



28. Aargang N^o 22.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

22. November 1928

AMBULANCE- OG RESERVETJENESTE. MOTIVERNE

I et Par Artikler har vi beskæftiget os med Ambulance- og Reservetjenesten ved Statsbanerne, og vi har paavist, at denne Tjeneste ikke blev saaledes udført, som det kunde forventes at denne vigtige Tjeneste udførtes. Ganske vist blev vi straks dementeret af Distriktschefen, som tillagte os som Motiv: Lysten til at kritisere, men samtidig Mangel paa Forstaaelse. Det har vi svaret paa, men imidlertid hjalp vor Paatale saa meget, at man (Ledelsen) vistnok er bleven betænkelig ved saadan, ved alle mulige forekommende Situationer, uden videre at bruge Nedbrudsmaskinen, selv om der ogsaa, som Distriktschefen sagde: »er ved at komme en anden Maskine«. Der har jo ogsaa, siden vi bragte vor første Artikel, forekommet saadanne Tilfælde, som bedre end vi gennem vor Artikel, har illustreret de uholdbare Tilstande.

Et Eftermiddagsblad har interviewet Generaldirektøren, der har indrømmet, at man gjorde Brug af Nedbrudsmaskiner paa den Maade, vi omtalte, men tillige tilføjede, at vore Motiver var at faa et Sæt Personale til. Det er meget muligt, at Generaldirektøren er blevet bi-bragt den Opfattelse af sine Embedsmænd, thi det er jo klart, at Generaldirektøren ikke personlig kan være kendt med de Forhold, der her er Tale om. Det er højst sandsynligt, at de Embedsmænd, der har fortalt Generaldirektøren dette, selv tror paa noget saadant, thi de tror det vel ikke muligt, at der hos en Tjenestemand, der ikke hører til de ledende, kan opstaa en ærlig Indignation over, at Statsbanerne

skötter en saa vigtig Tjeneste paa den Maade, som vi har skildret. Det er netop det, der er Tilfældet, og intet andet, thi hvorfor skulde vi ikke kunne oprøres over, at man i givet Tilfælde stod uden Reservemaskine og Personale, hvis der skete noget. Thi for dem, Ulykken rammer, er selv nogle faa Minutters unødigt Ventetid en Evighed. Vore Motiver var ganske almen menneskelige og ikke Spor af egoistiske eller baseret paa mere Personale. Noget ganske andet er, at det maaske ikke vil være muligt at udføre Tjenesten paa *forsvarlig* Maade uden at forøge Personalet. Det skal vi ikke benægte, men hvis dette er Tilfældet, har man virkelig skruet Spareskruen et Par Gevind for langt ned, længere ned end det er gør ligt. Det er det eneste, vi har at sige om den Sag; vore Motiver kan staa for enhver Kritik. Det havde været ønskeligt, om vi havde været sparet for vore Bemærkninger, og at Statsbanerne kunde have staaet for Kritik i den omtalte Retning.

Vi haaber, at vor Fremdragen af denne Sag har bragt eller vil bringe som Resultat, at der bliver Orden i dette Forhold alle Steder rundt om i Landet, det er jo ikke alene i 1. Distrikt, det er galt, og hvis dette sker, saa er vi tilfreds. Saa tænker vi, at ogsaa Statsbanerne bliver tilfreds, selv om man ikke naaede at faa alle de mange rare Penge i Sparegrisen, som man havde tænkt sig.

SNAVSEDE LOKOMOTIVER.

Af en Omtale i vore tyske Kollegers Medlemsblad »Voraus« af nogle engelske Ingeniørers Besøg i Anledning af en Præsentation

af nogle nye tyske Iltogslokomotiver, finder vi Anledning til at fortælle følgende bemærkelsesværdige Tildragelse. Det gaar naturligvis i Tyskland som i Danmark, at man af Sparehensyn lader Maskinerne køre med saa meget Skidt paa, at det er udelukket at faa foretaget et rationelt Eftersyn af Maskineriet, og det er det, denne Historie drejer sig om.

Som sagt, man har i Tyskland faaet leveret en Serie Iltogslokomotiver, gode, kraftige og moderne Lokomotiver, forsynet med alle moderne Indretninger, og Tyskerne, som selvfølgelig var glade for disse, fandt derfor Anledning til at præsentere dem for nogle engelske Ingeniører, som aflagde Besøg i Tyskland. For at Præsentationen kunde ske paa en værdig Maade, fandt man, at det var nødvendigt at rengøre en Maskine, saaledes at det var muligt at se, hvad den var af. Den blev altsaa pudset paa gammeldags Maner og trukket udenfor Remisen for at Gæsterne rigtig kunde faa Lejlighed til at se den efter i Sømmene og vurdere det smukke og gode Arbejde. Naa, de engelske Ingeniører kom og saa, og en af dem opdagede saa, at den ene Hjulring var knækket og gjorde selvfølgelig sine tyske Kolleger opmærksom paa sin Opdagelse, som, hvis den ikke var gjort, under Kørsel kunde have medført yderst farlige og ulykkelige Konsekvenser.

Det kan ikke nægtes, at det maa have været noget ubehageligt for de tyske Værker at maatte konstatere, at netop det Lokomotiv, de præsenterede, var i en meget slet Tilstand — som Følge af en for vidt dreven Sparsommelighed.

Nu havde det været rart, om vi herhjemme i Danmark kunde have slaaet os for Brystet og have sagt, at noget saadant er utænkeligt hos os — men det kan vi desværre ikke. Vi er jo ogsaa moderne i den Forstand, at ogsaa vi kan køre med Lokomotiver, der er rullende Snavsbunker, selv om Lokomotivmændene ikke af den Grund føler sig særlig stolte hverken for at præsentere dem eller for at køre med dem, fordi det er udelukket, at et ordentligt effektivt Eftersyn kan foretages, af hvilken Grund den Tillid, Maskinmanden maa have til sin Maskine, ikke kan være til Stede i det rette Omfang.

