



26. AARG. No. 20.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1926.

DEN FORRETNINGSMÆSSIGE DRIFT

I

Da Trafikminister Friis-Skotte vel nok ud fra stærkt idealistiske Meninger om, hvad de danske Statsbaner burde yde, fremsatte sit Forslag i den danske Rigsdag til forretningsmæssig Drift af Statsbanerne, var der dog nogle af dem, som ogsaa i en Del Aar med Interesse havde fulgt Statsbanernes Udvikling og Ledelse og som med mindst lige saastor Interesse som vor nuværende Trafikminister, vel ogsaa med lige saa god Forstand paa Drift og Ledelse af vor kære Etat, som Ministeren, der med Betænkelighed rystede paa Hovedet, efterhaanden som Sagen skred frem i Rigsdagen, og samtlige Partier, dog navnlig det konservative Parti, i vild Henrykkelse slog Armene om Halsen paa Friis-Skotte, og under begejstret Tilslutning støttede Gennemførelsen af Forslaget om forretningsmæssig Drift af Statsbanerne. — Virkningen har vi efterhaanden paa saa mangfoldige Omraader kunnet føle og mærke, og Loven har selvfølgelig affødt en Arbejdsglæde hos hele det danske Statsbanepersonale, som til sin Tid vil løfte Hr. Friis-Skotte op i Guldstol i taknemlig Erindring om en Mand, der skabte de lykkeligste, de mest idealistiske Tilstande ved de danske Statsbaner. »Trofasthed« og »Hengivenhed« har siden Forslagets Gennemførelse væ-

ret i rivende Udvikling, men vel nok navnlig hos Ledelsen, hvem Lykken naturligvis staar bi til store, gode Resultater, naar disse gode Egenskaber, som findes i ethvert Menneskesind, lader sig fremelske for Forretningens lykkelige Trivsel.

Ser vi tilbage paa den Tid, der er gaaet siden Friis-Skotte gennemførte sit Forslag om forretningsmæssig Drift, vil enhver, der kan huske en lille Smule tilbage i Tiden, erkende den Berettigelse, der laa i vor Organisations Formands Ord, da han paa et Møde saavel i »Socialvirke« som senere ved et Møde i Ingeniørforeningen betegnede Friis-Skottes Forslag, som et Forslag, der havde den tunge Ende nedad. Et Lovforslag, der udrustede Embedsmændene med en Magt til at gaa langt ud i Brugen og Misbrugen af det store underordnede Personale, og som til enhver Tid kunde dække sig overfor den ansvarlige Minister ved at henvise til, at det hele kun blev gjort af forretningsmæssige Hensyn til Gavn for de danske Statsbaner eller for at gennemføre Friis-Skottes store og smukke Kongstanke og med saadanne Grunde var de paa Forhaand sikre paa, at Ministeren ikke vilde røre paa sig overfor dem, men vilde lukke Øjnene i for den Form og den Maade, hvorpaa Loven hidtil har været praktiseret, d. v. s. ved en stadig Udnyttelse, som nu stærkt er paa Vej til Misbrug af Personalets Arbejdskraft og Velfærd, og som ogsaa nu er ved at bane Vej for en Forrin-

gelse af den almindelige Sikkerhed for det Publikum, som betaler høje Priser for at blive befordret med Banerne.

