



27. AARG. N^o 14.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1927.

SITUATIONEN

Den Situation, som Ministeriet Madsen-Mygdal efterhaanden har skabt for Tjenestemændene, er af en saadan Beskaffenhed, at man ikke kan forundre sig over, at den Stemming, der raader blandt disse, ikke er Regeringen venligsindet.

Dette Ministerium begyndte straks efter sin Tiltrædelse med at afskaffe Voldgiftsretten og Forhandlingsretten om tekniske Sager, to Ting, der var gennemførte under Ministeriet Stauning, og som det som en Følge heraf formodentlig var Ministeriet en Glæde at annullere. Da dette var vel gennemført, gik man videre paa Vejen og forelagde Forslaget til Nedsættelse af Lønningerne til et Beløb af ca. 28 Millioner Kr. aarlig. Samtidig hermed bebudedes, at der var ca. 2000 Mand for mange ved Statsbanerne, hvilke det som en Følge heraf var nødvendigt at afskedige. For at gøre dette muligt blev der sat en Del Mennesker i Gang med at udarbejde Ændringer til Tjenestetidsreglerne. Af Forhandlingsprotokollen og af de Forslag til Ændringer, der har været optrykt her i Bladet, er Medlemmerne bekendt dermed, ligesom man er bekendt med den ret udførlige Skrivelse i samme Anledning, som Organisationen har tilstillet Generaldirektoratet til Redegørelse for sin Stilling.

Det er med Hensyn til Administrationens Behandling af dette Spørgsmaal bemærkelsesværdig at se de saakaldte sagkyndiges Stilling til denne vigtige Sag, der forandres, naar det bemærkes, at der fra Organisationens Repræsentanters Side gøres opmærksom paa den Mangel paa Sagskundskab, der straalet ud fra alle mulige Bestemmelser, og gør det indlysende klart, hvad Formaalet er: At stramme Buen saa meget som muligt uden at tage Hensyn til, om den derved skulde bryde — naar der blot var en Chance for, at der kunde tjenes nogle Penge.

Det lykkedes Ministeriet at faa gennemført Ændringerne af Lønningsloven, idet en behjertet Tjenestemandsleder, da han saa, det kneb for Ministeriet, traadte til og skabte et Forlig med dette, hvorved Tjenestemændene kom af med ca. 21 Millioner Kroner, hvad der næppe var lykkedes ved det konservative Folkepartis Hjælp.

Nu, efter at Lønninger er blevet sat ned, gaar det glat med de øvrige Ting, Ministeriet ønsker gennemført. Tjenestetidsreglerne skal jo gennemføres nu, og Tomandsbetjeningen paa Rangermaskinerne afskaffes, ja, er vel nu afskaffet overalt, og den anden Mand er erstattet med en eller anden tilfældig Stationsbetjent, som vel s'al have en Art Uddannelse, som han først faar Brug for i en Faresituation, og

da er Spørgsmaaet: Forstaar han saa at benytte sin Viden paa den Maade, Situationen kræver? Vi mener, det vil klikke, og den Sikkerhed, der nu bydes Publikum, er Øjenforblændelse, Camouflage for at benytte et Udtryk, der rammende betegner den Sikkerhed, der er til Stede.

Man faar efterhaanden den Opfattelse, at det ikke mere er Spørgsmaaet om, at den Sikkerhed er til Stede, som det rejsende Publikum kan forlange, men derimod Spørgsmaaet, at det er billigt, og at man kan klare sig paa en Maade, som f. Eks. anført ovenfor om 2 Mandsbetjeningen.

Der bliver paa den Maade lagt saa store Byrder paa den enkelte Tjenestemand, at han maa passe meget nøje paa, for at det ikke skal glippe, og derved foraarsage Skade eller Uheld, der kan komme til at gaa ud over den nødvendige Sikkerhed, der altid og under alle Forhold maa være det bestemmende.

Paa et Hovedbestyrelsesmøde den 12. ds. behandlede disse vigtige Spørgsmaal, og der vedtoges følgende Udtalelse:

Samtidig med at Generaldirektoratet har udsendt nye Tjenestetidsregler, har det ved et Magtsprog ophævet al Tomandsbetjening af Rangermaskiner. Resultatet af begge disse Dispositioner vil i første Række blive forøgede Byrder for Medlemmerne. Disse Forringelser af vore Arbejdsvilkaar indtræffer samtidig med en følelig og uretfærdig Lønned sættelse.

Vort Lands ledende Mænd har ment at kunne bedre Statens finansielle Stilling ved at fratage Tjenestemændene ca. 21 Millioner Kr., men ikke nok hermed, samtidig foreskriver man en Del af Tjenestemændene, nemlig det Jernbanepersonale som udfører den praktiske Jernbanetjeneste, forlænget Arbejdstid.

Af denne sidste Forringelse af Arbejdsvilkaarene vil Lokomotivpersonalet utvivlsomt faa Broderparten, thi Administrationen vil ikke alene forlænge den maanedlige Tjenestetid, den foreskriver samtidig, at noget af Lokomotivpersonalets Arbejde — Eftersynene af Lokomotiverne — skal foretages i kortere Tid end hidtil. Dette foregaar, efter at Administrationen ved hvert Køreplansskifte i de sidste 3 Aar har givet Lokomotivpersonalet strengere Arbejdsvilkaar. Planerne for de enkelte Tog er som bekendt strammede Gang paa Gang, saaledes at

nogle Tog eksempelvis køres over Strækninger paa ca. 100 km med 15—25 Minutters kortere Køretid end for 3 Aar siden. Alene som Følge af dette sidstnævnte er Lokomotivpersonalet blevet betydelig stærkere belastet under Udførelse af dets daglige Tjeneste. Naar Administrationen nu beordrer kortere Tid til Udførelse af visse Arbejder ved Lokomotivet og samtidig længere maanedlig Tjenestetid, er Forholdet ikke alene det, at Grænsen for hvad der kan forlanges af Personalet, naar dette skal præstere forsvarlig, sikkerhedsmæssig Kørsel, maa siges at være overskredet, men Administrationen indtager med et mildt Ord en mærkelig Stilling ved nu fuldstændig at forlade den Ordning, som var opnaaet efter saglig Vurdering af de forskellige Tjenester med derefter følgende Overenskomster med vor Organisation.

Hovedbestyrelsen har i sit Møde den 12. ds. drøftet den opstaaede Situation. Man er fuldt enig om, at det bestandig maa forblive en Gaade, at de samme Statsbaneembedsmænd, som efter foretagne Undersøgelser er gaaet med til Fastsættelse af Regler for Tomandsbetjening af Rangermaskiner samt til Fastsættelse af Regler for Tjenestetidens Beregning, nu fuldstændig har forkastet de Bestemmelser, for hvis Bestaaen de selv har Medansvar.

Hovedbestyrelsen har derfor tilstillet Generaldirektoratet Protestskrivelser mod saavel Fjernelsen af 2den Manden fra Rangerlokomotiverne som mod Forringelsen af Tjenestetidsreglerne. I disse Skrivelser har man udtalt, at de af Administrationen trufne Dispositioner ikke sker ud fra saglig Bedømmelse af de paa gældende Tjenester men af politiske Hensyn, hvorhos man har meddelt, at Administrationen maa bære det fulde Ansvar for Hændelser, der opstaar som Følge af de nye Regler.

