



28. Aargang N^o 15.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1928

SIKKERHEDEN PAA JERNBANERNE

Den senere Tids hyppige Jernbaneulykker, der næsten optræder som en hel Epidemi, kan nok give Anledning til Betragtninger om, hvor vidt Sikkerheden paa Banerne er saa betryggende som den bør være. Tyskland har i Særdeleshed været hjensogt af Ulykker, endskønt man skulde antage at Tyskerne, som er bekendt for deres systematiske Grundighed i alle Henseender ogsaa med Hensyn til Sikkerhedstjenesten paa Banerne skulde være blandt de forreste blandt Landene. Man spørger da, hvad kan Grunden til de saa hyppigt forefaldende Ulykker være, for saa vidt der ikke er Fejl i deres Signalanordning, og ved at læse de tyske Jernbanemænds Fagblade faar man det Indtryk, at Fejlen maa søges i, at de tyske Jernbanemænd udnyttes paa en uforsvarlig Maade, saaledes at Sikkerhedstjenesten kommer til at lide derunder. Det er Dawesplanen, der skulde tvinge de tyske Statsbaners Administration til at nedsætte Personalets Antal paa en saadan Maade, at der maa paalægges det tilbageblivende Personale uforholdsmæssig streng Tjeneste.

Herhjemme har man heldigvis været forskaanet for Ulykker, omend der har været Tiløb til saadanne, saa er de Uheld, der eventuelt kunde have foraarsaget Ulykker, lykkeligvis sket paa saadanne Tidspunkter, at der ingen Fare har været paa Færde. Vi skal saaledes nævne det Uheld, der indtraf for nogen Tid siden ved Ankomst til Korsør med et Ilto, hvor en Bremsetrevers faldt ned paa Skinnerne, og hvor det, paa Grund af den Hastighed Toget havde i det givne Øjeblik umiddelbart forinden

Togets endelige Standsning, ikke kunde medføre nogen Risiko. Dette Uheld foraarsagede en Del Omtale i Dagspressen og bl. a. Interview med Statsbanernes Maskindirektør, der erklærer paa Forespørgsel om Eftersynet: »Det Eftersyn, der foretages af Statsbanernes Materiel, er fuldt ud tilstrækkeligt og forsvarligt. Det er givet, at fandt jeg, at det ikke var Tilfældet, vilde jeg øjeblikkelig gribe ind. Men det er min ganske bestemte Opfattelse, at Tilsynet faktisk er fuldt betryggende. Med Hensyn til dette foreliggende Tilfælde kan jeg foreløbig kun sige, at vi har iværksat en Undersøgelse for at faa konstateret, om der skulde foreligge en Materialefejl, eller om Eftersynet skulde være foretaget mindre grundigt end Reglementerne fordrer det. Men denne er endnu ikke afsluttet, saa om dens Resultater kan jeg foreløbig intet vide.«

Hvorledes Resultatet af den af Maskindirektøren foretagne Undersøgelse er forløbet, kan vi intet vide, men vi formoder at der intet har været at bebrejde den paagældende Lokomotivfører. Der er jo herhjemme, ligesom i Tyskland sket Indskrænkninger af Personale, og en Følge heraf, eller rettere for at kunne foretage denne Indskrænkning, har det været nødvendigt baade at indskrænke Eftersyn og at paalægge mere og mere Tjeneste. Med Hensyn til Eftersyn har vi tidligere udtalt os, og her er vi ganske uenig med Maskindirektøren. Det forefaldne Uheld i Korsør kunde saa vidt vi ved være undgaaet, hvis man ikke paa kendt Statsbaneadministrationsvis havde afvist netop den samme Lokomotivfører, som havde Uheldet i Korsør, da han for længere Tid tilbage paa pegede, at

der kunde ske Uheld, saafremt man ikke foretog Foranstaltninger herimod. Den Gang vilde man ikke lytte til den advarende Røst, nu efter det passerede er der al Grund til at antage, at der foreages hensigtsmæssige Foranstaltninger, saaledes at Uheld af den Art kan undgaas.

Der er adskillige Gange her i Bladet blevet advaret mod den stadige Skærpelse af Lokomotivmændenes Tjeneste, som altid er nøje sammenhængende med Sikkerhedstjenesten, men det har ikke været muligt at faa Statsbanernes Administration til at forstaa vore Advarsler, fordi de ser med ganske andre Øjne paa denne Tjeneste end Lokomotivmændene, som formodentlig maa antages at have førstehaands Kendskab til hvad der forlanges. Der er jo Forskel paa at sidde paa et Kontor og bedømme Tjenesten og paa at skulde udføre den.

Vi haaber, at det stadig maa lykkes Statsbanernes agtsomme Lokomotivmænd at afværge forekommende vanskelige Situationer trods de Krav, der for Tiden stilles til dem.

NORSK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES

I Dagene den 11.—12. Juni afholdt vor norske Broderorganisation sit Delegeretmøde i Oslo. Mødet aabnedes den 11. Juni Kl. ca. 10 Fm. i Idrættens Hus og var det 33. Landsmøde vor Broderorganisation afholdt.

Da Formanden aabnede Mødet kunde han se ud over en Forsamling, der talte ca. 60 Repræsentanter fra alle Egne af Norge samt over en Række Gæster, der var indbudt til at overvære Mødet, saaledes var Norsk Jernbaneforbund repræsenteret ved Alberti, Norsk Jernbaneforening ved Hj. Larsen, vor svenske Broderorganisation ved sin Hovedkasserer Hr. Elf-dahl og vor Organisation ved vor Formand.

Efter at Formanden for den norske Organisation, Robert Lund, havde budt de delegerede og Gæsterne velkommen samt givet en Oversigt over den foreliggende Situation, hvori han navnlig dvælede ved almindelige politiske Betragtninger og hvad der var overgaaet de norske Lokomotivmænd og Statstjenestemænd, Forhold, som var nær beslægtet med, hvad der var overgaaet danske Tjenestemænd, nemlig at man uden videre gennemførte en 10 pCt. Lønreduktion, ligesom man har indført nye Tjene-

stetidsregler, der gjorde 8 Timersdagen illusorisk. Han pegede paa den Harme, der havde grebet store Dele af det norske Folk, og som havde givet sig Udslag ved de sidst afholde Valg til Stortinget. Regeringen havde lidt sit Nederlag, og selv om en efterfølgende socialdemokratisk Regering meget hurtigt maatte træde tilbage for en radikal Regering, var Udsigterne for en mere hensynsfuld og forstaaende Behandling af Tjenestemændene saavel lønningsmæssigt som tjenestetidsmæssigt Forholdene lysere, end de havde været i flere Aar.

Han dvælede derefter ved den Urafstemning, som sidste Delegeretmøde havde vedtaget at afholde om Indmeldelse i de norske samvirkende Fagforeninger, og udtalte sit Haab om, at Landsmødet vilde vedtage en Beslutning om at indmelde Norges Lokomotivmænd under Landsorganisationen, som er Navnet paa de samvirkende Fagforbund i Norge.

Derefter hilste Gæsterne paa den norske Organisation. Det var ret sammenfaldende Udtalelser, de forskellige Repræsentanter kom med, idet det aabenbart er en fælles Ting for hele Skandinaviens Tjenestemænd, at Administrationerne kraftigt har sat ind paa Lønreduktioner samt Forøgelse af Arbejdstiden, men som ogsaa har haft til Følge, at Tjenestemændenes Organisationer i de nordiske Lande fra før at være uden politisk Orientering i bestemt politisk Retning nu stærkt præges af en socialdemokratisk Politik, som fører dem over imod Arbejderorganisationernes Organisation mod de samvirkende Fagforeninger.

Formand Rob. Lund aflagde derefter Beretning over Forbundets Virksomhed, som gav Anledning til en Del Diskussion. Af en Række Sager paa Dagsordenen, som var til Behandling, skal nævnes, at Spørgsmaalet om Lokomotivfyrbøder-Aspiranternes Ansættelse gav Anledning til en meget lang Diskussion. At Forholdene for vore norske Kollegers Ansættelsesvilkaar, Forfremmelsesvilkaar o. m. a. er meget vanskelige, fremgik bl. a. af en ganske talende Bemærkning, at der nu var Lokomotivfyrbøder-Aspiranter i Norge, altsaa Mennesker, der stod som Lærlinge ved Jernbanen, som igen havde Sønner, der ogsaa var Lærlinge.

Forbundets Regnskab godkendtes uden Diskussion og forskellige Spørgsmaal om det norske Lokomotivmands Tidende henvistes til Hovedbestyrelsens Behandling.

Derefter kom Spørgsmaalet om Indmeldelse i Landsorganisationen til Behandling og efter en lang og indgaaende Diskussion vedtog man Indmeldelsen med alle Stemmer imod 6.

Til Forbundets Formand og Forretningsfører genvalgte Rob. Lund enstemmigt. Et Forslag om at nedsætte Formandens Løn kom ikke frem til Behandling, og Forsamlingen fastsatte Lønnen til næste Kongres til 8 500 Kr. om Aaret.

Derefter foretoges der en Række Valg til Hovedbestyrelsen og endelig besluttedes det at afholde næste Landsmøde i Hammer.

