 1924

Under Planlæggelsen af denne Englandsrejse valgtes Henreisen over Hamborg—Osnabrück—Hoek v. Holland—Harwich—London paa Grund af, at man over denne Rute nyder den Behagelighed at ankomme til London Kl. 8 Fm., medens Ankomsten over andre Ruter sker ud paa Aftenen.

Hjemreisen valgtes fra London over Dover—Calais—Brüssel—Köln—Osnabrück—Hamburg o. s. v. for samtidig at se disse berømte Egne.

Afrejsen paabegyndtes fra Aarhus den 4. August 1924 Kl. 11,13 Em. Ned gennem Jylland passeredes ret kendte Egne. I Flensborg et kort Ophold paa en uanseelig Banegaard uden at se noget nævneværdigt af Byen. Ved Afgang fra Rendsburg nydes det interessante

Syn at se Banen anlagt i en stor Sløjfe med stærk Stigning for over en meget høj impo-
nende Bro at passere Kielerkanalen. I Neu-
münster kobledes vort Tog sammen med Toget
fra Kiel og videre gik det mod Altona. Her
henledtes Opmærksomheden paa den stærkt
pulserende Trafik med elektriske Tog paa 6 à 7
lange Vogne, som med korte Mellemrum pas-
serede forbi. Under Opholdet i Altona saas
paa den anden Side af Perronen et tomt Tog
med Skilte paamaalede Hamburg—Osnabrück—
Køln, og ved at gaa ombord i dette Tog her
sikredes en god Plads til Osnabrück.

Fra Hamburg gik Turen over to mægtige
Broer, først over et Parti af Havnen og der-
paa over Elben, for at fortsætte videre i flere
Timer ud over Lüneburg Heide, som paa store
Strækninger er uden Bebyggelse, som plettet
med Lyng, Birke- og Naaletræer frembyder et
vidt Udsyn over smukke Landskaber Syd for
Banen. Mod Nord tåner Landskabet sig mere
som flad Marsk. Paa lange Strækninger var
her anvendt Sveller af Jern. I Bremen var et
kort Ophold. Den lavtliggende By med de ud-
strakte Omgivelser af Marsk, giver ikke noget
muntært Indtryk.

Efterhaanden som man nærmer sig Osnab-
rück bliver Landskabet bakket med mindre
Klippeformationer. Smukke Bygninger af Bin-
dingsværk med høje Tage, beliggende i mindre
Skovpartier, giver Øjet en behagelig og hygge-
lig Afveksling fra det hidtil befarede flade
Marsklandskab. I Osnabrück skiftedes Tog.
Her er paa selve Perronen en stor aaben Bar,
hvor der haves let Adgang til Nydelse af en
Forfriskning under Togets Ophold.

Toget til Holland holdt ved en Perron, som
ligger en Etage under Hovedsporene, og derpaa
fortsattes mod den hollandske Grænse og videre
indover meget flade hollandske Landskaber.
Efterat Adelsdoorn var passeret, passerede vi
en Strækning paa flere Mile med store Sand-
klitter med Marehalm. Denne ligger i sydlig
Retning fra Zeudersøen.

Alt i Holland er præget af Renlighed, selv
Gadernes Brolægning ser renvasket ud. Loko-
motiverne var renpuddede med blank Messing-
dom. Under Rangeringen gives Signaler med
Horn. Desværre faldt Mørket paa ved Utrecht,
hvorfor Kanaler og Diger væst paa kun skim-
tedes svagt. Forventningen om at se mange
Blomster i Holland blev en Skuffelse. Kl. 11.00
Em. naaedes Hoek v. Holland efter 24 Timers
Kørsel, det var en haard Omgang. Da der var
blevet nægtet mig Fripas herfra til London,
med den Motivering, at der ikke gaves Fripas
til Selskabets egne Lokomotivførere og derfor
heller ikke til fremmede do., maatte jeg løse

Billet til 2. Klasse (3. Klasse fandtes ikke) til
London. Pris 1 Lst. 17 s. 6 d., som ifølge Va-
luta-Kursen 27,40 beløb sig til ca. 54 Kr.

Ombord paa en udmærket engelsk Damp-
per fortsattes over Nordsøen, som paa dette Sted
har en Bredde, som svarer til Afstanden mellem
København og Aarhus. Der blev anvist mig en
Køje paa 1ste Klasse, da 2den Klasse var op-
taget. Trods høj Sø og megen Søsyge blandt
de medrejsende, hvoraf mange tilbragte hele
Natten paa Dækket, fik jeg en god Søvn.

Jeg ankom til Harwich Kl. 6.00 Fm., og fik
en god Plads i Toget, som bestod af Sidegangs-
vogne, meget lig vore, dog med den Undtagelse,
at her var en Dobbeldør midt paa Sidegangen.
Derpaa en rask Køretur gennem smukke fro-
dige engelske Landskaber, hvori den fremmed-
artede engelske Bygningsstil giver et meget
grundmuret, men lidt kedeligt ensartet Indtryk.

Kl. 8.00 Fm. naaedes Liverpool Street Sta-
tion London, og jeg skal ærligt indrømme, at
den stærke pulserende Færdsel her var lige ved
at overvælde mig. Min første Opgave var jo
at finde et Logi, og efter at være kommen ud
paa Gaden og havde taget Bestik ved Hjælp af
Solen og et udmærket Kort over London, fandt
jeg allright op ad Poultry—Cheapside—Hol-
born Street, Southampton Road, og naaede
Kvarteret Russel Square, som er meget centralt
beliggende, men dog meget roligt. Her findes
mange boardinghouses (Pensionater), og det
tilkendegives, hvor der er Værelser til Leje ved,
at der i et Vindue er ophængt en Tavle paa-
trykt Bed and Breakfast (Seng og Frokost).
Guilford Street Nr. 28 saa ret indbydende ud
med Blomsterkasser udenfor Vinduerne og
blankpudset Dørhammer paa Døren, hvorfor
jeg gik ind og fik det eneste ledige Værelse for
7 Shilling = ca. 10 Kr. pr. Dag for Bed and
Breakfast, denne bestaaende af 2 Spejlæg, stegt
Skinke, samt Brød, Smør, Marmelade og The,
saa meget man kan spise.

Det var meget godt og til ret moderat Pris,
da man paa Hoteller tog ca. 15 Shilling.

Efter Middag naaede jeg Forbindelse med Ma-
skindirektøren for London Midland and Scottish
Railway paa Euston Station gennem en Engine
Inspector (antagelig Instruktør) W. J. Wjang,
som jeg tilfældig traf. Mr. Wjang betroede mig
i Samtalens Løb at jeg, for at blive taget til-
fredsstillende Hensyn til, burde præsentere
mig som Engine Inspector og ikke som Engine
Driver (Lokomotivfører); men da min Anbefal-
ingsskrivelse fra Generaldirektøren lød paa det
sidste, maatte jeg jo holde mig dertil. Mr.
Wjangs Udtalelse gik altfor bogstavelig i Op-
fyldelse, idet Maskindirektøren uden Begrun-
delse afslog mit Ønske om Tilladelse til at køre

paa Lokomotivet under den planlagte Rejse til Crewe og Manchester, hvortil der velvilligt var tilstedet mig Fripas. Min Forespørgsel om Til-ladelse til at besøge Selskabets Remiser i Lon-don blev besvaret med at Selskabet havde en Maskine paa Rigsudstillingen ved Wembley, og at jeg der kunde faa alle ønskede Oplysninger. Da mit Fripas til Manchester ikke var gyldigt for Retur paa Grund af, at Rejseplanen oprin-delig var lagt fra Manchester til Hull med Re-tur over London North Eastern Railway; men da Fripas dertil var blevet mig nægtet, udbad jeg mig Maskindirektørens Hjælp til at Fri-passet London—Manchester blev gyldigt for Retur, hvilket meget velvilligt blev opfyldt ved Henvendelse til the general Manager (Gene-raldirektøren). Under Overrækkelsen af Fri-passet anmodede Maskindirektøren mig om at vise dette ved Ankomsten til Værkstederne i Crewe. Dette Fripas syntes at vække megen Tillid mod den ellers tilsyneladende Frygt for Spionage.

