



28. Aargang N^o. 14.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1928

VED KALUNDBORG FJORD

I straalende Solskin og i stærk men forfriskende Varme kom vi til vort saa henrivende beliggende Feriehjem — langt borte fra Hovedstadens bagende, lumre Gader med al dens Støj og Spektakel til en for Sjælen forfriskende Stilhed. Det var Søndag og trods det, at vi ankom 14 Mennesker paa en Gang og trods at der i Forvejen var var ca. 70 Mennesker tilbords, gik det glat og uden Gene med Bespisningen af disse mange Gæster og til disses fulde Tilfredshed. Hvor var det forfriskende at komme ud af Togets lumre og støvfylde Kupe og ud i den forfriskende Luft.

Atter var vi her paa Hjemmet, og dejligt var det at se de gamle kendte Omgivelser og at se at der efterhaanden var ved at komme Tradition over Gangen i Sagerne, ligesom det var en Vederkvælgelse at se den Omhu, Hjemmets Udvalg udviser overfor dette og dets Gæster gennem de Forbedringer, der Tid efter anden gennemføres for at glæde Medlemmerne og for at skabe saa megen Hygge som det er muligt. Vi skal saaledes nævne den glimrende Forandring, der er foretaget ved at forbedre Indretningen af de to Værelser ind mod Gaarden, det tidligere Kontor og Læseværelse, paa en saadan Maade, at der er skabt et Par, Medlemmerne stærkt tiltalende Værelser. I begge Værelser er Gulvene belagt med Linoleum i smukke Mønstre og de er forsynede med Lysekroner der passer glimrende i Interiøret. Det tidligere Kontor er forsynet med godt forarbejdede Chesterfield Møbler med dertil hørende Bord og Skrivebord. Læseværelset er, foruden med de

nødvendige Bogreoler og dertil hørende store Udvalg af Bøger, forsynet med meget bekvemme Kurvemøbler. Lad os ikke glemme, at der i det fhv. Kontor er anbragt et Vindue til, hvilket har været af stor Betydning for Værelsets overmaade tiltalende Udseende. At Hjemmet og dets Gæster har vundet meget ved denne Foranstaltning viser den Brug, Medlemmerne gør af disse, og i Særdeleshed forstaar vi den Betydning, der maa tillægges disse Værelser navnlig i ugunstigt Vejr, og den Betydning de kan have for Brugen af Hjemmet i den første og den sidste Del af Sæsonen. Der er med disse Værelser skabt saa megen hjemlig Hygge, at et Ophold selv under meget vanskelige Vejrforhold bliver værdifuldt.

Naturligvis er det Hjemmets Omgivelser det i væsentlig Grad kommer an paa, og om dem kan det med Sandhed siges, at de vokser sig kønne. Saaledes kan vi nævne, at nu er Lysthusene paa Skrænten bag Hjemmet snart fuldstændig lukkede, saaledes at der i stærkt Solskin nu er Mulighed for i forfriskende Omgivelser at kunne søge Skygge og Hvile paa de smukke Bænke, der i rigelig Tal er stillede til Gæsternes Afbenyttelse. Det er kun faa Steder et Ferieophold byder Gæsterne de Bekvemmeligheder, som der bydes paa vort Hjem. Men mest af alt er det dog Hjemmets ideelle Beliggenhed, der sætter Prikken over i'et. Lige op til Fjordens smilende Vand, der spiller i mange forskellige Farvenuancer fra sølvgraat til mørkeblaat, men i Farver der ved deres Friskhed tilfulde fortæller Beskueren, at nærmere Bekendtskab er varigt Venskab.

Her ligger et straalende, talende Bevis for, hvad moderne Foreningsliv, hvad Enighed om Maalet fører med sig og om hvad der kan naas, naar der løftes i Flok. Det er et Bevis for det bærende i selve Organisationstanken, at de mange Enere føjes sammen til en Enhed; her er ingen Plads for Splittethed, her er kun Plads for dem, der forstaar Sammenslutningstankens bærende Idé, at være med i Skabelsen af de bedre Forhold, vi alle stræber at naa. For dem, der tror at Organisation kan bestaa af mange Villier der trækker hver til sin Side, er her ingen Plads, kun for dem der forstaar at indordne sig under den fælles Villie og bøje sig for den, kan der blive varig Plads.

Det var et lykkeligt Fund og en glædelig Begivenhed, da Foreningen for ca. 6 Aar siden kunde hejse sit Flag paa Skambæk, og trods den Modstand, der fra forskellig Side rejstes mod Hjemmet, har dette ved sin Tilstedeværelse og ved sit vindende Væsen efterhaanden forstaaet at omvende mange af dets Fjender til varme og begejstrede Tilhængere — og forhaabentlig giver dette sig Udslag paa den for Hjemmet mest praktiske Maade ved økonomisk Støtte.

Badelivet florer livligt hernede, og der er nu med Henblik paa de mindre Børns Baden indrettet en lille Kasse ude i Vandet, hvor de uden nogen Fare kan faa dem et forfriskende Bad.

I Fællesskab foretager Gæsterne efter god gammel Skik Udflugter samlet, og saaledes var der Mandag den 16. ds. arrangeret en Udflugt pr. Motorbaad over til Asnæs og Spadseretur til Lagkagehuset — hvor Deltagerne forfriskedes med god Kaffe og glimrende Lagkage samt noget fra Hjemmet medbragt Brød paa Flaske.

I straalende Vejr og i godt Humør drog Gæsterne over Vandet og i endnu bedre Humør tog de tilbage til Hjemmet — lige til Middagstid.

Den smukke og fordragelige Tone, der hele Tiden har hersket paa Hjemmet, er nu Tradition og Gæsterne rystes hurtigt sammen som var de en stor Familie.



ULYKKEN VED HOLTE

For nogle Dage siden skete der ved Holte en meget beklagelig Begivenhed foraarsaget ved, at Ledvogteren ved en Overkørsel ikke havde betjent Leddet, der som Følge heraf stod aabent, hvilket foraarsagede, at en Bil kom ind paa Sporet og blev slæbt et Stykke med af et i det samme kommende Tog, men heldigvis uden at nogen af de i Bilen værende Personer dræbtes eller saaredes slemt.

Denne Begivenhed har foranlediget Pressen til at beskæftige sig med det altid aktuelle Spørgsmaal, Statsbanernes Led og deres Betjening og Lokomotivførerens Del i Ansvar, naar der som her sker noget. Man gaar jo altid ud fra som givet, at Lokomotivføreren under alle Omstændigheder er impliceret i Sagen og eventuel kan drages til Ansvar, gaaende ud fra den Forudsætning, at han skal holde, hvis han observerer et aabentstaaende Led.

