



28. Aargang N^o. 2.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1928

EN LILLE FEJL

I vort sidste Nummer omtalte vi i en Artikel en afværget Ulykke, hvilket har givet Anledning til adskillige Artikler, Dementier m. m. i Dagspressen. Det havde ikke været vor Hensigt at beskæftige os mere med den Sag, men da Spørgsmaalet ogsaa er blevet »belyst« af den allestedsnærværende Distriktschef Eir, finder vi Anledning til endnu en Gang at beskæftige os hermed.

Dagen efter, at Dansk Lokomotiv Tidende var udkommet, indeholdt Dagbladet »Politiken« Stykker af den omtalte Artikel og forelagde den for Distriktschef Eir, som sagde følgende til »Politiken«:

»Der er for det første, svarer Distriktschefen, den lille Fejl, at det ikke drejede sig om Berlinerekspressens ene Afdeling, men om et Korsørtog, der holdt ved Enghaven. Dog, det er jo underordnet.

Hvad Hovedaarsagen angaar, vil jeg absolut hævde, at der ikke har været nogen Fare paa Færde for de Rejsende. Naturligvis er der sket en Fejl ved, at de to Tog har været paa samme Blokstrækning, men der har i Virkeligheden ikke været nogen Fare.

Der holdt et Tog foran Stopsignalet ved Enghaven. Det følgende, Berlinerekspressen, der ellers er gennemkørende i Valby, blev uden for Reglen standset i Valby, fordi Udkørsels-signalet ikke kunde vises. En Portør overrakte ved Perronen, da Toget næsten var standset*). Lokomotivføreren en skriftlig Udkørselstilladelse. Farten har altsaa været ganske ringe.

Ved en Misforstaaelse antog Lokomotivføreren, at han havde faaet Afgangstilladelse, og han fortsatte derefter i langsom Kørsel mod Enghaven; men kort efter traf han Enghavens fremskudte Signal, som meddelte, at Hovedsignalet viste Stop. Han har altsaa ikke kunnet faa nogen Fart paa, for han med det samme fik at vide, at han fik Stopsignal foran Enghaven. Da Afstanden som bekendt er meget kort, vil det altsaa sige, at selv om det foregaaende Tog var blevet holdende foran Enghaven, vilde der ikke kunne være sket nogen Skade. Imidlertid var dette Tog rangeret over paa den anden Side af Bloksignalet, altsaa nu dækket af dette.

Jeg synes derfor ikke, der har været nogen Grund til at skræmme Publikum.«

Distriktschefen siger til »Politiken«, at vi for det første har begaaet den lille Fejl i vor Omtale af Sagen, at det var et Korsørtog, der holdt ved Enghaven og ikke Berlinerekspressens ene Afdeling, men at dette jo er underordnet. Det kan vi være ganske enig med Distriktschefen i, men det giver den tænksomme Læser den Opfattelse, at naar vi fremsætter forkerte Oplysninger, at vi med andre Ord ikke var velunderrettede, saa er vel Artiklen som Helhed ikke mere værd, end de affejende Bemærkninger, Distriktschefen lader den blive til Del. Vi synes derfor, det havde været rart, naar Distriktschefen lader sig interviewe, at han i hvert Fald var rigtig underrettet, inden han giver sig af med at »oplyse« Bladene. Det er imidlertid ikke det væsentlige i Sagen, men vor Meddelelse om, at det var Berlinerekspressens 1. Afdeling (Tog 8772), var rigtig, og kunde altsaa ikke dementeres. Naa, det spiller

*) Udhævet af os.

Red.

ingen Rolle, men det havde i hvert Fald været heldigt for Distriktschefen, om han havde holdt sig borte fra dette rent underordnede Spørgsmaal.

Men selve Sagen vil Distriktschefen reducere til en lille Fejl, som ikke kunde medføre nogen Fare. Det er bemærkelsesværdigt at høre en saa højtstillet Embedsmand udtale sig paa den Maade om det, der i Virkeligheden passerede den Aften, thi for os har det altid staaet klart, at det, at der kommer to Tog ind paa samme Blokinterval, er et af de største Faremomenter, der kan indtræffe under Jernbanedrift. Det staaar da vist stadig fast. At Faren for en Ulykke i det foreliggende Tilfælde blev afværget ved de tre Tjenestemænd, Portørens, Overportørens og Lokomotivførerens hurtige og resolute Optræden er rigtig, da de bragte det holdende Tog paa den anden Side af Bloksignalet, alene denne Handling kan med Rette siges at være Aarsag til, at alt gik godt.

»Berlingske Tidende« indeholder samme Dag ligeledes nogle Udtalelser, fremsatte af Distriktschef Eir, til hvilket Blad han ogsaa siger, at der er begaaet en Fejl — men om nogen Fare har der ikke været Tale. Endvidere siger Distriktschefen: »Saa kom Berlinerekspresen. Den *sagtnede**) Farten ved Valby Station, for at Lokomotivføreren kunde faa en skriftlig Meddelelse overrakt. Ved en Misforstaaelse opfattede Lokomotivføreren det som en Tilladelse til at køre videre«.

Paa to Steder i denne Artikel har vi fremhævet Distriktschefens Udtalelser, nemlig: »at Toget næsten var standset« og at »den sagtnede Farten«, og det er vist et rigtigt Billede af Situationen, men saa begaar Lokomotivføreren *heller ingen Misforstaaelse* ved at køre, naar han faar Udkørselstilladelse.

Vi skal dog ikke paa nærværende Tidspunkt komme ind paa, hvem Skylden for det passerede paahviler; det vil, som Distriktschefen oplyser, blive undersøgt af Statsbanernes Auditor — men vi er ikke sikker paa, at Skylden ligger hos Lokomotivføreren, som Distriktschefen lader skinne igennem. Naar vi finder Anledning til at nævne dette, er Aarsagen den, at »Berlingske Tidende« formanende finder Lejlighed til at sige: »om det ikke havde været rimeligere, om et af Jernbaneetatens Fagblade var optraadt med mindre alarmerende Paagaahenhed i denne

Affære, ikke mindst af Hensyn til de Kolleger, hvis Interesser »Lokomotivtidende« skal varetagende.«

Det lyder umaadelig smukt at høre »Berlingske Tidende« sige dette, og vi forstaar ogsaa meget godt, at »Berlingske« tror at have fortalt os noget, som vi ikke ved. »Berlingske« kan være rolig; vi ved hvad vi gør, men vi havde ventet mere Forstaaelse hos det Blad, som maaske nu kan se, at det var noget for tidligt at udtale sig om, hvorvidt vi har varetaget vore Kollegers Interesse eller ej —, thi som vi sagde før, er vi ikke sikker paa, at Skylden ligger hos Lokomotivføreren, vi tror den ligger et ganske andet Sted. Der er imidlertid en Ting vi ved, at for saa vidt det sker, at to Tog kommer ind paa samme Blokinterval og det ikke lykkes at forhindre Katastrofen, da gaar det i Reglen ogsaa ud over vore Kolleger, og af den Grund er vi bl. a. meget interesseret i, at Sikkerhedstjenesten varetages med den største Omhu, og at Kravene til en sikker Togfremførelse stadig holdes højt.