Siden Forslagets Gennemførelse har samtlige de Tjenestemænd, som er de virkelig udøvende Jernbanemænd, mærket Embedsmændenes Hæl paa Nakken. Ved hvert Køreplansskifte med deraf følgende Kørselsfordelingsforandringer mærker man Trykket, og man mærker netop det, som Loven bar i sig — »den tunge Enden nedad». Tjenestetidsreglerne udnyttes paa en udfordrende Maade, til den yderste Grænse hævder man sin Ret til at udnytte Personalet op til det højeste Maximum, det være sig ved saavel Togkørslen som ved Rangeringen og uden Hensyn til Forholdene. Man søger paa alle Omraader at lægge Tjenesten saaledes til Rette, at Forudsætningen, Meningen med Tjenestetidsreglernes Aand krænkes paa det dybeste. Da de nuværende Regler blev gennemført, og man under Minister Slebsagers Ledelse fratog Lokomotivmanden den Beskyttelse, som vi havde opnaaet under den radikale Regering, Beskyttelsen overfor den megen Nattjeneste, han maa udføre, og som blev taget i Betragtning ved den almindelige Tjenestefordeling, saaledes at en almindelig menneskelig Erkendelse af, at en Lokomotivfører selv sagt ikke kan være frisk nok paa sin vigtige Post til Varettagelse af Sikkerheden, hvis han gennem lange Nattjenester periodevis slaas ud af en nogenlunde normal Levemaade. Dette almindelige Hensyn, som var lagt i Reglerne, strøg Slebsager, men det skal dog siges, at Statsminister Neergaard ved Forhandlingerne i Finansministeriet og under vor Generaldirektørs Nærværelse dog fandt Anledning til — da vor Organisations Formand gjorde ham opmærksom paa, »at det var en Uretfærdighed, der her blev øvet, ved at borttage den Beskyttelse for Nattjeneste, som var givet Lokomotivpersonalet, enhver vilde kunde forstaa, at det Lokomotivpersonale, som f. Eks. det, der er stationeret paa Fyn eller i Fredericia, og

hvis Tjeneste ved Hurtigtogskørslen ligger i alt overvejende Grad saaledes, at deres Tjeneste falder om Natten, nemlig i Fortsættelse af Aftentogenes Ankomst fra Hovedstaden til Nyborg for i Løbet af Natten at føre de Rejsende videre til Jylland og omvendt ligeledes om Natten for at føre de Rejsende fra Jylland mod Hovedstaden. Dette Personale, som i særlig Grad præges af Nattjeneste, kan selvsagt ikke holde ud og være lige saa friske i Sikkerhedstjenesten som det Lokomotivpersonale, hvis Tjeneste kun er Dagtjeneste, eller hvis Tjeneste slutter eller begynder udenfor de egentlige Nattimer — at henstille til Generaldirektøren, om ved Opstilling af Tjenestefordelinger at tage tilbørlig Hensyn til en Tjenestefordeling, hvis den var præget af Nattjeneste, og Generaldirektøren beroligede Statsministeren med Udtalelse om, at man selvfølgelig altid tog saadanne Hensyn fra de Embedsmænds Side, som opstillede Tjenestefordelingerne.

Nu har vi et andet Indtryk, at dette Hensyn er glemte i hvert Fald af en Mand, som vi har her i 1. Distrikt, nemlig Maskinbestyrer Schmidt, der som den nidkære Embedsmand gerne paa alle Omraader vil søge at kokettere med, hvilken pragtfuld Administrator han er, en Tilbøjelighed, som maaske kan undskyldes med, at han i Modsætning til sine mange Ingeniører ikke er udrustet med polytekniske Kundskaber, og derfor paa nævnte Omraader maa søge at vise, hvilken udmærket Fyldest han gør i vor Etats Tjeneste. Uden Hensyn til Forholdene lægges en Tjeneste op til 208 Timer. Om Forsinkelser eller lignende skulde forlænge den, om Vintrens mange vanskelige Forhold skulde besværliggøre Tjenesten, om Nedbrudsservens $\frac{1}{3}$ Tjeneste til Udnyttelse af Lokomotivmandens Kræfter er indlagt humanitært eller inhuman er ham ganske ligegyldig. Han har sit Direktiv fra oven, han kan anvende en Mand i 208 effektive Timer, og saa maa andre om Ansvar.

Naar vi netop trækker Maskinbestyrer Schmidt frem blandt disse mange nidkære

Embedsmænd, hvis Forhold vi senere skal vende tilbage til, skyldes det, at denne Embedsmand, der har siddet i den første Kommission, der blev nedsat efter Ønske fra Trafikminister Hassing Jørgensen, og som var med til at lave Regler, der netop tog Hensyn til det særlige Arbejde for Sikkerheden, og som senere befæstede de anførte Betragtninger med sit Navns Underskrift i det Tjenestetidsudvalg, Regnskabsdirektør Andersen var Formand for, har saaledes paa et givet Tidspunkt, hvor Hensyn til Sikkerheden skulde tages, haft en anden Mening om Tjenestens Karakter og Forhold end nu, da det er forretningsmæssige Hensyn, der skal tages.