Det er egentlig ikke mærkeligt, at Pressen maa faa denne efter vor Formening fejlagtige Opfattelse, naar man i Dagspressen kan læse Udtalelser, fremsat af en fungerende Trafikbestyrer, der fastslaar, at Lokomotivføreren ikke maa passere et Led, hvis han mærker, at det ikke er betjent. Der fandtes saaledes i »Ekstra-bladet« for 14. ds. følgende Interview med fung. Trafikinspektør Gether:

— Er det ikke saaledes, spørger vi Hr. Gether, at Lokomotivføreren ikke maa passere Overskæringen uden at have set Ledvogterens Lygte?

— Jo, det er rigtigt nok; men i dette Tilfælde hævder Lokomotivføreren, at han *har* set et Lys, og han støttes i denne Forklaring af Fyrhøderen. Hvad det er for et Lys, han har set, er ikke blevet konstateret, men det er muligt, at Ledvogtersken har glemt at stille Lygten med Glasset ind mod Muren, saaledes som det er hendes Pligt, naar Bommen er oppe. I øvrigt er det jo tænkeligt, at Lokomotivføreren i det afgørende Øjeblik mere har haft sin Opmærksomhed henvendt paa Indkørselssignalet til Holte Station — et hvidt Lys paa en Signalmast lidt længere fremme.

— Man mener altsaa ikke, at der kan bebrejdes Lokomotivføreren noget?

— Nej, man maa tværtimod beundre hans Konduite og den Hurtighed, hvormed han fik standset Toget. Saa snart han bemærkede det

kraftige Lys fra Bilens Lygter, bremsede han saa kraftigt, at Toget faktisk standsede paa 100 Meter, hvilket næsten lyder utroligt, naar man tager i Betragtning, at Toget kører ned ad Bakke paa dette Sted og maa antages at have haft temmelig stærk Fart paa.

— Er det Dem bekendt, at det fra forskellig Side hævdes, at det ofte er hændt, at Bommen ved den nævnte Overskæring ikke har været nede?

— Nej, det ved jeg ikke noget om.

— Er det ikke rigtigt, at Boghandler Berthelsen for kort Tid siden klagede til Baneforvaltningen, fordi han allerede den Gang nær var blevet Genstand for en Ulykke paa samme Sted, grundet paa, at Bommen ikke var nede, da Toget passerede?

— Jeg maa sige, at det kender jeg ikke noget til.

— Er det ikke en ganske utilstrækkelig Maade, Bommene er oplyst paa?

— Ja, det er jo det Punkt, der har været saa meget omdisputeret. Forholdet er jo det, at paa alle Amtsveje og Hovedveje er der ved Jernbaneoverskæringer anbragt en rød Lygte paa hver Bom, men ved de sekundære Veje nøjes man med en hvidtlysende Lygte paa en af Bommene. Dette Forhold har imidlertid ikke spillet nogen Rolle i nærværende Tilfælde, hvor Bommen var oppe.

Hvis den Opfattelse, Hr. Gether giver Udryk for, deles af de danske Statsbaners Administration, var det ønskeligt, om man vilde indskærpe for Lokomotivpersonalet, at Ikketilstedeværelse af Betjeningen ved et Led er ensbetydende med, at et Tog skal bringes til Standsning, men samtidig vilde det være meget nødvendigt at indføre en anden Signalgivning ved Leddene end den, der nu er i Kraft, fordi det meget let forveksles med Lys og Lygter fra saavel Cykler som fra Bygninger m. m. Signalet fra en Ledvogter har som Signal omtrent samme Værdi som det Signal, en Stationsbestyrer skal afgive fra en Perron til et gennemkørende Tog og ikke en Smule mere. At der staar, at Lokomotivføreren havde sin Opmærksomhed henvendt paa et hvidt Lys fra en Signalmast, maa antagelig være en Fejl, Bladet har gjort sig skyldig i.

Imidlertid er vi ganske enige om, at en Lokomotivfører, naar Ledbetjeningen mangler, skal udvise Forsigtighed, det har han ogsaa

gjort i dette som i saa mange andre Tilfælde, eventuelt ved at give Advarselssignal (>Giv Agt<), men at han ubetinget skal holde, for saa vidt den fung. Trafikinspektørs Udtalelser skal betragtes som Administrationens sidste Ord i den Sag, vil medføre adskillige Vanskeligheder bl. a. Krav om en Signalgivning, der kan respekteres af Lokomotivmændene.

Den »Signal«givning, der finder Sted ved et Led, er jo givet en saadan Karakter, at det er udelukket, at det kan have været Hensigten at sætte det i Rang med Signalet ved en Station og er ingensinde blevet tillagt en saadan Betydning, som Hr. Gether nu synes at ville tillægge det.

Det vilde altsaa være ønskeligt, om en Tilkendegivelse heraf skete paa en anden Maade end gennem et Interview i Dagspressen.

VÆRKSTEDS- OG REMISEARBEJDERNES FÆLLESORGANISATIONES KONGRES

I Dagene fra den 26. til 28. Juni afholdt Værksted- og Remisearbejderne deres 12. ordinære Delegeretmøde. Mødet afholdtes i Arbejdernes Forsamlingsbygning i Vejle, sikkert en af de smukkeste Forsamlingsbygninger der findes i hele Landet.

Formanden, Snedker L. Hansen, aabnede Mødet og mindedes i smukke Ord en af Organisationens mangeaarige Medarbejdere, afdøde Emanuel Olsen. Bød derefter alle de mødte Velkommen, et særligt Velkommen til de indbudte Gæster, af hvilke var mødt J. Kjærbøl fra D. S. og M. F., Forretningsfører Clausen, Saldelmagerforbundet, Viceforretningsfører Carlsson, Karetmagerforbundet, Sekretær Christensen Voldby, Dansk Arbejdsmandsforbund, Forretningsfører Ch. Petersen, D. J. F., og J. Boyesen, D. L. F., endvidere var der fremmødt Repræsentanter for Smedene i Kh. og Ar.

Formanden aflagde derefter Beretning for den forløbne 3-aarige Periode, dvælede særligt ved de Reduktioner, saavel tjenstlige som økonomiske, der havde fundet Sted under den nuværende Regering.