De Tjenestemænd, vi repræsenterer, udfører daglig en anstrengende Sikkerhedstjeneste, og vi kan med den største Ret og Sindsro sige, at de passer denne Tjeneste godt.

At Distriktschefen har udtalt sig beroligende overfor Dagspressen, forstaar vi meget godt, men paa alle, som har med Banernes Sikkerhedstjeneste at gøre eller som kender lidt her til, virker de ikke saa beroligende. Er det virkelig saadan, at Statsbanernes højeste Embedsmænd har den Opfattelse, at de vel betragter to Tog indenfor et Blokinterval som en Fejl, men ikke som en Fare?

For alle Jernbanemænd er det indlysende klart, at hver Gang et saadant Tilfælde indtræffer, er der overhængende Fare paa Færde, og vi kan derfor være fuldstændig enig med »Jernbanetidende«, naar det siger: Det er ganske berettiget at stille dette Spørgsmaal, thi er det virkelig saaledes, hviler Overtilsynet med Driftssikkerheden ikke i de allerbedste Hænder.

PERSONALBESPARELSER

De Personalbesparelser, som Minister Stensballe paa den for ham særegne, hensynsløse og brutale Maade har gennemført i 1927, havde blandt andet til Følge, at samtlige Lokomotiv-

*) Udhævet af os.

Red.

fyrbøderaspiranter, ialt 86, fik Opsigelse af Statsbanernes Tjeneste.

Ved de derom i August førte Forhandlinger lykkedes det Organisationen at bevare de 31 Aspiranter, der var fast ansat, fra Afskedigelse. 19 andre, som Generaldirektoratet vel havde givet fast Ansættelse, men havde gjort samme faste Ansættelse betinget, overgik d. 1. September f. A. til halv Tjeneste mod at oppebære halv Løn. Disse 19 skulde saa beskæftiges i Statsbanernes Tjeneste indtil Udgangen af December Maaned 1927, hvorhos Generaldirektoratet i det mellemliggende Tidsrum paany vilde overveje, om der var Mulighed for fortsat at kunne bevare dem i Tjenesten.

Naar det anføres, at disse 19 havde faaet en betinget fast Ansættelse, maa det tillige tilføjes, hvorfor dette var sket, thi Generaldirektoratet havde ikke overholdt de af det selv udstedte Ordre om Tidspunktet for Lokomotivfyrbøderaspiranters faste Ansættelse, og da Organisationen gjorde samme høje Generaldirektorat opmærksom herpaa, skyndte det sig ganske vist at indhente det forsømte, men det benyttede tillige Lejligheden til at paaføre Ansættelsesbrevet en Klausul om, at der ikke kunde gives den paagældende fast ansatte Garanti mod Afskedigelse.

Onsdag den 21. December forhandlede der paany i Generaldirektoratet om Mulighederne for at bevare de omhandlede 19, som dels havde gennemgaaet Uddannelse paa Jernbaneskolen, dels havde opnaaet fast Ansættelse, og som alle havde underkastet sig de Bestemmelser og opfyldte de Krav, som stilledes for at blive fast ansat. Man forhandlede om, hvorvidt disse fortsat kunde arbejde i Statsbanernes Tjeneste eventuelt indtil videre under samme Form som i Perioden fra 1. September til 1. Januar. Forhandlingen, der fandt Sted under Generaldirektørens høje Forsæde, var kun en Parodi. Generaldirektøren vidste intet, man bemærkede, at han ganske savnede Linien for sin Stilling overfor det paagældende Spørgsmaal. Men det skyldtes vel dette, at han følte sit store Ansvar ved at skulde gøre 19 unge Mennesker brødløse, som han i sin Tid havde antaget her i Staten til en lavere Timebetaling end andre med tilsvarende Uddannelse, fordi han havde stillet dem i Udsigt at faa fast Ansættelse, hvilket ikke kunde gennemføres enten paa Grund af mangelfulde Dispositioner eller manglende

rank Ryg overfor Ministeren. Det var ikke muligt under denne Forhandling at faa Generaldirektøren til at tage en klar og positiv Stilling; han gemte sig bag Ministeren, idet han vilde forelægge ham Spørgsmaalet, og hvis Forelæggelsen ikke kunde naa at finde Sted inden Aarets Udgang, maatte de paagældende fratræde Tjenesten til dette Tidspunkt.

Ministerens Afgørelse er truffet, og de 19 fast ansatte Reservelokomotivfyrbødere er skubbet ud i Arbejdsløsheden til de andre 90000 Arbejdsløse.

Resultatet af Forhandlingerne er nedlagt i følgende Skrivelse, vi har modtaget:

»Under Henviſning til den med Repræſentanter for Dansk Lokomotivmands Forening den 21. d. M. ſtedfudne Drøftelse vedrørende de med Udgangen af indeværende Maaned afskedigede 19 Reservelokomotivfyrbødere ſkal man, efter at Sagen har været forelagt Ministeren, herved meddele, at man ikke har ſet ſig i Stand til at imødekomme de af Foreningen fremsatte Ønſker om at lade de paagældende forblive i Statsbanernes Tjeneste efter nævnte Tidspunkt, men at man er ſindet at ſøge Lovgivningsmagtens Samtykke til, at der i Lighed med, hvad der tidligere har fundet Sted for afskedigede Elevers og Kontoriſters Vedkommende, ydes dem af de nævnte Reservelokomotivfyrbødere, der ikke er berettigede til Underſtøttelse af en Arbejdsløſhedskasse, en midlertidig Arbejdsløſhedsunderſtøttelse af 3 Kr. pr. Dag i indtil 100 Dage, og at man vil drage Omsorg for, at Udbetalingen paabegyndes ſnareſt muligt efter den 1. Januar n. A., ſaaledes at første Udbetaling antagelig vil finde Sted i første Halvdel af Maaned.

Andersen Alstrup.