Det har vi omtalt før her i Bladet, og vi har ogsaa paapeget konkrete farlige Tilfælde, men lige meget har det hjulpet, fordi der er ingen Mandskab til at rengøre Lokomotiverne.

Af Dagspressen har man i den senere Tid hørt om snart den ene Ulykke snart den anden, og af den tyske Fagpresse og senest af Udtalelser paa den tyske Lokomotivmands Kongres i Frankfurt a Main har man erfaret, hvor galt det staar til paa mangfoldige Omraader dernede, fordi der i Henhold til Dawes Planen skal fremskaffes et saa og saa stort Udbytte af Bænerne. Og det gaar ud over Sikkerheden. Man har forlænget Tjenestetiden, man udnytter Personalet mere i den forlængede Tjenestetid, man forøger Kørehastigheden m. m., og Materiellet er som ovenfor anført i en ringere Tilstand end forsvarligt. Paa alle Omraader skal en vidt dreven Økonomi; en for vidt dreven Økonomi, bidrage til et stort Udbytte af Bænerne.

Som det er i Tyskland, saaledes er det ogsaa her, omend vi i Modsætning til vor store Nabo har været forskaanet for Ulykker. Naar der skal spares er det altid muligt at give den en Tand til, der er altid en lille Margin at løbe paa, der er altid tilstrækkelig Sikkerhed tilbage — D. v. s. det er ikke os, der siger det, det er dem, som i givet Fald ikke let direkte kan faa Skyld for eventuelle Skader.

Selv om alt tilsyneladende gaar udmærket paa alle Maader, selv om Lokomotiverne gror til med Snavs saa Eftersyn er delvis umuligt, saa vil vi ingen Sinde lade Mos gro paa de uheldige Sider af Statsbanernes Sparebestræbelser som kommer til vor Kundskab.

EN LILLE SAG.

Det er jo gerne saaledes, at i Nedgangstider opstaar der mere Opposition indenfor Tjenestemandorganisationer end i Opgangstider. Det har jo alle Dage været saaledes, og hvorfor skulde Historien ikke gentage sig nu, hvor vi har et Ministerium, som ikke er Tjenestemændene venlig stemt. Saa gentager Bemærkninger sig som: Organisationen laver intet, vi faar intet, som det var en naturlig Ting at man fik noget, naar ellers alt gaar ned. Disse Bemærkninger, der giver én fuld Forstaaelse af, at de Mennesker slet ikke forstaar, at en handlekraftig Organisations Opgaver i en kritisk Tid er den, at hindre, at modvirke, at de Lyster, der er til Stede for en kraftig Nedskæring, ikke faar Lov at udvikle sig paa den Maade, som eventuelt tilsigtes. Det er baade i lønmæs-

sig Henseende som paa alle de Maader, man i øvrigt kan komme Tjenestemanden tillivs. Det er ikke ganske let at paapege, hvad en Organisation i den Henseende formaar, det er jo ganske anderledes let i Opgangstider at paapege reelle Gevinster, der er Følge af maalbevidst Arbejde i den eller den Henseende.

En beklagelig Følge af en saadan Stilstandsperiode er, at enkelte føler sig saa utilfredse, at de maa demonstrere dette paa den Maade, at de udmelder sig af Organisationen. Det fandt den i nedenstaaende Skrivelse nævnte Lokomotivfører ogsaa Anledning til, og da den paagældende havde tegnet sig for en Andel i Foreningens Ferie- og Rekreatiionshjem, uden at han ved sin Udmeldelse indbetalte det resterende Beløb, som han var skyldig, tilskrev Organisationenens Sagfører ham desangaaende, og denne modtog da fra Overretssagfører C. Dalberg følgende Svar:

Deres ærede Skrivelse af 7. ds. til Lokomotivfører R. C. G. Schultz er overgivet mig med Anmodning om at meddele Dem paa Dansk Lokomotivmands Forenings Vegne, at Herr Schultz saa langt fra at føle sig foranlediget til at indbetale yderligere til Foreningens Ferie- og Rekreatiionshjem tværtimod reserverer sig Tilbagebetaling af de allerede erlagte 120 Kr., idet Foreningen ikke har opfyldt sine Forpligtelser overfor ham, men i direkte Strid med Foreningens Love har modarbejdet ham i Stedet for at støtte ham i det for ham overmaade vigtige økonomiske Spørgsmaal atter at faa Tilladelse til at forrette Strækningstjeneste i Stedet for Rangertjeneste. Dette er sket paa Trods af, at Formanden selv opfordrede Herr Schultz til at indgive Ansøgning til Generaldirektoratet herom og Bestyrelsesmedlemmers Erklæring om at ville støtte hans Andragende. Skønt de Overordnede intet havde at udsætte paa Herr Schultz's Tjenesteforhold under Rangertjenesten, og der heller ikke kunde rettes Bebrejdelser mod hans Privatliv, blev Ansøgningen afslaaet af ganske uvedkommende Grunde. Disse vil i Tilfælde af Retssag ved Vidneførsel nærmere blive dokumenterede; kortelig kan det her anføres, at Afslaget kan føres tilbage til Herr Schultz's tidligere Vægning ved at betale Lockout-Bidraget paa de 12,50 Kr. At Herr Schultz, der beroligedes med, at Generaldirektoratet i Løbet af 1/2 Aar vilde imødekomme hans Andragende, har udmeldt sig af Foreningen, efter at det havde vist sig, at heller ikke dette holdt Stik, kan man ikke forundre sig over.

Deres ærbødige
(sign.) C. Dalberg.

Som man vil se af den fra Hr. Dalberg modtagne Skrivelse optræder Hr. Schultz med Kugler og Stænger; det er jo en frygtelig og helt kampberedt Herre, der har inspireret Over-

retssagførerens Skrivelse, og det er jo klart, at det har været hans Hensigt, at nu skulde han vise Organisationen noget andet. Altsaa, man maatte, hvis hans Skrivelser drabelige Indhold stod i det rette Forhold til Sandheden, kunde vente sig et levende Møde med ham i Retten.

Og hvorledes spændte saa denne Historie af?