Der forelaa en Del Forslag, men at komme ind paa alle disse Forslag vilde dog føre for vidt her, men vi skal dog nævne et Forslag til Lovændring, hvorefter Smedene igen kunde til-

slutte sig Fællesorganisationen; efter en meget indgaaende Debat henvistes Spørgsmaalet til et Udvalg, hvorefter Udvalgets Indstilling godkendtes. Herefter er Sammenslutningen mellem alle Statsbanernes timelønnede Værkstedso- og Remisearbejdere sikkert en Kendsgerning, et Resultat, som sikkert er til Gavn og Glæde for alle Parter.

J. B.

JERNBANER OG LANDEVEJE

Af Knud Korst i Soc. Dem.

Det mest iøjnefaldende Afsnit af Indtægts-siden paa det danske Statsregnskab er utvivlsomt det, der hedder »Udbytte af Statsvirksomheder«; der staar nemlig ÷ foran de fleste af Tallene. Og blandt disse Minus'er hæveder Statsbanerne sig som en flot Nr. 1 med et Underskud paa omkring 25 Mill. Kr. aarlig.

Tilsyneladende er D. S. B.s Underskud blevet horribelt stort i de allerseneste Aar; men dette skyldes for en stor Del rent regnskabsmæssige Ændringer. Disse Ændringer har imidlertid bidraget til at lægge Banernes Økonomi klarere frem for Publikum, og de er derfor af mere end rent formel Betydning.

Finansielt set har Statsbanerne aldrig været noget straalende Foretagende; men før i Tiden figurerede der dog paa Regnskabet et beskedent Overskud. Dog, regnede man Tallene efter, blev man snart klar over, at Banerne aldeles ikke gav sædvanlig Rente af de Penge, der var anbragt i Foretagendet, endsige noget virkeligt Overskud; Udbyttet svarede i Almindelighed til 2—3 pCt. af Kapitalen, og da Kapitalen sædvanlig var fremskaffet ved Optagelse af ny Statslaan til 4—5 pCt. Rente, stod man altsaa i Realiteten overfor et tilsløret Underskud.

Tallene blev yderligere tilsløret derved, at Afskrivningerne vistnok var for smaa, saaledes at de ikke svarede til Materiellets virkelige Værdiforringelse.

Den socialdemokratiske Regering tilvejebragte Klarhed i disse Henseender ved at indføre nøje Regler for en passende Afskrivning samt en Bestemmelse om, at Banerne paa Udgiftssiden i deres Regnskab skulde bogføre et Beløb svarende til 5 pCt. Rente af de anbragte Kapitaler. Man fingerer altsaa nu, at D. S. B. er et selvstændigt økonomisk Foretagende, der

har laant sin Kapital af Statskassen; og paa denne Maade faar man altsaa klart frem, hvad Jernbanedriften koster Borgerne — eller med andre Ord: hvor stort et Beløb, der maa dækkes ved Statens Skatteindtægt.

Statsbanernes Indtægter opgjordes i Finansaaaret 1925—26 til 138 Mill. Kr., Udgifterne til 167 Mill., saaledes at Underskudet var 29 Mill. Kr. Men af Udgifterne var de 20 Mill. Kr. Renter og 9 Mill. Kr. Afskrivninger. Med andre Ord: Indtægterne dækker de daglige Driftsudgifter, derimod hverken Renter eller Afskrivninger; finansielt set er Banerne altsaa daarligere kørende end før Krigen, da de i hvert Fald fik dækket Tabene ved Materiellets Værdiforringelse (Afskrivninger) gennem de løbende Indtægter.

For økonomiske Virksomheder gælder det som en Hovedlov, at Indtægterne i Længden maa dække baade de løbende Udgifter, Forrentning af Kapitalen og Afskrivninger paa Materiellet; et Aktieselskab kan maaske Aar efter Aar undlade at forrente sin Aktiekapital og dog bestaa som levende økonomisk Organisme; men er det end ikke i Stand til at indtjene saa meget, som Afskrivningerne bør andrage, er det dømt til en langsom Død. Kun hvor Filantropien eller den offentlige Forsorg griber ind, kan denne økonomiske Hovedlov brydes Aar efter Aar; gennem kortere Perioder kan altfor sangvinske Bankdirektører fremkalde det samme Resultat og holde urentable Foretagender paa Benene paa Trods af alt — men i det lange Løb fører denne Politik blot til en saa meget brattere Afslutning paa Eksperimentet.

Staten og Kommunen kan derimod ikke i den Grad som private Foretagender være bundet til at følge Rentabilitetsprincippet; det er f. Eks. ikke økonomiske Vurderinger af Indtægter og Udgifter, der faar Staten til at sørge for de Gamle og Invaliderne; de Penge, der gives ud paa denne Maade kommer ingensinde igen.

Noget anderledes maa man vurdere de store offentlige Udgifter til Skolevæsen og andre Uddannelsesformaal; for de offentlige Kasser er de dertil anvendte Summer tilsyneladende ren Udgift, som aldeles ikke afbalanceres af nogen Indtægt. Hvis vi ser rent bogholderimæssigt paa Undervisningsvæsenet, finder vi, at det i høj Grad støder an mod Rentabilitetsprin-

cippet, men for det danske Samfund som Helhed maa man alligevel antage, at disse Udgifter svarer Regning i den Forstand, at de forøger Befolkningens produktive Kraft; det vilde selvfølgelig være ønskeligt at opgøre, om dette virkelig er Tilfældet; dette lader sig nu en Gang ikke gøre, men det er dog ikke urimeligt at antage det.

(Fortsættes)

REJSEN TIL TRONDHJEM

(Sluttet).

Dovrebanen blev aabnet for regelmæssig Drift den 17. September 1921. Før denne Tid var Jernbaneforbindelsen til Trondhjem over Elverum, Røros, Støren. Banen, »Rørosbanen«, er smalsporet og kunde ikke opfylde de Krav, der blev stillet til den. Efter mange og lange Forhandlinger i Stortinget, vedtog denne endelig den 9. Juli 1908 Anlægget af en Jernbane fra Dombaas til Støren. Dette storslaaede Ingeniørarbejde paabegyndtes i August 1910, og det var Styrelsens Mening, at ved at arbejde paa fuld Kraft kunde Banen ventes aabnes for Drift i Slutningen af 1916; men forskellige Vanskeligheder taarnede sig op, saa det blev først i 1921, at de svære Lokomotiver prustende og stønnende arbejdede sig op over Dovrefjeld.