Trafikminister Friis-Skotte maa forstaa, at en Fortsættelse ad den Linie, som i rivende Fart har udviklet sig siden Forslaget om forretningsmæssig Drift blev indført ved de danske Statsbaner, vil give Bagslag. Den almindelige Sikkerhed for Togfremførsel begynder at lide under Forslaget, den hensynsløse Udnyttelse af Personalets Kræfter grænser til en Art Brutalitet, som man dog med Rette kunde have ventet, at en socialdemokratisk Minister vilde beskytte det brede Personale for. Minister Friis-Skotte maa vel kende sine Embedsmænds Bureaukratisme, deres reaktionære Tilbøjelighed, dette i Virkeligheden slumrende Had til Organisationerne, til Personalets Indflydelse paa Forholdene, til Personalets Mening om Tingene, de har nu faaet et Dække, som de bruger under Henvisning til, at det er Arbejdernes Ministerium, der har Ansvar for de danske Statsbaners Drift, og at de handler efter den »Aand«, Friis-Skotte har nedlagt i sin Lov — Den forretningsmæssige!

PENSIONSALDEREN

Jernbanelægerne ved de svenske Statsbaner har i deres tjenstlige Rapporter for Aaret 1925 fremsat forskellige Betragtninger over Sygdomme hos det svenske Statsbanepersonale.

I en Artikel herom i vor svenske Broderorganisations Organ gøres disse Lægerapporter til Genstand for en mindre Omtale, og da det mulig kan have Interesse for vore Medlemmer, skal vi kort give, hvad Lægerne med Henblik paa Lokomotivpersonalet har udtalt.

De fremhæver saaledes, at Lokomotivpersonalet er meget udsat for reumatiske Lidelser, som de paadrager sig gennem de hastige Temperaturforandringer, at Aareforkalkning er ret fremtrædende blandt nævnte Personale samt at psykiske Symptomer saa som Sløvhed, Søvnløshed og daarlig Hukommelse synes regelmæssig at forekomme hos Lokomotivførerne efter deres 57—58 Aar.

Af disse Grunde henstiller Lægerne til Overvejelse, om ikke de svenske Statsbanerne burde pensionere Lokomotivførerne tidligere end det 60. Aar. — Aldersgrænsen for Lokomotivførerne ved de svenske Statsbaner er i Øjeblikket 60 Aar for tvungen Afgang. Det er altsaa denne Aldersgrænse, Lægerne mener bør nedsættes. At der er en god Portion Sandhed i, hvad de svenske Læger har udtalt som deres Iagttagelser, vil sikkert mange af vore Medlemmer erkende, thi det haarde omskiftende Arbejde, som Lokomotivmanden udsættes for, sætter sit Mærke paa ham i en tidlig Alder. Tager man det anførte i Betragtning og ser paa vore Bestemmelser som uden Hensyn til Arbejdets Karakter og Art, for alle, Banearbejderne, Portørerne, som Direktøren, Værkstedsarbejderne som Værkstedsbestyreren, Lokomotivførere som Kontorister, er den tvungne Aldersgrænse generaliseret ved 70 Aar. Det vil sikkert være rigtigt, for alle Parter forstandigt, om man for Alvor tog op til Revision Bestemmelserne om Pensionsgrænsen for Lokomotivførere, baade hvad angaar den frie og den tvungne Afgangsgrænse.

Mon ikke 65 Aars Grænsen skulde afløses af en 55 Aars Grænse og 70 Aars Grænsen af 65 Aars Grænsen?

»Dick«.

DEN TYSKE KONGRES

I forrige Nummer af »D. L. T. var et lille Referat fra de tyske Lokomotivmænds Kongres i Dortmund. I denne Forbindelse vil jeg gerne nævne en Ting, som maaske kunde have Interesse for D. L. F.'s Medlemmer, og maaske omplantes paa dansk Grund? Som nævnt i Artiklen, var der fra forskellige Egne af Tyskland samlet ca. 3000 Lokomotivmænd med deres Hustruer, dels for at oevrvære Kongresforhandlingerne, dels for at deltage i de dermed forbundne Festligheder og Udflugter.