E. Luun.

Spørgsmaalet er dog ikke færdigt for Statsbanerne hermed. Bortset fra, at man forhaabentlig i Løbet af et halvt Aars Tid kommer til at sende Bud efter de paagældende, fordi der ikke længere kan trækkes de store Veksler paa den Arbejdsydelse, som daglig kræves af Lokomotivpersonalet, vil Spørgsmaalet paa anden Vis træde frem baade for Ministeren og for Generaldirektøren.

ET AFVÆRGET TOGSAMMENSTØD

Dagspressen indeholdt for nogle Dage siden Meddelelse om en paa Andst Station passeret Hændelse, som ved de paagældende Lokomotivføreres resolute Handlemaade forhindrede et Togsammenstød.

Vi skal i Korthed meddele de nærmere Omstændigheder:

Mandag den 2. Januar var der lige ved at ske en Jernbaneulykke paa Andst Station, beliggende mellem Lunderskov og Esbjerg.

Paa Grund af Forsinkelser var Toggangen blevet forandret. Tog 1036, populært kaldet »Emigranten« — Eksprestoget mellem Fredericia og Esbjerg med Englandsrejsende — skulde planmæssigt paa sin Vej til Esbjerg krydse i Vejen Tog 1019. De Eksprestoget imidlertid var stærkt forsinket, blev Krydsningen forlagt saaledes, at Tog 1019 i Stedet for i Vejen skulde krydse paa Andst Station, hvor det blev taget ind paa Spor 2 for at afvente Eksprestoget. Eksprestoget benytter normalt Spor 2 (Gennemkørselssporet) paa Andst Station under sin Forbifart. Da Eksprestoget ført af Lokomotivfører H. K. Hansen, Fredericia, nærmede sig Andst Station, stod Stationssignalet paa »Stop«, og efter at Lokomotivfører Hansen havde givet Signal Klar til Indkørsel, viste Stationen Indkørselssignal, og Eksprestoget kørte videre, men da Lokomotivfører Hansen nærmede sig Stationens Sporskifte, opdagede han, at Sporskiftet stod til 2. Spor — Gennemkørselssporet — som han normalt passerer, men som han ikke den Dag skulde benytte paa Grund af Krydsningsforlægningen, og hvor man havde taget Tog 1019 ind, ført af Lokomotivfører Honoré, Fredericia.

Lokomotivfører H. K. Hansen satte straks Vakuumbremsen i Virksomhed og afgav samtidig Signal med Dampfløjten, hvilket straks blev opfattet af Lokomotivfører Honoré paa Tog 1019, der satte Damp til og trykkede Toget tilbage. Eksprestoget var kørt med sin halve Længde ind over det forkert stillede Sporskifte, inden det blev bragt til Standsning, men ved den tilbagegaaende Bevægelse af Tog 1019 lykkedes det saaledes at undgaa et Sammenstød. Uden at de rejsendes Opmærksomhed blev særlig stærkt vakt, blev den begaaende Fejl hurtigt rettet, og Eksprestoget kørte videre med sine ca. 300 rejsende mod Esbjerg.

Det var Stationsmesteren, som havde Vagten paa Andst Station, hvem denne sørgelige Forglemmelse maa illægges, derved at han havde taget Tog 1019 ind paa Gennemkørselssporet og stillet Togvejen for Ekspresen til samme Spor, men den Ulykke, der her kunde have været Følgen, blev saaledes lykkeligt undgaaet

ved Eksprestogslokomotivførerens Agtpaagivenhed. Det skal bemærkes, at Lokomotivfører Hansen ved en tidligere Lejlighed, nemlig ved Tvingstrup, har afværget et ret analogt Toguheld.

Uheldet ved Andst vil vel nu blive behandlet efter alle Kunstens Regler ved Auditørforhør og hvad dertil hører, og vil formodentlig resultere i, at Generaldirektoratet gaar strengt frem mod den i Forvejen haardt ramte Stationsmester og overfor begge Lokomotivførerne udtaler Anerkendelse for udvist god Konduite. De paagældende, der modtager Anerkendelsen, fortjener den og vil vel i Øjeblikket føle sig tilfredsstillende, men vi vil dog tro, at de samme Lokomotivføreres Glæde for Administrationens eventuelle anerkendende Udtalelser næppe vil føles særlig dybt, fordi saavel de som det store Tal af Jernbanemænd efterhaanden ved, at hverken i Sektionerne, Distrikterne eller i Generaldirektoratet findes der Overordnede, som tilfulde forstaar Jernbanemændenes Arbejdsvilkaar derude i Marken.

Igen en Gang har Tjenestemændene i den daglige Drift afværget et truende Uheld, fordi de trods alle de Byrder, der bliver dem paalagt og som kan være tunge at bære, stadig ved, at Sikkerhedstjenesten er altoverskyggende, de glemmer ikke det Ansvar, der er dem paalagt.

De ved i hvert Fald, at Tilsidesættelse af Hensynet til Sikkerheden indeholder Farer.

STATSBANERNES OVERGANG TIL PRIVATDRIFT

Retspartiet (Folketingsmændene Axel Dam og Willesen) har den 21. December i Folketinget indbragt følgende Forslag til Lov om Forberedelse af Statsbanernes Overgang til Privatdrift:

§ 1.

Det paalægges Ministeren for offentlige Arbejder inden 1. April 1928 i Folketinget at fremsætte Forslag til Lov om Statsbanernes Overgang til Privatdrift. enten gennem Bortforpagtning eller Salg.

§ 2.

Overdragelsesbetingelserne i det i § 1 nævnte Forslag skal indeholde Garantier, hvorved der sikres en effektiv offentlig Kontrol med Udnyttelsen af Koncessionen og den driftsmæssige Sikkerhed opretholdes.

§ 3.

Det eventuelle Overskud af Forpagtningsafgift eller Salgssum skal anvendes til ekstraordinære Afdrag paa Statsgælden.

Folketingsmand Pastor Willesen som den ene af Forslagsstillerne fremsatte Forslaget i Rigsdagen og begrundede det gennem en længere Tale, som vi ikke her finder Anledning til at optrykke. Paa adskillige Punkter i sin Tale gjorde den paagældende Folketingsmand sig skyldig i Fejltagelser med Henvi-
sning til Forholdene i Udlandet, navnlig med Henblik paa de tyskt Rigsbaner.