Paa Sydsiden af Fjeldovergangen findes 3 Tunneler, hvoraf Grønbogen Vendetunnel er den længste. Paa nordre Side findes derimod 20 Tunneler, hvoraf Hestekrubben er 1440 Meter lang. Den samlede Længde af Tunneler er ca. 8 km. Banens hele Længde er 158 km. Desuden findes en Mængde Broer, hvoraf Broen over Orkla Elv har en Spændvidde af 60 Meter og bygget i en Højde af 50 Meter over Elven. Men denne Bro kostede 270 000 Kr. Hele Banens Anlæg med Materiale kostede ca. 48 Mill. Kroner.

Som før nævnt er Dombaas Udgangspunktet for »Dovrebanen«. Fra Stationen, som ligger 660 Meter over Havet, er der en prægtig Udsigt over Gudbrandsdalen, rundt om stiger Fjeldene i store Højder, i Baggrunden ses det snedækkede Horungfjeld. I nordlig Retning gaar de to Jernbanelinier, »Dovrebanen« tilhøjre og »Raumabanen« tilvenstre. Umiddelbart udenfor Stationen kører Toget igennem en Tunnel, og nu gaar det opad Højfjeldet i stærk Stigning. Farten er ikke ret stor, saa man kan rigtig faa Tid til at beundre den prægtige Udsigt, der aabner sig for os; men Udsigten skæres paa en Gang brutalt bort ved Indkørslen til Grønbogen Vendetunnel, som er 781 Meter lang, og saa er det jo Nat omkring os; men efter kort Tids Forløb kom vi igen ud i Dagen og Sollyset og dybt nede i den lysegrønne Dalbund ses, som smaa Dukkehuse, norske Bøndergaarde. Ved Fokstue Station (952 m o. H.) er den værste Stigning overstaaet. Man mærker nu Højfjeldet paa forskellige Ting. Trævegetationen er ringe, Sneskærm langs med Banelinien, Varme i Toget o. s. v. — For Tiden ligger Sneen kun paa Fjeldtoppene og tager sig henrivende ud; men naar den lange haarde norske Vin-

ter rigtig sætter ind, naar Vinterstormene tager fat og indhylder alt i et mægtigt Snefog, forstaar man, at Højfjeldet ikke er hyggeligt at passere og i Særdeleshed for Lokomotivpersonalet. Men den norske Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder lader sig ikke kue af Vind og Vejr, men fører deres Tog frem med ægte norsk Djærvhed, og jeg maa sige: »Hatten a'« for vore norske Kammerater.

Efter Togets Afgang fra Fokstua har man fredeles det samme vide Udsyn og prægtige Fjeldskue som før; Banen gaar langs med Vaalaasøen, og vi standser ved Hjerkins St. (1017 m o. H.), dette er den højeste beliggende Station paa Dovrebanen. Hjerkin har fra Færdslen over Dovrefjeld altid været Midtpunktet, idet de forskellige Fjeldveje skærer hinanden her. Lige udenfor Stationen var Sneen ikke smeltet endnu, og mange af Deltagerne var ude at kaste med Snebolde. Lige uden for Hjerkin St. naar Banen sit højeste Punkt (1025 m o. H.), og umiddelbart herefter aabner der sig et pragtfuld Syn for de rejsende, vel nok den største Seværdighed paa Rejsen. »Snøheltas« imponerende Skikkelse, denne Fjeldtop er den højeste udenfor Jotumheimen og er 2247 Meter høj. »Snøhelta«, som den ligger der, badet i Sol og med den evige Sne paa Toppen, vinker den lokkende og dragende paa os; men desværre, vi havde ikke Tid til med Stokken i Haand at gaa paa Fjeldvandring, vi skulde jo til Kongres i Trondhjem. Efter at have passeret Grænseskillet mellem Sør Norge og Trøndelag, naar vi det sidste Stoppested paa Højfjeldet, Kongsvol St. (887 m o. H.). Jernbanen fortsætter nu langs med Driva Elven, og de smukke Partier, vi her blev præsenteret for, kan ej beskrives, men maa ses. Fjeldtoppen »Høgsnytta« bliver nu synlig, den ser mørk og faretruende ud, men vi kører under den i den 100 Meter lange Tunnel, videre gaar det nedad med stærk Fart. Banen er flere Steder sprængt ind i Fjeldsiderne og uvilkaarligt tænker man, at det ikke vilde være rart, om der paa saadanne Steder skete Skred eller andre Uheld. Efter at have passeret den lange Hestekrøben Tunnel (1440 Meter lang) kommer vi til Drivstua St. Paa denne ca. 25 km lange Strækning fra Hjerkinpasset til Drivstua har Jernbanelinien et samlet Fald af 334 Meter. Toget førte os derefter til Opdal, hvor der var 20 Min. Ophold, her var bestilt Aftensmad til os, og vi formelig stormede Buffeten for at faa en lille varm Ret (vistnok Bjørnebøf) eller et Par Stk. Smørrebrød. Her fik vi ogsaa en ny Maskine, som til Ære for os var smukt pyntet med frisk Birkeløv. Igen i Toget, forbi Fagerhaug og over den førnævnte Bro over Orkla Elv til Støren. Efter et kort Ophold her bærer det rask mod Rejsens Endemaal, Trondhjem. Det har nu saa smaat begyndt at regne, og da vi naaede Trondhjem havde Himmelen for Alvor aabnet sine Sluser. — Et ikke helt ukendt Fænomen i de norske Kystbyer. —

Trondhjem, det gamle Nidaros, er en af Norges ældste Byer, den har nu 57 000 Indbyggere. De fleste Gader er brede og flere har Træbeplantning paa begge Sider. Størstedelen af Bygningerne er lave og en Mængde Huse er opførte af Træ. Byens Øje-

sten er Domkirken, dette Stovværk har dybe Rødder i den norske Historie, saa den er blevet Landets Nationalhelligdom. Restaureringen af Kirken er endnu ikke fuldført, men man haaber at blive færdig paa 900 Aars Dagen for Hellig Olavs Minde i 1930.

Curl Petersen.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Kørselsfordelingen af 15. Maj, 11 Tur.

Da der nu er gaaet en Maaned, og man har kørt Turen igennem, er man bleven klar over, hvad saadan Tur indeholder i Praksis, vil jeg tillade mig at pille lidt ved den.