Under de to Kongresdage var der for en lille Betaling arrangeret Autorundfart i Byen, Besigtigelse af Stadion, Lufthavnen, Børneluftbad, Kirkegaarden, Besøg i en Kulgrube, et Ølbryggeri m. m. Om Aftenen Koncert, Optræden og Bal. Efter Kongressens Slutning 2 Dages Udflugt, første Dag til Köln og Koblenz, anden Dag med Damper fra Koblenz til Rüdesheim, hvor man sluttede af. Naar man som fremmed betragtede vore tyske Kolleger, kunde man ikke undgaa at lægge Mærke til den kammeratlige og hjertelige Tone, der herskede iblandt dem. Alle følte sikkert, at de var mellem Ligemænd og utrolig hurtig fandt de tyske Kolleger hinanden. Her saa man et Par meget gemytlige Sachser i Selskab med Kolleger fra Hamburg, der nogle Kölnerfok i ivrig Diskussion med en ældre Lokf. fra en Station over ved den russiske Grænse, og saa fremdeles. En babylonisk Sprogforvirring, men en egenartet harmonisk Stemning. Et er givet, vore tyske Kolleger vilde ikke nøjes med at skælde hinanden ud paa Kongressen, de vilde ogsaa ud at se sig om i »Das grosse Vaterland«, samt have lidt Morskab i Tilgift. Jeg ved, at mange lang Tid i Forvejen havde forberedt sig paa denne Sammenkomst, idet de er klar over, at naar G. D. L. sammenkalder til Kongres, er det ikke blot det alvorlige det gælder, men ved, at her træffer man Kammerater og Standsfæller,

som det er behageligt at være sammen med.

Meningen med denne lille Artikel, er kun i al Beskedenhed at fremsætte det Spørgsmaal: Mon det ikke var muligt at faa et lignende Arrangement i Stand, naar Dansk Lokomotivmænds Forening afholder Delegeretmøde?

Det er jo desværre ikke saa ofte, at danske Lokomotivmænd har Lejlighed til at samles, skønt der i Virkeligheden er saa uhyre meget, der knytter os sammen. Vi Lokomotivmænd, hvis Arbejde er af en særegen Beskaffenhed, et Arbejde, som paa Lokomotivets hastige Flugt er baade spændende og farefuld, gør, at man føler Livets Alvor stærkere, og som Følge deraf har man større Trang til at komme sammen med Kolleger, for paa en behagelig Maade at opfriske gammelt Venskab, og samtidig høste nye Erfaringer og Indtryk. Hvem af os har ikke en gammel Ven paa Falster eller oppe i Vendsyssel, som det vilde være rart at træffe igen og opfriske gamle Minder. Mange nye Venskabsbaand vilde sikkert ogsaa knyttes under et saadant Stævne, og det rette Kammeratskabets Aand, som nu engang ikke kan undværes i vor Organisation, vilde blive fremmet.

En saadan kammeratlig Sammenkomst af Lokomotivmænd med deres Hustruer i Forbindelse med Delegeretmødet vilde uden al Tvivl faa stor Betydning. Visse Ændringer skal der jo til ved Arrangementet af noget saadan. Delegeretmødet skulde udskydes til Juni eller August Maaned, de gamle Forrettigheder, som København og Aarhus har, maatte bortfalde. Den By, som blev valgt til Mødested, skulde de stedlige Afdelinger i Forbindelse med Hovedbestyrelsen arrangere det nødvendige. Uden Tvivl vilde de forskellige Afdelinger kappes om at gøre Opholdet saa godt og behageligt som muligt.

Spørgsmaalet er altsaa: Var det ikke noget for vor Forening?

Hvis nærværende kunde bidrage til,

at ærede Medlemmer kunde slutte sig til Tanken, er Hensigten med disse Linier naaet.

Carl Petersen.

ET INDLÆG OG ET SVAR

Den Artikel, som findes i sidste Nummer af Dansk Lokomotivtidende: »Et Indlæg og et Svar«, har sikkert blandt mange Lokomotivmænd i Provinsen, som ikke alle er saa godt underrettede som deres københavnske Kolleger, vakt Forbavelse. Er den Sag ikke ude af Verden endnu?