Den 22. Oktober foretoges Sagen for Københavns Byrets 11. Afdeling, og for vor Organisation mødte en Repræsentant for vor Sagfører, og sammen med Lokomotivfører Schultz mødte Overretssagfører Dalberg.

Men hverken Schultz eller Overretssagfører Dalberg havde ret meget at bemærke; den store Bevisførelse, der var bebudet i foranciterede Skrivelse, var der slet ikke Tale om, det var Bluff; thi Hr. Schultz havde intetsomhelst at beklage sig over, man kan maaske tilføje tværtimod, og som Følge heraf indgik han paa Forlig saaledes, at han betaler det krævede Beløb 80 Kr. med Renter plus 15 Kr. i Sagsomkostninger, som han skal afdrage med 32 Kr. om Maaneden hver den 15. første Gang den 15. November dette Aar.

Vi kan ikke se, at denne Sag pynter Hr. Schultz, vi beklager ikke, at det er gaaet ham som det gik, det var ikke andet, end hvad vi ventede, men vi beklager, at det har været muligt blandt Lokomotivførerne at finde én, der har faaet sig selv til at optræde paa en saa brovtende Maade, som sket i den citerede Skrivelse, og som, da han skulde vise, hvilken stor Herre han var, mistede al Gassen.

EN SAG ANGAAENDE DOBBELT HUSFØRELSE.

En Dom.

Organisationen har i længere Tid beskæftiget sig med en Sag angaaende dobbelt Husførelse vedrørende en Lokomotivfører i Tinglev. Sagen opstod paa Grund af, at den paagældende ikke vilde bebo en anvist Barak, der efter hans Skøn ikke var passende. Af den citerede Doms Præmisser fremgaar det tydeligt, hvad det drejer sig om.

Udskrift af Østre Landsrets Dombog for IV. Afd.

Aar 1928 den 8. Oktober blev afsagt følgende Dom i Sagen IV Nr. 194/1928: Lokomotivfyrbøder V. T. A. Johansen af Tinglev mod Generaldirektoratet for de Danske Statsbaner.

I Anledning af Lokomotivfyrbøder V. T. A. Johansens Forfremmelse fra Lokomotivfyrbøder ved

Statsbanerne til Lokomotivfører ved samme, blev han den 5. November 1926 forflyttet fra sit hidtidige Opholdssted, Aarhus, til Tinglev. Paa Grund af Boligmangel var det ikke Johansen muligt at skaffe sig egnet Bolig i Tinglev, og han maatte derfor lade sin Familie, der bestaar af Hustru og to halvvoksne Børn, tilligemed sit Bohave forblive i den hidtidige Bolig i Aarhus, medens han selv tog Ophold i Tinglev, saaledes at han fra 5. November 1926 havde Udgifter til dobbelt Husførelse.

Efter derom af Johansen indgiven Ansøgning blev der ved Skrivelse af 3. Februar 1927 fra Statsbanernes 2. Distrikt tilstaaet Johansen et Beløb af 115 Kr. 70 Øre som Godtgørelse for dobbelt Husførelse i Tiden fra den 5. November 1926 til den 31. December s. A. Det tilføjes derhos i Skrивelsen, at der, da Johansen ikke havde søgt om Tildeling af en under 7. December 1926 opslaaet ledig Barakke paa Tinglev Station, ikke oftere kunde udbetales ham Godtgørelse for dobbelt Husførelse i Anledning af hans Forflyttelse.

I et den 8. April 1925 af Generaldirektoratet for de danske Statsbaner udfærdiget Cirkulære var det nemlig bestemt, at Undladelse af at søge opslaaede ledige Lejeboliger — derunder ogsaa Barakker paa eller i Nærheden af Tjenestestedet — vil have til Følge, at Ret til dobbelt Husførelse fortabes. Johansen ansaa sig imidlertid ikke forpligtet til at søge om Tildeling af den paagældende Barakke, der efter hans Mening var for lille baade for hans Familie og hans Bohave, og han ansøgte derfor gennem sin Organisation Generaldirektoratet om Godtgørelse for dobbelt Husførelse ogsaa for Tiden efter 31. December 1926, hvilket Andragende imidlertid blev afslaaet, idet Generaldirektoratet ikke kunde erkende, at Johansen havde haft tilstrækkelig Føje til at undlade at søge den ledige Lejebolig.

Under nærværende Sag har derefter Sagsøgeren, fornævnte Johansen, nedlagt Paastand om, at de Sagsøgte, Generaldirektoratet for de danske Statsbaner, kendes pligtige til at yde Sagsøgeren Godtgørelse efter Reglerne i Lov om Statens Tjenestemænd Nr. 489 af 12. September 1919 § 1290, 2det Stk., jfr. Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927 § 867, 2det Stk., jfr. 6te Stk., for hans Udgifter foranlediget ved dobbelt Husførelse fra og med 1. Januar 1927 at regne.

Generaldirektoratet har under særskilt Procedure af Formaliteten paastaaet Sagen afvist, idet Spørgsmaalet efter dets Mening alene henhører under Administrationens Afgørelse og derfor ikke kan indbringes for Domstolene.

Til Støtte for Domstolene Kompetence har Sagsøgeren henvist til Lov om Statens Tjenestemænd Nr. 489 af 12. September 1919 § 19 (samme § i den nugældende Lov), hvorefter en Tjenestemand for Domstolene kan indbringe ethvert ham vedrørende Spørgsmaal om Krav paa Statskassen, begrundet i Lovbestemmelser om Lønning, Pension eller Ventepenge, hvilke Udtryk maa omfatte alle Tjenestemanden tillagte Ydelser og derfor ogsaa Kravet paa Godtgørelse for dobbelt Husførelse efter Lovens § 1290, 2det Stk. (den nugældende Lovs § 867, 2. Stk.).

