



28. Aargang N^o 5.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1928

EN SAG OM PENSIONSBI DRAG

Nedenstaaende lille Sag giver et klart Billede af, at II. Distrikt synes at savne Kendskab og Viden til ikke saa faa Ting, som Distriktets Administration dog burde kende, og som det maatte føle det som en Ære at overholde, for ikke at nogen Organisation, hvem Distriktet vel nok paa Forhaand ser paa med en vis Overlegenhed, og hvis Ledelse jo sikkert heller ikke regnes for at være videre indsigtfuld og kyndig som samme høje Administration, skal komme i den uheldige Situation at paapege Distriktets Mangel paa Viden.

Spørgsmaalet, vi her vil tale om, er ikke særlig stort; dog havde det drejet sig om at fratage Tjenestemændene noget, havde II. Distrikt sikkert kendt sine Ordre og Bestemmelser, men her, hvor det drejer sig om at yde Tjenestemændene noget, har man ikke været saa stærkt interesseret i at rette Ordresamlingen.

Sagen er i Korthed den, at da man den 1. Januar havde afskediget de 19 Reserverokomotivfyrbødere, og da disse var fast ansatte Tjenestemænd, som i Lighed med alle andre havde indbetalt deres Bidrag til Pensionskassen, der er blevet afkortet i deres Lønning, saa rettede en enkelt Aspirant Anmodning til Distriktet om at maatte faa tilbagebetalt det af ham indbetalte Bidrag til Pensionskassen. Den paagældende modtog i den Anledning fra Distriktet følgende Skrivelse:

»I Anledning af Deres Anmodning af 6. d. M. meddeles, at de Dem afkortede Bidrag til Pen-

sionering i Henhold til Tjenestemandslovens § 50, Stk. 2, forbliver i Statskassen, selv om der ikke efter Tjenestemandens Afsked bliver nogen Pension at udbetale til ham. Deres Anmodning om Tilbagebetaling af de Dem saaledes afkortede Beløb, vil derfor ikke kunne imødekommes.«

Trods det, at Distriktet peger paa Tjenestemandslovens § 50 og oven i Købet tilsyneladende har beskæftiget sig med Lovens enkelte Paragraffer og Stykker, har de enten savnet Viden om, at der er sket Ændring i Tjenestemandsloven eller ogsaa sidder de og træffer Afgørelser efter en gammel Tjenestemandslov eller muligt savner de paagældende, der kan træffe saadanne Afgørelser, Evner til at forstaa, hvad Tjenestemandsloven mener, men det bliver nu noget, som Generaldirektoratet nærmere kan faa oplyst. Den paagældende afskedigede Reserverokomotivfyrbøder har jo aabenbart med stor Interesse fulgt de Ændringer i Tjenestemandsloven, der redegør for, naar en Mand afskediges og det ikke skyldes en af ham begaaet Forseeelse, vil han, naar han ikke har Pensionsret, kunne faa tilbagebetalt sit indbetalte Pensionsbidrag.

Foreningen indsendte derfor til Generaldirektoratet følgende Skrivelse:

»Ved at meddele Generaldirektoratet, at en af de afskedigede Reserverokomotivfyrbødere fra 2. Distrikt har modtaget en saalydende Skrivelse:

I Anledning af Deres Anmodning af 6. d. M. meddeles, at de Dem afkortede Bidrag til

Pensionering i Henhold til Tjenestemandslovens § 50, Stk. 2, forbliver i Statskassen, selv om der ikke efter Tjenestemandens Afsked bliver nogen Pension at udbetale til ham. Deres Anmodning om Tilbagebetaling af de Dem saaledes afkortede Beløb vil derfor ikke kunne inødekomes.

skal man tillade sig at udtale, at Distriktet synes at være meget daarligt orienteret, thi ihvorvel den tidligere Tjenestemandslows § 50, Stk. 2, omhandlede Spørgsmaalet om Pensionsbidragets Forbliven i Statskassen, saa nævner den nugældende Tjenestemandslows § 50, Stk. 2, kun Pensionsbidragets Størrelse, medens det i samme §, Stk. 3, netop angives, at Pensionsbidragene skal tilbagebetales i Tilfælde som oven citerede. Man tillader sig derfor høfligst at anmode Generaldirektoratet om at ville foranledige, at saavel den paagældende Reserve-lokomotivfyrbøder E. L. Ohlsen som øvrige afskedigede Reserve-lokomotivfyrbødere snarest faar det dem tilkommende Beløb tilbagebetalt.