Man opnaar en hurtig Befordring i London paa de underjordiske Baner, hvoraf der findes 8 Linier. Disse Baner er anlagt i 3 forskellige Dybder, hvoraf de 2 underste paa Grund af det rørlignende Anlæg, henævnes the tubes (Rørene). Da Togene her næsten udfylder Rø-ret og stedse gaar i samme Retning førende Luften med sig, findes hernede en ubehagelig Træk. Man tvinges hernede til at være lidt hurtig i Vendingen, eftersom Toget kun holder $\frac{1}{4}$ Minut, og man er henvist til efter en ud-mærket Vejledning selv at finde det rigtige Tog og komme af paa det rigtige Sted, da der ikke raabes ud. Paa Omstigningsstationer mellem 2det og 3die tube findes bevægelig Perron, som omdannes til en Trappe paa hvis Trin man staar stille og føres med ned i Dybet.

En Tur med Bus, et 2 Etages Motorkøretøj lig dem paa Strøget i København, er ogsaa ret hurtig, og under Iagttagelse af Gadefærdselen meget interessant. Der findes ca. 80 Buslinier; men ved Henvendelse til en Politibetjent faar man uden Tøven det rigtige Nummer til Be-stemmelsesstedet. Af Sporvejslinier findes ca. 70 elektriske med Lødning under Jorden.

Af Seværdigheder som besøgt, skal nævnes the Tower, en gammel Fæstning med ca. 3 m tykke Mure, bag hvilke mange historiske Begivenheder har fundet Sted. I skumle Fængsler var paa Murene indridsede Inskriptioner af be-rømte Fanger. I the white Tower findes et stort Museum for Fortids Vaaben, samt hele Kompagnier af Krigere til Fods og til Hest, iførte Rustninger. Enkelte Rustninger kunst-færdigt graverede. Her findes ogsaa mange Torturretskaber, samt Blokken, Øksen og Hen-

retterstedet, hvor mange berømte Mænd og Kvinder har ladet Livet. Endelig saa jeg her det interessante Syn af de straalende Kron-juveler, som opbevares her.

Sct. Pouls cathedral, som er berømt for the wispering gallery oppe i Domen. Her hører man meget tydeligt almindeligt udtalte Ord tværs over det store Rum. Ordene synes at komme fra den runde Væg. Fra Domens ud-vendige Altan og fra dens Top, hvortil ialt fører 677 Trappetrin, har man en storslaaet Udsigt over London, som i alle Retninger viser Bygning ved Bygning saa langt Øjet rækker. Kirken med Krypt under hele Bygningen, rum-mer mange Sarkofager med Støvet af berømte Mænd, saasom Lorderne Nelson og Wellington. Det er et storslaaet Bygningsværk, som des-værre ikke kommer til sin Ret paa Grund af andre altfor nærliggende Bygninger. Parla-mentsbygningen med the houses of Lords and of Commons, byder paa mange Seværdigheder af Rang, saasom kunsthæderigt udskaarne Pa-neler, mageløse Lofter, store Vægmalier af engelske historiske Begivenheder, samt de kongelige Personer i naturlig Størrelse m. m.

Westminster Abbey med den ukendte Soldats Grav. Den 300-aarige Kroningsstol, under hvis Sæde er anbragt den Kroningssten, hvorpaa de første kristne Konger i Skotland blev kronede af Skotlands Apostel Colomba paa Øen Jona blandt de hebridiske Øer. Colomba bragte Kri-stendommen til Skotland, og byggede et Kloster paa Jona Aar 563. Endvidere fandtes her de kongelige Gravkapeller, samt mange berømte Mænds Grave med deres Statuer eller Buster langs Væggen ud for Graven. Enestaaende smukke Lofter og hele Bygningsstilen maaner i høj Grad til Ærbødighed. De to sidstnævnte Bygninger ligger tæt ved hinanden i smukke Omgivelser nær Themsen, paa hvis Bred den be-rømte Cleopatras Naal er rejst.

British Museum med mange fleretusinde-aarige Seværdigheder, saasom Rosettestenen og en Uendelighed af interessante Ting fra de æld-ste Kulturperioder, vækker til Agtelse for disse Tider. Mange Ting i etnografisk Afdeling frem-kalder Beundring for de ukultiverede Folke-slags Snille. I Biblioteket findes mange inter-essante Bøger og Skrifter, som giver Oplysning om længst svundne Tider.

Krystal Palace, som ligger i den sydlige Ud-kant af London omgivet af smukke Parkanlæg, indeholder Museum med Seværdigheder fra Ægypten, Rom og andre Lande, blandt andet fra Løvegaarden i Alhambra. Bygningen blev oprindelig i 1851 bygget som Udstillingsbyg-ning i Hyde Park, men blev 1854 flyttet til sin nuværende Plads. Det er med sin imponerende

Glaskonstruktion en ejendommelig storslaaet Bygning. Fra et af de høje Taarne, hvortil en Elevator fører op, har man en henrivende Udsigt ud over London mod Nord, og et smukt bølgende Landskab mod Syd. I et idyllisk Hjørne af Parken findes en Masse Modeller i naturlig Størrelse af forhistoriske Dyr, de ud-døde Kæmpeøgler.

Paa et Museum i Nærheden af Imperial Institut findes Modeller af alt paa Mekanikens Omraade. Her kan man ved enten at dreje paa et Haandtag eller trykke paa en Knap sætte hver enkelt Model i Bevægelse. De Besøgende her er i høj Grd Dreng, som naturligvis særlig interesserer sig for at sætte saa meget som muligt i Gang samtidigt.

En Spadseretur en smuk Sommeraften fra Westminster Abbey gennem St. James Park, forbi Queen Victorias Memorial foran Buckingham Palace, Rotten Row, ca. $\frac{1}{2}$ dansk Mil gennem smukke Parkanlæg lige midt i London, var blandt de mange Nydelser, jeg havde.

Paa en Jernbanetur op gennem England til Crewe og Manchester nød jeg det smukke engelske Landskab, som i alle Hegn og ofte fritstaaende paa Markerne var bevokset med prægtige gamle Eg med mægtige Kroner, som gav det ret flade Landskab et meget ærverdigt Udseende. Under en Samtale med en Maskindirektør udtalte jeg min Forundring over at saa mange smukke Egetræer fik Lov at blive staaende omkring paa Markerne, og spurgte, om det muligvis var af Hensyn til Skygge for løsgaaende Heste og Kreaturer, da store Strækninger synes at lige hen i Græs. Svaret blev: »no I do not think they have time to pull them up« (nej, jeg tror ikke, de har Tid til at fælde dem.) Landet er i vid Udstrækning gennemskaaet af Kanaler, hvorpaa en levende Trafik foregaar med store Pramme i Lighed med Kaagerne paa Gudenaa. For at opretholde Vandstanden i Kanalerne, findes mange Sluser. Kaagerne fremførtes dels ved at trækkes af Heste eller ved Motor.

Paa Lokomotivværkstederne i Crewe, som beskæftiger ca. 8000 Mand, og som fremstiller alt vedrørende Jernbanedrift endog fra almindelige som til kunstige Lemmer for de Funktionærer, som bliver Invalid, mødte jeg en meget venlig Modtagelse af H. P. M. Beames Esq. Chief Mechanical Engineer. Som tidligere omtalt, var det mit Fripas, som her aabnede Vejen til disse Værksteder, idet der straks ved min Henvendelse blev spurg, om jeg var i Besiddelse af Fripas, hvilket fortalte mig, at min Ankomst var anmeldt fra Kontoret i London.