Efter Forhandlingerne var sluttede og Gæsterne havde ønsket Norsk Lokomotivmands Forbund til Lykke med sine Beslutninger, gav Lokomotivpersonalets Orkester i Oslo en smuk Koncert, som høstede stærkt Bifald for sine smukke Præstationer. Det er virkelig lykkedes vor Broderorganisation i Oslo at samle et Orkester af Lokomotivmænd og Sønner af saadanne, der ved sine Præstationer aftvinger den største Respekt. Landsmødet vedtog ogsaa en smuk Bevilling til Støtte af Orkestrets Virksomhed.

Forhandlingerne, der havde varet i 2 Dage, var præget af en god parlamentarisk Form i Kritikken og en saglig Behandling af de forskellige alvorlige Spørgsmaal, som ligger vore norske Kolleger paa Hjertet. Man mærker en god kammeratlig Form i Tonen og en stærkt udpræget Forstaaelse af deres Ledelses Arbejdsvilkaar og Vanskeligheder, som gav sig Udtryk i Udtalelse, som gav Ledelsen Grund til stor Arbejdsglæde.

I. T. F.s KONGRES

Som tidligere nævnt i »D. L. T.« afholdt International Transportarbejder Forbund Kongres i Stockholm. Møderne blev afholdt i den svenske Rigsdagsbygning, som for første Gang var taget i Brug til en faglig Kongres. I. T. F.s samlede Medlemsantal er nu over 2 Millioner og som saadan en af de største Organisationer i Verden, dens Virkefelt strækker sig over 33 Lande, og til Kongressen var mødt Repræsentanter saa at sige fra alle Verdensdele.

Nedenstaaende skal gives en kort Redegørelse fra de interessante Kongresdage.

Da vi paa Aabningsdagen kom i Nærheden

af den store og smukke Rigsdagsbygning i Stockholm, kunde man straks mærke, at der var noget ekstraordinært paa Færde. Alle Nations Flag smældede festligt for Vinden, og op ad Rigsdagens Trapper bevægede sig en tæt Strøm af Delegerede og Tilhørere, til den store internationale Kongres. Men var Flagene forskellige udenfor, var Sproget ogsaa forskelligt inde i Bygningen, alt var en babylonisk Sprogforvirring; men I. T. F.s faste Stab af Oversættere og Sekretærer var mødt frem og var meget behjælpelige.

Efter at de Delegerede havde indført deres Navne i en Protokol, fik man anvist sin Plads i Mødesalen. (2. Kammers Plenarsal.) Her fik hver Delegeret en Lædermappe med Dagsorden og en Mængde Tryksager udleveret, som for de skandinaviske Delegeredes Vedkommenmende var affattet paa Svensk.

Ved at se sig om i Salen opdager man hurtigt mange interessante og fremmedartede Typer. Først og fremmest den høje, rolige, myndige Englænder Mr. Cramp, Præsidenten for I. T. F. Vice-Præsidenten med Schnurrbart'en, Tyskeren Døring. Generalsekretæren Edo Fimmen, som minder noget om Bjørnstjerne-Bjørnson. Vice-Sekretæren, den lille iltre med det livlige Minespil i sit Jødeansigt, N. Nathans. Blandt Gæsterne bemærkes den store Arbejderfører Leon Jouhaux fra de samvirkende Fagforbund i Frankrig. Den slanke og soltørre Mexicaner Vargas fra Arbejderbevægelsen i Mexico. Nowotny fra Arbejder-Radio Internationale i Wien. Desuden Repræsentanter fra Canada, Argentina, Spanien, Serbien, Jugoslavien, Palæstina o. m. fl.

Kongressen aabnedes af Formanden for det svenske Transportarbejder-Forbund, Charles Lindly, som bød den store Forsamling Velkommen til »Midnatssolens Land«. Omtalte derefter de faglige og politiske Organisationer i Sverige, og sluttede med at udtale Ønsket om et godt Resultat af Forhandlingerne.

Derefter blev Ordet givet til Landsorganisationens Formand, Arvid Thorberg, som tolkede de svenske Organisationers Tilfredshed med, at Kongressen afholdtes i Stockholm. Desuden bragte Formanden for Borgerrepræsentationen i Stockholm, Hr. Knud Tengdahl, en Hilsen til Kongressen.

Præsidenten, Mr. Cramp, holdt derefter den egentlige Aabningstale. Talen blev holdt med

stor Kraft og gjorde et stærkt Indtryk paa den store Forsamling; men det var ogsaa en sand Nydelse at høre hans prægtige Stemme og betragte det stærke nuancerede Minespil i hans Ansigt. Mr. Cramp udtalte først, at den store Deltagelse til Kongressen var et godt Tegn for Fremtiden, og han haabede paa, at alle Organisationer i Verden maatte sammen-slutte sig i I. T. F., saaledes at Forbundet kunde blive en Verdensmagt. I. T. F.s første Opgave er at højne Transportarbejdernes Levestandard, men for at opnaa et godt Resultat herfor, maa man tilkæmpe sig den internationale Magt. En anden af I. T. F.s Opgaver er at indsamle Materiale angaaende Løn og Arbejdsvilkaar hos de tilsluttende Organisationer. Og det viste sig ogsaa ved Arbejdskonferencen i Genève, at I. T. F. var i Stand til at gøre sin Indflydelse gældende paa en Række Punkter. Taleren udtalte ligeledes sit Haab om, at vi med vor Styrke maatte være med til at slaa ethvert Forsøg paa Krig ned og bestandig stræbe efter en international Fred, bortrydde Nationalhad og gøre Verdens Arbejdere til en stor Familie.

Efter Aabningstalen havde de forskellige Gæster Ordet, og Deltagerne begav sig derefter til Lunch paa Stockholms vidunderlige Raadhus, som holdtes i »Gyllene salen«. Ved Bordet herskede der en festlig Stemning, og der blev holdt en Mængde Taler, bl. a. talte Lands-tingsmand Lyngsie.

Næste Dag begyndte Kongressen med Specialkonferencer for Jernbanemænd, hvor bl. a. oplystes om de forskellige Landes Arbejdsforhold. Man forstod deraf, at Danmark ikke hørte til de Lande, som var daarligst stillet.

Eksekutivkomitéens Beretning og Regnskab blev efter nogle Interpellationer og Oplysninger godkendt.

Derefter holdt Vice-Sekretæren, N. Nathans, et udmærket og tankevækkende Foredrag: »De moderne Trafikmidlers Udvikling«.

Kongressen behandlede derefter forskellige indsendte Forslag. Bl. a. et gaaende ud paa, at Eksekutivkomitéen skulde virke for Enhedsbestemmelser for Tjeneste og Hviletider for Jernbanemænd paa Basis af en 48 Timers Arbejdsuge. Et Forslag om, at Transportmidlerne burde være Statsejendom, foraarsagede stor Debat, da der var divergerende Meninger, man besluttede at lade Spørgsmaalet gaa i Udvalg.

Om Aftenen var der arrangeret en prægtig Sejlstur paa Mälaren til Drottningholm.

Dagen efter holdt Franskmanden Leon Jouhaux en temperamentsfuld Tale, som nærmest drejede sig om Sammenholdets store Betydning. Jouhaux' Tale hilstes med bragende Bifald.

Derefter tog Edv. Fimmen Ordet for at takke de svenske Organisationer for den gode og praktiske Maade de havde arrangeret Kongressen paa, og som et synligt Bevis paa Taknemlighed, bad Fimmen de 5 svenske Organisationer om at modtage hver en I. T. F. Silkefane. Svensk Lokomotivmands-Forening var her imellem. Charles Lindby takkede for Talerne, og Skandinaverne udbragte et firefoldigt Løve for I. T. F.

Derefter fik Fimmen igen Ordet, han holdt et udmærket Foredrag om »Verdenskapitalismen og Verdensinternationale«.

Kongressen behandlede derefter et Forslag om Ruslands Transportarbejders Indmeldelse i I. T. F., det vedtoges, at hvis Russerne ønskede Optagelse, maatte de enten udtræde af Moskwa-Internationale, eller rette sig efter de Love, som er gældende for alle Organisationer under I. T. F. Et Forslag, gaaende ud paa at opmuntre Medlemmerne til at lære Esperanto, blev ligeledes vedtaget.

Kongressen afsluttedes paa denne Dag Kl. 16,30 for at foretage en Udflugt til Saltsjöbaden. Efter en henrivende Sejlstur paa 1½ Time i den svenske Skærgaard, stiftede vi paa Hotellet bekendtskab med den svenske Smörgåsbord. Efter Spisningen var der en lille Svingom, og det kammeratlige Samvær fortsattes til Kl. 24, hvorefter Afrejsen til Stockholm fandt Sted med den elektriske Jernbane.

Paa Kongressens sidste Dag vedtoges bl. a. at Medlemsafgiften skulde være uforandret, 6 Cent pr. Medlem pr. Aar. Ligeledes at Generalraadets Sæde som hidtil bliver Amsterdam. Generalraadet blev genvalgt, det samme var Tilfældet med Sekretærerne, Fimmen og Nathans. Den næste Kongres skal holdes i Stor-Britannien, antagelig London.

Præsidenten, Mr. Cramp, sluttede derefter Kongressen, og da »Internationale«s ildnende Strofer var forstummet, skiltes Deltagerne for alle Vinde.

Hermed var den interessante og lærerige Kongres afsluttet. Det gode Indtryk, alle fik,

skyldtes for en stor Del den praktiske Maade. Kongressen blev ledet paa. Den ydre Ramme var ogsaa i prisværdig Orden, hvilket det prægtige Modelokale i Rigsdagsbygningen i høj Grad bidrog til.