Til Støtte for deres Paastand om Afvisning har Generaldirektoratet gjort gældende, at de nævnte Udtryk »Lønning, Pension eller Ventepenge« ikke omfatter de en Tjenestemand tillagte Emolumenter og derfor ikke heller dækker den heromhandlede Ydelse. Denne falder, — som ogsaa Overskriften til Lovens 3die Del viser — udenfor den faste Lønning, og Ydelsen, der bestaar i Refusion af hafte Udgifter, kan overhovedet ikke betegnes som en virkelig Indtægt, hvad Loven ogsaa udtrykkelig udtaler ved i § 51 at henføre Flyttegodtgørelse til »Ydelser, hvis særlige Bestemmelse ikke er at give Tjenestemanden en Indtægt.« Generaldirektoratet har endelig anbragt, at det heromhandlede Krav er betinget af, at Sagsøgeren ikke har kunnet faa Bolig, og at Spørgsmaalet om, hvorvidt den ham — in casu gennem Opslag — anviste Lejlighed kan anses som en efter hans Forhold passende Lejlighed i ethvert Tilfælde maa være undergivet Administrationens Skøn. En modsat Opfattelse vilde — hævdes det — føre til, at Spørgsmaal, der er bedst egnede til administrativ Afgørelse, vilde blive forelagt Domstolene, som f. Eks. hvorvidt den anviste Bolig er af passende Størrelse, er tilstrækkelig moderne, er i for lang Afstand fra Arbejdspladsen o. s. v.

Det maa efter den i Lovens § 1290, 1ste Stk., anvendte Udtryksform — »kan der tilstaaes ham« — antages, ligesom det ogsaa fremgaar af Behandlingen paa Rigsdagen, at Spørgsmaal om den i 1ste Stk. omhandlede Godtgørelse af Befordringsudgifter for egen Person, Husstand og Bohave er underlagt Administrationens Afgørelse. Vel bruges der nu i Paragraffens 2det Stk. om de her nævnte Godtgørelser for Huslejetag og dobbelt Husførelse en noget anden Udtryksform — »ydes der ham« —; men det maa efter Stykkets hele Sammenhæng med det foregaaende Stykke, — »yderligere Godtgørelse«, — saavel som efter Paragraffens Affattelse iøvrigt, — jfr. i Stk. 3 »kan der, foruden de i 1. og 2. Stykke« — have Formodningen imod sig, at der til den forskellige Udtryksmaade skulde knytte sig forskellige Regler om de Myndigheder, til hvem Kravenes Afgørelse er henlagt. Idet det derfor maa antages, at Spørgsmaalet hører under Administrationens Afgørelse, vil den af Generaldirektoratet nedlagte Paastand om Afvisning være at tage til Følge.

Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at kunne ophæves.

Der tillægges den for Sagsøgeren beskikkede Sagfører i Salær 80 Kr.

Thi kendes for Ret:

Denne Sag afvises.

Sagens Omkostninger ophæves.

Der tillægges Højesteretssagfører Heilesen i Salær 80 Kr., der udredes af det offentlige.

Sagen er appelleret til Højesteret, idet Sagen maa antages at være af principiel Betydning. Det maa haabes, at Højesteret ser paa Spørgsmaalet paa en anden og for Organisationerne mere tilfredsstillende Maade.

CENTRALORGANISATION I.

C. O. I afholdt den 25. Oktober Repræsentantskabsmøde i Studenterforeningens Bygning i København og der var mødt ca. 70 Repræsentanter fra de tilsluttende Organisationer.

Formanden, Forretningsfører *Ch. Petersen*, aabnede Mødet og omtalte de for Tjenestemændene vanskelige Tider siden sidste Repræsentantskabsmøde og forelagde derefter Forslag til Forretningsorden, der vedtoges, hvorefter Lokomotivfører Mortensen valgtes til Ordstyrer.

Derefter redegjorde *Formanden* for Virksomheden i de forløbne to Aar. Han omtalte først Regeringens Ophævelse af Voldgiftsretten og den i den Anledning anlagte Sag mod Regeringen, som gik Organisationens imod, og som gav Landsretten Anledning til at udtale, at C.O. ingen Forhandlingsret havde, men *Formanden* udtalte Haabet om, at det senere vilde lykkes at faa oprettet en Voldgiftsret paa betryggende Maade. Omtalte derefter Forslaget om Lønreduktion og det Brud, der skete med C. O. II senere, som Følge af de Forhandlinger, denne C. O. havde ført med Regeringen bag vor Ryg. *Formanden* udtalte som sin Opfattelse, at denne Optræden havde banet Vej for hele Nedsæringspolitikken. Regeringen havde endvidere ved Ændringer af og Forlængelse af Tjenestetiden forsøgt at overflødiggøre Tjenestemænd. Omtalte endvidere Overassistentensagen, som vilde komme til at koste ca. ¼ Million Kr., som han dog mente, ikke var nogen særlig høj Betaling for Forræderiet. Angaaende den kommende Lønrevision mente han, at man maatte stille sig afventende og se, om Regeringen vilde nedsætte en Kommission eller ikke. Saa vidt *Formanden* vidste, var der ikke af Regeringen truffet nogen Beslutning paa dette Punkt. Omtalte iøvrigt forskellige Indgreb, som Regeringen forsøgte overfor Tjenestemændene, f. Eks. fandtes i den ny Næringslov en Bestemmelse om, at Tjenestemændenes Hustruer ikke kunde opnaa Næringsbevis, men haabede, at det skulde lykkes at undgaa denne Undtagelsesstilling. Meddelte, at man havde paatænkt at oprette et Kontor for C. O. Ved sidste Møde var der tilsluttet 24 Organisationer med 23 412 Medlemmer. Pr. 1. Oktober var der tilsluttet 24 Organisationer med 20 856 Medlemmer. Nedgangen skyldes Nedsæringen og

Ændringer i Organisationsforholdene, bl. a. for Dansk Politiforbunds Vedkommende.

Efter *Formandens* Beretning var der en længere Diskussion, hvorefter Beretningen godkendtes enstemmig.

Derefter fremlagdes Regnskabet, der godkendtes.

Til *Formand* genvalgtes Ch. Petersen med Akklamation. Derefter foretoges Valg af Styrelse, og bl. a. vor Organisations *Formand* valgtes.

Derefter behandledes forskellige indkomne Forslag, bl. a. om Tjenestemænds Adgang til Stemmeafgivning ved politiske Valg, naar de var forhindrede i at afgive Stemme.