Under Ledsagelse af en Mr. Steele blev alt meget grundigt forevist. Af særlig Interesse kan

nævnes, Valsning af Jernbaneskiner, Plader og Hjulbandager, samt Fremstilling af en Krumtapaksel ved Hjælp af en kraftig Smedepresse. Endvidere interesserede det meget at se, hvorledes man justerede Kontravægtene paa et Sæt Kobbelhjul, ved i en dertil indrettet Maskine at lade Hjulene rotere med en Hastighed svarende til 70 eng. Miles = 112 km pr. Time. Paa Krumtappen var anbragt en Vægt svarende til den tilsvarende Kobbelstang, medens Aksellejet var ophængt i kraftige Spiral-fjedre. Efter tilendebragt Justering holdt Aksellejet sig ganske roligt under Proven, medens man ved at fjerne en Skive paa 3 pund = $1\frac{1}{2}$ kg, som var tilspændt paa Kontravægten iagt-toges, at Lejet gjorde et ret stort Udslag under Proven. Alle Aksellagre og Stanglagre havde indstøbt hvidt Metal i Lejet, dog havde Aksellagerne en 50 mm bred Bronzebæring i hver Side til Optagelse af de horisontale Tryk. Det er meget almindeligt, at man i England støber Akselkasse og Lager i et af Bronze, men i Crewe fremstilles Akselkassen af Støbestaal med et fra Siden indpresset Lager af Bronze, som ud-vendig er afdrejet i Halvcirkel, hvis Ender støttes mod fremstaaende Partier i Akselkassen. Det interesserede mig meget her at træffe denne Fremgangsmaade, som var mig bekendt fra mit tidligere Ophold i Amerika paa Southern Pacific i Kalifornien. Man havde her i Crewe endog eget Filehuggeri.

Efter den meget interessante Tur gennem Værkstederne blev jeg ledsaget over til de nærliggende Lokomotivremiser, kaldet Engine shed (Maskinskur), som til Trods for sin Størrelse syntes at mangle meget i at rumme Depotets ca. 250 Lokomotiver. Her mødte jeg en meget venlig Modtagelse af the foreman Mr. King, og jeg fik under Ledsagelse af Mr. G. F. Boardman et udmærket Indblik i alt vedrørende Remisen.

Til Renholdelse af Lokomotiverne anvendes en særlig Olie (Youngs cleaning oil), som efterlod et blankt poleret Udseende over de malede Partier. Her bruges ikke Tvist men de saakaldte Viskestykker, som ved Vaskning bruges gentagne Gange. Over hvert af de lange Spor, som gav Plads til flere Lokomotiver og havde Porte i begge Ender, var i hele Sporets Længde anbragt en Røgkanal i Forbindelse med Skor-stene. Udblæsning af Kedel og Overhederrør foretages daglig efter endt Tur, idet Manden, som renser Røggammeret, udfører denne Udblæsning ved Askegraven. Det er muligt, at en lignende Fremgangsmaade her vilde give gode Renter; men vore Gnistfangerplader gør des-værre en saadan Udblæsning mindre let tilgængelig.

Under et Besøg paa Lancashire and Yorks-hire Depot ved Newtonheath, Manchester, et Depot paa ca. 250 Lokomotiver, saas et Vaskeri for de før omtalte Viskestykker i Virksomhed, og det meddeltes, at man derved udvandt ca. 700 pund Olie om Ugen. I en nyere Remise tilhørende London North Western Railway ved Willesten Junction i Nærheden af London, var Sporene lagt i Straaleform om flere 20 Meters Drejeskiver inde i Remisen.

I England har Lokomotiverne hovedsagelig indvendige Cylindre, men paa nyere Konstruktioner gaar man over til 3 og 4 cylindrede højtryks Lokomotiver. Til Paasætning af Vand paa Kedelen anvendes i udstrakt Grad en Spilledampsinjektor, som jeg desværre blev afskaaren fra at se i Virksomhed, da man nægtede mig Kørsel paa Lokomotiverne. Alle Udtalelser tydede paa, at den arbejdede tilfredsstillende, dog med en Tilføjelse om, at man under Kørsel med høj Ekspansion maatte tilføre den noget levende Damp. En enkelt Lokomotivfører udtalte at den krævede ofte Efftersyn.

I Almindelighed synes Lokomotivernes Fjederophængning noget primitiv, idet man paa selv nyere Lokomotiver anbragte to Spiralfjedre, eller en ret kort Bladfjeder under hver Akselkasse. For at formindske Brud paa Fjederhængerne, var mellem Skiverne under Opspændingsmekanismen indlagt en svær Gummiskive. Undtagelsesvis var anbragt en Balance i Fjederophængningen. Det maa derfor antages, at Maskinerne er temmelig haarde at staa paa. Paa enkelte Tenderrammer var der anbragt en Vinkelkonsol over Enderne af hver Tenderfjeder til Sikring mod en altfor ulige Vægtfordeling paa en Tenderaksels Ender med deraf følgende Mulighed for Sporafløb under et Brud paa en Fjederhænger.

Til Trods for, at man i England kører meget lange Strækninger uden planmæssig Standning, endog op til 364 km, kan man paa Grund af de ret almindelige Anlæg til Optagelse af Vand under Kørselen, indskrænke Tenderens Vandindhold fra 3000 til 5000 Gallons = 13,6 til 22,7 m³. Til Iagttagelse af Tenderens Vandindhold, var et Vandstandsglas i en god Beskytter i hele Vandkassens Højde, anbragt paa venstre Side af dennes Forvæg.

Til Smøring af Aksellagere bruger man paa enkelte nyere Lokomotiver Wakefields mekaniske Smøreapparat, hvorved det gøres muligt at smøre med Cylinderolie, som paa Grund af sin gode Smøreevne giver et mindre Olieforbrug, mindre Slitage og mindre Tilsmudsning med deraf følgende mindre Udgift til Renholdelse. I Almindelighed foregaar Olietilførselen fra en

Oliebeholder, som er anbragt over hver sin Akselkasse, enten indvendig paa Lokomotivrammen, paa den tilsvarende Hjulkasse eller paa Rundkedelen over Hjulassen. Fra Oliebeholderen fører Smørerør med indsat Uldgarnsvæge dels til Hornpladerne og dels ned i Lageret, Smørevægenes lette Tilgængelighed gør det muligt at fjerne disse fra Smørerørene under Maskinens Ophold i Hus.

Paa Great Western Railway's Lokomotiver regulerer man Stanglagernes Olietilførsel ved Hjælp af en Uldgarns-Væge, som er tilpasset som en løstsiddende Prop i Smørerøret. I Dækslets Paafylldningshul bruges en almindelig Korkprop. Dette fremkaldte i min Erindring, at man paa de jydsk-fynske Jernbaners første engelske Lokomotiver, de saakaldte Kanada Works Maskiner, for ca. 45 Aar tilbage, brugte en aldeles tilsvarende Maade med Propvæge og Korkprop. Denne Fremgangsmaade har altsaa staaet sin Prøve tilfredsstillende i England gennem 50 Aar endog paa Lokomotiver, som kører over Strækningen London—Plymouth 364 km uden planmæssig Standning paa 4 Timer. Overført paa vore Forhold svarer denne Strækning til Afstanden mellem Flensborg og Aalborg.

Paa London Midland & Scottish Railway smøres Stanglagene paa en noget lignende Maade som ved vore indstillelige Smøreventiler, idet man i Smørerøret, hvis indvendige Diameter er ca. 2 mm, har indført en cylindrisk Stift, som ved sin Bevægelse under Maskinens Gang bidrager til at føre Olien ned paa Sølen.