Forventende snarest at erholde Underretning om Generaldirektoratets Stilling til det i nærværende Skrivelse omtalte.»

paa hvilken man fra Generaldirektoratet modtog følgende Svar:

»Ved at meddele, at 2. Distrikt har afslaaet en Anmodning fra en af de med Udgangen af forrige Aar afskedigede Reserve-lokomotivfyrbødere om Tilbagebetaling af de af den paagældende som Bidrag til Pensionering indbetalte Beløb, har Dansk Lokomotivmands Forening i Skrivelse af 19. f. M., J. Nr. 1650, anholdt om, at samtlige paa Grund af Personale-reduktionerne afskedigede Reserve-lokomotivfyrbødere i Henhold til Tjenestemandslovens § 50, Stk. 3, snarest maa faa de af dem erlagte Pensionsbidrag udbetalt.

I denne Anledning skal man herved meddele, at man har foranlediget, at bemeldte Pensionsbidrag vil blive tilbagebetalt de paagældende i Lobet af de nærmeste Dage.

Paa den ved Sagen givne Anledning tilføjes, at der ved eventuel Genansættelse af det heromhandlede Personale vil kunne blive Spørgsmaal om fornyet Indbetaling af ommeldte Pensionsbidrag.»

De paagældende Aspiranter har nu faaet tilbagebetalt deres Pensionsbidrag, og, for saa

vidt de atter genantages, maa de paany indbetle, hvad der er dem udbetalt; men sørgeligt er det at se, at Distriktet, som vel, naar alt kommer til alt, ingen Beføjelse har til at svare den paagældende Aspirant paa hans Forespørgsel, vigter sig med at svare Forespørgeren paa en ravruskende forkert Maade og ganske i Strid med, hvad Loven siger.

Vi ved ikke, om Generaldirektoratet har gjort II. Distrikt opmærksom paa, at naar det endelig beskæftiger sig med Ting, som det — uden Tvivl — ingen Beføjelse har til, saa skulde det i Virkeligheden vise Personalet, hvad det formodentlig sætter Pris paa at Personalet skal tro om det, at det rummer Kendskab og *rigtigt* Kendskab til alle Love og Bestemmelser. Dog flere Tilfælde viser, at II. Distrikt handler uden at tænke, men i næste Nummer skal vi fremdrage et nyt Eksempel.

AFSENDTE SKRIVELSER OG SVAR

6. Februar 1928.

Naar Værkstederne fjerner Overhederklappen med tilhørende Trækstang og Haandhjul, sker det, at det paa Kedlen anbragte store Styr til Overhedertrækkets Gevindstykke i nogle Tilfælde faar Lov til at blive siddende, idet der saa anbringes en Muffe mellem dette Styr og Blæserstangen. Herved opstaar den Ubehagelighed, at Personalet ved Betjeningen af Blæseren slaar (beskadiger) Knoene mod nysnævnte Styr.

Man tillader sig derfor at andrage om, at Værkstederne faar Paalæg om i alle Tilfælde at give Blæserstangen en saadan Længde, at der er tilstrækkelig Plads til Haanden, naar Blæserhaandhjulet drejes.

Imødesende Herr Maskinchefens ærede Svar.

Ærbødigt
P. F. V.

Rich. Lillie.

Til Chefen for Maskinafdelingen, Generaldirektoratet.

6. Februar 1928.

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 ogsaa 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 opstaet netop 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 udelt 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 belejligh.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

Til Chefen for Maskinafdelingen, Generaldirektoratet.

7. Februar 1928.

Til Opnaaelsen af den størst mulige fri Udsigt under Kørselen har der været foranstaltet Forsøg med henholdsvis en Vinduesvisker og Varmluftventiler (konstruerede af en Lokomotivfører).