Efter nogen Diskussion herom sluttede *Formanden* Mødet.

DEN NYE BANE FREDERIKSSUND—HVALSØ.

Til den sidste af de Prøvekørsler, der finder Sted, forinden Aabning for Drift af den ny Banestrækning fra Hvalsø til Frederikssund, var Repræsentanter for Pressen og for Fagpressen indbudt til at deltage sammen med de Embedsmænd indenfor Statsbanerne, der har haft med Banens Bygning at gøre. Til Stede var bl. a. Banechef Flensborg, Overingeniør Engqvist og Overarkitekt Seest fra Generaldirektoratet. Fra Statsbanernes 1. Distrikt, under hvilket den daglige Drift skal sortere, var mødt Distriktschef Eir.

Efter at den nye Personstation i Frederikssund samt Jernbanebroen over Roskilde Fjord var beset, kørte Prøvetoget ind i Horns Herred for nogle Timer senere at ende i Hvalsø, hvor der er midlertidig Endestation for den allerede fuldførte Del af den midtsjællandske Bane: Strækningen fra Hvalsø over Ringsted til Næstved.

Under Køreturen forklarede Banechefen Banens Tilblivelseshistorie og de nærmere tekniske Detailler vedrørende den nye Strækning. Bemyndigelse til Banens Anlæg blev givet Ministeriet for offentlige Arbejder ved Lov af 27. Maj 1908, hvori denne Bane er opført som den sidste af 7 nye Statsbaneanlæg. Loven indeholdt dog en Betingelse om, at de Amtskommuner, i hvilke Banen kom til at gaa og de Købstadskommuner, som Banen kom til at berøre,

skulde tilsikre Statskassen et Beløb paa 40 000 Kr. pr. Banemil. Strækningen fra Ringsted til Hillerød var forudsat bygget som uindhegnet Bane med Overbygning af 22,5 kg Skinner, hvorved største Kørehastighed blev 45 km i Timen. Imidlertid blev det tekniske Program paa dette Punkt ændret ved Tillægsbevillingslov til Finansloven for 1920—21, hvorefter Banen forsynes med 37 kg Skinner, saaledes at de største Godsvogne kan føres over Banen og Hastigheden paa denne forøges til 70 km i Timen.

Banestrækningens Længde er fra Frederikssund til Hvalsø 34,1 km, og største Stigning 6 pro mille ligesom paa Strækningen Hvalsø—Ringsted.

Mindste Kurveradius paa fri Bane er paa en 2 km lang Strækning ved Indkørslen til Hvalsø Station 900 m og iøvrigt ikke under 1000 m.

Sporet er lagt af 15 m 37 kg Skinner med koblete Sveller ved Skinnestødene. Under hver Skinnelængde ligger der 21 Sveller.

Ballasten er overalt Grusballast, der er indvundet dels fra en Grusgrav, beliggende Sydøst for Hvalsø og Syd for Kalundborgbanen, over hvilken den er transporteret paa en Interimsbro, dels fra en Grusgrav i Oppesundby Øst for Frederikssund.

De offentlige Veje med Undtagelse af 5 samt de private Fællesveje er enten ført over eller under Banen ved 19 Betonbroer, der ikke adskiller sig særligt fra de i de senere Aar udførte Jernbanebroer rundt om i Landet. En Bro af en hel anden Art er bygget over Roskilde Fjord ca. 1200 m Syd for Pontonbroen (Kronprins Frederiks Bro) paa et Sted, hvor Fjordens Bredde er 1550 m. Her er ved Opfyldning fra begge Sider tilvejebragt Jorddæmninger paa tilsammen 1325 m Længde, medens der for de resterende 225 m er bygget en enkeltsporet Klapbro af Jern paa 5 Mellempiller paa Pæle, idet der er indtil 18 m til fast Bund.

De 5 faste Brofag har hver en Spændvidde paa 36 m, medens Klapfagets Spændvidde er 37 m, hvorved der faas en fri Gennemsejlingsvidde paa 30 m. Broen er med sin 37 m lange Klap den største Klapbro i Danmark, og i Europa findes kun 4—5 Broer med længere Klapper.

I ophejset Stilling naar Enden af Klappen op i en Højde af ca. 45 m over Vandspejlet og

er synlig langt ind i den højtliggende Del af Horns Herred. Klappens Vægt, der er ca. 150 000 kg, er kontrabalanceret af et stort Jernbetonlegeme, der vejer ca. 330 000 kg. Drivkraften til Klappens Bevægelse leveres af 2 elektriske Motorer hver paa 20 Hestekræfter, der under gunstige Vindforhold kan hejse Klappen til fuld Højde i Løbet af 45 Sekunder.

Broens Underbygning er fuldført af Entreprenørfirmaet Kampmann, Kierulff & Saxild, medens Jernoverbygningen er leveret af Allerups nye Maskinfabrik i Odense.

Af Stationer paa Banen findes 4, nemlig Krogstrup, Skibby, Kirkehyllinge og Kirke Saaby, samt et Billetsalgssted med offentligt Sidespor ved Femhøj mellem Frederikssund og Krogstrup. Desuden er tilvejebragt 4 Trinbrætter ved Lyngerup, Biltris, Jenslev og Torkildstrup. Ved Biltris findes tillige et offentligt Sidespor.

Til Banens Optagning paa Hvalsø Station er de nødvendige Anlæg tilvejebragt i sin Tid ved Aabningen af Strækningen Ringsted—Hvalsø, idet der dog senere er fremstillet et særligt Krydsningsspor, saaledes at der kan holde 4 Tog samtidig paa Stationen.

Da den gamle Frederikssund Station for de Anlægs Vedkommende, der tjener til Afvikling af Persontrafikken, er for indskrænket til at optage ny Trafik, og da Stationen tillige ligger uheldig for Tilslutning af den ny Bane, er der i den saakaldte »Bløde« Vest for den nuværende Station fremstillet en ny Personstation med ny Hovedbygning, Perroner, ny Adgangsvej m. m., medens Godsstationen bevares paa sin nuværende Plads.