Kan ogsaa nævne, at Kongressen havde et selvstændigt arbejdende Postkontor og Rejsebureau, betjent af Personale, som talte de 3 Hovedsprog perfekt. Alt i alt var I.T. F.s Kongres en sjælden Oplevelse, og Mindet herom vil leve længe.

Carl Petersen.

DIESELELEKTRISKE LOKOMOTIVER

Af Dagspressen erfarede man for nogle Dage siden, at Aktieselskabet Burmeister & Wain havde bygget det elektriske Diesel-Lokomotiv og at Problemet dermed var løst. Der staar saaledes i en Avis følgende:

»I den nye danske Konstruktion skulde disse to Principper være kombineret saa rationelt, at Manglerne er bortelimineret, medens alle Fordele er bevaret! Man sparer Maskineriet, hele den mekaniske Omvej, for Dieselmotorens Kraft faar Lokomotivet til at køre og trække. Kraften overføres simpelthen til Elektricitet. Og derved opnaas samtidig, at man ikke behøver hele det kostbare Ledningsnet, som ellers bringer Strømmen til de elektriske Tog. Hvert Lokomotiv er sit eget Elektricitetsværk, det er alt-saa paa sin Vis selvforsynende.

Burmeister & Wain har for Tiden to Diesel-Lokomotiver under Bygning, som er bestilt af De danske Statsbaner. De vil allerede i Efteraaret blive sat i Drift paa Nordbanen. Man har længe undret sig over, at Statsbanerne nok vilde fortælle, at der nu skulde prøves Motorlokomotiver i Driften, men at det blev holdt hen i det uvisse, hvilken Type der skulde vælges. Nu er Sløret løftet for denne Hemmelighedsfuldhed.

Vi vidste meget godt, at Statsbanerne for længere Tid siden hos Burmeister & Wain havde bestilt to Diesel-elektriske Lokomotiver, men samtidig havde Statsbanerne ogsaa bestilt to Diesel-elektriske Lokomotiver hos Aktieselskabet Frichs i Aarhus. Sidstnævnte Selskab har allerede for længere Tid siden leveret nogle saadanne Lokomotiver, som har været i Drift i nogen Tid, saa nogen egentlig epokevækkende

Nyhed kan det ikke siges at være, at Burmeister & Wain ogsaa skal levere ét Par Stykker.

Det vilde selvfølgelig være ønskeligt, om man snart kunde naa det Maal man tilstræber, at faa nogle driftssikre Diesel-elektriske Lokomotiver; man tør vel nok sige, at de Lokomotiver, Statsbanerne allerede har faaet og som anført har været i Drift i nogen Tid, har manglet meget i at være driftssikre. Det fortælles endvidere, at naar Statsbanerne nu sætter de to B. & W. Lokomotiver i Drift, gælder det ikke et Forsøg — og herved skal vel forstaas, at der ingen Mangler er ved dem, men at de er fuldstændig driftssikre. Det faar vi vel Lejlighed til at konstatere, naar de sættes i Drift — og det skulde glæde os, om Lokomotiverne holder hvad Burmeister & Wain allerede nu, paa en meget reklamemæssig Maade, slaar fast.

De Lokomotiver, der her er Tale om, er kun paa 400 Hestes Kraft, og det er Meningen, siges der, at de skal anvendes paa Nordbanen. Vi tror ikke, at dette kan være rigtigt, thi de Lokomotiver, der i Forvejen anvendes der, har betydelig flere H. K. og kan ikke anses for at være for kraftige naar lige undtages S-Maskinerne. De omtalte nye Lokomotiver vilde antagelig komme paa for haardt Arbejde, hvis de sættes i Drift dér, selv om de er saa fortræffelige, som det fortælles allerede nu, men det er vist Hensigten at prøvekøre dem paa Frederiksbundbanen, hvor de i Forhold til deres Kraft meget bedre vil kunde gøre Fyldest — og hvor der ikke er saa stor Fare for Forstyrrelse i Toggangen, hvis disse udmærkede Lokomotiver trods alt skulde finde paa at lave Knuder.

STEMPELLOKOMOTIVET OG DETS UDVIKLING I SAMMENLIGNING MED ELEKTRISK JERNBANE- DRIFT

Af Reichsbahnoberrat Professor Nordmann,
Medlem af Reichsbahn Zentralamt.

Efter Borsig-Zeitung ved F. Speer.

Udviklingsmuligheden for Damplokomotivet er, med det der indtil nu er opnaaet, paa ingen Maade udtømt. Det kunde være fristende, siger Forfatteren, at anstille nogle Betragtninger over de endnu ikke afsluttede Forsøg med Højtryks Turbinelokomotivet og Diesel-

Lokomotivet, men indskrænker sig dog til at omtale Muligheden for Stempellokomotivets videre Udvikling.

En vis Forbedring i varmeteknisk Henseende opnaas med Kulstøvlokomotivet, der i sin Konstruktion kun i ringe Grad adskiller sig fra de almindelige Lokomotiver. Forsøgene med Kulstøvfyring i en fritstaaende Lokomotivkedel har udvist en betydelig Forbedring af Kedlens Virkningsgrad, d. v. s. Kedlens Evne til at nyttiggøre Kullenes Varmeindhold. Selv om de gode Resultater for en Del skulde indskrænke sig til Kedler med et bestemt Hedefladeareal eller lignende, eller vise sig uopnaaelige i den daglige Drift, saa stiller kulstøvfyrede Lokomotiver større Ydeevne end haandfyrede Lokomotiver i Udsigt, samt Anvendelse af billige Kulsorter, som ikke kan bruges til almindelig Fyring.

Til Fyring med Kulstøv kan der bruges en Lokomotivkedel i dens almindelige Form, det drejer sig kun om en Forandring af Tenderen og nogle Mekanismer til at male Kullene til Støv og indblæse dette i Fyret. Derimod er det til Højtrykslokomotivet nødvendigt at forlade den kendte Kedelform, hvis øverste Grænse hvad Arbejdstrykket angaar vel nok er naaet med *Maffeis* 22-at Turbinelokomotiv. At udnytte Arbejdsevnen af højspændt Damp fuldt ud ved Kompoundvirkning i et Stempellokomotiv lader sig ikke gøre, da der ikke er Plads til de nødvendige Cylindre, af hvilken Grund alle Forsøg paa at udnytte Højtryksdamp i fuldt Maal ved at afgive sin Arbejdsevne i flere Trin er henvist til Dampturbinen.

Som egentlig Konkurrent mod Nutidens gode Stempellokomotiv kommer Turbine- eller Diesellokomotivet ikke i Betragtning endnu, da disse først senere efter et langt Forsøgsstadium vil kunne bygges i større Antal. For Tiden maa først anstilles Sammenligning mellem de moderne Stempellokomotiver og elektriske Lokomotiver. Om den elektriske Jernbanedrift skrives meget, ikke alene i tekniske Tidsskrifter, men ogsaa i Dagspressen. At denne Driftsform i visse Tilfælde har Fordelene paa sin Side, det være national Interesse i Uafhængighed af udenlandske Kul, eller Landomraader med stor Vandkraft, eller maaske med mange Tunneller, lader sig ikke benægte. I kulrige Lande uden Vandkraft vil der i denne Sammenligning kun regnes med Driftens Økonomi.

Dér gælder det ofte, næsten som en faststaaende Trossætning, at Damplokomotivet er en Kulsluger i Sammenligning med Kulforbruget i Elektricitetsværker, der leverer Strøm til Jernbanedrift. Denne Beskyldning er kun berettiget naar Damplokomotivet — vel at mærke Nutidens forbedrede Damplokomotiv — bruger væsentlig flere Kul pr. Ydelsesenhed ved Befordring af Tog. Dette, at Flertrinsturbinen paa et Elektricitetsværk arbejder mere økonomisk — regnet efter den paa Værket afgivne Kraftydelse — ligger lige for, naar man husker, at Dimensioneringen af Damplokomotivets Kedel og Maskiner er begrænset af Banernes Profilmaal, hvorimod man i et stationært Anlæg kan anvende de Kedler, Maskiner og Kondensationsanlæg, der udnytter Brændslet bedst.

Ser man bort fra den store Anlægssum for elektriske Baner og den væsentlig højere Pris paa elektriske Lokomotiver, maa det staa fast, at Udgangspunktet ved Beregning af Økonomi i et Anlæg til Togbefordring altid maa være det Antal Togkilometer, der kan præsteres med et givet Kvantum Brændsel. Togkilometrene, der køres med elektrisk Kraft, staar i omvendt Forhold til Energitabene ved Omformningen af den elektriske Strøm til mekanisk Arbejde paa Drivhjulene, Strømtab i Ledninger m. m. Det maa altsaa undersøges om et Elektricitetsværk er istand til at udnytte Brændselsenergien bedre i Form af Togkilometre end Damplokomotivet, der umiddelbart omsætter Brændstoffet til Trækkekraft. Som den efterfølgende Sammenligning viser, er det ingenlunde Tilfældet; til at omforme Energien i Brændstoffet til befordrede Togkilometre er Damplokomotivet i dets almindelige Form paa Højde med den elektriske Drift og formaar endda at overgaa den elektriske Drift paa dette Punkt.