2 PROTESTSKRIVELSER

Foreningen har den 13. Juli afsendt 2 Skrivelser til Generaldirektoratet som Protest mod henholdsvis Afskaffelsen af 2 Mandsbetjeningen af Rangerlokomotiver, henholdsvis Gennemførelsen af de ændrede Tjenestetidsregler:

OM TOMANDSBETJENINGEN

I Anledning af, at Generaldirektoratet ved Udsendelse af Cirkulærer til Distrikterne har inddraget Lokomotivfyrboderne paa de hidtil tomandsbetjente Rangerlokomotiver, saa disse

fremtidig skal være eenmandsbetjente, maa Foreningen nedlægge sin alvorligste Protest mod dette ret enestaaende Brud paa afsluttede Overenskomster, som Administrationen endda kun er indgaaet paa efter grundige Undersøgelser.

Man skal tillade sig kort at anføre enkelte Data af hele Spørgsmaalet om Tomandsbetjening paa visse Rangerlokomotiver:

I et Forhandlingsmøde den 19. December 1918 erkendte Generaldirektoratet, at Rangeringen adskillige Steder foregik under saadanne Forhold, at de paagældende Rangerlokomotivers Bemanding med 2 Lokomotivmænd af Sikkerhedshensyn var paakrævet, idet det indtil da anvendte Portørassistance ikke kunde anses for sikkerhedsmæssig betryggende. Fra Administrationens Side udtaltes ligeledes, at Foreningen havde vist Maadehold i sit Krav. Det fremgaar ogsaa af Forhandlingen den 8. April 1920, at Administrationen først efter foretagne grundige Undersøgelser gik med til, at et yderligere Antal Havnerangerlokomotiver fik Tomandsbetjening. Rigtigheden af disse Dispositioner befastedes yderligere under Forhandlingen den 1. Oktober 1924, ved hvilken Lejlighed Generaldirektøren udtalte: »Det er min Tanke, at Tomandsbetjeningen skal bibeholdes i Overensstemmelse med de Principper, vi hidtil har fulgt.«

Udelukkende for at opnaa at alle Rangerlokomotiver besattes med Lokomotivførere gik Foreningen paa Generaldirektoratets Henstilling senere med til en indgaaende Undersøgelse af Muligheden for enkelte Besparelser i Tomandsbetjeningen af Rangerlokomotiver, saaledes at da den sidste afgørende Forhandling om denne Sag afsluttedes den 16. December 1925, altsaa for ca. 1½ Aar siden, kunde Generaldirektøren oplyse, at Administrationen efter foretagne saglige Undersøgelser mente at kunne inddrage 35 af de paa tomandsbetjente Rangerlokomotiver anvendte Lokomotivfyrbødere. Man skal i denne Forbindelse stærkt fremhæve, at Administrationens Repræsentanter saavel i den til nysnævnte Undersøgelse nedsatte Kommission som under den paafølgende Forhandling i Generaldirektoratet gentagne Gange betonedede, at den med Undersøgelsen som Grundlag opnaaede Ordning af Betjeningsspørgsmaalet skulde ligge fast.

Under Henvisning til det anførte skal man udtale, at det er uforstaaeligt for Foreningen, at Statsbanernes Ledere, som jo ogsaa har et Ansvar overfor Personalet og Publikum, har ment det rigtigt af politiske Hensyn at tilside-sætte Resultatet af flere saglige Undersøgelser og Forhandlinger og nu vende tilbage til den tidligere forkastede Portørassistance, der kun

kan byde camoufleret Sikkerhed. Man gentager derfor sin alvorlige Protest mod denne Anvendelse af Magt i Rettens Sted.

OM TJENESTETIDSREGLERNE

Ved en under 30. Juni d. A. udsendt Ordre A 213 har Generaldirektoratet meddelt Personalet nye Tjenestetidsregler, i hvilken Anledning Foreningen, for saa vidt angaar Reglernes Indflydelse paa Lokomotivpersonalet og dets Tjeneste, skal udtale følgende:

Disse Regler, som synes udarbejdet uden tilstrækkeligt sagligt Hensyn, vil ikke kunne opfylde deres Bestemmelse at byde Personalet den Beskyttelse mod Misbrug, som var Aarsagen til, at Tjenestetidsregler blev vedtaget for Statsbanerne. Reglerne er i deres Form saaledes, at Statsbanerne ikke har nogen Garanti for, at den gode, præcise Udførelse af Tjenesten, der hidtil har tjent Statsbanerne til Ære over for det rejsende Publikum, kan fortsættes. Medens tidligere Tjenestetidsregler har været Resultat af sagkyndiges Undersøgelser i Kommissioner o. lign. synes som anført de nu gennemførte — ligesom forøvrigt de under 17. April d. A. foreslaaede Regler — udarbejdet uden sagligt Hensyn, hvilket for de sidstnævntes Vedkommende paavistes af Foreningens Repræsentanter under den den 4. Maj d. A. førte Forhandling.

For saa vidt angaar Tiderne til Forberedelses- og Afslutningstjenesten samt Omfanget af de enkelte Eftersyn modtog Foreningen allerede i Marts 1924 Forslag til Ændringer. Disse var imidlertid saa slet affattede, at Foreningen under den den 5. April 1924 derom førte Forhandling kunde paavise saa væsentlige Mangler, at Forslaget nødvendigvis maatte ændres. Som Eksempel paa Administrationens Vilkaarlighed ved Reglernes Udarbejdelse skal man pøge paa, at Forberedelses- og Afslutningstiderne i Forslagene af 20. Marts 1924, 17. April 1927 og 20. Maj 1927 indbyrdes er forskellige. Ja, Administrationen har endog i den Maaned, der ligger imellem de to sidstnævnte Forslag, ment at finde Støtte for, at nogle af disse Tider nu skal være kortere end først foreslaaet.

Personalet, som allerede under de hidtil gældende Regler har krævet Forbedringer af Eftersynstiderne, vil med de nu gennemførte Tider ikke kunne holde Maskinerne i en saadan Stand, at Uheld som Følge af manglende Eftersyn vil kunne undgaas.

Idet Foreningen iøvrigt henholder sig til det af Repræsentanterne under Forhandlingen den 4. Maj d. A. fremførte skal man paa ny henlede Generaldirektoratets Opmærksomhed

paa, at dette ved at iværksætte Tjenestetidsregler af en Beskaffenhed som de nu gennemførte selv maa tage det fulde Ansvar for Hændelser, som bliver en Følge af disse Regler, dre Tid efter anden vil give et overanstrengt og derfor sløvet Lokomotivpersonale.

REJSEN TIL WESTFALEN

(Fortsat.)

Det var en behagelig Rejse, og vi nød den i fuldt Maal. Efter Anmodning fra D. L. F. havde de tyske Rigsbaner ikke alene givet os en Vogn, men ogsaa anbragt den bag i Toget, saa der var god Lejlighed til at betragte Landskabet og Jernbanestationerne, og saa var vi saa rart fri for de Rejsendes Gennemgang til og fra Spisevognen.