I Forbindelse med Anlægget af Adgangsvejen er desuden af Statsbanerne for Frederikssund Kommunes Regning udført et større Vej- og Kloakarbejde.

Fraregnet et mindre Jordarbejde, som blev fremskyndet af Hensyn til Arbejdsløsheden, blev hele Jordarbejdet udført i Aarene 1921—24 af 6 forskellige Entreprenører. 1925—27 byggedes Broen over Roskilde Fjord. Sporlægningen blev udbudt i 1926 og fuldført i Aar. Den lange Byggetid skyldes finansielle Hensyn, men er iøvrigt kommet Banen til Gode, da mange Dæmninger i det delvis stærkt kupe-rede Terræn har haft fornøden Tid til at komme i Ro før Sporlægningen. Der er opført nye Stationsbygninger undtagen i Skibby, idet Op-

førelsen her blev udskudt af Hensyn til Spørgsmaalet om Statsbanernes Overtagelse af Postbygningen i Skibby og eventuelt Indretning af denne til Station. Dette Spørgsmaal er nu ordnet saaledes, at Statsbanerne indretter Postbygningen til Bolig for 3 Tjenestemænd, medens der opføres en ny Ekspeditionsbygning fælles for Statsbanerne og Postvæsenet.

De samlede Udgifter til Strækningen Hvalso—Frederikssund er væsentlig større end det Beløb, Banen kunde bygges for med Dagspriser, men det skyldes navnlig, at Størstedelen af Jordarbejdet blev udført i en meget dyr Tid. Ialt er der medgaaet omkring 8 Millioner Kr., hvoraf ca. 2¼ Million Kr. falder paa Broen over Roskilde Fjord med tilsluttende Dæmninger.

Den nye Banestrækning vil efter den foreliggende Køreplan blive betjent af 6 Tog daglig i hver Retning gennemkørende fra Næstved til Frederikssund og omvendt. Køretiden Frederikssund—Hvalso bliver gennemsnitlig omkring 1 Time, for et enkelt Tog, der tager Godsvogne til Mellemstationer dog ca. 1½ Time.

NY LOKOMOTIVTYPE. HØJTRYKS-DAMPLOKOMOTIVET »WINTERHUR«

Ved at anvende højt spændt Damp i en Dampmaskine kan opnaas stor Besparelse, da Værdien af Kul-Merforbruget for at opnaa et højere Damptryk ligger langt under Værdien af højspændt Damps Arbejdsevne.

Ud fra denne Kendsgerning har *Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik* i Winterthur gennem mange Aar beskæftiget sig med Spørgsmaalet Højtrykslokomotiver og kom ved indgaaende Forsøg til det Resultat, at der ved at forhøje Kedeltrykket fra 15 at. til 60 at. kan opnaas store Kul- og Vandbesparelser. Firmaet besluttede derefter at bygge et 60 at Damplokomotiv.

Til at begynde med byggedes Lokomotivkedlen og Lokomotivmaskinen, som begge i mere end i et Aar paa en stationær Forsøgsstand gennemprøvedes efter alle videnskabelige Forskrifter. Som Følge af de her opnaaede Resultater paabegyndtes Bygningen af hele Lokomotivet, og i November 1927 kørtes den første Prøvetur.

I Figurerne 1, 2 og 3 ses den nye Lokomotivtype. Over de koblede Hjul er anordnet en Rørkedel 1 og i Forlængelse af denne Røgekamret 2 med Skorstenen 3 og Udgangsrøret 4. Foran Kedlen er placeret en hurtigløbende Dampmaskine 5, som over en Forlagsaksel 6 ved Hjælp af en Drivstang 7 virker paa Hjulene. Førerhuset 8, Kulkassen 9 og Vandkasserne 10 og 11 er anbragt paa sædvanlig Maade. Den korte Kedel har gjort denne Anordning af Maskinen foran Kedlen mulig uden en utilladelig stor Hjulafstand. Maskinen er tilgængelig fra alle Sider og beskyttet mod Støv og Varmedustraaling ved Hjælp af en Pladejernskappe 12, der samtidig danner en bekvem Adgangsbro til Røgekamret. Lokomotivet er bygget for Persontrafik og kan med Hensyn til dets Ydeevne sammenlignes med de schweitsiske Forbundsbaners Tocylinder-Heddamp-Lokomotiver B 3—4. (Tomvægt 58,3 t. Tjenestevægt 74,4 t.).

Den nye Lokomotivkedels Arbejdsprincip er skematisk fremstillet i Fig. 3. Forbrændingskamret (Fyrstedet) 9 er paa alle Sider omgivet af vandfyldte Elementer og indeholder Risten 11. Forbrændingsprodukterne fra Fyret strømmer først gennem Rørene 8 i den vandfyldte Væg 5; bestryger derefter Overhederen 15 og Fødevandsforvarmeren 17 forinden de naar Røgekamret 19, i hvilket der paa hver Sidevæg er anbragt en Forbrændingsluftforvarmer 20. Trækken i Fyret frembringes paa sædvanlig Maade ved, at Spilledampen fra Maskinen frembringer Vakuum i Røgekamret. Den til Forbrændingen nødvendige Luft strømmer gennem to Aabninger 21 i Røgekamrets Forplade ind i Luftforvarmerne 20 og føres gennem Kanalen 22 til Rummet under Risten.

I Røgekamret findes Regulatoren 14, paa hvis Hus begge Sikkerhedsventiler har Plads. Fra Regulatoren gaar Kraftdampen gennem Overhederen 15 til Maskinen 35, som den forlader gennem Spilledamprørene 36 og Udgangsrøret 23, naar den har afgivet sin Arbejdsevne. Gennem en Forgrening paa Udgangsrøret ledes en Del af Spilledampen til Fødevandsforvarmeren 30. Dampen til Fødepumpen tages fra Kedlen gennem Ventilen 27 paa Førerpladsen og overhedes i Rørspiralen 28. En Højtryks-Fødepumpe med Compoundvirkning suger Vandet fra Vandkassen 33 og trykker dette ind i Kedlen.