Efter Statistikken indfyres paa Elektricitetsværket *Muldenstein*, der leverer Strøm til elektrisk Jernbanedrift, en Kulmængde med et Varmeindhold af 216 VE. for hver Brutto Tonkilometer (br tklm), altsaa Lokomotivet iberegnet, og til Driften paa schlesiske Baner indfyres paa Elektricitetsværket *Mittelsteine* en Kulmængde med et Varmeindhold af 169 VE. til samme Ydelse. Af den udviklede elektriske Kraft anvendes i Direktion Halle efter Statistikken 42 pCt. til Persontog, 45 pCt. til Godstog og 13 pCt. til Rangertjeneste.

Med de nyere Damplokomotiver bruges af Kul pr. 100 000 br tkml følgende: Treecylinder-Normal-Hurtigtogslokomotiv paa Strækningen Berlin—Hanau 1,85 t og Firecylinder-Kompound-Hurtigtogslokomotiv 2,05 t, dette giver et Gennemsnitsforbrug, afrundet opefter, af 2,0 t pr. 100 000 br tkml. De nyere Godstogslokomotiver (G 12 med forlænget Overheder samt Treecylinder-Normal-Godstogslokomotiver) bruger til samme Ydelse paa Strækningen Weisenfels—Erfurt 2,17 t, Sagan—Arnsdorf 2,25 t og Würzburg—Treuchtlingen 2,08 t Kul. Disse Tal stammer fra Rigsbanernes Statistik over Kulforbruget.

Sætter man de moderne Godstogslokomotivers Kulforbrug til 2,2 t pr. 100 000 br tkml, er det paaregnede Forbrug snarere sat for højt end for lavt, naar det tages i Betragtning, at I E Tvilling-Godstogslokomotiverne, der senere er sat ind i Driften, udviser et endnu mindre Kulforbrug. Til Rangertjenesten er Forbruget af et forholdsvis svært, men økonomisk set uegnet Lokomotiv i Direktion Breslau medregnet til 4,0 t pr. 100 000 br. tkml. Dette giver for moderne Damplokomotiver et Gennemsnitskulforbrug af

$$\frac{(42 \times 2) + (45 \times 2,2) + (13 \times 4)}{100} \quad 2,35 \text{ t Kul}$$

pr. 100 000 Brutto Tonkilometer.

Beregnes disse Kul efter et gennemsnitligt Varmeindhold af 7300 VE pr. kg Kul, saa virker den delvis medregnede Drift i Schlesien lidt ufordelagtig for denne Beregning, da de schlesiske Kuls Varmeværdi ligger lavere. De 2,35 t pr. 100 000 br tkml betyder ved Omregning et Forbrug af 171 VE pr. br. tkml. Dette overstiger Forbruget i Kedlen paa Elektricitetsværket Mittelsteine ganske lidt, men ligger betydeligt under Forbruget paa Værket Muldenstein.

Ved den fordelagtigste Togvægt i Forhold til Lokomotivet, bliver disse Tal endnu mindre; saaledes brugte et Normal-Tvillinglokomotiv til Fremførsel af svære Forsøgs-Hurtigtog med en Gennemsnitshastighed af 75 km/Tim. paa Strækningen Berlin—Halle 1,74 t Kul pr. 100 000 br tkml, deri medregnet 10 pCt. til Opfyring. Omregnes dette, giver det, endog med et paaregnet Varmeindhold af 7500 VE pr. kg Kul et Energiforbrug af kun 130 VE pr. br. tkml.

Med Hensyn til Kulforbruget af de for

Damplokomotivet nødvendige opfyrede Reservemaskiner, vil man — selv med Reservemaskiner af samme Størrelse, som de der kører paa Strækningen — regne rigeligt med et Tillæg af Kulforbruget paa 15 pCt., et Kulforbrug der regnskabsmæssig set maa fordeles paa de Maskiner, der holdes Reserve for. Dette giver højt regnet et Tillæg paa 4 à 5 pCt., hvorved hele Kulforbruget af Togmaskiner og de nødvendige Reservemaskiner kun bliver at regne efter 136 VE pr. br. tkml.

»Jeg er mig selvfølgelig bevidst«, skriver Herr Professor Nordmann videre, »at denne Overslagsberegning ikke er tilstrækkelig for en indgaaende Sammenligning af de to Driftsformer, hvilket maa være forbeholdt en senere Undersøgelse, men den er dog af Betydning under Henvisning til, at de straalende Beregninger, der under Tiden lægges til Grund for Elektrificering af Jernbaner, ofte er bygget over Driftsresultater med ældre, mindre økonomiske Damplokomotiver. I denne Sammenhæng er det af Interesse at paapege, at man i de mest kendte nordamerikanske Jernbane-Tidsskrifter, der vel nok giver Udtryk for de mest nøgterne Sammenligningsberegninger kun læser meget lidt om Indførsel af elektrisk Drift. Naar det moderne Damplokomotiv tidligere af mig er betegnet som en god, økonomisk Maskine, der er væsentlig bedre, end det ofte antages, saa viser ovenstaaende Rigtigheden af denne Paa-stand».

SKRIVELSER OG SVAR

I et til Ministeren for offentlige Arbejder indsendt Andragende af 15. Januar d. A., J. Nr. 1649, har Foreningen anholdt om, at der maa blive tilstaaet Lokomotivførere, som er fyldt 45 Aar, en aarlig Ferie paa 30 Dage, hvoraf mindst Halvdelen skulde falde i Sommermaanederne.

I denne Anledning skal man, efter at Sagen har været forelagt Ministeren, herved meddele, at man bl. a. af Hensyn til de dermed forbundne Konsekvenser ikke har set sig i Stand til at imødekomme Andragendet.

(sign.) Flensborg.

Garde.

Ved nærværende tillader Dansk Lokomotivmands Forenings Lokomotivfyrbøderkreds at ansøge Generaldirektoratet om Tjenesteciennitetsforbedring for Lokomotivfyrbøderne P. G. O. N. Asp (Tj. Nr. 176), H. A. Henriksen (Tj. Nr. 187), T. G. Meng (Tj. Nr.

191), E. J. H. Olsen (Tj. Nr. 205) og P. C. Jensen (Tj. Nr. 206) med Station henholdsvis i København Ø, Viborg, Slagelse, Tinglev og København Ø.

Disse Lokomotivfyrbødere begyndte alle deres Tjeneste ved Statsbanerne som Lokomotivfyrbøderaspiranter ved Maskindepotet paa Østerbro under daværende 1ste Maskinkreds. De 3 førstnævnte begyndte den 12. April 1910, de 2 sidstnævnte den 15. s. M., alle blev de fast ansat som Haandværkere den 21. Januar 1912.

Imidlertid var der blandt de i April 1910 antagne Lokomotivfyrbøderaspiranter ogsaa et Antal, som overensstemmende med daværende Kotume henførtes til Centralværkstedet i København, af disse sidste paabegyndte nogle deres Tjeneste 18., 19., 21. April o. s. fr., altsaa senere end førstnævnte til 1ste Maskinkreds henførte Aspiranter.

Forskellige Omstændigheder, blandt andet indledede Sparebestræbelser medførte, at samtlige omtalte Aspiranter ikke blev fast ansat efter Forløbet af et Aar som Ekstrahaandværker, men fortsatte som saadanne, indtil Administrationen havde truffet Beslutning om de Foranstaltninger, som skulde foretages. De under Centralværkstedet henhørende Aspiranter blev saa overført til Værkstedets faste Stab af Maskinarbejdere og fik nye Tjenestenumre. (Ikke-Aspirantnumre, idet Lokomotivfyrbøderaspiranterne havde en Gruppe Tjenestenumre for sig) og opnaaede fast Ansættelse den 10. December 1911. Da som nævnt de under 1ste Maskinkreds hørende Aspiranter først opnaaede fast Ansættelse som Haandværkere den 21. Januar 1912 har dette medført, at de sidstnævnte til Trods for at de har paabegyndt deres Gerning ved Statsbanerne fra 3 til 14 Dage tidligere end de førstnævnte, i Anciennitetsrækkefølgen er blevet placeret et ganske betydeligt Antal Pladser længere tilbage, end deres Begyndelse som Lokomotivfyrbøderaspirant egentlig hjemlede dem Ret til. De paagældende har ofte fremsat Besværelse herover, og da Kredsen maa give dem Medhold i, at de burde placeres betydeligt længere fremme i Anciennitetsrækken, tillader man sig at ansøge Generaldirektoratet om, at Tjenesteancienniteten for de i nærværende Skrivelser Indledning angivne 5 Lokomotivfyrbødere forbedres overensstemmende med deres virkelige Anciennitet regnet fra Begyndelsesdagen for Tjeneste som Lokomotivfyrbøderaspirant.

Under Hensyn til, at de paagældende, for saa vidt dette Andragende imødekommes, hvilket man tillader sig at forvente, muligvis kan forvente Forfremmelse til Lokomotivfører i indeværende Aars Foraars eller Forsommer, tillader Kredsen sig at udbede Generaldirektoratets Svar snarest belejligt.

Ærbødigst

P. F. V.

J. Boyesen.

Herpaa modtog man følgende Svar:

I Skrivelse af 10. Januar d. A., J. Nr. 1643, har Kredsen ansøgt om Tjenesteanciennitetsforbedring for 5 nærmere angivne Lokomotivfyrbødere, der alle er antagne som Lokomotivfyrbøderaspiranter i tid-

ligere 1. Maskinkreds i April Maaned 1910, og som er fast ansatte som Haandværkere den 1. Januar 1912.