Vort Maal var Essen, som ligger omtrent midt i Industricentret. Man kunde under Rejsen ikke undgaa at lægge Mærke til de mange, lange svært belæssede Godstog, som blev hyppigere, jo længere vi kom frem. De fulgte hurtigt efter hinanden med en Hastighed, der vilde være ganske uforsvarlig, hvis ikke Togene var udrustede med Kunze-Knorr-Godstogsbremsen.

Da vi havde passeret Hamm og nærmede os Dortmund, kunde vi i Mørkningen se Lyskærene fra Jernværkerne; det ser ud, som om der var en Mængde Ildebrande. Vi er nu i Tysklands industrielle Hjerte, Ruhr, dette meget omtalte, forholdsvis lille Stykke Tyskland, som spiller en meget stor Rolle i hele Tysklands økonomiske Liv og af samme Aarsag blev besat af Franskmændene efter Krigen. Hvilken Betydning, Ruhrdistriktet har for hele Tysklands Industri, fremgaar af følgende:

Paa et Areal af ca. 24 000 km² med 5 Mill. Indbyggere fremstilledes i 1926 10 Mill. t Raa-jern = 75 pCt. af Tysklands samlede Raa-jernsproduktion. At den tyske Staalproduktion var Ruhrdistriktet repræsenteret med 80 pCt.

Den tyske Stenkulproduktion androg samme Aar 145 Mill. t., deraf 112 t = 80 pCt. i Ruhr-distriktet, hvis Kulproduktion nu kun mangler 2 Mill. t i at naa de 114 Mill. t, som produceredes i 1913.

Det Rhin-Westfalske Kuldistrikt i Ruhr omfatter ca. 6 200 km², deri medregnet de Arealer, hvoraf der endnu ikke brydes Kul. Den tilstedeværende Kulmængde er indtil 1000 m Dybde anslaaet til ca. 28 Milliarder t; indtil 1500 m ca. 76 Milliarder t og indtil de dybeste Kullag ca. 280 Milliarder t.

Med andre Ord er der i Ruhrdistriktet Kul til en aarlig Produktion af 100 Mill. t i indtil 1000 m Dybde ca. 280 Aar, indtil 1500 m Dybde

ca. 760 Aar og indtil de dybeste Kullag ca. 2800 Aar.

Af Tysklands samlede Kulforraad indeholder de 90 pCt. i Ruhrdistriktet.

Klokken 22,44 ankom vi til Essen og blev indlogeret paa vore Hoteller nær Banegaarden. I denne By med Omegn ventede os nogle interessante Dage, der i flere Henseender gav os helt andre Forestillinger om Industrivirksomhederne i Ruhr.

Den næste Dag Kl. 9 blev vi modtaget i det Rhin-Westfalske-Kulsyndikats smukke Bygning i Essen. (Ved Kulsyndikatet forstaaer man en Salgsforening, der afhænder Ruhrkullene.) Syndikatets Salgsleder i Hamborg, Hr. Straube modtog os, bød os Velkommen og forestillede os for de Herrer Afdelingsledere Dehnen og Portugall, som efter et Velkommen bød os tage Plads i to Autoomnibusser og ledsagede os tillige med Hr. Straube. Deltagerne deltes i to Hold, hvoraf det ene efter Planen besigtigede Gruben »Consolidation« og Briketfabrikken »Unser Fritz«; det andet Gruben »Zollverein« og Briketfabrikken »Königin Elisabeth«. Undertegnede hørte til det sidstnævnte Hold.

Vi kørte nu fra Essen i Retning mod Gelsenkirchen, og var ikke kommet ret langt udenfor Byen, før vi maatte give Udtryk for vor Forbavselse over Landskabet, vi kørte igennem; vi havde ventet at se et goldt, ørkenagtigt Terræn, men det viste sig, at Ruhr i Virkeligheden er dækket af en frugtbar Jord med Afgrøder omtrent som hos os. Man ser Grubeværkerne ligge i Landskabet som vore Teglværker, men i betydelig større Omfang; hver af dem har et Jernbane-Sporomraade, saa stort, at det er en hel Banegaard. Omkring Gruberne ser man flere Steder store Bunker Sten og Jord, som er gravet ud af Jorden og ført op af Skakten for at komme Kullene paa nært Hold. Paa Grubeværkerne og Fabrikkerne blev der givet os flere Ciceroner, som ganske udmærket forklarede Anlægene, og lagde særlig Vægt paa det, der interesserede os Lokomotivmænd, og undlod iøvrigt ikke at lade os forstaa, at det var dem meget kærkomment at besvare de mange fagligt interesserede Spørgsmaal, der fremkom fra Rejsedeltagerne.

Gruberne er selvejende Institutioner, som arbejder ganske uafhængig af hinanden, hvad Kulindvindingen angaar. De har erhvervet Retten til at udgrave Kullene indenfor et bestemt Omraade. Fra Skakterne, hvoraf der findes flere i hvert Grubeanlæg, graves der ud til de kulførende Lag, Grubegange, som fyldes igen, naar der ikke er flere Kul, men det forhindrer dog ikke helt, at der finder Jord-sænkninger Sted, hvilket er en af Aarsagerne

til, at Gruberne ogsaa har erhvervet, hvad der findes paa Grubeomraadets Jordoverflade.

Gruben »Zollverein« ejer et Grundareal paa 933 ha, deraf anvendes 79 ha til Industri- og Jernbaneanlæg og Resten til Boliger, Haver og Agerland samt 726 Huse med 2801 Familier af Funktionærer og Arbejdere, ialt 15378 Mennesker. Til de ugifte findes fire Hjem med Plads for 465 Personer.

Endvidere: 1 Kasino, 1 Præstebolig, 1 Lægebolig, 1 Postbygning, 3 Skoler, 3 Markedetier, 1 Dampbageri med Mølle, 15 Bondegaaarde, 11 Husmandsbrug, 1 Brugsforening med 5 Udsalgssteder.

Som man ser, en hel Koloni.

»Zollverein« har 10 Skakter, hvoraf de 3 er Luftskakter. Den første Skakt toges i Brug 1847, den sidste 1911; de havde i 1924 en Dybde mellem 510 og 650 m.

Ruhrkullene deler man efter deres Gasindhold i fire Hovedgrupper:

Gaskul med et Gasindhold af .. 28—38 pCt.
Fede Kul med et Gasindhold af .. 19—27 »
Essen Kul med et Gasindhold af .. 12—18 »
Magre Kul med et Gasindhold af .. 6—11 »
Anthracit Kul med et Gasindh. af 6—11 »

Disse Kul er i Handelen i forskellige Sorter, der kan være forarbejdede eller uforarbejdede.

Gaskullene tænder let og forbrænder med lange Flammer og egner sig særligt til Gasbrænding. Desuden er de gode til Fyring i Dampkedler med et ringe Træk.

Fede Kul forbrænder paa Grund af det mindre Gasindhold med kortere Flammer; de anvendes meget i Industrien bl. a. til Smedekul, og til Fremstilling af de anerkendte Ruhr-Grubekoks. Uforarbejdede fede Kul anvendes hovedsageligt til Fyring i Lokomotiv- og Skibskedler.

Essen Kul forbrænder næsten røgfrit med korte Flammer. De anvendes til Fyring paa Steder, hvor Røgdudviklingen skal indskrænkes saa meget som muligt.