Sammenligner man Olieforbruget paa Loko. Litra R II og de engelske 2-cylindrede 3-koblede Hurtigtogs Lokomotiver, som med Hensyn til Konstruktion har tilfælles, at begge har indstøbt hvidt Metal i Aksel og Stanglagere, hvilket har vist sig i Praksis i høj Grad at forhindre Varmeløbning, er Forbruget pr. 1000 km henholdsvis ca. 30 kg og ca. 18 kg Olie. Denne Forskel kommer udelukkende paa Mineralolien, idet Forbruget af Cylinderolie er ret tilsvarende ens for begge Maskiner. Til Fordel for det engelske mindre Forbrug bør dog nævnes, at man her kører længere Strækninger, samt og maaske ikke mindst at den Olie, som bruges (Express Oil), og som fremstilles paa C. C. Wakefields & Co.s Fabriker, Regent & Carleton Street, Liverpool, uden Tvivl er i Besiddelse af bedre Smøreevne end den mørke Mineralolie, som her anvendes.

Det synes ret almindeligt i England, at det Personale, som fremfører de hurtige Tog, har hver sin Maskine, da man derigennem har en Garanti for, at Maskinen holdes i en bedre Stand end med skiftende Personale.

Man har ikke i England Oliepræmie eller Oliemulkt, men en god Kontrol føres med hver enkelt Lokomotivfører paa lignende Maade som her, idet Maskinens Oliekander fyldes efter hver tilendebragt Tur.

Endelig besøgte jeg ogsaa den berømte Rigsudstilling ved Wembley; men en Beskrivelse af denne overgaar langt mine fattige Evner, og Indtrykkenes Mangfoldighed var næsten uden Ende. Dog lykkedes det mig at faa et nogenlunde flygtigt Indtryk af det meste.

Man fik et godt Indblik af Forholdene i en Kulmine under et Besøg i en kunstig Kulmine paa Udstillingspladsen, samt af den i Ægypten nylig fundne Kong Tut's Grav med de deri fundne Skatte, hvoraf der var Kopi. Indholdet af Bygningerne for de forskellige Kolonier og særligt fra Indien, Canada, Australien og New Zealand, var vidunderligt og udmærket anskueliggjort i mange Enkeltheder. I flere Bygninger, men særlig i den canadiske og australske var de paagældende Landes Naturskønheder anskueliggjort ved store Panoramaer, selv skønne Klippepartier med rigtige Vandfald var fremstillede. I en Mejeriafdeling saas i et isafkølet Glasskab en Ko i naturlig Størrelse af Smør. Et andet Sted var Prinsen af Wales til Hest, fremstillet af Smør. I Fotoramaer kunde man i Ro og Mag sidde og nyde en Jernbanetur gennem Canadas smukke Bjergegne eller New Zealands vidunderlige Naturskønheder med Vulkaner og kogende Geysere i Virksomhed, samt Folkelivet i disse afsidesliggende Egne. I disse Fotoramaer var man forskaanet for at læse Forklaringen til Billederne, men kunde nyde Billedet under en lang mundtlig Forklaring.

In the empire building fandtes en Anskueliggørelse af det engelske Empire paa en stor Montre, fremstillende hele Jordens Overflade med Havene, rigtigt Vand, hvorpaa Hundreder af smaa Dampere repræsenterede den engelske Handelsflaade, saas i stadig Bevægelse fra Verdensdel til Verdensdel. Det engelske Empire var anskueliggjort ved at oplyses indvendig fra. Større Byer med deres Havneanlæg, og Slagmarkerne i Frankrig, samt Bestigningen af Mont Everest med Ekspeditionens Rute og Lejrpladser var ogsaa anskueliggjort ved Montre.

En Seværdighed var ogsaa det kæmpemæssige Stadion med en Uendelighed af Siddepladser. Her var det, de canadiske Cowboys til Englændernes Skræk opførte deres Roughriding, som hurtigt blev forbudt. Det brogede Folkeliv af saa mange Folkeracer, saa at sige i en Nøddeskal, satte ogsaa sit imponerende Præg paa Udstillingen. Folkeparken med en Uendelighed af Forlystelser af enhver Art fik

jeg ogsaa Lejlighed til at give en hurtig Gennemgang.

De kæmpemæssige Industri- og Maskinhaller indeholdt et Vidunder af teknisk Snille næsten uden Begrænsning. I Maskinhallen iagttoges med særlig Interesse den i Lokomotivtidende Nr. 22, 1924 beskrevne Udvikling af Lokomotivet gennem 99 Aar ved den originale Lokomotion Nr. 1 og den moderne Maskine — the flying scotsman, som udstilledes af London North Eastern Railway. Endvidere udstillede London Midland & Scottish Railway et moderne Lokomotiv the Prince of Wales, en Type, hvoraf Selskabet har 91 Lokomotiver. The Great Western Railway udstillede et Lokomotiv af en Type, som løber paa Strækningen London Plymouth 226½ eng. miles = 364 km paa 4 Timer uden planmæssig Standsning. Til Vedligeholdelse af Vakuum i Bremsledningen under Kørselen har denne Maskine en Vakuumpumpe, hvis Stempelstang føres af højre Krydshovedbolt. Den lille Ejektor er da udeladt, hvorimod den store Ejektor er bibeholdt til Opsugning af Vakuum under Standsning.

En i Anskueliggørelse og Virkemaade meget gennemført Udstilling af Westinghouse automatiske Bremse bør ogsaa nævnes. Her fandtes endvidere en Udstilling af armløse Signaler, hvis stærke gennemtrængende Lys saa meget tiltalende ud inde i Bygningen, dog var man her afskaaren fra at iagttage Indflydelsen af stærk Solskin og Kurveforhold.

Endelig havde man en god Lejlighed til paa en Udstilling af C. C. Wakefield & Co. mekaniske og andre Smøreapparater, paa gennemskaarne Modeller at iagttage Apparaternes Virkemaade.

Den 16. August Kl. 11,00 Fm. paabegyndtes Hjemturen. Efter en god Frokost i mit boardinghouse fik jeg hos en policeman opgivet at Bus Nr. 25 vilde føre mig lige til Victoria Street Station. Fra Bus'ens øverste Dæk nød jeg den stærke Færdsel gennem City med Beundring over at vi i det hele taget gør god Fremgang gennem denne Trængsel, ikke uden Frygt for et Sammenstød hver Gang en snæver Passage mellem flere Køretøjer tages med uforsvarlig Speed, dog stedse med alle Hjul i Behold. Passerede den kongelige Hestegardes Hovedkvarter, hvor 2 Gardister til Hest i fuld Puds holder Vagt — et flot Syn! Derpaa forbi det store Monument til Minde om de i Krigen faldne Englændere; her findes altid nedlagt Masser af friske Blomster. Fik det sidste Blik ud over Trafalgar Square med de 2 smukke Springvand og Lord Nelsons imponerende Sejrssøjle. Her findes, dog lidt afsides, et stort smukt Memorial i hvidt Marmor med en smuk Statue af



HOVEDBESTYRELSESMØDET

28.—28. JANUAR 1925

Alle var tilstede.

Punkt 1 a. Meddelelser fra Formanden.

Formanden gav Meddelelse om Forhandlingerne angaaende Fripassagen, samt Sagens videre Forløb.

Ved Valget af Repræsentanter til den sjællfalske Sygekasse var Lokf. Frode Nielsen bleven genvalgt, Lokfb. Bendtsen var bleven Suppleant.

Omtalte Spørgsmaalet om den forestaaende Ændring af Sygekassens Statutter angaaende Børnens Adgang til Sygekassen.

Et Spørgsmaal om, at Sygekassen lod Patienterne behandle paa Polikliniken, besluttedes det at fremdrage i Fællesudvalget.

Angaaende Uddannelsesspørgsmaalet forelaa nu Udkast til ny Ordre, samt Meddelelse om, at Forhandling om Spørgsmaalet kunde ventes i en nær Fremtid.

Til at indtræde i Eksamenkommissionen har Generaldirektoratet udpeget Maskiningeniør Havning og Lokomotivfører Rich. Lillie.

Til at gennemgaa det foreliggende Ordreudkast valgtes C. M. Christensen og E. Kuhn.