FRA MEDLEMSKREDSEN

BILER OG BANER

I »Politiken« for den 5. Januar 1928 fandtes et Referat af et Møde, som var afholdt i Dansk Ingeniørforening Aftenen før, til Drøftelse af Spørgsmaal: Bane og Bil i Konkurrence om Godset og et eventuelt Samarbejde imellem disse Trafikmidler. Indlederen var Baneingeniør *Bagger* fra Sydfynske Baner og blandt Talerne var flere fremragende Trafikmænd, bl. a. Diektør *O. Munck*, Kapt. *Ibsen*, Trafikchef *Graae* m. fl. og endelig Formanden for bilkørende Fragtmænds Landsforening, Fragtmand *Grief*, Køge. Denne sidste Talers Udtalelser er værd at lægge Mærke til. Jeg gengiver Politikens Referat: Endelig skildrede Fragtm. *Grief*, Køge, Formanden for Landsforeningen af bilkørende Fragtmænd, i drastiske og levende Vendinger en Fragtmænds Dag. Hvordan han begynder om Morgenens i Køge med at »banke Byen op«, samle Varer og Kommissioner. Derfra til København og ind paa »Tre Hjorter«. Saa ud i Byen og besøge Indkøb, alt muligt lige til Dameunderbukser og Sko af Slangeskind. Saa Kl. 5 tilbage til Køge. Og hvis der er yderligere en Vognfuld, saa kører Far selv, *der er ikke noget der hedder Tjenestetidsregler*. (Udhævet af undertegnede.) Han troede ikke paa et Samarbejde mellem Baner og Biler.

Nej, der er ikke noget der hedder Tjenestetidsregler. Hvis der er en Vognfuld til, er der ingen, der kan forhindre Far i at sidde ved Rattet i samtlige Døgnet 24 Timer ud i et Træk, hvis det passer ham. Det er betryggende for andre Vejfarende at vide det. Ikke sandt? Hvis Far efter at have gjort sine Indkøb af Dameunderbukser og Slangeskindssko og fuldendt sin første Tur og maaske er paa Vej med en Vogn fuld til; paa Slutningen af denne Tur er lidt træt og som Følge deraf maaske lidt mindre agtpaa-givende, hvad der jo vilde være menneskeligt, og han af den Grund maaske ramler sammen med et Vejtræ, eller maaske med en anden Lastbil, hvor Føreren ogsaa er overanstrengt, eller han maaske overser en nedrullet Jernbanehom, det har man somme Tider hørt, og bliver mast sammen med sin Vogn, eller, ja, der kan nævnes Muligheder nok, Bladene har jo omtrent daglig en Artikel med Overskrift: Automobilulykke. Hvis noget saadant sker? Netop fordi der er ikke noget der hedder Tjenestetidsregler. Naa ja! Saa maa Vorherre og Forsikringsselskabet om Resten. For Far har vel ansvarsforsikret for

noget, og saa er den klaret som Storm Pedersen siger. Ærede Læser! Naar De atter læser om en Automobilulykke, det varer nok ikke saa længe, saa send den »raske« Fragtmand i Køge en Tanke.

J. M.

BETRAGTNINGER VED GB

Det kan for Menigmand være vanskeligt at forstå efter hvilke Principper, der gaas frem for at opnaa Besparelser paa de betrængte Statsbaners Budget.

Der er i Aaret 1927 skaaret en bred Rem af Tjenestemænds Ryg, men som sædvanlig er den bredeste skaaret af det underordnede Personale — og dette paa mere end en Maade. For Lokomotivmændenes Vedkommende er mange forflyttede, taget bort fra Kone og Børn, Hus og Hjem, uden at det er taget i Betragtning, hvorledes de paagældende — mest unge Mennesker med nystiftede Hjem — skal skaffe sig Tag over Hovedet, og hvorledes de skal klare sig økonomisk. Ved Siden af en stærkt forøget Tjenestetid, maa saadant tvangsforflyttet Personale af og til benytte deres knapt tilmaalte Fritid til Rejser, for at kunne besøge Hustru og Børn, med andre Ord ikke faa den Hvile, der er saa nødvendig for en Lokomotivmand. Hvis det saa viste sig at være rigtigt med disse Forflyttelser, at virkelig Personalet kunde undværes disse Steder, saa var der for saa vidt intet at sige dertil, men man har forflyttet Mandskab bort og betalt dem Godtgørelse for beordret Forflyttelse, og nu er der udstationeret Personale til de paagældende Depoter i Stedet.

Se, det er at spare paa Skillingen, hvilket Befolkningen (Vælgerne) ser, men at Dalerne ryger, ses ikke.

I Roskilde f. Eks. er udstationeret 6 Mand til at køre Posttog til Kalundborg og Næstved, hvilket der paa denne Maade vist ikke er stor Fortjeneste paa, naar man betænker, at alene Godtgørelsen for Udstationeringen for disse 6 Mand udgør ca. 66 Kr. pr. Dag. I Kalundborg og Helsingør, og formodentlig mange andre Steder i Landet, hvorfra der er forflyttet Personale, er der nu udstationeret Personale i Stedet; et Bevis for, at det er ganske uovervejet og planløst, at alle disse Forflyttelser er sket.

Men skidt med hvad det koster, bare Regeringen opnaar sin Hensigt.

Desforuden benyttes jo i udstrakt Grad Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste paa Strækningen.

Mange Lokomotivfyrbødere blev jo sat i Remiseværkstederne, og det har vist sig, at adskillige maatte tages ud igen, og det er nu i Vinterperioden; hvad saa til Sommer til den større Trafik, og hvor Personalet skal have deres Sommerferie — hvis det kan faa nogen? Ja, det kan jo være meget rart at have Lokomotivfyrbødere i Værkstederne, saa er der altid noget Personale at tage af.

Man har jo set, hvor temsig en Lokomotivmester kan være, ved Juleaften at sætte en Lokomotivfyrbø-

bøder til Togtjeneste, efter at han havde arbejdet i Værkstedet i 8 Timer; men heldigvis blev det gennem Maskinbestyreren forpurret; men man ser, hvorledes en Lokomotivmester, som selv for ikke saa lang Tid siden var Lokomotivfører, regner med Lokomotivtjenesten, og hvor hurtig og let han faar reaktionære Tendenser, men maaske han tror, han hurtigere faar den kongelige Udnævnelse for derved muligvis at mene, at han har Ret til at være mere affejende overfor Personalet, end Tilfældet allerede er.

Ja, man kan jo skrive Spalte op og Spalte ned om alle de Betragtninger, man gør sig i disse Tider. Vi ved, at Lokomotivføreren er ansvarlig for, at Lokomotivet er forsynet med de Lygter og Signaler, Reglementet foreskriver, men at man ogsaa skal undersøge, om der er Petroleum og Olie paa Lamperne, som der er særlig betroede Folk (Lampister) til at passe, turde dog være at stille for store Krav til, hvad der kan udføres i den Forberedelsestid, der er levnet Personalet.