Magre Kul og Anthracit Kul forbrænder meget langsomt med korte Flammer og er fuldkommen røgfri. Naar de anvendes til Kedelfyring maa Forbrændingshastigheden fremskyndes ved stærk Lufttilførsel. I Sugegasværker anvendes Anthracit Kul og i den kemiske Industri til Fabrikationen af Karbid og Elektroner. De anvendes ogsaa i stor Udstrækning til Husholdningsbrug i døgnbrændende Ovne.

Fra Skakterne har hele Grubedriften baade over og under Jorden sit Udgangspunkt. Udenfor Arbejdernes Spise- og Skiftetider foregaar Kulophejsningen uafbrudt i et hurtigt Tempo; Transportkurven kommer op med 8 fyldte Tipvogne med knap 1 t Kul i hver, samtidig gaar 8 tomme ned i Gruben. En stor Del af Kul-

lene forarbejdes derefter i fortsat Rækkefølge gennem Værket, saa hvis Elevatorerne svigter eller benyttes til andet, gaar det hele i Staa. Over Skakten findes et Elevatortårn med Tovskiver, hvorfra Hampetraadstove dels gaar lodret ned i Skakten, dels skraat ned i en Maskinbygning med Maskiner, der drejer nogle store Tovtromler, som Tovene vikles af eller paa under Elevatorens Ned- eller Opgang. Skakt og Elevator ligger midt i en stor Bygning med Indretninger til Kullenes Forarbejdning, som foregaar med det mest øredøvende Spektakel af Vognenes Rumlen og Tørnen mod hinanden; Raaben og Klokkesignaler averterede om Elevatorens og Vognenes Bevægelser, og ind i det hele lød stadigt til os: »Vorsicht!« fra vore Ciceroner.

Fra Elevatoren puffes Kulvognen mekanisk hen i en Tromle, som i et Nu vender Vognen, saa Indholdet styrter ned paa en Rist, der er i Bevægelse og Vognen vendes ligesaa hurtigt igen og puffes mod Elevatoren. Gennem Risten falder alle Kullene, hvis Størrelse er under 80 mm, medens Kullene, som er større, falder ned paa et Transportbaand og transporteres ud i Jernbaneovne. Paa hver Side af Transportbaandet staar en Række unge Mænd og fjerner Sten fra Kullene. Kullene, som faldt gennem Risten, transporteres til en Maskine, som vasker Kullene og befrier dem for Sten, derved at de føres gennem et stærkt strømmende Vandbassin, hvori Vandet ogsaa sættes i op- og nedgaaende Bevægelse af en Maskine, som drives af Trykluft. Ved denne Proces befries Kullene ogsaa for Sten, da disse i Følge deres større Vægtfylde bliver liggende paa Bunden. Derfra gaar Kullene gennem en Tromlesi og kommer ud som vaskede Nødder i Størrelse: 1. Stykker fra 50—80 mm, 2. Stykker fra 25—50 mm, 3. Stykker fra 15—25 mm, 4. Stykker fra 8—15 mm og Smaakul indtil 8 mm.

Nøddekullene føres med Transportbaand til Jernbaneovne; de smaa Kul fra 1 til 8 mm ledes til en Beholder med Aflob for Vandet, og indeholder deri, indtil de er blevet saa tørre som nødvendigt for Anvendelse til Gasbrænding eller Briketfabrikation. De egentlige Dampkul faar ingen Forarbejdning, ud over at Stenene fjernes og forhandles med et større eller mindre Indhold af Stykket, det almindeligste er 40 eller 50 pCt. Stykkul.

Af Kuleksporten fra Ruhr faar man et Indblik af en Tavle, der hænger paa Hovedbane-gaarden i Essen. Den angiver Rigsbanernes Vognanvendelse i Ruhr og viser, at der daglig forsendes ca. 30 000 Vognladninger Kul fra Ruhrdistriktet.

FRA EN REJSE I RUSLAND

Som en af de russiske Sovjetunioners Bestræbelser for at gøre andre Staters Folk bekendt med de virkelige Tilstande i deres store omstridte Land har de indbudt Delegationer fra de forskellige Lande i Europa til at aflægge Besøg derved og med egne Øjne se Forholdene, som de er.

Allerede i August Maaned f. A. modtog Nordisk Jernbaneunion fra Præsidiat i C. K. for Jernbanemandsforbundet i Rusland en Indbydelse til at sende en Delegation af Jernbanefolk til Rusland, for som Præsidiats Gæster i en 3 à 4 Uger at berejse deres Land og se Forholdene i det hele taget, og saaledes, at de til Nordisk Jernbaneunion tilsluttede Organisationer blev repræsenteret i Delegationen.

Af forskellige Grunde har Besøget først nu fundet Sted. Da det ogsaa besluttedes at D. L. F. skulde repræsenteres i denne Delegation og ingen af Formændene, paa Grund af den daværende Situation, kunde være borte paa Rejser, blev undertegnede *) valgt som Repræsentant for D. L. F.

Det blev bestemt, at Delegationen skulde samles i Stockholm den 25. Maj for samme Dags Aften at afrejse til Helsingfors i Finland.

Efter at Delegationen var samlet modtog vi Meddelelse om, at Russerne selv vilde stille Tolk til vor Raadighed og derfor havde nægtet Visum for baade den svenske og den danske Tolk. De svenske Delegerede tillagde imidlertid Tolkspørgsmaalet stor Betydning og gjorde deres Deltagelse afhængig af dette Spørgsmaal. Efter Telegramudveksling med Moskva blev Tilsladelsen til at medtage den svenske Tolk givet, og Afrejsen fra Stockholm med Damperen »Birger Jarl« foregik den 28. Kl. 20,00 til Aabo i Finland.

Jeg gør opmærksom paa, at efterfølgende Optegnelser fra denne Rejse er i ganske populær Form, uden nøjagtige Angivelser af Organisationsformer og Tal, idet der fra den samlede Delegation vil komme til at foreligge en Beretning i Pjeceform med Opgivelse af alle Organisations- og Styreformer inden for Sovjet Unionerne, samt de autentiske Talangivelser for alt, hvad Delegationen har beskæftiget sig med og søgt Oplysning om.

En Sejlur ud gennem den stockholmske Skærgaard er noget af en Oplevelse, særlig under en smuk Solnedgang. Man sejler i en meget bugtet Linie mellem et Utal af større og mindre Øer og Holme, som mest bestaar af Granitklipper, men er alligevel for største Delen træbevoksede (Gran, Fyr og Birk). Genta-

gende synes man, at nu er videre Sejladis umulig paa Grund af Holmenes Beliggenhed, men Styrmændene ved at finde Passagen, og naar Mørket falder paa ser man de mange Ledefyr, der bestemmer Kursen. Paa Sejladis gennem Skærgaarden passerer to Fæstningsanlæg »Vaxholmen« og »Marieholm«.

Ud paa Aftenen samledes Delegationen i Skibets Kahyt for at drøfte forskellige Spørgsmaal Rejsen vedrørende og der blev nedsat et Udvalg til at lede og paa Delegationens Vegne føre dennes Forhandlinger med Russerne. Delegationen bestod af følgende Repræsentanter: For svensk Jernbaneforbund Formanden og Præsident for nordisk Jernbaneunion-Forbund Forslund, Ombudsmand Lundin og Haandværker Snedker Ferm, samt for Lokomotivmandsforbundet Lokofører og Ombudsmand Engstrøm.