Er Dansk Lokomotivmands Forening og dens Hovedbestyrelse en Flok Nathuer, som et halvt hundrede Medlemmer, der ikke vil følge Trop, i Aarevis kan sætte Stolen for Døren? Saa Gud hjælpe os alle tretten. Oven i Købet en lille Flok, hvis Ordfører skriver saa naivt som Hr. B. T. Pedersen. Tror Hr. B. T. Pedersen, at Dansk Lokomotivmands Forening var den eneste af de 3 Jernbaneorganisationer, hvor Striden om Fripassene gik heftig inden Døre? saa har han ikke hørt eller set ret meget, den Gang det gik for sig. Jernbaneforeningen veg endda ikke tilbage for at diskutere Spørgsmaalet offentlig i Dagspressen til stor Opbyggelse for udenforstaaende, som i Forvejen ser meget skævt til alt, hvad der hedder Frirejse. Lad os endelig ikke tro, at D. L. F., hvad end vi havde vedtaget angaaende dette Spørgsmaal, som den mindste af de 3 Organisationer kunde have ændret den Afgørelse, der blev truffet, men vær glad for, at vi ikke mistede mere end de 6 Fripas, Hr. B. T. Pedersen, og køb Dem en billig Søndagstogbillet, hvis ikke Restpartiet kan slaa til. Saadan gør vi andre.

Endelig Hr. B. T. Pedersens Bemærkninger om Rangermaskinespørgsmaalet. Der har Hovedbestyrelsen heller ikke været rigtig heldig! Det har Hr. B. T. Pedersen heller ikke, naar han anker over, at svagelige og gamle Lokomotivførere af den Grund vil faa Vanskeligheder. Organisationen har altid hævdet, at det var af Hensyn til Sikkerheden at man ønskede 2 Mand paa Rangermaskinerne, hvilket ogsaa maa være den eneste rette Begrundelse, og hvis saa er, kan en Mand, der er saa svagelig, at han ikke kan fyre det, der skal fyres paa en Rangermaskine, eller hvis Syn er saa svagt, at han ikke kan ramme Fyrhullet med en Skovl, næppe have sin rette Plads som Fører paa et Lokomotiv. Han bør have sin velfortjente Pension. Man bør takke Hovedbestyrelsen for, at dette Spørgsmaal blev løst paa den Maade det

blev, og Hr. B. T. Pedersen og ligesindede burde ikke misunde de Kolleger, som endelig efter 16 Aars Tjeneste som Lokomotivfyrbødere fik deres Forfremmelse. Husk, selv Napoleon holdt kun Stand til en Tid, skriver Hr. B. T. Pedersen manende. Det bliver dog vist næppe Hr. B. T. Pedersen, der kommer til at berede Hr. Lillie hans Waterloo. Forhaabentlig lægger Hr. Lillie heller ikke Roret om efter Hr. B. T. Pedersens noget misvisende Kompas, men mon ikke snart den Del af Besætningen paa D. L. F.s Skude, som er i Besiddelse af organisationsmæssig Forstaaelse og Disciplin, kunde tage sig sammen og smide de 40—50 genstridige over Bord — ud til Hajerne.

J. Milne.

HVORLEDES GØRES DAMPLOKOMOTIVET MERE ØKONOMISK UDEN AT BLIVE MERE KOMPLICERET

Om dette Emne skriver »Die Lokomotive«:

Naar Tvilling-Overhederlokomotivet og Compound-Overhederlokomotivet benyttes under saadanne Forhold, at de begge arbejder paa den fordelagtigste Maade, saa er Dampforbruget i Compoundlokomotivet med 15 at. Kedeltryk ca. 11 pCt. mindre end Dampforbruget i et Tvillinglokomotiv med 12 at. Kedeltryk. Compoundlokomotivets gunstige Dampforbrug fremkommer dog kun, naar det køres med megen Omhu, anvendes til et passende Tog og er i god Stand. At det sidste sædvanligvis ikke er Tilfældet fremgaar deraf, at man oftere ser Compoundlokomotiverne i Værkstederne og paa Sporene for »udsatte« Lokomotiver end for Togene. Heri har Staalfyrkasserne ikke Skylden alene, men ogsaa Lokomotivets komplicerede og utilgængelige Maskineri, samt et Kedeltryk, der er højere end paa Lokomotiver med to Cylindre.