Foreningen er imidlertid bleven bekendt med, at de paa visse Lokomotiver i Aarhus forsøgsvis anbragte Vinduesviskere nu er fjernede uden at være erstattede af f. Eks. Varmluftventiler.

Man tillader sig derfor at forespørge Herr Maskinchefen, om dette er ensbetydende med, at Forsøgene med Vinduesviskere kan betragtes som afsluttede, thi i saa Fald beder Foreningen sig meddelt, hvilke Resultater Forsøgene har ført til, da Spørgsmaalet om et godt Udkig ogsaa under forandrede Vejrforhold kan fremskaffes, vedblivende er aktuelt.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

8. Februar 1928.

Naar Røgrænderne paa Lokomotiverne er slidt saa meget, at de skal repareres, sker dette ved Tilnitning af et nyt Stykke. Denne Reparationsmaade medfører imidlertid, dels at der ved Brug af Røgrænderen ikke saa sjældent opstaar Ubehageligheder, idet den reparerende Røgrænder meget ofte udvider sig saa stærkt paa Nitningsstedet, at den kun kan faas ud af Fyrhullet ved Hjælp af en Forhammer, dels at Røgrænderens Varighed efter Foreningens Mening afkortes i høj Grad, idet der er Mulig-

hed for Slid baade paa det paanittede og paa den gamle Del af Røgrænderen.

Efter Foreningens Opfattelse vilde disse Kalamiteter undgaas, dersom Røgrænderreparationen foregik ved Tilsvejsning; herved vilde opnaas, at Røgrænderen altid er i eet Stykke, hvorefter følger, at Materialet vilde være mere modstandsdygtigt mod Varmeindvirkning.

Man tillader sig derfor at henstille til Maskinafdelingen at overveje det hensigtsmæssige i fremtidigt at reparere Røgrænderen som foreslaaet, nemlig ved Tilsvejsning.

Imødesende Herr Maskinchefens Svar.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

Kjøbenhavn, 14. Februar 1928.

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 8de ds. (Nr. 1665) angaaende Reparation af Røgrænderplader meddeles, at Værkstederne er anmodet om at foretage Forsøg med den foreslaaede Reparationsmaade.

Ove Munch.

H. Mammen.

Kjøbenhavn, 24. Februar 1928.

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 16. f. M. vedrørende den nye Remise paa Horsens Station skal man herved meddele, at der ved nævnte Remise vil blive indrettet et Badeværelse forsynet med Badekar og tilhørende Bruse.

Flensborg.

fg.

Mertz.

Kjøbenhavn, 7. Januar 1928.

I Anledning af det af Hovedbestyrelsen under 22. September f. A., J. Nr. 1597, fremsatte Andragende om Ændring i Pensionsvilkaarene for Statsbanernes Lokomotivpersonale skal man herved meddele, at omhandlede Andragende herfra har været oversendt Finansministeriet, der har udtalt, at det rejste Spørgsmaal efter sammes Opfattelse bør stilles i Bero, indtil Tjenestemandsløven gøres til Genstand for en almindelig Revision.

Andersen Alstrup.

O. Harhoff.

MOTORVOGNSFØRERSTILLINGERNE

Onsdag den 29. Februar fandt der i Generaldirektoratet en Forhandling Sted mellem Repræsentanter for Organisationen og Repræsentanter for Generaldirektoratet om Motorvognsførernes lønningsmæssige Placering.

Forhandlingen førte til, at Generaldirektoratet til Normeringslovens 2. Behandling vilde stille Forslag om at udnævne 52 Motorvognsførere med Placering i 12 c Lønningsklasse.

Af Organisationen var der som bekendt fremsat Ønske om Placering af en Del af disse i 12 b Lønningsklasse, herom blev der af Repræsentanterne paany fremsat Ønske. Dette Spørgsmaal vilde paany blive gjort til Genstand for Overvejelser.

FRA DAGSPRESSEN

ET UHELD PAA AALBORG STATION

Søndag den 19. Februar var der paa Grund af et Uheld under Rangeringsbevægelser Fare for et Togsammenstød. »Nordjyllands Social-Demokrat« skriver i Bladet for den 20. Februar følgende:

Siden Nedskærings-Ministeriets berymtede Spareforanstaltninger ved Statsbanerne blev ført ud i Livet, er Befolkningen Gang paa Gang blevet opskræmmet ved Meddelelser om Uheld paa Banerne. I flere Tilfælde skyldes det kun det underordnede Personales Konduite, at større Ulykke er blevet afværget. Saaledes ogsaa i Aftes i Aalborg.