For norsk Jernbaneforbund Formanden Alberti, Styrelsesmedlemmerne Baneformand Ødegaard og Snedker Krestiansen, samt for Lokomotivforbundet Eldare Städtheim.

For Dansk Jernbaneforbund Viceforretningsfører Poulsen, Overportør O. Sørensen, og fra Kommunistpartiet Matros Petersen, Mashedsund, samt for D. L. F. undertegnede. Udvalget kom til at bestaa af de tre Formænd med Lokofører Engstrøm som Sekretær.

Da Skibet kom ud i Bottenhavet ved 1-Tiden om Natten fik vi høj Sø, uden nogen dog maatte ofre til Havguderne, da vi paa den Tid vistnok alle var i vore respektive Køjer. Da Morgen gryede, var vi i den finske Skærgaard, hvor de samme Prospekter gentager sig som i den svenske, maaske lidt mere skovbevokset. Men Solen, som hidtil havde forholdt os baade sit Skin og sin Varme, var her saa naadig at lægge Glans over det hele. Finske Flyvereskadriller holdt Øvelse over Skærgaarden og gik ned paa Vandet ikke langt fra Damperen, hvor vi passerede en Militærlejr paa en af Holmene.

Vi ankom til Aabo ved Middagstid og afrejste med Tog til Helsingfors Kl. 14,50 gennem et Landskab, der er en tro Kopi af Sverrigs Landskab omkring Siljansøerne. Som Lokomotivmand var jeg selvsagt paa Jagt efter Lokomotiverne og konstaterede de samme Nyindretninger som hos os. (Overheder, Forvarmer, Fødepumpe, »Knorr« og Oliepresser »Fridmann«.) Lokomotiverne, som iøvrigt var af lignende Typer som vore, var ualmindelig velholdte og renholdte. Det var en ren Fornøjelse at se disse blanke oxyderede Beklædningsplader og blanktpudsede Metaldele, ligesom Lokopersonalet gav et meget soigneret Indtryk, hvad Paaklædning angik. En Del af Lokomotiverne er indrettet til Fyring med delvis Kul og Træ.

I Helsingfors havde vi et Ophold paa 4 Timer, som vi benyttede til en Biltur rundt i

*) Aug. Andersen. (Red. Bemærkn.)

Byen, der er Residensstad og en meget smuk By med mange Mindesmærker og smukke Bygninger samt aabne Pladser og Parker. Vi fik ogsaa et Minde om Kampen, der her har staaet mellem »Røde« og »Hvide«, idet en Skraaning uden for Byen var oversaaet med simple Trækors, ligesom der endnu fandtes Rester af Pigtraadsspærringer.

Vi ankom til den russiske Grænse den 30. Kl. 11 og blev modtaget af et Medlem af Centralkomiteen i Leningrad Lapiere og en Komite af stedlige Jernbanemænd. Jeg vil ikke sige, at denne Komite i det Ydre svarede til den Forestilling om en saadan man vilde gøre sig herhjemme, men Haandtrykkene var af den hjertelige Beskaffenhed, at det Ydre helt traadte i Baggrunden. Med et, kort efter vor Ankomst, ankommende Tog fra Leningrad arriverede den russiske Tolk, en Dame — Frøken Milanova — der beherskede de fleste europæiske Sprog. Efter et lille Ophold, hvor vi besaa Grænsestationen og Omgivelser (højstammet stor Fyrreskov) afrejste vi Kl. 12 til Leningrad.

(Fortsættes.)

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

Efter »Die Lokomotivtechnik« ved F. Spärr.

(Fortsat.)

Der findes en meget lang Række af kemiske Forbindelser, som udvikler Varme. Af den skal endnu nævnes den Forbindelse, som en Blanding af Aluminiumspulver og Jernoxyd indgaar med hinanden, naar den antændes; den fremkalder er saa stor Varmeutvikling (ca. 3000 °), at den kan anvendes til Svejsning af Sporvejsskinner (Termitsvejsning).

Som allerede sagt, kan der aldrig være Tale om Energifrembringelse, men kun om Energiomformning. Denne er imidlertid af saa stor Betydning for hele Erhvervslivet, fordi Fremstillingen af en Vare eller et Produkt er betinget af Anvendelse af Energi i en eller anden Form. Under Begrebet Produkt kan i denne Forstand ogsaa henregnes Elektricitet og Gas, da disse er Energikilder, der lige som vore Fødemidler ogsaa maa betales efter fastsatte Priser. Endvidere kan man paa en vis Maade henregne enhver Befordring, til Lands, til Søs eller i Luften, under Begrebet Produkt; den maa betales som saadan, da

Befordringen kun kan ske under Anvendelse af Energi. Produktionsenheden ved Jernbanerne er som nævnt Tonkilometeren.

Naar et Produkt, som fabrikeres eller brydes ud af Jorden, skal fremstilles til en Pris, der giver Fremstilleren det største Udbytte, saa maa det tilstræbes, at Produktet fremkommer ved den mindst mulige Energianvendelse, da Energi er et Produkt, der fordyrer det producerede. Det er vanskeligt at sige, hvor stor en Procent af et Produkt eller en Befordringsydelse, der som Betaling for anvendt Energi maa medregnes i Prisen; det afhænger af Omkostningerne ved at tilvejebringe den fornødne Energikilde, med andre Ord: hvor meget der paa Stedet maa betales for en Ton Kul eller en Kilowatttime (kwt) Strøm. Virksomheder, som ligger langt fra Kulgruben, maa betale mere for begge Dele end Virksomheder, der ligger nær Gruben, med mindre førstnævnte kan faa Energien fra et Elektricitetsværk, som drives af strømmende Vand, hvorfra Strømmen indenfor visse Grænser kan tilføres Aftageren.

Priserne paa Lokomotivkul er meget varierende efter Brugsstedets Beliggenhed. Den uundgaelige Kulfordeling til de næsten tallose Kulforsyningssteder paa det tyske Rigsbanenet fordyrer Lokomotivdriften ganske betydeligt. Denne Befordring lægger Beslag paa en stor Del af Vognparken, ja, af hele Jernbanedriften; hvis Befordringsevne af indtægtgivende formindskes i tilsvarende Grad, og ikke desto mindre forekommer det ikke sjældent, at Kul paa Tenderen befordres mod Gruben, der har leveret Kullene.

Nogle Tal over Energiforbruget i Virksomheder, som omformer Energi, vil udvide Forstaaelsen af Energiomformningen.

De største Elektricitetsværker bruger i Dampkedlerne fra 0,8 til 1,2 kg Kul til at fremstille en Kilowatttime (K. W. T.), det vil altsaa sige, at Stillingsenergien i de nævnte Kvanta Kul omformes til en

Kilowatttime elektrisk Energi. Tallene for Kulforbruget er ikke altid de samme, de forandres efter Kulsorternes større eller mindre Brændværdi; af den Grund beregnes en Kulmængdes Værdi ikke alene efter dens Vægt, men ogsaa af dens Indhold af Varmeenheder.