Refererede Forhandlingen om Rog- og Dampplagen i Boulevardbane-Tunellen.

Angaaende Forandringer ved den ny Opholdsbygning i Skern, er der ved Forhandling med Distriktschefen opnaaet Enighed, om de af Foreningen foreslaaede Foranstaltninger.

Om Lokaleforholdene i Fredericia kan Forhandling ventes meget snart.

Alle de foreslaaede Forandring paa Loko. Litra H. er imødekommet og gennemført.

Der vil paa Loko. i Kh. og i Ar. blive foretaget Forsøg med nogle Vinduespuksere.

Forsøget med Varmeapparat for Mad paa Loko. er afsluttet, og Apparatet godkendt.

Der er fremsendt Anmodning om Anbringelse af Bagsejl paa Loko. ved Depoterne i Ro., Ar. m. fl.

Der er ansøgt om Anbringelse af Vandaftapningsventiler paa Loko. Underlagene i Henhold til nogle i Kh. foretagne Forsøg, der har vist sig tilfredsstillende.

Da Forsøgene med Anbringelse af en Dampfløjte paa Loko. Litra H., der kunde høres af Togpersonalet, ikke er faldet tilfredsstillende ud, har man henstillet, at der sættes Fart paa Indførelsen af den gennemgaaende Bremse i Godstogene.

Man har fra Generaldirektoratet modtaget Svar paa Skrivelsen angaaende de paatænkte Afskedigelser af Aspiranterne, Svaret er imødekomme, idet man dog gør opmærksom paa,

Miss Cavell. Endelig svingede Bus'en ind foran Victoria Street Station, hvos Bus'er og Biler syntes at danne en uigennemtrængelig Masse. Her blev jeg staaende et Øjeblik og tog Bestik for om muligt at slippe igennem med hele Lemmer. Mærkede at noget tog mig i Armen og med et »come right along« førte mig galant igennem hele Færdselen. Det var en policeman, (Hattent af for ham), som straks var klar over, at jeg var et udenlandsk Pjok, som trængte til hans Hjælp.

Paa Stationen fik jeg oplyst, at Toget skulde afgaa i 3 Afdelinger fra Perron Nr. 8. Gik ned langs 1ste Afdeling en Time før Afgang, men fandt alt optaget. Var dog heldig at faa en god Plads i det ordinære Tog, og endelig gik det syd paa ud over Themsen, gennem Southwark og ud over frodige bølgede Landskaber, hvor jeg bemærkede flere store Humlehaver. I Nærheden af Dover kører man en Tid mellem Kanals Strandkant og høje stejle Kalkskrænter, medens den franske Kyst skimtes i en Afstand af ca. 40 km. Med en god Damper naas Calais paa ca. 1 Time, og man modtages her af en Skare meget paatrængende Dragere. Dampere lægger til lige foran Stationsbygningen. Ved Perronerne holdt 3 Tog med Skilte paamaalede henholdsvis Paris, Bryssel og Constantinopel. Kl. 3 Em. fortsattes mod Bryssel, og jeg saa til min Forundring, at Krigens Spor med Undtagelse af enkelte Ruiner af nedskudte Bygninger, næsten helt var udslettet.

I Bryssel var faa Timers Ophold; men da det var mørkt, saa jeg kun Banegaardens ret smukke Omgivelser. Kl. 23,20 = 11,20 Em. (her fortsætter Klokkelættene til 24) fortsattes med Forbindelsen fra London over Ostende, som var udgaaet fra London i 5 Afdelinger. I dejligt Maaneskin passeredes Liège og Aachen gennem tilsyneladende smukke Egne, som dog kun skimtedes svagt. Køln naaedes Kl. ca. 6.00 Fm. og her var min første Interessé naturligvis den berømte Domkirke, som ligger lige over for Banegaarden. Kirken er en Seværdighed af Rang, dog er Lyset meget afdæmpet indvendig paa Grund af, at alle Vinduer har smukke Billeder af kulørt Glas. En lille Spadseretur til Rhinen blev der ogsaa Tid til.

Kl. 9,40 Fm. fortsattes med Toget over en imponerende Bro over Rhinen, og derpaa op igennem det besatte Omraade, som frembød smukke Landskaber. Over Osnabrück naaedes Hamburg Kl. ca. 6.00 Em. Efter en noget anstrængende Rejse paa ca. 2 Døgn ankom jeg til Aarhus den 18. August 1924 Kl. 8.00 Fm., mange interessante Minder rigere, men dog meget tilfreds med atter at føle mig hjemme under vore smaa mere rolige Forhold.

J. J. Nissen.

at man muligt ikke til Stadighed kan anvende disse ved Lokomotivtjenesten.

Man har ansøgt om og faaet gennemført, at Tiden for Paabegyndelsen af Udbetaling af Lønning m. m. paa Gb. rykkes frem fra Kl. 11¹/₂ Fm. til Kl. 9 Fm.

Der er ført Forhandling med Generaldirektøren om Forhøjelse af Rangergodtgørelsen, Generaldirektøren stillede sig afvisende, men Forslaget vil blive forelagt for Ministeren.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 1 b. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 1. December 1924. Toges til Efterretning.

Punkt 1 c. Meddelelser fra Udvalg og Repræsentanter.

Formanden meddelte, at der forelaa Meddelelse om, at D. L. F. var optaget i C. O. I.

Omtalte den angaaende Konjunkturtillægget indsendte Skrivelse, samt meddelte at der forelaa Indbydelse til at deltage i en Drøftelse indenfor C. O. I om denne Sag og endvidere Indbydelse til at deltage i Forhandlingerne med Ministeriet den 30. Januar.

Til at deltage i disse Forhandlinger valgtes Formanden.

Formanden refererede Fællesudvalgets Arbejde; man havde bl. a. behandlet Spørgsmaalet om Retsordningen, der havde været nedsat et Udvalg til at behandle dette Spørgsmaal, Udvalget har afgivet Betænkning, Spørgsmaalet vilde komme for paa første Møde.

Stedtillægget havde ogsaa været Genstand for Undersøgelse, der er ikke Udsigt til Oprykninger, men derimod Mulighed for, at et Par Byer vil gaa ned.

Der er tilsendt Udvalget et Udkast til en ny Ordre angaaende Anciennitetsreglerne.

Formanden havde hertil stillet et Par Ændringsforslag, nemlig angaaende Pladsbesættelser ved Oprettelse af ny Togmaskindepoter og angaaende Ancienniteten ved Besættelse af Rangerpladser, med Henblik paa Sagen fra Løgumkloster.

Ændringerne tiltraadtes.

Man har faaet Meddelelse om, at der kan ydes Fribefordring til Tandlægerejser.

Punkt 3. Hovedkassens Budget for 1925.

Hovedkassereren forelagde Forslag til Budget for Hovedkassen for 1925.

Toges til Efterretning og gik til 2. Behandling.

Punkt 4. Dansk Lokomotiv Tidendes Budget for 1925.

Redaktøren og Ekspeditøren forelagde Forslag til Budget for Dansk Lokomotiv Tidende for 1925.

Toges til Efterretning og gik til 2. Behandling.

Punkt 6. Ferie- og Rekreationshjemmet (Regnskab m. m.).

Hovedkassereren forelagde en Regnskabsoversigt pr. 31. December 1924.

C. M. Christensen redegjorde nærmere for Hjemmets Drift i 1924.

Man diskuterede Feriehjemmets Forhold og enedes om at vende tilbage til Sagen paa et senere Møde.

Punkt 7. Delegeretmødet.

Det besluttedes at afholde Delegeretmødet i Aarhus i sidste Halvdel af April d. A. Man gennemgik de Forslag, der forelaa til Kreds-generalforsamlingen og Delegeretmøde.

Disse henlagdes til næste Møde.

Punkt 8. Rangermaskinespørgsmaalet.