De tilsynsførende Lokomotivmestre maa dog have Ansvaret for, at det dem underlagte Depotpersonale udfører det Arbejde, der er dem paalagt, og ligeledes at de instrueres om, at de kulørte Glas i Signallygterne er rene og hele, i Stedet for at paalægge Lokomotivførerne i hvert enkelt Tilfælde at klage. — Hvor er det kinesisk! Hvis derimod en enkelt Lokomotivmand klager over, at en Maskines Olieudrunke ikke er sat til Varme, og derfor Olien vanskelig at smøre med, hu, hej, straks en Ordre i Lokomotivførernes Ordrebog om, at det paalægges o. s. v. — — —

Ja, der er mange Ting man ikke forstaar, men saaledes skal det vel være, for det gælder vel om at holde Lokomotivmændene nede; men disse Lokomotivmestre forstaar ikke, at de netop opnaar det modsatte af det, de tilsigter, for den ensidige Modstand, vi møder, bevirker selvfølgelig, at vi samler os endnu mere om vort Bannermærke: »D. L. F.«, saaledes at vi staar som en ubrydelig Mur, og naar den Dag kommer — og den kommer jo — hvor Reaktionens Magt er brudt, at vi da kan sige: Nu er det vor Tur!

Til den Tid kan det jo saa være, at der kan sendes Afløsning ud paa Pladsen til de Lokomotivmænd, der har udført en halv Snes Timers Rangertjeneste under vanskelige og anstrængende Forhold, og at deres Forlangende om Afløsning ikke affærdiges med en flot Haandbevægelse og Udtalelse om, at der intet Mandskab er.

Hvis nu en sådan Lokomotivmand, paa Grund af Træthed, var Anledning til et større eller mindre Uheld, ja, saa vasker Lokomotivmesteren sine Hænder og undskylder sig med, at han har glemt at sende Afløsning ud, eller han ingen havde. A propos glemt — for mange Kokke fordærver Maden, og derfor hænder det vel ogsaa at to Mand sættes til den samme Tjeneste; men ogsaa for dette findes der vel ogsaa Undskyldning, da det *kun* er Lokomotivmænd, det gaar ud over, saa gør det vel ikke noget, at Tiden spildes unødigt, naar blot vi ikke selv er Skyld deri, for saa bliver det en anden Ting.



DIESELLOKOMOTIV—DAMPLOKOMOTIV

(Sluttet.)

Selvfølgelig kan der regnes med at opnaa en mindre Vægt af Diesellokomotivet uden at bruge Undervandsbaadmotorer, men et gunstigere Vægtforhold mellem Damp- og Diesellokomotivet end henholdsvis 1 : 1,5 vil sikkert ikke kunne naas, og selv om dette Forhold kan tilvejebringes, saa vil Dieselmotorens store Varmednyttelse overfor Dampmaskinen, der nu staar i Forholdet henholdsvis 3 : 1, næppe gøre Dieselmotoren egnet til Jernbanedrift, naar man tager Damplokomotivets store Driftssikkerhed i Betragtning. Om Motorer i Jernbanedrift kan opnaa den samme Driftssikkerhed, er et meget stort Spørgsmaal, der gælder baade store og smaa Motorer, og regnes som en af Konstruktorernes vanskeligste Opgaver.

Da en Motor arbejder mest økonomisk ved et stort Omdrejningstal, og da dette kun kan varieres indenfor snævre Grænser, er det nødvendigt at tilpasse og overføre Motorens Kraftydelse efter Togets Art. De mest kendte Kraftoverføringsmidler er:

Tandhjulsoverføring, hvor Motorens Omdrejningsantal ved en indskudt omskiftelig Tandhjulsudveksling virker paa Hjulakslen i et passende Forhold, men denne Kraftoverføring kan kun med Sikkerhed anvendes ved Motorer med indtil 150 H. K.

Hydraulisk Overføring, hvor Motoren driver en Pumpe, der sammentrykker en Vædske (som Regel Olie eller Glycerin) til et bestemt Tryk, som atter nedsættes ved Hjælp af en hydraulisk Transformator gennem et eller flere Trin, hvorved Vædskens Tryk (Motorens Kraftydelse) efter Behovet overføres til Drivhjulene. Denne Overføring egner sig godt paa Lokomotiver paa indtil 500 H. K., den er ogsaa billigere end elektrisk Overføring, men har den uheldige Egenskab, at Motorens samtlige Ydelser overføres gennem kun eet Tandhjul, saaledes at hele Lokomotivets Driftssikkerhed er afhængig af dette Hjul.

Elektrisk Overføring, hvor Motoren driver en Dynamo, og den udviklede Strøm anvendes i Elektromotorer. Denne er den eneste Overføring, der kan komme i Betragtning, naar der er Tale om store Kraftydelser.

Foredragsholderen omtalte nogle paa Hohenzoller-Værket i Dysseldorff byggede Lomo-

nosoff-Dielsel-Lokomotiver, der arbejder ved en 4-Takts 1000 H. K. Motor med 450 Omdr./Min. og en direkte tilkoblet 800 K. V. Jævnstrømsdynamo. Disse adskiller sig fra de paa Baldwin-Værket byggede deri, at de sidstnævnte arbejder ved en 2-Takt Dieselmotor, der driver et Tandhjulsforlag, som sætter Dynamoens Omdrejningshastighed op til 1200 Omdr./Min.«

»Efter min Mening«, siger Foredragsholderen videre, »vil der gaa mange Aar, og store Summer vil blive anvendt, inden et diesel-elektrisk Kraftanlæg i Form af et Lokomotiv vil finde nogen videre Udbredelse, endskønt dette udviser betydelige Fordele, som virker meget tiltalende. Trods Diesellokomotivets høje Pris er alle Jernbanefagmænd enige om, at hvis dette kan forbedres til at blive lige saa brugbart og driftssikkert som Damplokomotivet, saa kan betydelige Besparelser og Forenklinger i Lokomotivbetjeningen opnaas ved, at Fyrrensning, Kultagning o. l., der hæfter ved Damplokomotivet, bortfalder, bortset fra, at de dyre tidsspildende Kedeleftersyn ligeledes bortfalder, og Faren for Kedelekspllosion ikke er tilstede, ihvorvel disse i de senere Aar, som Følge af systematisk Kedeleftersyn, kun er forekommet meget sjældent.