Syd-Ekspres'en kom ind til sædvanlig Tid, Kl. 20.20, og de to Lokomotiver, der nu skulde føre Nord-Ekspres'en sydpaa, blev som sædvanlig dirigeret ud ad Sporet til Grønnegaard, hvor Spisevogne og Sovevogne plejer at henstaa. Ved fejlt Sporskifte kørte de 2 Lokomotiver imidlertid ud paa forkert Spor, og Kl. 20.30 lød et højt Knald over hele Beneterrænet. Alle var klar over, at der var sket noget, men *hvad* der var sket, kunde kun Personalet paa de to Lokomotiver vide. Det viste sig, at det ene Lokomotiv var afsporet paa et saa uheldigt Sted, at det spærrede Hovedsporet nordfra.

Ved Ledet paa Vesterbro-Overføringen stod Banearbejder *Pedersen*, Ladegaardsgade. Han saa, at de 2 Lokomotiver fra Syd-Ekspres'en kom kørende og ikke som sædvanlig blev ledet ind til Grønnegaard, men derimod kom ind paa Hovedsporet og fortsatte nordpaa. Da de nærmede sig Overskæringen, og det saa ud til, at de skulde fortsætte, sprang han straks hen og begyndte at lukke Ledet ned. Der var paa dette Tidspunkt ikke givet Indkørselssignal til Ekspres'en nordfra. Pludselig lød det omtalte Knald, og han var nu klar over, at der skete et eller andet, som vilde forhindre Lokomotiverne i at køre længe frem. Han hejste derfor Bommene op igen.

Næsten i samme Øjeblik, som det hændte, blev der givet Indkørselssignal til Nord-Ekspres'en, der havde passeret Poul Pagsgade-Posten. Ledvogteren var nu klar over, at der var alvorlig Fare paa Færde. Han greb sin Lygte og viste rødt (Fare), men da han ikke kunde forlade sin Post, nøjedes han

med at løbe ud paa Ovedkørslen, hvor han stillede sig med Lygten foran det kommende Tog. Samtidig blev man fra det første af de 2 Lokomotiver opmærksom paa, at der blev hejst Indkørsel til samme Spor, som man holdt paa. Lokomotivføreren, *Möbius*, Frederikshavn, gav derfor Faresignal med Fløjten. Dette blev antagelig hørt af den vagthavende Assistent, *Randrup-Thomsen*, paa Kommandoposten. Han lod derfor Indkørselssignalet tage ned og viste Stop igen.

Men dette var for sent: thi Nord-Ekspres'en havde allerede paa dette Tidspunkt passeret Signalet, der staa mellem Ladegaardsgade og Vesterbro. Fra det første af de 2 Lokomotiver sprang Lokomotivfyrbøderen, *Dyhrberg*, Frederikshavn, nu ud og løb med sin røde Lygte frem ad Skinnerne, over Vesterbro og videre imod Toget, hvis Lokomotivpersonale blev klar over de røde Lys og fik standset lige foran Vesterbro-Overkørslen, paa hvis anden Side de 2 Lokomotiver holdt. Der var saaledes ikke langt fra en frygtelig Katastrofe, og der er Grund til at paaskønne Personalets raske Handlinger.

Kort Tid efter Afsporingen aflagde vi Besøg paa Stedet og paa Banegaarden. Der herskede øjensynlig den største Nervøsitet og Raadvildhed blandt de overordnede over hele Linien. Derimod saa det ud, som om de underordnede havde genvundet deres sædvanlige Ro og nu atter lod de overordnede om at »bestemme Farten«. Det varede en god Times Tid, inden man fik de 2 Tog gjort klar til at gaa hver sin Vej igen. Passagerer, der skulde nordpaa, blev i Biler ført fra Banegaarden til Vesterbro, hvor fra de maatte vandre i Gruset langs Banelegemet til Toget og kravle op i dette ad høje Trapper, der var skaffet til Veje. Passagererne nordfra blev paa samme Maade ført til Banegaarden, hvor den indkomne Ekspres sydfra atter maatte gaa sydpaa.