Ved en Varmeenhed (V. E.) forstaaes den Varmemængde, som er nødvendig for at opvarme 1 l Vand 1 ° C.

Regner man at gode Kul indeholder ca. 7000 V. E., saa behøves ca. 6000 V. E. til en K. W. T. Disse Tal er imidlertid ogsaa forskellige, de bestemmes af Virkningsgraden i det paagældende Omformningsværk (Elektricitetsværk), men samtidig maa det tages i Betragtning, hvilken Pris vedkommende Kraftværk betaler for en V. E. Dieselmotoren bruger til en Kraftydelse af 1 H. K. kun ca. en Trediedel af den Varmemængde, som medgaar i et Dampkraftanlæg; dette er en medvirkende Aarsag til at Prisen paa 1 kg Raaoilie er væsentlig dyrere end 1 kg Kul.

Til Driften af 28 200 Damplokomotiver med 27 Mill. H. K. bruger de tyske Rigsbaner daglig 35000 t Kul. Den aarlige Udgift til Kul andrager 270—280 Mill. Mark, hvilket er 8—10 pCt. af Rigsbanernes samlede Driftsomkostninger. En Kulbesparelse af 1 pCt. — altsaa een Skovl Kul af hvert Hundrede — betyder, naar Aaret er omme, en Besparelse af 2¼ Mill. Mark. Det er derfor let forstaaeligt, at man med tekniske Forbedringer og alle andre brugbare Midler arbejder paa at bringe Kulforbruget for hver Enhed af Befordringsydelsen ned til det mindst mulige. En bedre titlrettelagt Driftsordning og fremfor alt Lokomotivpersonalets forstandige og indsigtsfulde Betjening af Lokomotiverne har nu ført til, at Gennemsnitsforbruget for 1000 Lokomotivkilometer er bragt ned paa 15 t, medens det i det særligt ugunstige Aar 1919 androg 22 t pr. 1000 Lokomotivkilometer. Noget af Skylden for det slette Resultat 1919 maa dog tilskrives de mangelfulde Kul.

Foruden de nævnte Damplokomotiver

har de tyske Rigsbaner 56 Dampskibe med 32000 H. K. og 15 Motorskibe med 320 H. K. i Drift.

Det kan sikkert paaregnes at have Interesse at nævne det bestemte Kulforbrug for de sædvanlige Togarter.

Til Kørsel paa horisontale Strækninger bruges med et

80 Kilometers Eksprestog	18,6 kg
80 Kilometers Iltog	15,6 kg
60 Kilometers Persontog	11,2 kg

pr. Kilometer.

Tallenes Størrelse afhænger af den døde Vægt, som ved en bestemt Togart er nødvendig pr. Rejsende.

Denne Pladsvægt er ved:

4 akslede Sidegangsvogne ca. 750 kg
(Eksprestog),

4 akslede Kupevogne ca. 540 kg (Iltog),
3 akslede Kupevogne ca. 330 (Persontog).

Hyppigheden af Standsninger og Igangsætninger over stor Indflydelse paa Kulforbruget. Et Hurtigtog paa 500 t (50 Vgl.), som kører 80 km i Timen, bruger til hver Igangsætning ca. 60 kg Kul og et Persontog 300 t, som kører 60 km, bruger ca. 25 kg mere, naar det skal standse, end naar det kører igennem.

Vi vil gøre nogle Betragtninger over Kulforbruget med et Eksprestog, hvori Pladserne er besatte med 600 Rejsende. Turen er Berlin—Madrid = 2600 Kilometer.

Til den glatte Fart bruges:

$2600 : 18,6 \text{ kg} = 48360 \text{ kg} = 48,36 \text{ t Kul.}$

Til 20 Igangsætninger paa Holdestationer bruges:

$20 : 60 \text{ kg} = 1200 \text{ kg} = 1,2 \text{ t Kul.}$

Det samlede Kulforbrug er:

$48,36 \text{ t} + 1,2 \text{ t} = 49,56 \text{ t}$ eller ca. 50 t.

For hver Rejsende indfyres paa denne Tur:

$50 \text{ t} : 600 = 0,083 \text{ t} = 83 \text{ kg.}$

Regner man at indtage 5 t Kul ved hver Kulforsyning, saa maa vort tænkte Lokomotiv indtage Kul 10 Gange for at køre over nævnte Strækning.

(Fortsættes.)

AMERIKAS JERNBANER

ET HISTORISK TILBAGEBLIK GENNEM HUNDREDE AAR
Ved C. M.

Da de første Jernbaner byggedes i Amerika for 100 Aar siden, fandtes der ingen, der kunde gøre sig nogen Forestilling om den Udvikling, Amerikas Jernbaner vilde komme til at gennemgaa. I Aaret 1827 transporterede man paa den lille Quincy-Jernbane Kul med Heste som Trækraft, og Skinnerne var af Træ, forsynet med Jernhaand til Slidbane. To Aar senere byggedes det første Lokomotiv til Delaware og Hudson-Banen, og 1831 udsætter Baltimore- og Ohio-Jernbanen en Pris paa 4000 Dollars for Bygning af det bedste Lokomotiv. Aaret efter etableres i Philadelphia Baldwins Lokomotivfabrik, der den Dag i Dag er blandt Amerikas førende. 1836 forbauses man over, at et Lokomotiv formaar at trække Vogne op ad en Bakke — uden at glide tilbage. — Et af de første Lokomotiver ses endnu sammen med en Række Vogne, der ligner vore gamle Deligencer, paa New York Station (Grand Central Terminal).

Amerikanerne var meget skeptiske overfor Datidens nye Befordringsmiddel. Bønderne saa med forundrede Blikke paa de frembrusende Ildheste, der var lige ved at skræmme Livet af baade Folk og Fæ. Og fra England kender man Historien om Forretningsmændene, der befor Strækningen Manchester—Liverpool: de blev sære i Hovedet, at de ganske glemte det Ærinde, i hvilke de rejste, saa de maatte skrive hjem for at faa Rede paa Sagen.

Med Bekvemmelighederne var det selvfølgeligt smaat bevendt. Fra en Rejse paa Hudson-Jernbanen i 1831 berettes der, at Lokomotivføreren under Rejsen havde et forfærdeligt Mas med Skorstenen, der ikke vilde »trække«, han flyttede frem og tilbage med Skorstenen, saa de Passagerer, der sad i de efterfølgende aabne Vogne, blev overdænget med Sod og Ildgnister; de spændte ganske vist deres Paraplyer op, men det hjalp ikke; den ene Passager efter den anden fór op med Klæderne i Brand, og de øvrige havde nok at gøre med at slukke Ilden.

Vognene var næsten alle aabne, og i de overdækkede Vogne var Luften baade raa og usund; der stod ganske vist en Jernkamin i den ene Ende af Vognene, men den virkede saaledes, at de Passagerer, der sad nærmest ved, blev stegte, medens de længere borte siddende frøs af Kulde. En meget overraskende Bekvemmelighed var der dog — Sovevogne. Om Bekvemmeligheden kan der dog disputeres, men de lange Strækninger nødvendiggjorde dog, at Passagererne kunde faa et Leje. Sovestederne bestod i tre Rækker Hylder, paa hvilke de Rejsende maatte krybe op. Jernbanen flottede sig

med Puder og Madrasser, der var opstablede i et Hjørne af Vognen, og som Passagererne selv maatte drage frem, naar de ønskede at gaa til Ro. I Aaret 1867 tilbragte en ung Mand ved Navn Pullman Natten i en saadan Sovevogn, og da det blev smaat med Sønnen, havde han god Tid til at udspekulere en bedre Indretning. Den Nat fik han Ideen til den amerikanske Sovevogn og det første Skridt var gjort til det store Pullman-Selskab.