Ser man de 30 Dage igennem, har der været 5 Fridage, og 15 Dage har cirka 8 Timer pr. Dag, og saadan ser den jo fin ud; men hvad er der da i Vejen med Turen? For det første er det de lange Ophold i Provinsen og Kk., for naar der kan blive lavet 1½ Time som efter Tog 2593, saa tæller det ikke med, og man kan være paa Banen i 34 Timer, og Tjenestetiden bliver cirka 18 Timer som med 2405—2406. Kunde man saa i Fritiden faa sig en rolig Søvn, kunde man endda klare den. Man begynder Tjenesten cirka 4,00 Fm. og slutter i Hg. 11,30 og fra 17 til 23,30 (S. og H. fra 15) Rdg. for Nedbrud. Næste Dag begynder 7,00 Fm. og slutter 14,30. Hvis ikke Bygningen med Soveværelserne havde ligget inde i Kulgaarden, og der ikke kom Maskiner det meste af Døgnet, kunde man vel have faaet Fred til at sove, enten det var Dag eller Nat. Jeg for min Part faar sjældent mere end 5—6 Timers Søvn i de 34 Timer, Turen varer. Hvad var vel mere rimeligt, end at man efter 2405 f. Eks. kørte hjem med et Persontog 3—4 Timer efter Ankomsten til Hg., og at det Personale, der skal køre 2406, kom til Hg. ved 20—21-Tiden med samme Maskine, saa kunde Hg. beholde deres Reserve og Personalet fra Gh. komme hjem. Ligeledes med 2125—2128, der gaar ogsaa Tiden fra 2,55 til 22,03 for at køre til Fs., og der bliver kun godt 11 Timers Tjeneste. Resten af Tiden kan man hvile, hvis man da ikke skal være Depotarbejder fra 12—17. Den er vel fin, at Lokomotivpersonalet skal erstatte Remisearbejderne og selv besørge Kultagningen m. m. i Fs. Men vor ærede Hovedbestyrelse maa vel have godkendt en saadan Ordning — eller det er maaske et Spørgsmaal, der ikke interesserer den. Det synes ogsaa for Tiden, som om vi ingen Organisation har. Da den daglige Tjeneste vel nok er den, der berører os mest, og Kørselsfordelingerne bliver sat op efter alle Kunstens Regler, uden at man nogen Sinde har set Organisationen har taget sig af slige Sager; men skal der være Kongres eller lignende Fest her eller i Udlandet, saa har Hovedbestyrelsen travlt. Hvad var vel mere rimeligt, end at Afdelingsbestyrelsen i Forbindelse med Hovedbestyrelsen tog samtlige Kørselsfordelinger til nøjere Eftersyn, og ved Forhandling med Distrikterne fik Turene saaledes, at Personalet dog kunde regne sig som Mennesker i Samfundet og have nogenlunde jævn Frihed, og den skal Lokomo-

tivpersonalet nok selv sørge for bliver udnyttet paa rette Maade, for de er som Regel alle Tider trætte og utilpasse særligt efter Nattjeneste. Det er vel ogsaa nok en meget stor Uretfærdighed, at der ikke tages Hensyn til, om Tjenesten udføres om Natten eller om Dagen.

Da det er bleven mig fortalt, at Hr. Kontrolør Johansen har spurgt en Kollega om, hvad vi fik Tiden til at gaa med i Fs., skal jeg oplyste Kontroløren om det. Ved cirka 10-Tiden spiser vi Frokost, og saa fra 11—12 hviler vi os for da at passe Maskinen i 2½ Time hver, og dernæst gør man Forsøg paa at faa lidt Søvn i 2½ Time, vi er jo nemlig paa Banen fra 2,55 til 22,03. Lokomotivpersonalet hører jo ikke til dem, der møder ved 9—10 Tiden, og i Fred og Ro kan tage deres Frokost ved 11-Tiden med tilhørende Morgenavis, for dernæst at være klar til at gaa hjem Kl. 16 og have 17 Timer fri i Døgnet. Vi er kommer hjem med 2128 Kl. 22,03 og skal møde 6,50 næste Dag, saa vi risikerer ikke at faa haard Hud paa Ryggen, og saaledes kunde man blive ved. Tog 2317 og 2318. Tjenesten begynder cirka 9,40 og slutter 23,11 — 13—14 Timer. Mellem 16—18 kan man hvile i Hi. paa et meget koldt Værelse, hvor Briksen ryster, hver Gang der køres eller rangerer en Maskine forbi. Jeg tillod mig i Maj Maaned at skrive paa Rapporten om at faa to Tæpper mere til Hi. Depot, men ikke saa meget som et Svar. For naar der staar, at Værelset er monteret med to Tæpper, saa er det lige meget, om Tæpperne er nye eller gamle og udslidte, saa vi fryser altsaa videre i Hi., til det bliver Sommer. Hvis Lokomotivpersonalet engang kunde naa at faa en retfærdig Tjenestefordeling, saa den Tid, man var paa Jernbanen, var Tjeneste og ikke som nu, at alle Ophold paa 1½ Time er Frihed kunde det vel blive godt igen, for vi er jo ikke interesseret i at spille hele vor Ungdom mellem Togenes Ankomst og Afgang, og noget anderledes maa vel Tjenesten kunde lægges, saa der skulde regnes med Tjenestetid fra den Tid, Tjenesten begynder, til den afsluttede paa Hjemstedet.

Vilh. Andreasen.

Efter den Fremstilling, Hr. Vilh. Andreasen giver af Tur 11, kan vi se, at han er meget utilfreds med Turen og benytter Anledningen til at sende Hovedbestyrelsen en lille kærlig Hilsen — fordi det naturligvis maa være dens Skyld, at Tur 11 er saaledes, som den er.

Det er maaske derfor i sin Orden, at vi giver Hr. Andreasen Oplysning om, hvad der er passeret paa Gh. med Hensyn til Tur 11, en Oplysning han lettere kunde have faaet ved at henvende sig til sin Afdelings Bestyrelse —, men saa havde han ikke faaet sin Skrivelyst tilfredsstillet og faaet givet Udtryk for sin varme Kærlighed til H. B.

Vi gaar derfor ud fra, at Hr. Andreasen, da han gav sig til at skrive om Tur 11 paa den Maade, det er sket, aldeles ikke vidste, hvad der var gaaet forud, thi i modsat Fald vilde han, som den stærkt interesserede Organisationsmand, han synes at være, ikke have skrevet paa den Maade, han har gjort.

Da Turene, forinden Køreplansskiftet var forelagt

Afdelingen, blev Tur 11 godkendt af Turrepræsentanten, og bl. a. som Følge heraf blev der ikke af Afdelingsbestyrelsen foretaget noget for at faa ændret denne Tur. Som en videre Følge heraf var der ingen Anledning for Afd. Bestyrelsen til at forelægge denne Tur for Hovedbestyrelsen, hvorfor denne ingen som helst Grund har haft til at beskæftige sig med Turen eller godkende de i denne forekommende forskellige Forhold.