Lokomotivet med Forbrændingsmotor staar endnu i sine Børnesko, hvad enten det har Tandhjulshydraulisk- eller elektrisk Kraftoverføring. De bedste Ingeniørtalenter Verden over anvender deres Kræfter paa at finde en tilfredsstillende Løsning paa den Opgave, de har stillet sig, men ikke desto mindre er det usikkert, om der ikke vil opstaa nye Vanskeligheder med Diesellokomotivet, og om der ikke senere hen i Tiden vil stilles større Krav til Jernbanedriften med Hensyn til Driftssikkerheden, end der stilles nu, saaledes at man først til den Tid, med det Antal Diesellokomotiver man har i Drifen, kan fastslaa dettes Brugbarhed.

Indførelsen af elektrisk Jernbanedrift er kun gaaet meget langsomt frem; de store Anlægsomkostninger og Vanskelighederne som Strømledningerne bringer med sig — i Særdelighed paa store Rangerbanegaarde — har forhalet Elektrificeringen af Jernbanerne, dog gaar det fremad Skridt for Skridt og er ganske uundværlig paa underjordiske Baner samt paa Baner med vanskelige Strækninger, paa hvilke Damplokomotivets Kraftydelse ikke strækker til.

Hvis det bliver muligt at fremstille et Lokomotiv med Forbrændingsmotor til en Pris, som ligger nærmere Damplokomotivets, vil en saadan Drivkraft være egnet til at fremskynde Elektrificeringen af Jernbanerne.

Dette Eksperiment foretages for Tiden i Schweits, og naar Trafikken paa Sidebaner og Rangerbanegaarde kan bestrides tilfredsstillende med Diesellokomotiver, saaledes at kun Hovedbanerne skal forsynes med Strømledninger, vil Elektrificeringen gaa hurtigt fremad.

Alligevel, naar alt kommer til alt, vil det vare mange Aar, inden der bliver Tale om at sælge Damplokomotivet som gammelt Jern, takket være dets Enkelthed, Brugbarhed og billige Fremstillingspris.«

F. Spøer.

LOKOMOTIVPERSONALETS LØNNINGSINDTÆGT I KALENDER- AARET 1927

Lokomotivførere.	a	b	c	d	e	f
Grundløn 3000 Kr.:						
gifte	4185	4140	4020	3930	3810	3690
ugifte	3978	3933	3813	3723	3603	3483
ugifte under 35 Aar	3859	3814	3694	3604	3484	3364
Grundl., 1. A.T. 300 Kr.:						
gifte	4485	4440	4320	4230	4110	3990
ugifte	4278	4233	4113	4023	3903	3783
ugifte under 35 Aar	4159	4114	3994	3904	3784	3664
Grundl., 2. A.T. 600 Kr.:						
gifte	4805	4760	4640	4550	4430	4310
ugifte	4593	4548	4428	4338	4218	4098
ugifte under 35 Aar	4469	4424	4304	4214	4094	3974
Lokomotivfyrbødere.						
Grundløn 2100 Kr.:						
gifte	3264	3219	3099	3009	2889	2769
ugifte	3061	3016	2896	2806	2686	2566
ugifte under 35 Aar	2948	2903	2783	2693	2573	2453
Grundl., 1. A.T. 150 Kr.:						
gifte	3414	3369	3249	3159	3039	2919
ugifte	3211	3166	3046	2956	2836	2716
ugifte under 35 Aar	3098	3053	2933	2843	2723	2603
Grundl., 2. A.T. 300 Kr.:						
gifte	3574	3529	3409	3319	3199	3079
ugifte	3369	3324	3204	3114	2994	2874
ugifte under 35 Aar	3253	3208	3088	2998	2878	2758
Grundl., 3. A.T. 450 Kr.:						
gifte	3724	3679	3559	3469	3349	3229
ugifte	3519	3474	3354	3264	3144	3024
ugifte under 35 Aar	3403	3358	3238	3148	3028	2908

Ovennævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg).



FALDEN FOR ALDERSGRÆNSEN

Med Udgangen af Januar Maaned forlader Organisationens tidligere Formand, Lokomotivfører *Chr. Christensen* Statsbanernes Tjeneste paa Grund af Alder, idet han den 17. Januar fyldte 70 Aar.



Chr. Christensen.

Der er god Anledning til ved denne Lejlighed at mindes vor forhenværende, mangeaarige Formand med nogle Ord for den Indsats og Interesse, han ved et ofte byrdefuldt Arbejde har viet Lokomotivmændenes Organisation fra den som en lille Spire voksede op til en i faglig Henseende stærk Organisation.

Christensen traadte til i en for D. L. F. vanskelig Tid, efter at Foreningen i Løbet af ca. tre Aar havde haft to Formænd, og hvor man stod famlende, fordi det i Organisationens første Aar ikke var helt klart, hvor et Formandsemne var at finde. Ved et Valg, hvis Resultat blev bekendt den 20. Oktober 1901, blev C. valgt, og dermed kom man ind under fastere Former end hidtil, og C. blev siddende som Formand indtil han trak sig tilbage paa Delegeretmødet 1918.

Det vil blive for omstændeligt at omtale, hvad det passerede for Organisationen i de ca. 16½ Aar C. var Formand, men det siger sig selv, at han som Formand var stærkt inde og med i de Sager, der beskæftigede Organisationen i de Aar. Han besad Egenskaber, der gjorde ham til en fortræffelig Leder af Organisationens Arbejde, idet han foruden at besidde en behagelig Omgangsform tillige forstod at forlige modstridende Opfattelser, og saaledes har han paa mange forskellige Maader gjort sig fortjent af sin Organisation, og blev i den Anledning udnævnt til Æresmedlem ved D. L. F.s Jubilæum.

C. kom paa Jernbanen 8. September 1879 i Aarhus, var der med at stifte Smede- og Maskinarbejdernes Fagforening, og blev ansat som Lokomotiv-

fyrbøder 1. April 1886, og blev Lokomotivfører med Station i Esbjerg 1898.

I nær Tilknytning til hans Formandsvirksomhed skal nævnes, at C. i 6 Aar var Præsident for N. L. F. Det skal endvidere anføres, at Christensen i 2 Valgperioder var Medlem af Esbjerg Ligningskommission, og at han i 13 Aar har været Medlem af Esbjerg Byraad, og at han endvidere har været Formand for Værgeraadet. Der har saaledes været Brug for C.s Arbejdskraft paa forskellig Maade.

Der skal derfor til vor gamle Formand lyde en hjertelig Tak for hans fortjenstfulde Arbejde for Organisationen, nu da han trækker sig tilbage til et velfortjent Otium, som vi haaber maa blive langt og lyst, baade for ham og hans Hustru.