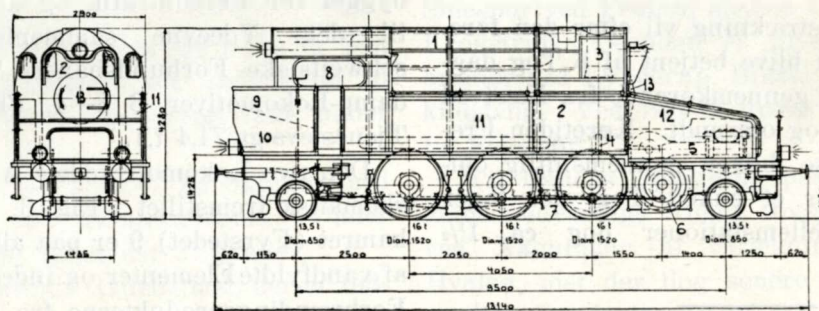
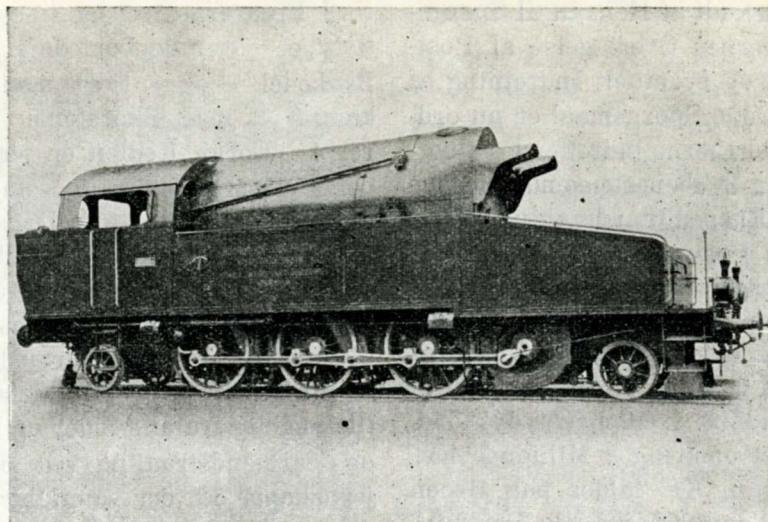


Fig. 1 og 2. Højtrykslokomotivet Patent Winterthur.

Cylinderdiameter	3 × 215 mm	Risteflade	1,3 m ²
Slaglængde	350 mm	Damptryk	60 at
Drivhjulsdiameier	1520 mm	Kulbeholdning	2,7 t
Løbehjulsdiameter	850 mm	Vandbeholdning	6,2 t
Fast Hjulstand	4050 mm	Adhæsionsvægt	45,0 t
Samlet Hjulstand	8500 mm	Tomvægt	62,8 t
Tandhjuloversætning	1 : 2,5	Tjenestevægt	75,0 t
Fordampningshedeflade	97 m ²	Maksimalhastighed	80 km/Tim.
Overhedeflade	20 m ²		

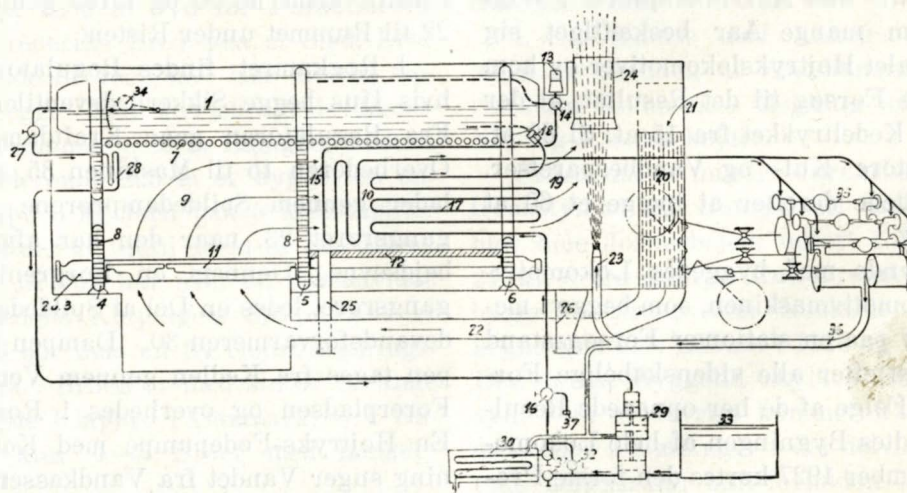


Fig. 3. Skematisk Fremstilling af Højtrykslokomotivet Patent Winterthur.

(Fortsættes.)



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. December kan Lokomotivfører N. C. Kristensen, Skive, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren bor Resenvej 6 A, St., Skive.

FANEINDVIELSE

Tirsdag den 2. Oktober indviede »Dansk Lokomotivmandsforening«, Brande Afdelinger under meget stor Højtidelighed en ny Fane.

Fanen var af Lokomotivfyrbøder Edelvold vundet i en Konkurrence i »Dansk Familieblad« og skænket til Afdelingerne i Brande.

Kl. 6 begyndte man med en Fællesspisning, hvori deltog de fleste af Lokomotivmændene i Brande med Damer samt en Del indbudte. Fra Hovedbestyrelsen var mødt Sophus Jensen, Fredericia, fra Underafdelingen i Herning var ligeledes mødt flere Gæster. Distriktets Maskiningeniør Hersom, Esbjerg, var ogsaa blandt de indbudte.

Faneafsløringen foretoges af Lokomotivfyrbøder Edelvold, der samtidig fremsagde en i Dagens Anledning skrevet Prolog.

Formanden for Kreds I, Lokomotivfører S. Jensen, Fredericia, talte smukt for det Samlingsmærke, Brande Lokomotivmænd nu havde faaet og haabede, at dette maatte fremkalde alt det gode og fordragelige blandt Medlemmerne her i Brande, og det *Motto*, der ogsaa præger denne Fane: »Enighed, Kundskab, Hjælp, burde altid staa for Medlemmerne og samle dem til en Enhedsfront mod det, der truer.