Imidlertid blev et Hjælpetog med de nødvendige Grejer dirigeret til Uheldstedet. Her holdt de 2 Lokomotiver, hvoraf det bagerste havde de 2 forreste Hjul paa et Spor og de bagerste paa et andet, medens de 6 midterste Hjul var afsporet. Her arbejdede man indtil i Morges Kl. 6¹/₂, før Lokomotivet var paa Sporet igen.

Hele Natten var Aalborg Station afspærret fra Forbindelsen nordpaa, medens man arbejdede paa at faa Lokomotivet flyttet op paa Skinnerne. I al den Tid maatte Udveksling af Post og Passagerer foregaa under megen Gene og store Besværligheder.

Dette har vakt ikke ringe Forundring, idet der paa det Sted, hvor de 2 Lokomotiver holdt hele Natten, ligger flere sideløbende Spor, med hvilken Forbindelse sikkert kunde være etableret ved Stikspor, som afgaaende og ankommende Tog kunde være fort over med nogen Forsigtighed. En saadan Forbindelse kunde antagelig være bragt i Stand i Løbet af en Times Tid, men det synes, som om Forvirringen har været saa stor, at man ikke har opdaget dette.

Statsbanernes Bureaukrati er jo velkendt og fornægter sig heller ikke i dette Tilfælde. Selvfølgelig har det været umuligt at faa nogen ordentlig Redegørelse fra dette Væsens Ledelse. Man skulde jo ellers synes, det var i Banens Interesse, at Publikum faar autoritativ Besked om, hvad der er sket.

i Stedet for at give Næring til alle de mange Rygter, der ellers faar frit Løb. Der skal i Eftermiddag paabegyndes Afløringer, og naar disse er Slut, kan man ogsaa gaa ud fra, at der bliver givet Offentligheden fuld Besked. I Dag henviser den ene af Statsbanernes mange Afdelinger til den anden — og det hele resulterer i, at man bliver henvist til en Telefon, som ikke svarer. De underordnede maa ikke udtale sig, og de overordnede sover — hedder det.

Man faar nærmest Indtryk af, at det hele skulde være skjult, saafremt det kunde have ladet sig gøre.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

JERNBANELOGIK

At der Tid efter anden maa skrives til Reformen, som er mere afpassede efter Nuet, hvori vi lever, er en absolut Nødvendighed, saafremt Samfundet ikke skal stagnere.

Noget andet er, at det maa paases, at Resultatet af disse nye Reformen ikke bliver det stik modsatte af, hvad der tilsigtedes.

En Reform, der i høj Grad nærmer sig det sidstnævnte, finder jeg Anledning til at drage frem til nærmere Overvejelse.

For nogen Tid siden blev der i de sønderjydske Depoter ved Opslag bekendtgjort, at 51 »Giv-Agt«-Tavler paa Strækningen Sdb—Te, fra og med 1. Februar blev fjernede, og at Fløjtesignalet dermed bortfaldt.

Dertil vil der intet være at indvende, idet en Reduktion af det hidtil bestaaende Antal er af absolut praktisk Natur. Det modsatte bliver Tilfældet, ved Slutningsbemærkningen i omtalte Opslag, hvor der ordret meddeles følgende:

»I Taage og usigtsbart Vejr skal »Giv-Agt«-Signal afgives foran de paagældende Overkørsler, jfr. Politireglementets Pag. 47 og Ordre P. 5 f.«

Nu spørger jeg: »Hvor bliver Logiken af i denne Foranstaltning?»

Først har Autoriteterne skønnet, at disse Tavler burde opsættes for at tilkendegive Lokomotivpersonalet, hvor Vejene ligger; altsaa en Vejledning af samme Karakter som Afstandsmærkerne. Nu siger de samme Autoriteter: Vi fjerner Tavlerne, da Lokomotivførerne ikke skal fløjte i sigtbart Vejr, men forglemmer, at Overkørslerne i usigtbart Vejr kun kan lades ude af Betragtning paa Papiret, i Praxis ligger de der uden nogen Tilkendegivelse af Beliggenheden, hvilket er værst for den mindre stedkendte Lokomotivfører, men fløjtes skal der desuagtet ved Vejene!