Formanden omtalte Rangermaskinespørgsmaalets Forløb siden Mødet i Fredericia, havde foretaget forskellige Undersøgelser og Henvendelser angaaende denne Sag.

Der er indsendt Andragende til Gdir. angaaende Indførelse af 2 Mandstbetjening paa en Række Rangerlokomotiver.

Toges til Efterretning.

Punkt 9. Behandling af foreliggende Sager.

Boyesen omtalte en Sag angaaende en Lfb. i Herning, der var afskediget.

Hovedkassereren henstillede til Kreds 2 at undersøge Sagen nærmere.

Boyesen henstillede, at man undersøgte Muligheden af at opnaa, at de Dage, der medgaar til Delegeretmødet, ikke medregnes i Permissionsdagens Antal.

Henvistes til Forretningsudvalget.

Lillelund omtalte en Sag angaaende Beregning af Kørepenge for forsinkede Tog.

Det vedtoges at forelægge det først forekommende Tilfælde til Gdir.s Afgørelse.

Nogle Tjenestetidssager fra Vejle og Varde samt Spørgsmaalet om Fortæredelsestiderne for Loko Litra H., S. og R. henvistes til Tjenestetidsudvalget.

En Sag angaaende forhøjet Nattillæg samt et Uniformsspørgsmaal henvistes til Forretningsudvalget.

K. Johansen.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE

28. JANUAR 1925

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden indledede med Meddelelse om nogle Ændringer i Afdelingsbestyrelserne og omtalte dernæst at der var fremkommet Skrivelse fra Kø. Afd. om at faa anbragt Bagsejl paa nogle Lokomotiver. — Da der var saa-

danne Forhold til Stede at Ønsket maatte støttes, fremmes Sagen. — Der var fra Gb. Afd. fremsendt en Protestskrivelse angaaende Fripassagen og redegjorde nærmere for Sagen, der toges til Efterretning. — Der var til Gdir. afsendt Skrivelse angaaende Signalerne paa Kolding Station, endvidere en Skrivelse til Gders angaaende et bestemt Forhold dersteds. Redegjorde nærmere for et Spørgsmaal i Ar. angaaende nogle Lokomotivføreres tjenstlige Forhold vedrørende Anbringelse i Tur. Det vedtoges at fremme Sagen. Endvidere behandlede en Sag angaaende en Lokf. i Ms. vedrørende hans Forhold til Organisationen, og en Sag, der var indanket af et Medlem angaaende Møde i Signalkommissionen. De af dette Medlem fremsatte Ønsker kunde ikke imødekommes. Der forelaa en Skrivelse fra Vm. angaaende et Forflyttelsesspørgsmaal, og Kredsen maatte fastholde sit en Gang tagne Standpunkt. En Sag angaaende Rangertiderne i Ms. behandlede. Da der ingen Rangerkvitteringer forelaa for Overskridelsen af Tiderne, maatte Sagen henlægges. Endelig forelaa der en Skrivelse angaaende et ekskluderet Medlem. Skrивelsen besvares, iøvrigt afventede Kredsen Sagens eventuelle Behandling paa Generalforsamlingen.

Kredsformanden meddelte, at der var indkommet 3 Forslag til Kredsgeneralforsamlingen eller til Delegeretmødet.

Punkt 2. Kredskassereren gennemgik Regnskabet for 1924 og fremsatte Forslag til Budget for 1925.

Regnskabet var i Overensstemmelse med Budgettet, enkelte Poster var overskredne, medens der paa andre Poster var sparet. Toges til Efterretning.

Budgetforslaget for 1925 behandlede dernæst, og med enkelte Ændringer vedtoges dette ved 1. Behandling.

Punkt 3. Eventuelt.

Kassereren gav herunder forskellige Oplysninger bl. a. angaaende nogle Restancer, som var berigtiget.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-BESTYRELSESMØDE

28. JANUAR 1925

Alle var mødt.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

En Sag fra Fa. om Tilladelse for de ældste Lokfb. til at køre som 2den Mand paa Rangermaskinerne. Efter Drøftelse med 3. Ekspeditions-kontor var Sagen gaaet til Distriktets Udtalelse. En Del Forespørgsler fra Medlemmerne om Placering ved eventuel Forflyttelse var besvaret. Fra Korsør Afdeling forelaa en Sag angaaende Lokfb., som ønskede at lade sig forhigaa ved

Oprykning i Tur. Det overlodes til Afdelingen, at træffe Bestemmelse. En Anmodning fra Ar. Afd. 38 om Afgørelse i et Anciennitetsspørgsmaal om Turbesættelse efter Anciennitet eller Ansættelsesdagen. Administrationen hævder i Henhold til Ordre A. 88, at Turbesættelse sker efter Ansættelsesdagen. Kredsbestyrelsen maa fastholde, at Turbesættelse sker efter Personalets Anciennitetsrækkefølge. Da man ikke har haft Tvivlsspørgsmaal fra 1. og 3. Distrikt, er der rejst Krav om Ændring i Ordre A. 88.

Punkt 2. Forskellige Sager.

En Sag fra Løgumkloster, hvor den yngste Mand var beordret til Kørsel som Fører, var krævet ændret til at gælde for den ældste. En Meddelelse fra Afdelings Bestyrelse Vm. angaaende den Lokfb., som søgte Optagelses, meddeltes, at Vedkommende skal betale det i Afdelingens Love bestemte Indskud og desuden Bidrag til Rekreatiønshjemmet.

Punkt 3. Regnskab for 1924.

Kredskassereren fremlagde Regnskabet for 1924, hvoraf fremgik, at Budgettet vilde holde.

Punkt 4. Forslag til Budget for 1925.

Kredskassereren fremsatte Forslag til Budget for 1925, dette vedtoges.

Punkt 5. Eventuelt.

En Henvendelse fra Lokfb. P. J. Petersen, Ar., om Foreningens Bistand om Tilladelse til at aflægge Lokoførerprøve for at kunne forrette Tjeneste paa Rangermaskine. I Henvendelsen var henvist til visse Forhold i Tyskland, da disse viste sig at være urigtige, afvises Sagen.

Norgaard.

JULETRÆSFESTER

De københavnske Lokfb. afholdt en vellykket Juletræsfest den 10. Januar. Der var ca. 200 Børn til Stede og Festen var meget underholdende saavel for Børn som for Voksne. For Børnene afsluttedes Festen Kl. 10 og de Voksne fortsatte til Kl. 3 Morgen.

Struer Afdelinger afholdt Juletræ og Bal den 10. Januar paa Schous Hotel. Der var mange Børn til Stede, som morede sig fortræffeligt. Lokp. Sangkor sang. Festen sluttede for Børnene Kl. 9½ og for de Voksne Kl. 3 Morgen, og alt forløb paa den fornøjeligste Maade.

Randers Afdelinger afholdt den 11. Januar en meget vellykket Juletræsfest med Bortlodning af en Dukke og et Tog. Børn og Voksne morede sig udmærket. Ved et fælles Kaffe bord Kl. 11 havde flere Talere Ordet og der blev af sunget et Par Sange og Festens Forløb var præget af en udmærket Stemning.