JUBILÆUM

Den 1. Februar kan Lokf. I. Kr. Jensen, Vejlborg, Fjordvej, Nyborg, fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.



I. Kr. Jensen.

Jensen har altid været en trofast og interesseret Organisationsmand, saaledes var han i flere Aar Formand for Viborg Lokfbadefdeling. En pligtopfyldende Lokomotivfører og en god og elskværdig Kammerat, hvis Særkende er en stærkt udpræget Retfærdighedsfølelse. T.



L. H. Loft.

Den 1. Februar 1928 kan Lokomotivfører L. H. Loft, Blichersvej 9, Brande, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Loft er en støt og rolig Lokomotivmand, som kun gør sin Organisation Ære, hans Jovialitet og ægte jydsk lune, som aldrig fornægter sig, har skaffet ham mange Venner baade blandt Kolleger og andre Medansatte. Vi ønsker ham hjertelig til Lykke i Dagens Anledning. M. R.

JULETRÆSFEST

Afd. 11—12 i Gedser afholdt fælles Juletræ den 6. Januar paa Hotel Dannebrog. Kl. 6 marscherede Børnene ind i Salen, hvor et smukt Juletræ stod pyntet, og da Julesangene var afsunget, brød en Julenisse (udført af Lokofrb. Hollænder) frem af sit Skjulested under Træet, hvilket vakte vild Jubel blandt Børnene.

Efter at Julenissen havde underholdt Børnene med Lege og Julefortællinger blev Godterne delt om, hvorefter der dansedes om Træet. Ved et fælles Kaffebord blev de tilstedeværende budt Velkommen og vor Forening og Fane fik et Leve og Hurra, hvorefter de voksne svingede sig i Dansen til Klokken blev 1. Alt i alt en vellykket Fest.

Referenten.

FRA GRÆNSEN

Onsdag den 4. Januar afholdt D. L. F., Tønder. deres aarlige Julefest paa Hotel Tønder. Denne formede sig som foregaaende Aar, som en god og vellykket Fest, der sikkert har sin Andel i den gode Tilslutning af Medlemmer med Familie naar der klappes sammen til Fest, og man samtidig er i Besiddelse af saa gode Kræfter, som Lokofører N. S. Christensen, der altid staar i Beredskab naar det gælder Underholdning for et gemytligt Selskab. Jeg vil samtidig gerne bringe Lokomotivmester Sørensen en Tak for hans store Anstrengelser for at skaffe alle fri, der ønskede at deltage.

Festen indlededes Kl. 18,30 med en Julehymne og Lokomotivmands-Marschen, sunget af en Kvartet med Musikledsagelse, hvorefter Lokofører H. Søgaard bød Selskabet Velkommen, idet han ønskede alle maatte faa en fornøjelig Aften.

Der blev derefter sunget nogle af vore gamle Jule-salmer, og derpaa begyndte Dansen og Legene for Børnene. Kl. 19,30 var der Nisseoptog under Ledelse af Lokofrb. Fr. Stokholm, der, foruden en Uddeling af Godter, underholdt Børnene i ca. 1 Time. Kl. 20,30 optraadte Lokofører N. S. Christensen i Dagens Anledning som Skolemester med mange Formaninger til Børnene i det nye Aar, tilligemed sit Dukketeater, der gjorde overordentlig Lykke. Derefter foretoges Bortlodnig af en Dukke for Pigerne og en Kælke for Drengene, som en afskediget Reserve-Lokofrb. havde forarbejdet. Festen fortsattes derefter for de Voksne, Kl. ca. 23 fælles Kaffebord, Musikken spillede en Marsch, og under Opmarschen til Kaffebordet fik Deltagerne udleveret en Sang: »Damernes Pris til Lokomotivmanden«, hvori var indpakket en Cerut til Damerne og en Cigar til Herrerne. Efter at alle var bænket ved Kaffebordet, bød Formanden, Lokofører Søgaard endnu en Gang Velkommen og takkede for den store Tilslutning, rettede samtidig en Tak til Lokofører N. S. Christensen for hans Assistance ved Festen.

Med Damernes Sange fulgte foruden Cerutten et Nummer, saledes at den heldige Vinder ved en Lodtrækning fik overrakt en Palme, hvorefter Kaffebordet sluttedes med et Leve for D. L. F.

Derefter fortsattes med Musikkens Toner under konstant Spænding til Kl. 4, og man skiltes sikkert med Bevistheden om en god og vellykket Fest.

Sekretæren.

LODTRÆKNING

Ved de københavnske Lokomotivføreres Julefest den 7. Januar blev følgende Numre udtrukne: 134 — 209 — 93 — 148 — 499 — 160.

Ved Lokomotivfyrbødernes Julefest i Haandværkerforeningen Fredag den 6. Januar 1928 blev følgende Numre udtrukket: 588 — 343 — 227 — 917 — 691 — 1188 — 1171 — 275 — 1110 — 617.

SYGEKASSERNES INVALIDEFORSIKRING

Fra 1. Oktober 1927 er der sket væsentlige Ændringer i Invalideloven — bl. a. er saavel Bidraget til Forsikringen som Invaliderenten nedsat.

Bidraget for ubemidlede er nedsat fra 45 Øre maanedlig til 37 Øre og for bemidlede fra 1,35 Kr. maanedlig til 1,11 Kr. De højere, sjældnere anvendte Satser for Medlemmer, der ikke er indtraadt i Forsikringen efter det 50. Aar nedsat fra 1,25 maanedlig til 84 Øre. Disse Beløb kan efter Ministeriets Betømmelse afrundes opefter, f. Eks. fra 37 til 40 Øre o. s. v.

Invaliderenten, som tidligere udgjorde 800 Kr. aarlig (for Pensionister dog kun 266 Kr. aarlig), og som kan opnaas af invalideforsikrede Personer, hvis Erhvervsevne paa Grund af Sygdom eller af anden Aarsag er vedvarende eller forhigaaende, nedsat til en Trediedel, er fra 1. Oktober 1927 fastsat til 540 Kr. aarlig.

For de Rentenyderes Vedkommende, der har faaet Renten tilkendt før 1. Oktober 1927, sker Nedsættelsen gradvis — fra 1. April 1928 — saaledes:

fra 1. April 1928—30. September 1928 udbetales 735 Kr. aarlig.

fra 1. Oktober 1928—31. Marts 1929 udbetales 670 Kr. aarlig.

fra 1. April 1929—30. September 1929 udbetales 605 Kr. aarlig.

fra 1. Oktober 1929 udbetales 540 Kr. aarlig.