Den omhandlede Ansøgning har været Genstand for nærmere Undersøgelser, og det er derefter oplyst, at Administrationen i November 1911 har meddelt Værkstederne og Kredsene, at man vilde benytte Arbejdsmænd i Remiserne til Lokomotivfyrbødertjeneste i særlig travle Tider, hvorefter der kun maatte findes ialt 85 Lokomotivfyrbøderaspiranter. Da der henlaa Ansøgninger om at blive Lokomotivfyrbøder fra 104 Aspiranter, fandtes der saaledes et Antal af disse, der ikke kunde findes Anvendelse for i Lokomotivtjenesten. Det blev imidlertid bestemt, at der kunde meddeles de Aspiranter, som endnu var Ekstrahaandværkere, fast Ansættelse, hvis Værksteder eller Kredse havde Brug for dem, og saafremt de gav Afkald paa Fordringen om at blive ansatte som Lokomotivfyrbøder, medens de, som ikke vilde indgaa herpaa, eller som der ikke var Brug for, maatte afskediges.

I December 1911 tilskrev Administrationen alle Værksteder og Kredse, at det ikke var Meningen, at de Ekstrahaandværkere, der var antagne med Uddannelse til Fyrbødertjeneste for Øje, men som nu ansattes som faste Haandværkere, fordi Styrken af Fyrbøderaspiranter skulde indskrænkes, for bestandig skulde være udelukkede fra Fyrbødertjenesten, og at der intet var til Hinder for, at de paagældende, naar der om nogle Aar atter blev Plads indenfor de givne Rammer, paany kunde gaa over til at blive Fyrbøderaspiranter, for saa vidt de iøvrigt maatte tilfredsstille Betingelserne herfor.

Den i hvert Fald siden 1906 — og ved de paagældendes Ansættelse som Lokomotivfyrbøder — gældende Regel, at Ancienniteten som Lokomotivfyrbøder regnedes fra den faste Ansættelsesdato i Forbindelse med den tvungne Tilbagegang fra Lokomotivfyrbøderaspirant-Stillingen har altsaa bevirket, at de, fordi den faste Ansættelsesdato efter Forholdenes Natur er faldet uregelmæssigt, er kommet i en anden Anciennitetsorden end under normale Forhold, hvorhos bemærkes, at man paa omhandlede Tidspunkt paa alle Maader søgte at undgaa Afskedigelser.

Da de paagældendes Anbringelse i Lokomotivfyrbøderrækken er sket i Henhold til de dagældende Regler, og da en Imødekommen af Kredsens Andragende mulig kan medføre Konsekvenser, som det i Øjeblikket ikke er muligt at overse, maa man meddele, at man ikke har set sig i Stand til at gaa med til den ønskede Ændring i Lokomotivfyrbødernes Rækkefølge, for saa vidt vedrørende de omhandlede 5 Tjenestemænd.

(sign.) Andersen Alstrup.

Povl Rørdam.

Dansk Lokomotivmands Forening har tidligere ved Skrivelser til Generaldirektoratets Maskinafdeling beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Sæderne paa Lokomotiverne. Man maa erkende, at Maskinafdelingen har indset, at der var Anledning til Forandringer i Retning af Forbedring, hvorfor der og-

saa er sket visse Forandringer med Hensyn til ommeldte Sæder.

Imidlertid er Forholdet det, at Sæderne trods de skete Forandringer vedblivende har været Aarsag til Utilfredshed, og da en betydelig Del af Lokomotivpersonalet er lidende af Mavesygdomme, Hæmoroïder og andre Tarmsygdomme opstaaet paa Grund af de Forhold, hvorunder Lokomotivpersonalet maa udføre dets Tjeneste, har Spørgsmaalet om Sædernes Stopning givet manges Lokomotivmand Anledning til selvstændige Eksperimenter.

Foreningen har som et Resultat af disse Forsøg faaet forelagt en bestemt Form for Sæde, og da dette Sæde har været i daglig Brug mere end et Aar, uden at det har givet Anledning til Utilfredshed tværtimod har vakt udelte Glæde blandt det Personale, som gør Tjeneste paa det Lokomotiv, hvor paagældende Sæde har været prøvet, har Foreningen fremskaffet en Tegning samt Eksemplarer af de i oftnævnte Sæde anvendte Fjedre.

Idet man hoslagt tilstiller Herr Maskinchefen nævnte Tegning og Prøvefjedre, tillader man sig — ud fra Maskinafdelingens ovenomtalte Forstaaelse af hele dette Spørgsmaals Betydning for Lokomotivpersonalet — at ansøge om velvilligst at ville imødekomme Foreningens Anmodning om Ændring af Lokomotivernes Sæder derhen, at samtlige Sæder indrettes med Fjedre som angivet paa hoslagte Tegning.

Man tillader sig at forvente Herr Maskinchefens Velvillie og Forstaaelse for dette Spørgsmaals Betydning for Personalet og udbeder sig Svar snarest belejligt.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

Herpaa modtog man følgende Svar:

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 6. Februar d. A. (Nr. 1660) vedrørende Sæderne paa Lokomotiverne skal man meddele, at Centralværkstedet i København nu har fremstillet et Sæde, som formentes at byde den samme Bekvemmelighed som det af Foreningen foreslaaede Sæde i Forbindelse med en større Holdbarhed.

Et saadant Sæde vil forsøgsvis blive anbragt paa nogle af de under 1. Distrikt henhørende Lokomotiver.

(sign.) Ove Munch.

A. Mamsen.

I Besiddelse af Herr Maskinchefens Skrivelse af 1. ds. (Nr. M. 988) skal man tillade sig at udtale sin Tak for den med Hensyn til Bekvemmelighed og Formaalstjenlighed af Lokomotivernes Sæder viste Velvillie.

Man tillader sig derhos at anmode om, at Foreningen til sin Tid maa blive underrettet om, paa hvilke Lokomotiver de i ovennævnte Skrivelse omtalte Sæder er paamonteret.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

Herpaa har man modtaget følgende Svar:

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 21. f. M., J. Nr. 1711 meddeles, at de nye Provesæder til Lokomotivførerhuse er henholdsvis vil blive anbragt i de nedennævnte Loko, nemlig

Loko P. 908 og 911 samt
Loko D. 835 og 836.

De tre førstnævnte Maskiner er udgaaet fra Centralværkstedet i København, den sidste vil udgaa en af de sidste Dage af indeværende Maaned.

(sign.) Ove Munch.

A. Mamsen.

NYT MOTORMATERIEL TIL STATSBANERNE

Finanslovforslaget for i Aar indeholdt en Bemærkning om, at den overvejende Del af Bevillingen til Anskaffelse af rullende Materiel, 4 $\frac{3}{4}$ Mill. Kr., var tænkt anvendt til Motormateriel.

Efter Finanslovens Vedtagelse har Generaldirektoratet truffet Bestemmelse om at foretage følgende Anskaffelser:

Fra De forenede Automobilfabrikker i Odense: 18 Benzin-Motorvogne og 4 Benzin-elektriske Motorvogne.

fra A/S Frichs i Aarhus: 2 Diesel-elektriske Lokomotiver og

fra A/S Burmeister & Wain: 2 Diesel-elektriske Lokomotiver.

Benzin-Motorvognene bygges i alt væsentlig af samme Type som de 20 to-akslede Vogne. Statsbanerne allerede har i Drift, dog faar de 4 Puffere. Det er derefter Hensigten saa vidt muligt at samle de ældre Vogne, som har Midtpuffere, i 3. Distrikt, navnlig i Viborg og Struer, medens de nye Vogne med 4 Puffere skal benyttes paa den østjydske Længdebane og Ryomgaardbanen samt paa Fyn.

De Benzin-elektriske drevne Vogne fra Odense bygges som Truckvogne. Disse Vogne faar 2 Benzinmotorer med tilhørende Dynamoer, anbragt i et Maskinrum i Vognen, medens Elektromotorerne anbringes paa den ene Truck. Denne Vogntype skal, naar den er prøvet, anvendes i Sønderjylland, formentlig Esbjerg—Tønder—Sønderborg.

De Diesel-elektriske Lokomotiver faar i Princippet samme Indretning som de 6 Lokomotiver. Frichs og Scandia i Forening med Siemens-Schuckert byggede forrige Aar, og

som siden har været i Drift paa den midtsjællandske Bane og paa Strækningen Røde-Kro—Bredebro—Tønder. Medens de hidtidige Lokomotiver af denne Type havde ca. 230 HK. Dieselmotor, faar Motorerne i de nye Lokomotiver fra Frichs og fra Burmeister & Wain ca. 400 HK. Det elektriske Anlæg vil i de to Lokomotiver, Frichs nu skal bygge, blive udført af Dansk Aktieselskab Siemens-Schuckert, medens Burmeister & Wains Lokomotiver for det enes Vedkommende faar elektrisk Anlæg fra Ths. B. Thrige, Odense, og det andet fra Elektricitets Akiesselskabet Asea i Västerås.