VALG AF DELEGEREDE

Til de forestaaende Kredsgeneralforsamlinger og Delegeretmødet vælger Afdelingerne følgende Antal Delegerede:

Københ. Gb.	Afd.	Nr.	1 og 2 tils.	373 Medl.	18 Dlg.
—	Ø.	—	5 og 6	55	4
Helsingør	—	—	7 og 8	43	4
Roskilde	—	—	9 og 10	45	4
Gedser	—	—	11 og 12	45	4
Kalundborg	—	—	13 og 14	33	2
Slagelse	—	—	15 og 16	63	4
Korsør	—	—	17 og 18	83	4
Nyborg	—	—	19 og 20	140	6
Fredericia	—	—	21 og 22	156	6
Esbjerg	—	—	23 og 24	102	4
Thisted	—	—	25 og 27	24	2
Struer	—	—	27 og 28	115	4
Viborg	—	—	29 og 30	66	4
Frederikshavn	—	—	31 og 32	27	2
Aalborg	—	—	33 og 34	66	4
Randers	—	—	35 og 36	31	2
Aarhus	—	—	37 og 38	204	10
Skanderborg	—	—	39 og 40	44	4
Vamdrup	—	—	41 og 42	68	4
Brande	—	—	43 og 44	39	2
Langaa	—	—	45 og 46	25	2
Masnedssund	—	—	47 og 48	23	2
Sønderborg	—	—	49 og 50	31	2
Tønder	—	—	51 og 52	61	4
					1963 108

Der vælges lige mange Delegerede fra Lokomotivfører- som fra Lokomotivfyrbøder-Afdelingerne. Afdelingsformændene bedes senest 20. Marts tilstille Kontoret Meddelelse om, hvilke Medlemmer, der er valgt, for saa vidt saadan Meddelelse ikke allerede er tilgaaet.



Svensk Voldgiftsdommer i visse tyske Jernbanespørgsmaal.

Som bekendt blev en stor Del af de tyske Jernbanemænd udvist af Ruhrdistriktet, da Franskmandene og Belgierne besatte det. Imidlertid forblev dog nogle Jernbanemænd i det besatte Omraade, og da dette nu atter er rømt, er der nedsat en Kommission bestaaende af 2 højere Embedsmænd ved de tyske Statsbaner og 2 do. fra Besættelsesmagternes Jernbaneadministration. Kommissionen har til Opgave at efterprøve de Forfremmelser og Lønforhøjelser, der er blevet tidligere tyske Jernbanemænd til Del. Forsaavidt Enighed ikke opnaas, afsiges Kendelse af en Opmand. Efter Kommissionens enstemmige Henvendelse til de svenske Statsbaners Generaldirektør, Hr. Granholm, er Overdirektør ved sidstnævnte Baner Hr. J. G. Flodin udnævnt til Opmand.

Jernbanenettet i hele Verden.

I sit Nummer for 14. November 1924 opgør »Railway Gazette« Jernbanenettet paa hele Jorden til en Udstrækning af 1 192 550 Kilometer. De fordeler sig med 598 131 km paa Amerika, 367 883 km i Europa, 125 439 km i Australien, 54 109 km i Afrika og 46 987 km i Asien.

Opgørelse af Jernbaneulykker i de forenede Stater.

Som Følge af Jernbaneulykker døde i de forenede Stater i Amerika i Aaret 1922 6 325 Personer, medens 134 871 saaredes. I 1923 var Antallet af døde 7 385 Personer og af saarede 171 712.

Den materielle Skade, der var en Følge af disse Jernbaneulykker, beløb sig i 1922 til 22 868 540 Dollar, og i 1923 til 27 624 880 Dollar.

Landevejs-Bommene!

Der er jo indgivet flere forskellige Forslag til forbedret Belysning o. s. v. af Bommene; men vilde det ikke være meget praktisk at flytte dem 10—25 m bort fra Sporet.

Med de gamle Hestkøretøjer kunde det til Nød forsvares, at Bommene var anbragte som de nu en Gang er; dels gik det først ud over Hestene og dels søger Hestene altid at kaste sig til Siden. Med Biler er Forholdet et andet. idet det gaar først ud over Passagererne og Farten altid er saa stærk, at Bilen naar hen til Sporet. Ligger Bommene derimod et Stykke fra Sporet, vil Chaufføren altid blive opmærksom paa, hvor han er — eventuelt ved at køre igennem Bommen og derved dels at kunde bremse, dels naa at kaste Bilen til Siden, hvorved de sørgelige Ulykker, som ved København og Ringkøbing antagelig kunde have været undgaaet.

Sagen har ogsaa en anden Side: hidtil er det gaaet ud over Bilerne, men selv et Stykke Legetøj som en Fordvogn har dog Måskindele, som anbragt paa rigtig Maade, kan løfte et Truckhjul over Skinnen, og en sværere Bil kan let gøre det. Saa ogsaa fra Lokomotivpersonalets Side maa det forlanges, at der gøres alt for at undgaa en saadan Mulighed.

Der tænkes her kun paa almindelige Landevejsoverkørsler. I og ved Byer, hvor der er Bebyggelse, er der ogsaa — som Regel — Betjening.

V. G.

Færdelsesforholdene.

AF en udsendt Meddelelse fra Ministeriet frengaar det, at der er sket en Omlægning af visse Sager fra Justitsministeren til Ministeren for offentlige Arbejder.

Det er paa Foranledning af Ministeren for offentlige Arbejder denne Omlægning finder Sted, og det angaar Ruteautomobiler og forskellige Foranstaltninger ved Vejes Pasning, omhandlede i Færdelseslovens Paragraffer 19 og

21, og Veje, der i givet Tilfælde helt og holdent kan lukkes for Automobiltrafik. (Motorlovens § 23.)

Grunden til, at disse Sager nu overføres til Ministeriet for offentlige Arbejder, er, at Vejspørgsmaalene i Forvejen hører til dette Ministerium, der for Tiden er ivrigt beskæftiget med Ruteautomobilspørgsmaalet. Det er derfor naturligt, at disse Sager behandles i dette Ministerium.

Tysk Lokomotiv-Dumping.

En Del Privatbaner, der ønskede at anskaffe nye Lokomotiver, staar overfor Spørgsmaalet om Køb af danske eller tyske Lokomotiver. En bestemt tysk Fabrik har i de sidste Aar sat sine Priser ned fra 50 000 Kr. til 36 000 Kr. pr. Lokomotiv, og det er hævet over enhver Tvivl, at denne Fabrik, uanset hvad det koster, vil nedkæmpe Frichs i Aarhus.

Det er godtgjort, at nævnte Fabrik ikke kan fremstille Lokomotiver til omtalte Pris, men sætter ca. 12 000 Kr. til pr. Stk.

Ved en Forhandling, der fandt Sted den 8. Januar mellem Trafikministeren, og en Række Privatbaner, drøftede man Muligheden af at bygge et Standardlokomotiv for Privatbaner, hvorved Frichs kunde drive Udgifterne ned.

Forskellige Baner besluttede sig til at akceptere Frichs Tilbud.

Derimod havde Hr. Pinholt, der repræsenterede Varde—N. Nebel-Banen, ikke Forstaaelsen af den Betydning det havde at støtte den danske Fabrik. — Han var lige glad, og holdt paa det billige tyske Arbejde.

Det er muligt, at Folketingsmanden kunde faa Øjnene op, naar Frichs en skønne Dag maatte lukke, thi saa faar vi nok at vide, hvad Klokken er slaaet — hvad Lokomotiverne koster i Tyskland.

Løs Krumtap.

Ved Tog 71's Ankomst til Masnedø den 19. Januar viste det sig ved Eftersyn af Lokomotivet, at Lavtrykskrumtappen paa venstre Drivhjul sad løs, saaledes at den var gledet ca. 15 mm ud. — Lokomotivet, Ltr. P 916, maatte køre tilbage til København som syg Maskine.

Ventilering i Jernbanetuneller.

For at undgaa de betydelige Ulemper, som er forenede med Lokomotivernes Røgdannelse i Tuneller, har de amerikanske Jernbaner forsynet de længere Tuneller med en særlig Ventilationsanordning, som trykker frisk Luft ind i Tunellerne. Manglen af en saadan Anordning hidfører Aandedrætsbesværigheder navnlig for Personale paa langsomt gaaende Godstog.

Tryklufthremsen.

Ved Udgangen af 1924 var i Sverrig 19,471 Godsvogne forsynet med Tryklufthremse respek-

tive Ledning, hvilket udgør 81,7 af hele Statens Jernbaners Vognpark.

Det er Hensigten, at samtlige Vogne inden Udgangen af Aaret skal være monteret med Tryklufthremse. Den 1. Januar manglede 1002 Godsvogne at monteres, og disse skal indsendes til Værkstederne med 162 å 172 pr. Maaned.