Compoundlokomotivet passer heller ikke saa godt til de Fordringer, der i Almindelighed stilles i Driften. Paa Grund af den ringe Igangsætningstrækkekraft varer Igangsætningen for længe, og til de lette Tog er det uøkonomisk. Da det heller ikke er muligt hele Aaret igennem at

køre med den Togbelastning, hvortil Compoundlokomotivet egner sig bedst, saa forringes Bepsarelsen betydeligt; de præjssiske Statsbaner regnede kun med en Besparelse paa 7 pCt. Det tilstræbte Ideal er et simpelt Tvillinglokomotiv, der er ligesaa billigt i Driften som et tilpas belastet Compoundlokomotiv. At dette kan opnaas, skal de efterfølgende Linier godtgøre.

For Tiden findes intet virksomt Midde til at formindske Dampforbruget i et Tvillinglokomotiv med Glidere. Med Lentz Ventilstyring er der i en Aarrække foretaget Forsøg paa de østrigske Statsbaner, og man mener at kunne spare 10 pCt. Damp ved den almindelige Overhedning paa 350 Grader. De præjssiske Statsbaner foretog for en Del Aar siden paa nogle 8 Lokomotiver Forsøg med Ventilstyringer, hvis Resultater baade i Dampforbrug og Vedligeholdelsesomkostninger ikke var gode for ventilstyrede Lokomotiver. Ventilerne var af Støbejern og vejede 9 kg; de slog for haardt mod Ventilsæderne og kunde ikke holde — hvad der vandtes ved en bedre Dampfordeling, mistedes ved Drøsseltab. Det vilde dog være Uret at tillægge disse Forsøg nogen videre Betydning, da det i de senere Aar er lykkedes at tilpasse Ventilstyringen til Lokomotiver saaledes, at Forholdene sikkert vil vende sig til Fordel for Ventilstyringen. Ventilerne vejer nu kun 2 kg, og Dampfordelingen er lige saa god som med Glidere.

De Fordele ved Ventilerne, som her kommer i Betragtning, er følgende: de er selv efter lang Tids Brug vedvarende tætte og behøver ikke at smøres paa de Steder, hvor de berøres af Dampen, hvilket er meget vigtigt, fordi det tillader en større Overhedning. Ved Lokomotiver med Glidere er dette umuligt, da Overhederolien ved en Varmegrad af over 350 opløses og brænder Glideringene fast. Ved Lokomotiver med Ventiler kommer den indtrædende Damp først ved Stemplet i Berøring med Overhederolien, og her er

Dampen ikke saa hed som i Gliderkassen. Man regner almindeligt med, at en Overhedning indtil 400 Grader paa et Ventil-lokomotiv er fuldkommen saa sikker som Overhedning indtil 350 Grader paa et Gliderlokomotiv. Med den ca. 50 Grader højere Overhedning regnes en yderligere Besparelse paa 8 pCt., endskønt Spildedampen forbliver overhedet i Udgangsrørene. Ventillokomotivets samlede Dampbesparelse ved 400 Graders Overhedning overfor et Gliderlokomotiv med 350 Graders Overhedning andrager saaledes ca. 18 pCt.

Selvfølge kan Ventilstyringen ogsaa bruges paa et Compoundlokomotiv, det vil ganske vist blive vanskeligt at skaffe Plads dertil paa de indvendige Cylinder, men lad os antage, at der er Plads nok. Fordelene vil da vise sig meget smaa overfor et Tvillinglokomotiv af følgende Grunde:

Paa et Compoundlokomotiv gør en eventuel Utæthed ved Glideren ikke den Skade, som paa et Tvillinglokomotiv, først fordi der er mindre Trykforskel paa Gliderens Sider, og dernæst ved at den Damp, der undviger gennem Højtrykscylinderen, benyttes i Lavtrykscylinderen. Fordelene ved at Ventilerne holder bedre tæt faar derved ikke saa stor Værdi. Besparelsen ved den store Overhedning kommer heller ikke saa meget frem, da det skadelige Varmetab i Cylinderen ikke er saa stort i et Compoundlokomotiv som i et Tvillinglokomotiv. Endvidere maa der regnes med, at et Compoundlokomotiv ikke kan arbejde med saa hed Damp som et Tvillinglokomotiv; Højtrykscylinderen med Stempel vil blive meget varm, da Kølingen ved Tryk- og Temperaturfaldet ved Ekspansionen ikke bliver saa stor. At Dampens Tryk falder paa Dampens Vej fra Højtryks- til Lavtrykscylinderen er en Ulempe, der heller ikke undgaas i det ventilstyrede Compoundlokomotiv, der kan derfor kun regnes med en Dampbesparelse paa ca. 6 pCt. i disse Lokomotiver.

(Fortsættes.)



50 AARS JUBILÆUM



Den 1. November kan Lokomotivfører G. R. W. Pedersen, Slagelse, som en af de faa Lokomotivmænd fejre 50 Aars Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste.

Pedersen begyndte som Maskinlærling paa Statsbaneværkstedet i Aarhus den 1. Marts 1876 under daværende Maskinmester Osterwaldt. Efter udstaaet Læretid — den 1. November 1881 — forblev P. paa Værkstedet, hvorfra han blev ansat som Fyrbøderlærling den 8. April 1882 i Aarhus. Under sin tolvaarige Fyrbødertjeneste var P. stationeret henholdsvis i Frederikshavn og Fredericia, hvorfra han forflyttedes ved Forfremmelse til Lokomotivfører 1. Januar 1894 med Station i Helsingør. Samme Aar forflyttedes han til Slagelse, og har siden tilhørt denne Afdeling.

Pedersen er en pligtro, rolig og støt Lokomotivmand, stadig virksom paa Grund af sit usvækkede Helbred.

Til Lykke med Mærkedagen, og Held og Lykke i den kommende Tid.

A. C. W.

DØDSFALD



Lokomotivfører G. A. Mauritzen, Sønderborg, afgik ved Døden den 28. September fra Hustru og 3 smaa Børn efter en Blindtarmsoperation. Afdøde førtes fra Statshospitalet i Sønderborg, efter en smuk Højtidelighed, til en i den Anledning

smukt pyntet Jernbanevogn. Begravelsen foregik den 4. Oktober under stor Højtidelighed fra en smuk pyntet Kirke i Arentsminde. Fanen fra de sønderjydske Afdelinger paraderede ved Baaren. Efter Sørgehøjtideligheden i Kirken blev afdøde af 6 uniformerede Kollegaer baaret til Graven. Efter Jordpaakastelsen takkede Lokfb Jacobsen, Sønderborg afdøde for hans gode Kammeratskab og bragte ham en sidste Hilsen fra medansatte og Kollegaer i de sønderjydske Afdelinger, hvorefter Hovedbestyrelsesmedlem Nørgaard udtalte Organisationens Tak for hans trofaste og rette Forstaaelse af Organisationen, hvorefter Lokomotivfører J. Kr. Jensen, Sønderborg, paa Familiens Vegne bragte det store Følge en Tak for udvist Deltagelse.

FRA DET DAGLIGE LIV

Hr. Redaktør.

Jeg læser i et Jernbaneblad, at Generaldirektøren under den finske Præsidents Besøg har faaet tildelt Kommandørkorset af den finske hvide Rose, at Stationsforstander Looft og Wilken og en Fuldmægtig Thøgersen er blevet Riddere af den finske hvide Rose.

Kunde De, Hr. Redaktør, ikke oplyse mig om, hvorvidt Maskinbestyrer Schmidt har faaet nogen Rose for alt sit store ansvarsfulde Arbejde ved Præsidenttogets planmæssige Fremførelse, eller om de virkelig udøvende Jernbanemænd, Lokomotivmændene, Tog- og Stationspersonale, har faaet Paaskønnelse eller Rosenknopper?

En nysgerrig.