Den for Pensionister gældende Invaliderente nedsættes gradvis i samme Forhold.

Til de Medlemmer, der har været invalideforsikret mod Erlæggelse af den for bemidlede gældende, forhøjede (forsikringsmæssigt fastsatte) Præmie, og som har faaet tillagt Rente inden den 1. Oktober 1927, udbetales Renten vedblivende efter den gamle Lovs Bestemmelser indtil deres fyldte 62. Aar. Efter det 62. Aar udbetales Renten efter Reglerne i den nye Lov.

Fra Nedsæringen har man endvidere undtaget de Rentenydere, der er invalide »i svær Form«, d. v. s. saadanne, hvis Erhvervsevne ikke alene en nedsat til $\frac{1}{3}$, men som er »i en Tilstand af Hjælpeløshed, som nødvendiggør, at Invaliden stadig maa have Bistand af andre«. Til saadanne Rentenydere skal der nemlig af Kommunerne, naar der fremsættes Begæring herom, ydes et aarligt Tillæg til Invaliderenten svarende til det Beløb, hvormed den oprindelige Invaliderente nedsættes.

De Rentenydere og de Medlemmer, der har indgivet Begæring om Rente, som anser sig for invalide

»i svær Form«, maa derfor snarest overfor deres Opholdskommune fremsætte Begæring om de omhandlede Tillæg, der *tidligst* kan tilkendes fra Datoen for Begæringens Indgivelse.

Man henleder udtrykkelig Opmærksomheden paa, at Retten til at oppebære Invaliderende eller det kommunale Tillæg hertil paa ingen Maade er betinget af, at paagældende er »ubemidlet« eller er »i Trang« o. s. v., men at den eneste Betingelse for invalideforsikrede »bemidlede« og »ubemidlede« Medlemmers Opnaaelse heraf er den, *at vedkommende er invalid* i Invalidforsikringens Forstand.

Yderligere Underretning vedrørende disse Forhold vil til enhver Tid kunne faas gennem Sygekassens Kontor.

NY PERSONALFORTEGNELSE

De tre Fuldmægtige i Personalfdelingen D. O. Høsguard, H. Tauson og E. Terkelsen har udsendt Indbydelse til Subskription paa en ny Udgave af Haandbogen »De danske Statsbaners Tjenestemænd«. Ifølge venskabelig Overenskomst deltager Trafikkontrolør Henriksen ikke i Udgivelsen af denne Udgave.

Haandbogen indeholder bl. a.:

1. Oversigt over Statsbanernes Organisation.
2. Fuldstændige Anciennitetslister over samtlige Tjenestemænd ved Statsbanerne.
3. Forfremmelseslister over stationsmesterprøvede Tjenestemænd.
4. Forfremmelseslister over stationsmesterprøvede Tjenestemænd.
5. Oplysninger over de forskellige Tjenestemænds Lønninger, Antal f. v.
6. Fuldstændigt alfabetisk Navneregister.

Den sidste Udgave af Personalfortegnelsen blev udgivet i Begyndelsen af 1926. Siden da har der fundet meget betydelige Forandringer Sted, bl. a. som Følge af særlig stor Afgang fra Etaten (Afsked og Død), mange Nyudnævnelser bl. a. til nye Poster (Trafikkontrolører, Lokomotivførere m. fl.) og omfattende Forflyttelser saavel blandt Togpersonalet og Banetjenestens Personale (ved Banevagtsystemets Indførelse). For Stationernes Vedkommende gælder, at de i den nye Haandbog vil blive opstillet i den ved sidste Regulering fulgte Orden.

Den nye Personalfortegnelse, der med Tilladelse af Generaldirektøren for Statsbanerne udarbejdes efter Generaldirektoratets Bøger, agtes udgivet i Marts 1928, for saa vidt et tilstrækkeligt Antal bestilles. Prisen for Bogen, der bliver ca. 450 Sider stor og hæftet i stift Omslag, er 3 Kr.

Indbyderne modtager Bestilling paa Bogen, og vi anbefaler Bogen paa det bedste.

TAK

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum, særlig Tak til Skanderborg Afdelinger samt Haandværkerne ved Depotet for den store Gave, som blev mig overrakt, og fordi de gjorde Dagen til en Festdag, som aldrig glemmes af min Familie og mig.

J. S. Christensen.

Hjertelig Tak til Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer i København for den Deltagelse, der blev vist os ved vor kære Moders, Enke efter Baneformand F. M. Kleis, Død og Begravelse.

Lokomotivfyrbøder V. M. Kleis.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj. Følst.	Jyl. Fyn	
14360e		do. do.: Tasso. Iphignie.
14360f		do. do.: Egmont. Stella. Hermann og Dorothea.
14360g		do. do.: Faust I.
14360h		do. do.: Faust II.
14361	12184	Nielsen, Harald: Boligbogen.
14362	12877	Pontoppidan, Henrik: Mands Himmerig.
14257c	12733c	Krasnov, P.: Fra Czarørnen til den røde Fane. III Del.
13961c	12478c	Egeberg, Edv.: En Præsteskæbne. III Del.
14363		Hegerup, Jens: Maria.
14364	12834	Bojer, Johan: Det nye Tempel.
14365	12866	Rønne, Jørgen Falk: Den stille Magt.
14366		Benneke, Olaf: Marie Louise Reventlow.
14367	12839	Galsworthy, John: Karavanen.
14368	12872	Walker, Denville F.: Indien. — Land og Folk.
14369		Helweg, Hjalmer: H. C. Andersen.
14370	12827	Andersen, Knud Hee: Aaret i min Have.
14371	12858	Nielsen, Mads: De gamle Gaarde.
14373	12883	Schroll, Einar: Nissen — i Skovridergaarden.
14374	12885	Strang, Herbert: Smuglerne.



Lokomotivfyrbøderkredsen.

Vamdrup: Kassererens samt Repræsentanten for Ferie- og Rekreationshjemmets Adresse rettes til Tværgade, Padborg.



Forflyttelser fra 15—1—28:

Lokomotivfører N. A. Vest, Vamdrup, til Padborg.
Lokomotivfører P. C. Petersen, Vamdrup, til Padborg.
Lokomotivfyrbøder P. K. Storm, Vamdrup, til Padborg.
Lokomotivfyrbøder J. Kristensen, Vamdrup, til Padborg.

Afsked:

Lokomotivfører E. C. T. Hansen, Kbhvns. Godsbg., e. Ans. p. Gr. af Alder med Pens. fra 31—3—28 (min Afsk.)

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

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.