Godstaksterne i Frankrig.

Fra den 1. Januar d. A. er Godstaksterne i Frankrig atter forhøjet. Tillæget udgør nu 190 pCt. Undtaget fra Forhøjelsen er Levnedsmidler.

Amerikas Lokomotivmands Forbund.

har i Sommer afholdt sin 3-aarige Kongres i Cleveland, Ohio. Der var mødt 415 Delegerede for 87 000 Lokomotivmænd, deraf 6342 i Kanada. — Kongressen beskæftigede sig mest med de mange Institutioner, Organisationen har faaet. En Enkepensionskasse, som traadte i Kraft den 1. Januar 1923, har allerede udbetalt over 80 000 Dollars til Enker. — Forbundet har sin egen Bank med en indbetalt Kapital paa 10 Millioner Dollars. Gennem denne Bank har Forbundet faaet stor Indflydelse over Empire Trust Company i New York, en mægtig Finansorganisation. Endvidere har Forbundet oprettet et eget kooperativt Trust Company i New York. I de sidste 3 Aar har Forbundet faaet Kontrol over noget over 100 Millioner Dollars.

Motorvogne i Amerika.

Den 1. Juli 1924 var der registreret 15 552 077 Motorvogne i De forenede Stater. Dette er en Forøgelse siden det foregaaende Aar paa samme Tid af 2 549 650 Biler. Hver 6,6 af De forenede Staters Indbyggere har nu sin Bil. Mellem disse findes de eleganteste Lüksusbiler i Verden til de mest tarvelige. — Det hævdes, at Flertalet af Automobilejerne er Arbejdere.

De engelske Jernbaner.

I Marts Maaned 1924 beskæftigede de engelske Jernbaner 700 573 Personer mod 681 788 i Marts 1923. Antallet pr. Marts 1924 fordeler sig paa fire Jernbanenet saaledes: London, Midland and Scottish 274 523, London and North Eastern 207 520, Great Western 117 113 og Southern 70 484. — Af hele Antallet er 23 870 Kvinder.

Pristallet.

Henimod Midten af Februar Maaned kommer det nye Pristal. Der er Sandsynlighed for, at dette vil vise en ret betydelig Stigning, men som bekendt skylder vi nogle Procent fra sidste Pristal, hvorfor der næppe kan forventes en Forhøjelse af Dyrtidstillægget. Tjenestemændene bør ikke regne med nogen Forbedring, og i bedste Fald vil det ikke blive med mere end én Portion.

Synsprøve.

I Henhold til udsendt Meddelelse vil den almindelige Synsprøve, der afholdes hvert 5. Aar, blive afholdt indeværende Aar. Prøverne afholdes af de tilsynsførende Embedsmænd, d. v. s. for vort Vedkommende Maskiningeniører ved Sektionerne.



Paa tyske Lokomotiver

har man i den senere Tid set to lodrette Plader anbragt foran og over Cylindrene, men parallel med disses Midtlinie. Mange har spurgt om deres Betydning og denne maa da henføres til Spildedampens Udstød i den lave Skorsten, som paa Grund af den snævre Passage gennem Røggamrer og Skorsten faar en ret betydelig Hastighed, som ofte naar 100 m pr. Sek. Som Følge heraf opstaar der et Overtryk paa det Sted i Røggamret, hvor Spildedamprøret udmunder, og dette kan efter Belastningen variere fra 0,2—0,8 kg/cm². Med andre Ord: Maskinen arbejder med et Modtryk.

Man forsøgte derfor at nedsætte Udstødets Hastighed til 30—40 Meter pr. Sek. ved bl. a. at give Skorstenen større Diameter og anbragte samtidig Spildedamprørets Munding tæt over Røggamrets Bund; Forsøg viste, at Modtrykket nu laa omkring 0,05—0,25 kg/cm² d. v. s., man opnaaede en Økonomiforbedring paa 5—6 pCt.

Der viste sig dog snart den Ulempe, at den, med forholdsvis ringe Hastighed udstømmende Spildedamp, slog ned paa Førerhusets Vinduer og vanskeliggjorde Udkig og Signalaflæsning.

Derfor opstilledes de mystiske Skærme, som fanger og tvinger en Luftstrøm til at fare langs begge Kedlens Sider hen mod Førerhuset, foran hvilket den stiger op efter og hindrer Rudernes Tildugning.

Tyndere Plader til Yderklædning i Skibe.

Ifølge »Daily News« forestaar der som Følge af en forbedret Fremstillingsmaade af blødt Staal en ganske interessant Udvikling indenfor Skibsbygningstekniken.

Det nye Staal har langt højere Elasticitetsgrænse end de Legeringer, der i Øjeblikket anvendes ved Skibsbyggeri, og Fordelen skulde derfor være, at de nye Plader til udenbords Klædningen kan gøres tyndere, uden at deres Styrke af den Grund bliver ringere.

Skibet bliver derfor lettere og kan befordre større Last med samme Maskinkraft.

T. f. M.

BYTNING

En Lokomotivfører, som forretter Linietjeneste mellem Fredericia og Padborg ønsker at bytte med en Lokomotivfører paa et af de sjællandske Rangerdepoter, helst Korsør eller Roskilde. Billet mrkt. »H. V.« modtager Bladets Kontor.



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

1. Januar 1925: Lokfrb.-Aspr. P. H. Petersen og N. P. Christensen, Aarhus. K. J. N. Rasmussen, Aalborg.



Lokomotivførererkredsen.

Kalundborg. Afd. Fmd. Adr. rettes til: Jul. Nielsen, Slagelsevej 22.

Lokomotivfyrboderkredsen:

København G. Kassererens Navn og Adr. rettes til: K. Svendsen, Istedgade 79, 3.

Falster Afd.: Nykøbing F. Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: F. P. F. Larsen, Enig-hedsvej 74.

Aarhus. Kassererens Navn og Adr. rettes til: H. P. Christensen, De Mezasvej 5.

Lanngaa. Kassererens og Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: Kr. Søndergaard, Skolegade.



Forflyttelse:

Lokomotivfyrboder N. C. Plougmann, Skanderborg, til Herning under 17—1—25.

Afsked:

Lokomotivfører E. E. A. A. Polch, Københavns Godshanegaard, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—4—25 (min. Afsked).

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfyrboder H. Beng, Frederikshavn, den 6—12—24.



Grethe's Magasin

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Aarligt Udsalg.
25—50 pCt. Rabat.
RATEBETALING.

Lokomotivmænd.

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

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

Drenge- og Pigekonfektion.

Eget Fabrikat. Altid billigst.
10 pCt. til Funktionærer.

Istedgade 84.
Glenthøjs Eftf.

Bemærk

LÆDERHANDELEN
Ny Carlsbergvej 24

Tlf. V. 9422 x. Lars Mathiesen.

Cigarforretningen
6 Østerbrogade 6

VIN - CIGARER - TOBAKKER
Tlf. Øbro 566 x.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Februar.

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,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter „KOLDINGHUS“ Statstelf. Nr. 23
Livsforsikringer KOLDING Central 300
Oprettet 1898

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse,
Kapitalforsikring med Arverente.

Billige elektriske Lamper og Kroner

P. Hindsbøl, aut. elektr. Installatør

Sønder Boulevard 77 — Telefon 10354

„Vesterhus“ Herreekviperings - 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., Dybbølsgade 20,

anbefaler sig med l. Kl.s Viktualier
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

Blomsterforretningen

„CANA“

Vesterfælledvej 67

Telefon Vester 9921

Buketter, Krånse og Blomster altid billigst



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 Kbhv. B.
Modersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste med 30 Bre i Primrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4196
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 452 x

Tlf. Vester 452 x

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 mldste Specialfirma. Grdl. 1829.

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.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annønce-Expedition

Ny Vestergade 7², København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.