Enighed maa være det, der særlig præger Brande Afdelinger.

Kundskab bør man i videst mulig Udstrækning søge at forskafe sig selv. Administrationen har indset, at et Personale med mange og gode Kundskaber betyder meget for Driften. Omtalte den i Hellerup oprettede Skole for Uddannelse af Personale, hvilket var et stort Skridt frem i den rigtige Retning, og herved var opnaaet bedre Tider for vore Folk.

Hjælp er ikke i den Forstand Arbejdsløshedshjælp, for derfor har vi heldigvis ingen Brug haft indenfor Organisation; men Hjælp til Medlemmer, der af en eller anden Grund har haft dette nødt, og som gennem Organisation kan faa sine Forhold bragt i Orden.

Sluttede med at udtale Haabet om, at denne Fane, som nu var indviet til at skulde følge Afdelingerne i godt og ondt, vilde kunne fremkalde det bedste hos alle Lokomotivmænd i Brande. Udbragte et Leve for Fanen og Dansk Lokomotivmands Forening.

Afdelingsformændene, Lokomotivfører M. Rasmussen og Lokomotivfyrbøder S. Hansen takkede paa Afdelingens Vegne Lokomotivfører Edelvold for den skænkede Fane.

Maskiningeniør Hersom talte for Lokomotivmændene og Fanen og sluttede med en Tak, fordi man havde ønsket hans Nærværelse ved denne Fest.

Dermed var Fanen indviet, og man tog nu fat paa Dansen, der gik lystig til langt hen paa de smaa Klokketimer.

r.

EN FEST

I Struer, hvor Afdelingerne i de senere Aar har fæstet hver for sig, har man i forrige Maaned stiftet en selskabelig Forening for Lokomotivmænd med ca. 70 Medlemmer, ligelig fordelt fra begge Afdelinger, som stiftende Medlemstal. Barselgildet — om man saa kan sige — for den nye Forening blev holdt den 5. November med Koncert, Oplæsning af Lokof. Andersen, Tønder, samt Kottillionsbal.

Hr. Andersen, der er en meget habil Oplæser i Sallingbomaal, gjorde vældig Lykke ved blandt andet med en Maske a la Kruschensalt-Mand at recitere »Plovgildet«, »Manden, der ikke kunde bie« m. m.

Efter Oplæsningen fulgte Bal med Kottillions, hvor mandlige Deltagere allernaadigst af H. M. Kongen af Pelikanien blev tildelt Ordenen: »Ridder af Styringsbukken«, medens Damerne fik »Lokomotivmændenes Hæderstegn«. Ordenskapitoliet, hvis Repræsentant var »Den lille Ole med Paraplyen«, lod dale en stærk Regn over Festdeltagerne. Det var en festlig og meget fornøjelig Aften, som lover godt for den nye Forening, og trods det, at den gav 5 Nattimer, skiltes man med Ønsket om snarlig Genntagelse.

At alle, som ønskede at deltage i Festen, kunde være tilstede, skylder man Lokomotivmestrene en Tak for.

Deltager Rd. p. p.



Lommebog.

Den 1. December udleveres Lommebogen til alle Bestillere. Vi henleder paany Opmærksomheden paa Bogen, som den fortrinlige Regnskabsbog og som den udmærkede Hjælp den er i den daglige Tjeneste. Bogen giver sine klare Raad kort og koncist.

Det kan endnu naas at faa Bogen, som i Aar er paa ca. 275 Sider, naar der omgaaende sendes Bestilling ind. Beløbet Kr. 2.10 kan sendes i Frimærker samtidig med Bestillingen eller Bogen sendes paa Efterkrav.

Det bliver maaske for sent, hvis der ventes med Bestillingen.

Derfor bestil den nu.

TAK

Maa jeg igennem disse Linier bringe mine Kollegaer og medansatte min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed, som blev vist mig paa min 50 Aars Jubilæumsdag.

Samtidig bringer jeg Hr. Maskinbestyrer Dorph, Hr. Ingeniør Manza, Hr. Ingeniør Mølgaard og Lokomotivmester M. Sørensen min hjerteligste Tak.

Ligeledes en Tak til Hovedbestyrelsen.

H. M. C. Larsen, Dbm.,
Aarhus.

BLADETS EKSPEDITØR

Lokomotivfører K. Johansen er flyttet til Røddinggade 6, 2. S., København V. Telf. Vester 4011.

CHRISTIAN DEN IX.'S UNDERSTØTTELSESFOND

Af Kong Christian den IX.'s Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1929 kunne uddeles ca. 1100 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personalfdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, der maa udfyldes nøjagtig, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2500 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Andersen Alstrup.

Overbanemester H. Gram, Roskilde.

Værkmester P. Mikkelsen, København.

Trafikkontrolør Frk. A. Westergaard, København.

Distriktschef Wissenbach, Struer.

Baneingeniør K. A. Thomsen, 1. Distrikt, København.

Assistent P. K. F. Hansen, Københavns Hovedbanegaard.



Overført som ekstraordinære Medlemmer.

Pens. Lokomotivfører C. R. V. Pedersen, Slagelse.

Pens. Lokomotivfører P. V. Mortensen, Viborg.

Pens. Lokomotivfører A. P. D. Rasmussen, Viborg.



Hovedbestyrelsen:

Bladets Ekspeditør K. Johansens Adresse rettes til Røddinggade 6, 2. S.

Hovedbestyrelsen for Lokomotivfyrbødere: Kredsbestyrelsesmedlem A. S. Petersens Adresse rettes til Søndergade 30, Tønder.



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garantien

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

Vilh. Langes Fabriker

Forlanges overalt.

Forlanges overalt



Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

STØT VORE ANNONCØRER!

Ægteskabsbogen

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

TANDLÆGE

TAGE HANSEN'S EFTF.

S. A. MARTENSEN

**KONSULTATION: 10-3 OG 6-7
LØRDAG: 10-2**

ENGHAVEPLADS 6

TLF. VESTER 3330

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tages paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

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