Videre kan vi oplyse Hr. Andreasen om, at Organisationerne meget ofte har Anledning til at beskæftige sig med den daglige Tjeneste, men det sker selvfølgelig først i saadanne specielle Sager, naar en Afdeling fremsætter Ønske derom. Derfor har Organisationerne oprettet Afdelinger, bl. a. for at disse kan behandle de lokale Forhold, hvilket Hr. Villh. Andreasen burde vide og altsaa nu ved, og endvidere for at give uvidende Folk nødvendig Vejledning, hvilket vi ser stadig er nødvendigt.

Hvis Hr. Andreasen f. Eks. havde henvendt sig til sin Afdeling med Hensyn til det paaklagede Forhold i Hillerød, og Afdelingen havde fundet Klagen begrundet, var det jo muligt, at denne ved en Henvendelse om Sagen havde opnaaet et bedre Resultat.

Naar Hr. Andreasen vilde forstaa at bruge sin Organisation med Fornuft og paa rette Maade, vilde han sandsynligvis opnaa meget bedre Resultater, end han opnaar nu.

Hvis det med disse faa Linier skulde være lykkedes os at bibringe Hr. Andreasen Forstaaelsen af Organisationens Arbejde og Betingelserne for at fremsætte Kritik saaledes, at han ikke mere ser saa enøjet paa Foreteelserne inden for Organisationen, som han gør, er vort Arbejde ikke spildt.

Red.

Nogle Betragtninger.

Maa det være mig tilladt her i vort ærede Fagblad efter ringe Evne at anføre Betragtninger erhvervede under Ophold i de af D. S. B. anviste Fællesopholdssteder, som Vaskerum, Remise o. l.

Under Ophold paa førnævnte Steder har man gentagne Gange hørt nu udtraadte Medlemmer anføre sine Grunde for Udmeldelse af D. L. F. Man hører Udtalelser af disse tidligere Medlemmer, som: »vi ønsker ikke Tilklistring til noget bestemt politisk Parti« samt »de ønskede at staa ene«, skal vel forstaaes saaledes, uden det i deres Øjne saa besværlige Paahæng af yngre Medansatte (Lokomotivfyrbøderne), endvidere en til Situationen passende Nedrakning af vore Tilidsmænd, naar disse Argumenter tilpas er drøftet, formener d'Hr. sikkert, at moralsk Grundlag for Udmeldelse af D. L. F. er til Stede.

Jeg, som overværede en saadan Tale uden at agere Lytterens Rolle, kan fristes til at spørge, hvorfor blander disse nu udtraadte Medlemmer Politik ind i vor Gerning, her øves ingen Tvang paa noget Medlem, hvad selvfølgelig alle og ikke mindst nu udtraadte Medlemmer er vidende om, men skal man i vor Gerning bruge eller tale Politik i al Almindelighed, maa man i Bevidstheden om, at al Politik er Brød og kun Brød, selvfølgelig orientere sig

og søge at komme til Klarhed om, hvilke politiske Retninger der findes i dansk Politik.

Den flittige Iagttager vil hurtigt komme til den Kendsgerning, at man her kun finder 2 Retninger (de besiddende og besiddelsesløse — Arbejdskøberen — Arbejdsælgeren).

Den iagttagende Lokomotivmand vil ogsaa hurtig selv gøre sig klart, hvor vor Organisation skal søge Føling, og af hvem den kan forvente Støtte. Det vil da ogsaa være klart for de fleste, at Arbejderstanden ikke standser sin Fremrykning, men fortsætter til endeligt parlamentarisk Flertal er naaet, og hvad vil man saa fra førnævntes Side med sin løben fra Standsfæller eller deres blandede Politik i vor Gerning.

Men med hvad Ret vil de nu af D. L. F. udtraadte Medlemmer spørge: thi naar nogen drister sig til at tage Styret over andre, maa han enten være fræk eller ogsaa vide, at han har noget at belære andre om.

Thi — hvo andre vil lære, selv Mester maa være.

Ethvert Kulturmenneske peger paa sine Talenter og maaske andres mere eller mindre iøjnefaldende Mangler.

Vi Lokomotivfyrbødere mener ikke at kunne tage Lære af de nu af D. L. F. udtraadte Medlemmer, idet vort Maal vil være at sammentømre vor Organisation og ikke splitte. Vi har endvidere Bevidstheden om, at D. L. F.s Prestige er lige stor trods disse faa Medlemmers Afgang og citerer derfor:

Den Herre, som staar for Styret,
han trænger ej Lods eller Folk.
Trælle han aldrig har hyret,
men kun frivillige Folk.

Der var maaske iblandt de nu udtraadte Medlemmer Personer, som det smertede at se Kreds II have lige Medbestemmelsesret i D. L. F.s Ledelse, men vær overbevist om, at Lokomotivfyrbøderen i denne Sag sætter sine Talenter lige saa højt som disse førnævnte utilfredse Medlemmers. Lokomotivmanden er i det store og hele rekruteret af Arbejderstanden, og har sammen med denne tre Fag, hvori han er Mester, og det er: *Nøjsomhed, Orden og Kammeratskab*.

Mere end nogen anden har vi Arbejdere lært Nøjsomhedens vanskelige Kunst, vi kan den paa Fingrene, vi har gennem disse Nedsikringstider lært denne Kunst tilfulde.

Vi har lært Orden i vort Hjem, Skole, gennem hele vor Ungdom og sidst, men ikke mindst, i vore Organisationer, at Sten skal føje sig i Sten, Bjælke støtte Bjælke, Haand række Haand. Vi har lært, at Samfundets Hus ikke kan staa, naar den ene Bjælke vil konkurrere den anden af sit Leje, og naar hver Haand vil bygge efter eget Hoved. Vi har og vil stadig tilstræbe Orden, Plan og Samarbejde.

Ja, vi vil værne om vor Organisation. Vi har lært Sammenholdets Betydning, ikke som en vammel Bordtale, men nu i Organisationens saa haarde Tid lært at holde Haand i Haand og holde fast.

Vi stiller disse vor Erfaringer i Nøjsomhed, Orden

og Kammeratskab til Raadighed for vildfarne Lokomotivmænd. Og magter derfor at gøre kort Rettergang ved at paakalde Samhørighed, og vi vil derpaa vinde Sejr.

København, i Juni.

Axel Martinsen, Gh.

NYT SMØREAPPARAT FOR LOKOMOTIVCYLINDRE

Efter »Railway Age« i »Die Lokomotivtechnik« ved F. Spoer.