Anlæggelsen af den første transkontinentale Jernbane var et Arbejde fuldt af Eventyr og spændende Episoder. Arbejdspladsen benævnedes »Hell on Wheels« — Helvedet paa Hjul. Og et sandt Helvede var den. Arbejderne havde hedt Blod, og især paa Lønningsdagene gik det hedt til paa »Saloonerne«, hvor det var svært at holde Styr paa Slagsbrødrene. Hver »Kolonne« bestod af en 300 Mand, og den havde som Regel sin egen Avis, fem Dansesaloner og 20 »Salooner«.

Mellem de første Selskaber Central Pacific og Union Pacific var der stor Konkurrence under Bygningen. Der gaves god Løn og Løfte om fri Jord, og Rekord skulde gerne præsteres hver Uge. Central Pacific gik i saa Henseende af med Sejren, idet dens Arbejdere paa en Dag drev det til at lægge 10 engelske Mil Spor, en Rekord, der aldrig blev slaaet senere. Bygningen gik for sig lige saa hurtigt, som et Par Okser kan trave, sagde man, og Central Pacific havde en Overgang mere end 25 000 Arbejdere i sin Tjeneste.

For Anlægsingeniørerne var der store Vanskeligheder at overvinde. Et Sted maatte en Mose fyldes til stor Dybde med Sand og Sten, og da et Tog senere passerede, gyngede Grunden som Gelé, og Sporene forskød sig mange Fod, hvilket ogsaa mange Steder var Tilfældet efter stærke Regnskyl.

I hvilken Grad de to Selskaber konkurrerede, faar man et Indblik i ved at høre følgende: Ved Rio-Grande Floden kappedes man om at naa frem til et Pas, som begge Selskaber gerne vilde føre sin Bane igennem. Der arbejdedes Dag og Nat, og da det første Hold naaede frem, stenede dettes Arbejdere med Gevær i Haand Modparten, saa denne maatte fortrække.

— — —

Før Aaret 1850, da Amerikas Jernbaner opgaves til 9051 miles, var det særligt i New England, at Jernbanerne fandtes; i Syd- og Mellem-Vesten var der kun nogle faa Linier. I det følgende Ti-Aar øgedes Jernbanernes Længde til 30 625 miles, tilskyndet af Løfte om gratis Jord og Penge fra de forskellige Forbundsstater og Kommuner. Staterne Illinois, Mississippi og Alabama gav saaledes ikke min-

dre end 4 Millioner acres Land for at faa bygget Linien mellem Chicago og den mexikanske Bugt.

Efter Borgerkrigen kom der en Periode med en stærk forceret Jernbanebygning i Aarene 1867—1873, da Jernbanenettet hvert Aar voksede med 4 400 miles; men Ti-Aaret 1880—1890 sætter dog Rekord med ikke mindre end 70 000 miles; væsentligst i de mellemste Veststater. Helt sund var disse Anlæg ikke, der gik Spekulation i dem, og ofte var det svært at finde Passagerer og Gods nok for dem. Medens Nutiden forlanger Bebyggelse og Publikum, før en Bane anlægges, gik man her den modsatte Vej, hvilket saare naturligt resulterede i en Drift, der gav et betydeligt Underskud.

Perioden siden 1884 har derimod holdt sig mere konservativ, idet Bygningen af Jernbaner da er skredet frem, efter som Behovet er vokset. Og i de senere Aar er saa godt som al Jernbanebygning gaaet i Retning af Anlæg af Dobbelspor og træ- og firesporede Jernveje, Opførelse af nye Stationer, Remisser, Værksteder o. l., samt Udjævning af Kurver og Stigninger saa de kasserede og nedlagte Jernbaner endog har overgaaet Nybygninger i Udstrækning.

— — —

Karakteristisk for amerikansk Jernbanebygning eller rettere Jernbanedrift er Sammenlægning af enkelte Baner til store Systemer. De første Jernbaner var forholdsvis korte og beregnede til at forbinde større Byer med hinanden. I 1853 dannedes New York Central-Banerne af 11 Baner, der ganske uafhængige af hinanden besørgede Trafiken paa Strækningen Albany—Buffalo. Under den følgende 10-Aars Periode sammenlagdes disse Baner med Hudson River og Harlem-Jernbanerne foruden en Aftale med New York-Baner og Jernbanerne i Michigan og Ohio. Og paa denne Vis har senere Pennsylvania-, Erie-, Baltimore- og Ohio-Jernbanerne udtrakt deres Forbindelse med de mellemste Stater, hvor en lignende Sammenlægning har fundet Sted. Sammenlægningen har fundet Sted paa forskellige Maader: ved Ydelser gennem længere Aarrækker, ved Køb, ved Erhvervelse af Aktiemajoritet o. s. v.

— — —

Haand i Haand med Jernbanernes Udvikling har Jordbrug, Bjergværksdrift, Industri, Handel og andre Næringsveje udviklet sig i Staterne, og netop fordi denne Udvikling er gaaet frem regelmæssigt og med Kæmpeskridt, har Jernbanerne haft en Blomstringstid, som intet andet Sted. Driften vilde aldrig have kunnet lønne sig, om der ikke havde været Kul, Malm, Sæd og andre Produkter at transportere. Jernbanerne blev anlagte med Produktionens Stigning for Øje, og paa den anden

Side vilde det ikke have lønnet sig at fremstille Produkterne, om ikke Jernbanerne havde været til at befordre disse til Forbrugs- og Afsætningsstedet.

Mellem de amerikanske Jernbaner og de europæiske er der en Del fundamentale Forskeligheder. I Amerika er der ikke tre Klasser, som Tilfældet almindeligvis er i Europa, men kun een, nemlig Pullmann-Systemet, der giver den Rejsende omtrent samme Bekvemmeligheder som første Klasse i Europa. Lokomotiv og Vogne er sædvanlig noget tungere i Amerika end her, og ogsaa i Togenes Sammensætning og Udrustning er der Forskel. Koblingen, f. Eks., foregaar i Amerika paa en meget enkelt Maade, der muliggør Af- og Tilkobling meget hurtigt.

Mærkelig nok — hvad der i Øjeblikket er højaktuelt herhjemme — er Elektrificeringen af de amerikanske Jernbaner til Dato ikke sket i nogen nævneværdig Udstrækning, men dette har sin Aarsag i, at det er relativt billigere at anvende Lokomotivet. Derimod har Indførelsen af oliedrevne Lokomotiver haft en mægtig Succes, størst i Olieegnene som f. Eks. Texas.