REMISEARBEJDERE SOM LOKOMOTIVFYRBØDERE

I Anledning af et Interview som Berlingske Tidende har haft med Organisationens Formand angaaende Bollnäs Ulykken (Vi aftrykte Interviewet i Bladet for 5. Juli.) har Formanden for Remisearb. Fællesafd., Hr. Oswald Heintze, fundet sig foranlediget til i Social-Demokraten for 18. f. M. at fremsætte følgende Bemærkninger:

Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, Hr. Lokomotivfører R. Lillie, er i Berlingske Tidende fremkommet med nogle Udtalelser angaaende Sikkerheden paa vore Jernbaner, og mener, at der for Tiden er Fare for det rejsende Publikum, fordi D. S. B. benytter Remisearbejdere som Stedfortrædere for Lokomotivfyrbødere.

Vi vil da spørge Herr Lillie, hvori Faren bestaar, da de Remisearbejdere, der benyttes som Lokomotivfyrbødere, alle er kendte med Lokomotivtjeneste, — der er Folk imellem, som i indtil 15 Aar ved forskellige Lejligheder har været anvendt som Lokomotivfyrbødere, uden at der har været Grund til Klage, men tværtimod er blevet rost for deres Arbejde. Disse Folk har jo ogsaa alle bestaaet de foreskrevne Øjen- og Signalprøver og har kørt til Indøvelse som Lokomotivfyrbødere.

De paagældende Remisearbejders daglige Arbejde bestaar i at opfyre og passe de Lokomotiver, der er under Damp, og det drejer sig ikke om en enkelt Maskine, men til Tider op til 20—22 Maskiner pr. Vagt. De renser under deres Arbejde Fyrene, læmper Kul, udvasker Maskinerne og opsmører dem, til Føreren overtager dem.

Det fremgaar af dette, at disse Folk er fuldt ud fortrolige med Maskinernes Pasning og Indretning, og jeg tror, at Remisearbejdere, der har været beskæftiget paa denne Maade i indtil 15 Aar, er lige saa anvendelige som den Lokomotivfyrbøderaspirant, der kommer lige fra Maskinværksted eller en Lands-

bysmedie og efter en kort Uddannelse bliver anvendt som Lokomotivfyrbøder.

Det er jo tillige saaledes, at Lokomotivfyrbøderaspiranterne undervises af Remisearbejderne i Pasning og Rensning af Fyr og Udvaskning af Maskinen og i flere Tilfælde har haft Aspiranten med paa Lokomotivet under Kørselen som tredje Mand.

Herr Lillie ved jo desuden, lige saa godt som alle andre, at mange Førere hellere vil have en Remisearbejder med som Fyrbøder, fordi disse er bedre Hjælpere for Føreren end en Aspirant, hvilket er ganske naturligt, da de fleste Aspiranter jo er uvante med det forekommende legemlige Arbejde med Fyrets Pasning.

Remisearbejderne er fuldt ud i Stand til at standse Maskinen og foretage det fornødne i Tilfælde af, at der hænder Føreren noget menneskeligt, og der er absolut derfor ikke nogen Fare i, at Remisearbejdere under Lokomotivfyrbødernes Ferier eller andre Forhindringer anvendes som Stedfortrædere.

Derfor finder vi Herr Lillies Udtalelser ilde anbragte. Man kan godt værne sin egen Stand uden at nedsætte andres.

Oswald Heintze,

Formand for Remisearbejdernes Fællesafdeling.

Herpaa har Lokomotivfører Rosenkilde Laursen i samme Blad for den 29. f. M. givet følgende Svar:

I Social-Demokraten for den 18. ds. er Formanden for Remisearbejdernes Fællesafdeling, Hr. Oswald Heintze, ude med et længere Forsvar for Remisearbejdernes Anvendelse som Lokomotivfyrbødere.

Indlæget skal være foranlediget ved nogle af Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, Hr. Rich. Lillie til Berlingske Tidende i et Interview fremsatte Udtalelser angaaende Sikkerheden paa vore Jernbaner. — Det synes, som Hr. Heintze ved at læse disse Udtalelser ganske har mistet Fatningen, eller kender Hr. H. ikke den Grundregel, som i højere Grad gælder for Organisationslederen end for noget andet Menneske, at han nøje maa kende de Sager, han vil tale om, og stille han overfor Spørgsmaal, som han ingen Forstand har paa, gør han bedst i at tie stille.

Da der jo imidlertid er Mulighed for, at Hr. H. nu, der er gaaet en halv Snes Dage, har genvundet sin Sindsligevægt, vil jeg foreslaa Hr. H. endnu en Gang at læse de fremsatte Udtalelser, og De vil se, at der saa lidt der, som noget andet Sted findes blot Skygge af Angreb paa Remisearbejderne; kan der i det hele taget blive Tale om Angreb, maa det blive paa Administrationen. Remisearbejderne kan da ikke gøre for, at Administrationen ved Anvendelse af Remisearbejdere som Lokomotivfyrbødere ignorerer de for Tog- og Lokomotivtjenesten gældende Bestemmelser.

Hr. H. bør selv om disse Bestemmelser ikke har Indflydelse paa hans egen daglige Virksomhed ved Statsbanerne, saa i hvert Fald som Organisationsleder vide, at der findes en Række Bestemmelser,

som tilsammen danner Fundamentet for Sikkerheden ved de danske Statsbaner, og at Signalreglementet, som Hr. H. anfører at Remisearbejderne skal kende, kun er et enkelt Led heri.

Endvidere burde Hr. H. vide, at der findes Bestemmelser for Lokomotivpersonalets Uddannelse, af hvilke det bl. a. fremgaar, at der kræves af Lokomotivfyrbøder-Aspiranten, at han forinden han maa forrette selvstændig Lokomotivfyrbødertjeneste bl. a. skal kunne præstere Attest for at kende ikke alene Signalreglementet, men tillige de vigtigste Bestemmelser vedrørende Lokomotivtjenesten (O. A. 144, Side 492).

Som De vil kunne se, Hr. Heintze, ved at læse nævnte Ordre, er der en betydelig Forskel paa hvad der kræves af en Remisearbejder og en Lokomotivfyrbøder-Aspirant, og selvsagt derfor ogsaa, ganske bortset fra Værdien af Aspirantens haandværksmæssige Indsigt, en ikke ringe Forskel i Værdien af den Assistance de paagældende kan yde Lokomotivførerne, men absolut Forhold, som ikke kan lægges Remisearbejderen til Last.

At Administrationen selv kender Svagheden ved Anvendelse af Remisearbejdere som Lokomotivfyrbødere fremgaar af, at det er forbudt at anvende Remisearbejdere i alle Togarter som fremføres med Lokomotiv Litre P og S, samt i alle Hurtigtog uanset Lokomotivtypen, — at det alligevel er sket ved enkelte Lejligheder maa formentlig skrives paa Kontoen: Nød bryder alle Love.

Endelig skal jeg minde Hr. H. om hans kraftige Protest, da man for blot nogle Maaneder siden behandlede Spørgsmaalet: Personaleindskrænkninger, og man var inde paa eventuelt at overføre nogle af Dansk Jernbaneforbunds Medlemmer til Arbejde i Lokomotivremiserne, — ingen Fremmede i mine Græsgange, lød Hr. H.s Parole.

Om hvor var min ærede Partifælle, Hr. H., da man for et Par Maaneder siden, f. Eks. paa Københavns Godsbanegaard, kom i Bekneb for Lokomotivfyrbødere som Følge af den udvidede Sommerkøreplan, Sommerferier m. v., vel vidende som han var om, at Nedsikringseksellencerne i September 1927 og Januar 1928 havde kastet ca. 50 Lokomotivfyrbøder-Aspiranter paa Porten, og at disse fristede en kummerlig Tilværelse med en Understøttelse af 3 Kr. pr. Dag.

Da kendte Hr. H. ikke Forskel paa mit og dit, trods det, at han var vidende om, at endnu var en stor Del af disse Mennesker arbejdsløse, paa hvem Staten havde kostet Uddannelse i Værkstedet, i Remisen og paa Jernbaneskolen, altsaa fuldt uddannede Aspiranter, som hellere i Dag end i Morgen gik ind til den Gerning, hvortil de var uddannede.

Nej, saa er der ingen Anledning til Ophævelser, her er et Job for mine Folk. — Gaa væk! Lad mig komme til! — Mine Folk findes der let Erstatning for, der er jo arbejdsløse nok, som ikke er Maskinarbejdere.

Til Slut skal jeg kun rette et Par af Hr. H.s baa-
de latterlige og og urigtige Paastande.

Lokomotivfyrbøder-Aspiranten uddannes paa Lokomotivet af Lokomotivføreren — (læs forannævnte

Ordre, Hr. H.) — Uddannelsen ved Fyrrensning under Lokomotivmesterens Kontrol, ved Udvaskningen, f. Eks. paa Godsbanegaarden, under 2 Maskinarbejdere (om det passer, at de 2 Maskinarbejdere kun lever paa Hr. H.s Naade og Barmhjertighed, ved jeg ikke) — og altsaa ikke af Remisearbejdere.

Endelig skriver Hr. H., at en Remisearbejder pr. Vagt opfører og passer 20—22 Lokomotiver under Damp.

Kære Hr. Heintze, De trænger utvivlsomt til at faa udvidet Deres Horisont, De kan paa dette Omraade opnaa det ved at tale med de Remisearbejdere (ca. 18—20), der for Tiden gør Tjeneste som Lokomotivfyrbødere paa Gh., og De vil da sikkert erfare Forskellen paa at holde Damp paa et stillestaende Lokomotiv og f. Eks. et som med 25—30 Tons paa Krogen stønnende arbejder sig op ad Bakke fra Holte til Birkerød. De vil ved Samtale med disse gennemgaaende fortræffelige Mennesker, som efterhaanden, hvad enten de har kørt 1 eller 15 Aar, har faaet noget Kendskab haade til Lokomotivtjenestens gode og daarlige Sider, kunde høste nogen Viden, som maaske senere kan være Dem til Nytte.