Med de almindelig kendte Smøreapparater til Lokomotivcylindre og Glidere, saavel de der smører ved Damptryk, som dem der smører ved en mekanisk Bevægelse, sker Smøringen som bekendt ved, at Kraftdampen kort før dens Indstrømmen i Gliderkassen eller i selve Gliderkassen tilføres Olie, som i forstøvet Form blander sig med Dampen, og paa den Maade overføres paa alle Flader, som Dampen kommer i Berøring med. En Ulempe ved denne Smøremaade er, at det ikke alene er de blanke Glideflader i Gliderkasse og Cylinder, der smøres, men ogsaa Gliderkassens Vægge, Dampkanalerne og Cylinderdækslerne smøres i samme Udstrækning til ingen Nytte.

For at opnaa en billigere og bedre Smøring har *Baltimore Oil Engine Company* konstrueret og prøvet et Smøreapparat, der direkte smører Cylindervæggen. I den Hensigt er der i det bageste Cylinderdæksel indbygget en Olieforstøver, hvorfra Oliestøvet i en Straale af Form som en Kegleoverflade sprøjtes ind paa Cylindervæggen. Oliestraalen træffer Cylindervæggen omtrent paa Midten af Cylinderen, netop paa det Sted hvor Stempelhastigheden er størst og Smøringen mest nødvendig.

Olieindsprøjtningen finder Sted Tid efter anden efter Kørslens Art, ved 30, 40 eller 100 Omdrejninger af Drivhjulene, og altid naar Stemplet er i den forreste Dødpunktstilling, paa hvilket Tidspunkt Dampen strømmer ud af Cylinderen og Cylindervæggene har den laveste Temperatur. Af Olien, der ledes til Forstøveren under et Tryk af 130 at, flyver de enkelte Olie dele ind i Cylinderen med stor Hastighed; en lille Del deraf blander sig med den udstrømmende Spildedamp, men dog ikke mere end der behøves til at smøre Glideren, som kun smøres paa denne Maade.

Forstøveren i det bageste Cylinderdæksel bestaar i Hovedsagen af et Ventilhus med et

konisk Sæde, og en Ventil der med en kraftig Skruefjeder trykkes mod Sædet. Ventilen styres i Ventilhuset af et cylindrisk, hult Styr, gennem hvilket der lige under Ventilens Hoved er boret 6 Huller, hvor igennem Olien som en kegleformet Straale presses ud i Cylinderen, hver Gang Oliens Tryk under Ventilen overstiger Fjederens Tryk oven paa Ventilen.

Olietrykpumpen anbringes paa Linealen, nær Cylinderen og trækkes ved en Stangforbindelse fra Styringen. Den findes i Oliepumpen et lille Pumpestempel, som ved hver Omdrejning af Drivhjulene udfører et Dobbeltslag og pumper Olien fra en Beholder ind i et Olierum, i hvis ene Væg der findes en forholdsvis stor cylindrisk Udboring med et bevægeligt Stempel. Samtidig pumpes en lille Oliemængde ind i et andet, mindre Olierum, der har en lille cylindrisk Udboring i Væggen med et bevægeligt Stempel, som er fast forbundet med det bevægelige Stempel i det store Olierum. Rummet mellem Stemplerne staar i Forbindelse med den fri Luft.

Dette Differential-Stempelpar dirigeres af en Styring, der efter dens Indstilling til at virke efter faa eller mange Omdrejninger af Drivhjulene slipper Trykluft ind til at fremkalde et Tryk i det store Olierum. Ved Hjælp af det store Stempel overføres Trykket gennem den faste Forbindelse til det lille Stempel og virker saaledes, at ligesaa mange Gange, det store Stempels Areal er større end Arealet paa det lille Stempel, ligesaa mange Gange højere bliver Trykket i Olierummet, der paavirkes af det lille Stempel.

Stempelarealerne er tilmaalt saaledes, at det lille Stempel med et Tryk af 130 at presser Olien gennem en Rørledning til Forstøveren. En Omløbsventil forbinder Olierummet med det store Stempel med Oliebeholderen, saa at det indpumpede Olie kun kan naa en bestemt Højde, og den overflødige Olie løber tilbage til Oliebeholderen.

Der er sørget for, at Cylindrene inden Igangsætningen kan smøres ved en Haandpumpe, for at Stemplerne ikke skal løbe tørre ved Kørslens Begyndelse. Det har vist sig, at Forvarmning af Olien i Oliepumpen er unødvendig; anbragt paa Linealen holdes Olien tyndtflydende selv i den stærkeste Kulde.

Efter 6 Maaneders Brug blev Glidere og Cylindre paa et med det nye Smøreapparat ud-

rustet Lokomotiv aabnet og undersøgt. Det viste sig, at Smøreapparatet havde virket efter Hensigten; der kunde ikke paavises noget Slid, og Cylindervæggene var belagt med en tynd Oliehinde.



25 AARS JUBILÆUM



C. M. Christensen.

Den 1. August kan Lokomotivfører C. M. Christensen, Danmarksgade 3, Vamdrup, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Christensen, som var paa Aarhus Værksted, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i København, byttede efter kort Tids Forløb til Vamdrup, blev forfremmet til Lokomotivfører i Fredericia, kom efter kort Tid tilbage til Vamdrup igen, hvor han siden har opholdt sig.

Christensen, som hører til de stille, har altid været et trofast Medlem af sin Organisation. Man ønsker ham paa Afdelingens Vegne hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen.

C. V. R.

Den 1. August kan Lokomotivfører M. F. Møller, Jyllandsgade 79, 1., Fredericia, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Møller har siden sin Ansættelse været stationeret i Fa. Han har ved sin stille og bramfri Færd gjort sig meget afholdt og agtet af sine Kollegaer og Medansatte. Møller er en af de gode og trofaste Organisationsfæller, som det altid er en Glæde at arbejde sammen med. Vi ønsker ham, alle, af Hjertet til Lykke paa Jubilæumsdagen.

C.



Ved Aabningen.

for almindelig Trafik af Moffattunellen i Amerika lod Denwer & Salt Lake Citybanen udfærdige særlige Billetter, som kun gjaldt for en Rejse med det første Tog gennem Tunnellen. De Rejsende fik saaledes en Billet-

kupon, paa hvilken de skulde skrive deres Navn og Adresse. Disse Billetdele opsamledes og opbevares i en til-lukket Beholder, der indmures i Tunnellen. Beholderen skal tages frem paa 50-Aarsdagen i 1978. Formodentlig bliver de da endnu levende indbudte til et Jubilæum. Tunnellen er 10 km lang.