Fragtgodscentraler er hyppigere forekommende og meget større i Amerika end i Europa. Og dette har sin naturlige Forklaring i den Omstændighed, at den aller største Del af Godstrafiken foregaar i Retningen Øst—Vest, saa de store Floder, der væsentligst løber i Retningen Nord—Syd, ikke kommer til at paaføre Banerne nogen nævneværdig Konkurrence, naar undtages Mississippi, der tager en mægtig Trafik Nord—Syd.

— — —

Man regner med, at De forenede Stater indenfor sit Omraade har Halvdelen af Verdens samlede Jernbanenet. Toghastigheden er vel nok stor, men den overgaas dog af flere europæiske Baner. I England køres Strækningen Swindon—Paddington, der er 77 miles, paa 75 Minutter, og England møder ogsaa med den længste Strækninger, der befares uden Ophold, nemlig London—Cornwall, der er 225 miles. Amerikas hurtigste Tog løber mellem Camden og Atlantic City, 55 miles paa 50 Minutter. Men Amerika har dog een Rekord: Et Lokomotiv opnaaede for nogle Aar siden en Fart af 120 miles i Timen, forspændt et Persontog. Og den Rekord maa vi vist lade ligge — foreløbig — paa denne Side »Dammen«.

RETTELSE

Paa Side 154 i Bladet for den 5. Juni bedes i 2. Spalte foretaget følgende Rettelse:

Ordet »Generaldirektøren« i Line 18 for ue-

den flyttes 15 Linier op, saa det kommer til at staa foran Linie: »Naar Hr. Lillie indledede med en Udtalelse«.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge Frk. H. Reinhard er bortrejst fra først i August Maaned til ca. 6. September d. A. Hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Fru Helga Meisen, Gothersgade 139, Tlf. Byen 6211. Konsultationstid 12¹/₂—1¹/₂ samt Tirsdag 6—7.

HJERTELG TAK

Hermed sender jeg en hjertelig Tak for den store Opmærksomhed, der vist mig ved mit Jubilæum den 1. ds., hvilket jeg sent vil glemme.

En særlig Tak til mine yngre Standsfæller, Lo-

komotivfyrbøderne paa Ar. H., som viste mig Opmærksomhed paa denne min Højtidsdag. Dette havde jeg ikke fortjent. Min Behandling af Lokomotivfyrbøderne har jeg altid anset for en kær Pligt, og dette vil jeg ogsaa anbefale Jer, naar I en Gang bliver forfremmet, at gøre til Gavn for begge Parter og for den Etat, vi tilhører.

N. Nielsen, Lokofører, Ar. H.



Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—7.—27.

Lokomotivfyrbøderne N. H. Andersen, Vamdrup, og T. G. Hansen, Skelde.

Forflyttelse fra 1.—8.—27.

Lokomotivfører A. L. Holman, Brande, efter Ansøgning iflg. Opslag til Silkeborg (Depotforst.).



KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

TELEFON 69 66

BLEGDAMSVEJ 50

TLF. VESTR. 43 57

GRUNDLAGT 1888

GRUNDLAGT 1888

Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.

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.

STØT DANSK INDUSTRI

Hvor bor jeg, naar jeg kommer til København?

Selvfølgelig paa Savoy Hotellet, Vesterbrogade 34, Tlf. 4073—4074

Gode Værelser, billige Priser. Specialitet: Savoy Cabaret med varm Ret 1.75

Ærbødigst Chr. Nielsen.

Forhen Afholdshotellet,
Colbjørnsensgade 29.

Arbejdernes Kødforsyning

har følgende Udsalgssteder:

Nørrebro Runddel. Taga 219
Nansensgade 90. Telf. 4584
Haderslevsgade 3 (Vesterbro) — 2761
Fører kun 1ste Klasses Varer

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet - Odense

Maltøl, Maltextraktøl og
Dobbeltøl

Slots-Apollinaris,

Slots Citronvand og Slots A. B. C. Sportvand

TIKLO

RENSECREME

rensar alt

for Olie, Maling, Tjære o.lign.

Faas i Dasser fra 1 Kr. 50 til 20 Kr.

„Tiklo“ er drøj i Brugen

WÖRNING & PETERSEN, VEJLE

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Juli.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², København V.

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 7², København K.

Telefon Central 14.613.

Kontortid Kl. 10—4.



Amk. Gummivare
Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. K.
Wodersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

STØT VORE ANNONCØRER

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

STATENS

Embeds- og Bestillingsmænd
kan faa

Spisestel - Kaffestel
Krystal - Pletvarer
paa

Ratebetaling

Kredit-Magasinet

Vesterbrogade 16'

Annoncen giver

R A B A T

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

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

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

Da Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation i Forbindelse med Dansk Lokomotivsmænds Forening har overtaget Driften af Markettenderiet i Centralværkstederne og Godsbanens Remise, anbefaler vi derfor Benyttelsen af dette til ærede Medansatte.

DRIFTSUDVALGET.

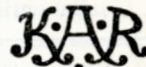
Søg vore Restauranter

„Hallen“ Vesterbrogade 85 Tlf. Vester 8885	„Taarnborg“ Allégade 18 Tlf. Vester 1990	„Nørrehal“ Nørrebrogade 88 Tlf. Nora 1088
„Sønderbro“ Amagerbrogade 7 Telf. Amg. 3678	„Øbro“ Østerbrogade 39 Telf. Øbro 1039	„Mejlhal“ Store Torv 16, Aarhus Telf. 3840

1 Middag 1,25 + 10 pCt. Skat. — 10 Billetter 11,50 + 10 pCt. Skat.
God billig Mad · Pensionærer modtages · Ingen Drikkepenge



Kvindernes Alkoholfrie Restauranter



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



Bandagist Knud Lehmeier

S. Koch's Eft.
Holbergsgade 19, København K.
Kunstige Lemmer med Luftpaaspænding. — Platfodsindlæg, Underlivsbælter, Gummistrømper. Specialist i Bandager til vanskelige Broktilfælde.
Telf.: Byen 5. Telf.: Byen 5.

Vesterbros Træ- & Finerhandel

Absalonsgade 31 Tlf. Vester 7452

Lager af tørt Snedkertræ.
— Bygningstræ. —
Lister. — Krydsfiner.

ARTIKLER FOR SELVBYGGERE



D'Hrr. Jernbanemænd.

Jeg giver 10% Rabat til alle Jernbanemænd. Priser paa alle Varer — til behagelig Sammenligning. —
ALT I HERRELINGERI

Damstoff,

Guldsmedegade 32.

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i
i moderne Gravmonumenter
Kirkegaardsvej 1. Tlf. 1379. Aarhus

KØB DANSKE VARER

„ALLIANCE“

Fr.-Alle 46 Telf. 6767.
Lys - Kraft og Radio Anlæg
Lamper & Lysekroner.

Kunstige Tænder

indsættes. — Hele Tandset 60 Kr. Omstilling af ældre Tandstykker samt Reparationer hurtig og billigt.

W. Knoke, Søndergade 51²

Bageri og Conditori

Hjørnet af Vinkelvej og Sonnegade anbefales Lokomotivpersonalet.

Leverandør til Markettenderiet. Morgenbrød bringes
Telf. 2053. E. Rosholm Olesen.

STØT DANSK INDUSTRI

Kolonial — Vin — Spirituosa
Delikatesser.

Carl Sørensen,

Valdemarsgade 54. Telf. 4593.

— Varerne bringes overalt. —