Ærbødigst

A. Rosenkilde Laursen,
Formand f. D. L. F.s Lokomotivfører Afd.,
Kbhvns Godsbanegaard.

FRA MEDLEMSKREDSEN

TEORI OG PRAKSIS

Nu efterhaanden som vi føler Virkningen af den iværksatte Spareteori her ved D. S. B. fremgaar det tydeligt, hvem der skal betale Gildet. Hvor helt anderledes vilde det ikke være bleven, om vi nu havde haft et Bedriftsraad, saa Teori og Praksis Haand i Haand kunde være udnyttet, Resultatet var da bleven et helt andet, end det nu er blevet. Der er aldeles ingen Tvivl om, at saafremt de forskellige, lad os kalde dem Udøvere, her indenfor D. S. B. var taget med paa Raad, vilde der være fundet Momenter, saa Spareteorien i Praksis havde givet bedre Gevinst.

Som det nu er gaaet, og som det herefter vil gaa, afhænger for en stor Del af, hvornaar vi segrer under Byrden, der haves ingen Vished for, hvormeget vi kan holde til, Turene, man gaar paa sine Fridage, bliver kortere og kortere, en Dag bryder det hele sammen, saa er man færdig. Ja, saadan gaar det nu ved D. S. B. Der spares paa Skillingen, men samtidig lader man Daleren springe, det er overflødig her at gengive de Protester, vi fra vor Side er fremkomne med, der haves ingen Sans for Hjælp, men maaske det kommer: »Se bare Tiden an«.

Vi maa nu lade Møllen gaa og saa se, hvad der kommer ud af Kværnen. Se, hvordan gik det med de 19 Aspiranter, der blev kastet paa Porten, de er saavidt jeg ved nu snart i Arbejde igen; at det har kostet D. S. B. Masser af Penge til Udkommando og

midlertidig Forflyttelse, langt mere, end hvis der ikke var bleven rørt ved den Sag, er givet. Og hvordan er det gaaet ude paa Banelinien, ja det kan vi, der færdes hen over Skinnerne, daglig bekræfte, vi behøver i hvert Fald ingen andre Gyngeture, end dem vi faar der. Ja, saadan kunde Spareteorien fra Begyndelsen til saa vidt vi er kommen trevles op, og kommen ud i levende Billeder vilde den ikke have meget til Fælles med Sparsommelighed. Naar jeg nu har funden Anledning til her i vort Blad at tage til Orde, er det ikke saa meget for at kritisere, hvordan og hvorledes Tingene er stillet paa Hovedet, men for at protestere mod den Maade, Spareteorien proklameres paa, jeg lader mig ikke som god Samfundsborger udlevere til at gøre Tjeneste paa Maskine i 10 à 12 Timer uden Protest.

Allerede da Spareteorien skulde føres ud i Livet; det foregik jo som bekendt med stor Halloj, takket være vore Embedsmænd, som baade blæste i Basuner og Trompeter; gjordes der fra Organisationernes Side Indvendinger herimod. Organisationerne fandt den anvendte Fremgangsmaade uforsvarlig. Spareteorien, som den var anlagt, kunde ikke godkendes, fordi vi skulde betale hele Gildet.

Det betryggende Gode, vi nu gennem mange Aars Kampe ved nedsatte Kommissioner og Udvalg med Hensyn til Sikkerheden havde faaet, vilde og kunde vi ikke give Afkald paa. Ligesaa lidt som vi vilde ofre de engang vedtagne Tjenestetidsregler.

Men hvad hjalp vor Protest, intet, der blev vist os en Haan, som man skal søge længe efter for at finde Mage til, og derefter er vi siden blevet behandlet.

Embedsmanden dikterer os nu Reglerne, hvorefter vi os haver at rette »eller« — ja hvad ellers?. Ja det er nu ikke alt, der har været saa let at gennemføre; vi er jo nu kun Mennesker, og vi kan jo ikke som en Maskine eller et Urværk trækkes op og saa gaa i saa og saa mange Timer; den er nu ikke helt let.

Men hvis nu nogen tror, at den anslaaede Teori er holdbar, saa vil de blive sørgelig skuffet; vi husker nok fra Ambts Tid, hvordan det da gik, og den tager vi ikke om igen; det vil bare koste Tid og Penge at forsøge.

Lad os hellere være med til indenfor selve Administrationen at træffe saa vidtløftige Dispositioner til Udvidelse af snart hver anden Station, til Ombygning af alle vore Maskiner og til Anskaffelse af alle de store, nye Maskiner, der i Forhold til Landet er alt for store. Om en Del deraf kan det siges, at det er godt at modernisere Jernbanen, men naar vi skal undgå derfor, saa hold hellere inde med Skydningen.

Ogsaa er der en Ting til, som jeg ogsaa er standset ved, og det er Begrebet, hvorfor der tages fra de fattige og gives til de rige. Hvorfor skal jeg staa paa en Maskine i 10 à 12 Timer, medens en Kontormand maa nøjes med 7. Er der Spor af Mening deri? Fornuften vil vist indrømme, at der var mere Mening i det omvendte. Der skal nu et stærkt Bryst til for at staa for en saa hensynsløs Behandling, som vi er ude for.

Ja saadan er det helt igennem, og Guderne maa vide, hvor vi til sidst ender; der er snart ikke et Tog uden der ogsaa er en Kontrolør med for at inspicere; det kendte man ikke til i gamle Dage, og da var der baade flere Rejsende og mere Gods.

Naar den anvendte Spareteori ikke har formaaet at bringe Balance i Regnskabet, fralægger vi os med rolig Samvittighed Ansvar herfor. Havde Regeringen fra første Færd henvendt sig til Organisationerne, vilde der nok kunde være funden en Spareteori, der havde været mere hensigtsmæssig end den nu praktiserede, men af Erfaring bliver man jo klog, sjælden rig.

Vi har nu efterhaanden som vi er bleven belært om, hvorlunde den anlagte Spareteori praktiseres, faaet konstateret, hvor uheldigt vi er stillet med Distrikterne som Mellemlid. Da der fra Regeringens Side er faret haardt frem mod os, har vor Formand ret ofte maattet henvende sig i Generaldirektoratet for at faa Distrikterne bremsset, naar Lovens Bogstav har hjemlet dem Ret til en alt for ublu Behandling af os.

Det er den Slags Ting, der er til at tage Lære af. Det maa vist være herligt at kunde regere efter sit eget Forholdsbefindende, naar man har Regeringen at kravle i Skjul bag. Min Opfattelse af Teorien, som den er anvendt mod os, er, at det mere er for Magtens Skyld end for Peuge. Den efterfølgende Tid vil nu vise det.

Om det nu er for at pynte lidt derpaa at Distrikterne tilstiller Afdelingerne Kørselsfordelingerne, naar disse udkommer, eller det er en Regel, der er givet dem Paalæg om at følge, ved jeg ikke, men at det er til ingen Nytte paa den Maade som er anvendt sidste Gang, bevises derved, at der ingen Hensyn maa tages eller er taget til de Krav, der fra vor Side er stillet, og det er ogsaa nok ud fra den Betragtning her i 3. Distrikt, at Personalet i Tur I og III har handlet, ved at nægte Godkendelse af Rettelserne som Distriktet havde foreslaaet, vi ved jo af Erfaring, at hvad der gives med Fingeren, tages tilbage med Haanden.

Det er ikke let at holde Ørene stive, naar man faar den ene Knytnæve i Ansigtet efter den anden. Kan noget fornuftigt Menneske nu forstaa, hvad det skal betyde, at der i en Tid som denne, hvor der er Overflod af Maskinarbejdere, at der saa i stedse stigende Tempo uddannes Remisearbejdere til Lokofrb. Hvorfor kan der end ikke her tages Hensyn til os. Hvad Forøgelse af Arbejde der er for Lokomotivføreren at staa paa Maskinen med en Arbejdsmand som Hjælper istedetfor en Maskinarbejder, behøver man da ikke at have megen Indsigt i Lokomotivtjeneste for at forstaa. Og hvad Udgifter er der ikke ogsaa forbundne hermed.

Hvad det næste bliver, skal nu Tiden vise, men en Ting er da givet, hvad det gælder om er, at vi holder sammen om det vi har, det skal saa nok vise sig, at ved at regere udenom os er der begaaet et utilgiveligt Fejlgreb. At det, at Distrikterne mener, de har Magten, betyder jo ikke saa meget, det var nok klogt at tage os med paa Raad af og til.

Nu skal De bare se, hvorledes det gaar med den

hudflettede Raadighedstjeneste. I hvert Fald tvivler jeg paa, at den Spareteori, der her i Distriktet bliver anvendt, er holdbar, det vil vist mest bero paa Tilfældigheder om det gaar godt, det ser unægtelig ud til, at den engang saa vigtige Reservetjeneste for Nedbrud nu skal laves om til en Biting, og enten maa afgaaede Embedsmænd have regeret forkert eller ogsaa er der nu fremkommet et Hul, som vi maa se at faa lukket.