Bollnäsulykken.

Det første egentlige Forhør over Lokomotivfører Erik Lundquist, den eneste overlevende Lokomotivmand fra Bollnäsulykken, afholdtes forrige Onsdag af Landsfoged Berggren paa Bollnäs Sygehus. Han afgav følgende Forklaring over den frygtelige Ulykke:

Om Aftenen Dagen før Ulykken havde Lundquist fremført Tog fra Bollnäs til Ljusdal, hvorefter han overnattede i Ljusdal. Han var kommet i Seng senest Kl. 9 og blev vækket om Morgenen Kl. 4,45, hvorefter han førte Tog derfra til Bollnäs, hvor han ankom Kl. ca. 7,30 Fm. Derefter havde han arbejdet i sit Hjem med en Afledningsledning og været ude at sejle med en Motorbaad og ankom til Bollnäs Kl. 20. Han og Lokomotivfyrbøder Hammarlund havde lagt sig til at sove omkring Kl. 22. Om Natten var han blevet vækket af Remiseformand Vincent Nilsson, som fortalte, at Lokfyrb. laa paaklædt, medens Lundquist var afklædt.

Spurgt om Praksis ved Togafgang forklarede Lundquist, at Togklareren (Stationsbestyreren) altid, saa vidt han kunde huske, afgav optisk Signal, og at han, for saa vidt han stod tæt ved Lokomotivet, tillige afgav mundtlig Ordre. Under ingen Forhold maatte man afgaa uden Signal af Togklareren. Signal af Rangeringspersonale berettigede ikke til Afgang. Spurgt om, hvorledes han troede at Ulykken opstod, svarede han, at han absolut ikke kunde afgive nogen Forklaring og at han heller ikke kunde forstaa, at Lokfyrb. ikke havde fremsat nogen Bemærkning paa Grund af at han (Lundquist) havde begaaet en Fejl.

Angaaende Pressens Udtalelser om Spiritusnydelse afgav Lundquist Forklaring paa sit Forbrug af Spiritus Dagen for Ulykkesnatten, hvilket havde været meget lille.

Landsfogden erklæder derefter, at han i Henhold til forskellige Paragraffer maatte drage Lundquist til Ansvar. Nogen Fængslingskendelse afsagdes ikke.

Hvad Rust koster!

Betydningen af Spørgsmaalet Beskyttelse mod Rustdannelse belyst af Tyskerne gennem forskellige statistiske Oplysninger, hvoraf særlig Paastanden om, at 40 pCt. af alt i Perioden 1890 til 1923 udvundet Jern er gaaet tabt som Følge af Rust og Tæring, vækker Forbavselse. Der nævnes, at Tabet er særligt stort i den kepniske Industri, hvor Jernet er underkastet en ugunstig Behandling og en delig fremhæves, at i Jernbanedrift og Skibsfart er den af Rust forvoldte Skade særdeles stor, og Udgiften til forebyggende Midler overmaade høj. Den tyske Rigspostledelse angiver, at Vedligeholdelsen af dets Telefon- og Telegrafmasters Jernstativer, kræver 12000 kg Farve aarlig og til Paastrykning heraf i Arbejdsløn 320000 Mark. En Skibsbunds Rensning og Paastrykning af Bundfarve — inklusive Dokning — regnes at koste 2 Mark pr. m² eller for et Skib som Deutschland (6600 m² Bundflade) 10—12000 Mark.

Andre Jernkonstruktioner som Broer og lignende, der

er udsat for fugtig Lufts Iltning, kræver ligeledes betydelige Summer til Vedligeholdelse, og som Eksempel nævnes her Eifeltaarnet, der aarligt paastryges 30000 kg Farve i 40000 Arbejdstimer. Ledelsen af Berlins Jernbanedistrikt angiver, at til det Brosystem anvendes aarlig 11000 kg Blymønje, 67000 kg Blyhvidt og 37000 kg røggasfast Farve med en samtidig Arbejdsløn paa gennemsnitlig 1 029 000 Mark. Vedligeholdelsen af de tyske Statsbaners samlede Jernmængde (1.5 Mill. Tons) kræver 48.5 Mill. Mark aarlig eller over 32 Mark pr. Ton.

Med de nævnte Tal som Grundlag udtaler det tyske Tidsskrift sig for, at Rustbeskyttelsesproblemet ofres forøget Opmærksomhed og mere indgaaende Undersøgelse.

Gyroskoper som Middel mod Rulning.

En amerikansk Rigmand har i sin Diesel-Lystyacht — et Skib paa 2300 T. og 3000 H. K. — anbragt en Gyroskop for derigennem at afværge Søsygens Besværligheder.

Gyroskopet, der er 2.7 m høj og 3 m i Diameter, er opstillet i forreste Del af Maskinrummet ophængt i Lejer paa For- og Agterkant. Selve Hjulet er 1.5 m i Diameter; det vejer 20 T. og drejer med en Hastighed af 1300 Omdr. pr. Minut. Man forventer, at dette er tilstrækkeligt til i al Slags Vejr at give et roligt Skib.

Dettes Hastighed er 16 Knob og det vil nu være interessant at høre nærmere om, hvorledes Eksperimentet foreløber, naar det i daarligt Vejr skal staa sin praktiske Prøve igennem.

FRA SYGEKASSEN

Jernbanelæge Frk. Reinhard er bortrejst fra først i August Maaned til ca. 10. September d. A. Hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Fru Helga Meisen, Gothersgade 139, Telefon Byen 6211; Konsultationstid 12¹/₂—1¹/₂ samt Tirsdag 6—7.

Jernbanelæge O. Simony, Onsgaardsvej 14, Hellerup, er bortrejst fra den 6. Juli i ca. 5 Uger. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Kuhn, Strandvej 165, Telf. Hellerup 730, Konsultationstid 1—2, og Læge Schiødt, Margrethevej 28, Telf. Hellerup 43. Konsultationstid 1—2.



Overført som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokfører A. P. Andersen, Skanderborg.



Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—7—28:

Lokomotivfører G. Løfgreen, Bramminge—Padborg.



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garantien

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v

Støt vore Annoncører!



Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.
Trikotage- og Garnforretning.
— Stort Udvalg. —
Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverander til Forbrugsforeningen



Komplet Lager af
Briller og Pincenes
EDVARD MØLLER
Brillehuset, Vesterbrogade 36.

Tandlæge

FRK. SØRENSEN
Konsultation: 10—7.
Istedgade 69.
Telf. Vester 905 x.



AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4
Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.