Os bekendt har Maskinbestyreren ingen finsk Rose modtaget; Grunden hertil ved vi ikke, det kan næppe være af Mangel paa Plads paa hans smukke Bryst.

Hvad Lokomotivmændene angaar, som fremførte Toget, har de hverken modtaget Paaskønnelse eller Anerkendelse. Men den ærede Spørger maa vel vide af Erfaring, at det ikk er dem, som har Arbejdet eller Ansvarer ved saadanne Lejligheder, der modtager Enerkelserne og Dekorationerne. Disse gives derimod til dem, som ved en saadan Lejlighed pynter paa det hele ved deres glimrende og smukke Uniformer og den trekantede Hat.

Red.



ANDESPIL OG BAL

Lokomotivfyrbødernes selskabelige Forening »Lanternen« afholder sit aarlige Andespil og efterfølgende Bal Fredag den 5. November Kl. 7,30 prc. Festen afholdes i Dansk Arbejder Loges Selskabslokaler, Valdemarsgade 8. Der bortloddes 10 fede Ænder og 2 store Flæskestege. Spillepladerne nedsat til 15 Øre pr. Plade. Desuden sælges der Lodsedler a 20 Øre pr. Nummer, hvorpaa man kan vinde værdifulde Gevinster. Husk Lodsedlen giver Adgang til Andespillet. Efter Andespillet stort Bal til Kl. 3. God Musik. Til Festen indbydes enhver Lokomotivmand med Familie.

Festudvalget.

TAK

Modtag min hjerteligste Tak for den store Hjælpsomhed og Deltagelse ved min Mands Død og Begravelse.
*Karen Mauritzen,
Sønderborg.*

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved vor Datter Ellen Lillelunds Død og Begravelse.

C. A. Lillelund og Hustru.

Min varme og hjerteligste Tak til Hovedbestyrelsen og til alle Kollegaer i Landets forskellige Afdelinger, men først og sidst til mine kære Nyborg-Afdelingers Medlemmer, for al den smukke Opmærksomhed, der blev vist mig paa min 50 Aars Jubilæumsdag.

Nyborg, den 11. Oktober 1926.

Osw. Boekel.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

Sj.- Falst.	Jyl.- Fyn	NYE BØGER
13702	12193	Vollquartz, Ingeb.: Et Finansgeni.
13703	12181	Karlgren: Bolsjevikernes Rusland.
13705	12194	Ölander, Anna: Tunagaardens hvide Roser.
13706		Ruck, Berta: Knæl for den smukkeste.
13707	12189	Stevenson: Farligt Spil.
13712		Manniche: Danmarks Sangfugle.
13715		Hume, Fergus: Skyggens Hemmelighed.
13716	12177	Blicher, St. St.: Noveller og Digte.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Østerbro: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. Jensen, Burmeistergade 10, 4.

Helsngør: Kassererens Navn og Adresse rettes til: V. E. T. Sørensen, »Rosa«, Ørebakken 7, 2.



Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.



Amk. Gummivare

Industri **Vestergade 3** Kbhvn. B.
Nedersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prististe mod 30 Øre i Primk.
DISKRET EKSPEDITION ♦ Telf. Byen 4195
Jerbanemænd 10 pCt. Rabat

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.
FILIAT: Vodroffsvej 22. Telefon Vester 3992.

Største Kolonial- og Konserves-Import i Danmark. — Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst. — Vore Automobiles kører overalt i Byen og Forstæder, Leverander til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

Søg vore Restauranter

„Hallen“
Vesterbrogade 35
Tlf. Vester 8885

„Sønderbro“
Amagerbrogade 7
Telf. Amg. 3678

„Taarnborg“
Allégade 18
Tlf. Vester 1990

„Øbro“
Østerbrogade 39
Telf. Øbro 1039

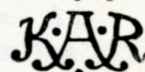
„Nørrehal“
Nørrebrogade 88
Tlf. Nora 1088

„Mejlhal“
Store Torv 16, Aarhus
Telf. 6047

Godt billig Mad . . . Pensionærer modtages . . . Ingen Drikkepenge



Kvindernes Alkoholfrie Restauranter



AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

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

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.

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7³, København B.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10—4.