Jeg skal nu ikke fremsætte flere Momenter som Bevis for, at den anslaaede Spareteori ikke er praktisk, men slutte med at fremhæve, hvad jeg anførte i Begyndelsen, at saafremt vi havde haft et Bedriftsraad, vilde det have set helt anderledes ud, og Spareteorien havde da været anlagt meget mere formaals-tjenlig end hvad der nu er blevet Tilfældet.

Til Slutning kun dette: Der kan maaske behjædes mig, at jeg af og til i min nedskrevne Artikel har malet med for stærke Farver. Men i Betragtning af Husets daarlige Kulor maa De undskylde de anvendte Farver.

Struer, den 18. Juli 1928.

Frantz C. Nielsen.



Ny stor tysk Jernbaneulykke.

Paa München Hovedbanegaard indtraf der om Aftenen Kl. ca. 21 $\frac{1}{2}$ den 15. ds. en ny stor Jernbaneulykke, idet et Tog, som under Udkørsel fra Stationen var bleven bragt til Standsning, fordi der blev trukken i Nødbremsen, blev paakørt af et efterfølgende Tog. De to bageste Vogne i det første Tog blev skubbet ind i hinanden og kom i Brand. Ilden greb voldsomt fat i det tørre Træværk, og først efter en Times Forløb var det muligt at faa Branden saa vidt slukket, at man kunde trænge ind i Vognruinerne. 10 Mennesker blev dræbt og 17 saaret. Ulykkens Omfang skyldes i høj Grad Branden, idet Sammenstødet i sig selv ikke var særligt voldsomt. Den ene af de paakørte Vogne var forsynet med elektrisk Lys, den anden med Gaslys.

Aarsagen til Ulykken synes at ligge i Fejlbetjening af Sikringsanlæggene. Ifølge de først afholdte Forhør har Personalet paa den båg forreste Tog liggende Blokpost vel bemærket, at det paagældende Felt viste rødt, men da man fandt det paafaldende, at Spærringen varede saa længe, spurgte man pr. Telefon den foranliggende Blokpost og mente af Svaret at kunne slutte, at Afsnittet var frit, hvorefter man deblokerede og gav Udkørsel for det efterfølgende Tog. Foreløbig stemmer dog de paagældendes Udsagn ikke helt sammen. Sagen er overgivet til retslig Undersøgelse, og de paagældende 3 Centralanlægs-Betjente anholdt.

Herimod har »Der Einheitsverband der Eisenbahner,

Bezirk Süddeutschland« taget skarpt til Orde i en offentliggjort Udtalelse, i hvilken 3 overordnede Tjenestemænd paa Stationen stemples som de virkelig skyldige, fordi de har modsat sig Krav om Personaleforøgelse til Betjeningen.

Ulykken — den fjerde store i Lobet af kort Tid — har i visse Dele af den tyske Presse givet Anledning til stærke Angreb paa Jernbanestyrelsen, idet man vil føre Ulykkerne tilbage til den af Dawes-Planen nødvendiggjorte stærke Sparepolitik.

Still-Diesellokomotiv.

Still-Motoren — dette de engelske Teknikeres Kælebarn — dukker med Mellemrum op i nye Forklædninger, nu sidst som Lokomotivdrivmaskine. Arbejdsstemplets Underside paavirkes af Damp, paa dets Overside forbrænder Olie efter Dieselsystemet, en oliefyret Dampkedel leverer Damp til Gangsætning, i samme Kedel findes Rør, som gennemstrømmes af Dieselmotorens Forbrændingsprodukter.

Denne nye Lokomotivmaskine har følgende Dimensioner: Cylinder Diam. 343 mm, Slaglængde 395 mm, Antal Cylinder 8.

De første Skinneprover fandt Sted 8. Marts i Aar og fik efter de Tilstedeværendes Udsagn et meget gunstigt Forløb. Paa et Banelegeme med adskillige Kurver samt med en Stigning 1 : 100 trak Lokomotivet en Last paa 100 Tons. Efter at have opnaaet en Fart af 8 km pr. Time blev Dieselcylindrene sat i Drift og Damptilførslen standset. Største opnaaede Fart var 72 km pr. Time.

Endnu bedre Resultater haaber man at opnaa, naar Lokomotivet tages i Drift paa lange Strækninger, idet den forholdsvis korte Prøvefart ikke tillader Motoren at blive rigtig varm, og følgelig ikke giver Forbrændingsprodukterne rigtig Lejlighed til at udfolde sig som Dampfrembringer.



Udnævnelse fra 1.—8.—28:

Lokomotivfører A. E. Jensen, Helsingør, e. Ans. ifølge Opslag til Lokomotivmester II i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. P. Simonsen, Fredericia, til Lokomotivfører i Bramminge (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder O. T. J. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Esbjerg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. A. Mathiesen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. E. Frederiksen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Oddesund Nord (Depotforst.) (min. Udn.).

Endvidere er efternævnte fra 1.—8.—28 efter Ansøgning ifølge Opslag udnævnte til Motorførere (min. Udn.) med Station som ud for hver enkelt anført, nemlig:

Lkmtfyrb. H. W. Gloorup, Aarhus H. — Aarhus H.
 — V. J. J. Frederiksen, Aarhus H. — Aarhus H.
 — C. S. J. Hobo, Skjelskor — Aarhus H.
 — M. H. Sørensen, Fredericia — Aarhus H.
 — H. G. Larsen, Aarhus H. — Aarhus H.
 — E. M. J. Gravesen, Skanderborg — Aarhus H.
 — P. O. J. Nielsen, Tønder — Tønder.
 — O. P. Jensen, Vamdrup — Tønder.
 — N. Rasmussen, Tønder — Tønder.
 — O. H. Ottzen, Tønder — Tønder.
 — A. S. Pedersen, Tønder — Tønder.
 — H. P. Wilkenskeld, Aabenraa — Tønder.
 — P. Pedersen, Næstved — Næstved.
 — A. C. M. Laursen, Næstved — Næstved.
 — H. P. Christensen, Næstved — Næstved.
 — P. Jensen, Næstved — Næstved.
 — H. E. Larsen, Næstved — Næstved.
 Togbetjent M. P. K. Lavridsen, Næstved — Næstved.
 Lkmtfyrb. N. V. P. Petersen, Kbh. Godsb. — Kbh. Godsb.
 — H. K. Jensen, Kbh. Godsb. — Kbh. Godsb.
 — A. J. Borchert, Kbh. Godsb. — Kbh. Godsb.
 — A. Bentzen, Kbh. Godsb. — Kbh. Godsb.
 Togbetjent K. M. Kristensen, Østerbro — Kbh. Godsb.
 — J. S. M. Beusen, Kbh. Godsb. — Kbh. Godsb.
 Lkmtfyrb. A. Poulsen, Viborg — Viborg.
 — A. M. Dalsgaard, Viborg — Viborg.
 — A. M. Jørgensen, Viborg — Viborg.
 Togbetjent P. Els, Skjern — Viborg.
 Lkmtfyrb. J. J. Birkbo, Assens — Assens.
 — L. P. J. Dyhr, Roskilde — Assens.
 Togbetjent M. Sørensen, Randers — Assens.
 Lkmtfyrb. J. P. O. Jørgensen, Tinglev — Odense.
 — C. A. G. Jensen, Sønderborg — Odense.
 Jbpakmst. A. P. Jensen, Fredericia — Odense.

Lkmtfyrb. J. E. P. Gelsing, Randers — Randers.
 — E. K. Henriksen, Randers — Randers.
 — L. H. Dybdahl, Struer — Randers.
 — C. J. S. Sørensen, Haderslev — Randers.
 — P. Iversen, Frederikshavn — Randers.
 — T. T. Riberholt, Randers — Randers.
 — I. G. A. Nielsen, Aarhus H. — Aarhus Ø.
 Togbetjent J. S. Skaarup, Aarhus Ø. — Aarhus Ø.
 — M. V. Vanger, Aarhus Ø. — Aarhus Ø.
 — A. Bisholt, Aarhus Ø. — Aarhus Ø.
 Lkmtfyrb. B. A. Hansen, Østerbro — Østerbro.
 — P. Larsen, Østerbro — Østerbro.
 — J. H. Larsen, Kbh. Godsb. — Østerbro.
 Togbetjent F. Pedersen, Nørrebro — Østerbro.
 — L. P. V. Larsen, Nørrebro — Østerbro.
 Portør H. D. Nielsen, Nørrebro — Østerbro.
 — M. C. Vestergaard, Nørrebro — Østerbro.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—8.—28:

Lokomotivfører J. C. Donby, Brande, til Randers.
 Lokomotivfører H. A. Loft, Fredericia, til Helsingør.
 Lokomotivfører A. C. Jørgensen, Skjern, til Fredericia.
 Lokomotivfører P. K. Larsen, Bramminge, til Skjern.
 Lokomotivfører J. K. Danielsen, Esbjerg, til Varde (Depotforst.).

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—8.—28:

Lokomotivførerne P. Sessing, Østerbro, og A. J. Borg, Kbhavns Godsbgd.

Afsked:

Lokomotivfører F. J. Møller, Nyborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—8.—28 (min. Afsk.).
 Lokomotivfører E. Flies, Kbhavns Godsbgd., p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—10.—28 (min. Afsk.).



GRAVMONUMENTER

Edv. Schiøler & Co. — V. Fællevej
 (Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.



AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. August.

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.