I denne Form er den her indførte Ændring uholdbar, og vil sikkert give Tilbageslag i Form af Erstatninger ved Sammenstød. Saaledes som Forholdene er hernede, hvor der snart ikke hengaar nogen Uge, hvor ikke en eller flere Lokomotivførere maa møde i Retten angaaende Paakørsler eller andre Bilovertrædelser, vil den indførte Reform næppe kunne staa for en Domstols Afgørelse, idet denne sikkert vil hævde, at der til Vejledning for Sikker-

hedens Skyld saavel af det offentlige som det private Initiativ bør opstilles Mærker ved Vejene og foretages andre Forebyggelsesforanstaltninger, og derfor ikke kan anerkende Statsbanerne Ret til Formindskelse af Sikkerheden.

Dette vil være saameget mere beklageligt, som Spørgsmaalet let lader sig løse. Selvfølgelig maa Hensynet til Omkostningerne ved Malerarbejdet lades ude af Betragtning.

Tavlerne bør opstilles igen som hidtil, men under Bogstaverne anbringes f. Eks. et rødt X, en Cirkel eller et andet Mærke, og selv den fremmede Fører ved da, at disse Mærker gælder kun under usigtbare Vejrforhold, og Fløjtesignal afgives.

Ved denne Reform vil Lokomotivførerne ikke blive stillet i den Situation overfor Dommeren, naar denne stiller ham det bestemte Spørgsmaal: Har De fløjet ved den paagældende Overkørsel? at han da maa svare: Jeg tror nok det var ved den, men bestemt tør jeg ikke paastaa det, for Statsbanerne har ialt fjernet 51 Mærker. Jeg skal ganske vist fløjte i usigtbart Vejr, men da jeg er ny paa Egnen og ikke stedkendt, kan jeg umulig vide, hvor de 51 Mærker har staaet i Januar 1928.

Og Fru Justitia vil for en Gangs Skyld sikkert smile, nikke og sige: »Du har Ret, min Ven«. Statsbanerne skal betale Omkostningerne.

H. O.

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

Efter »Die Lokomotivtechnik« ved F. Speer.

(Fortsat).

De nyere Damplokomotiver, som for Tiden haves i Driften er bygget i Serier efter Tolerance System og saaledes, at de enkelte Dele ikke alene kan anvendes paa et hvilket som helst Lokomotiv af samme Type, men ogsaa paa andre Typer. I Tyskland findes Normaler paa saa godt som alle Lokomotivdele (iøvrigt for hele Industrien); dette har til Følge, at Reparationer kan udføres paa forbavsende kort Tid. Dette skal blot nævnes for at pege paa, at jo bedre man har indrettet sig med forhaanden-værende Lokomotiver, desto vanskeligere bliver Indførelsen af nye.

Det kan ikke nægtes, at det hundred-aarige Stempeldamplokomotiv, som vi kender det med Planrist og Haandfyring, til Brændsel kræver de bedste Sorter Stenkul. Lige saa vigtigt er det med godt egnet Fødevand; den stærkt anstrængte Lokomotivkedel taaler ingen Aflejring af Kedelsten. Til Lokomotiverne anvender de tyske Rigsbaner daglig 35 000 t Kul og syv Gange saa meget Vand, nemlig 245 000 m³, hvoraf den største Del

først maa renses og afhærdes. Ved Turbine-lokomotivet er Kulforbruget noget mindre, medens Vandforbruget er meget lille, da Spildedampen fra Maskinen kondenseres og tilføres Kedlen som Vand.

Hvorledes staar Damplokomotivet over for Kravet: større Trækkeevne? Dettets Kraftydelse er afgrænset ved den Dampmængde, Kedlen kan frembringe, og denne bestemmes igen af Kedlens — i Særdeleshed Riste- og Hedefladens Størrelse. I Tyskland mener man paa de sidste nye Lokomotiver til Hovedbaner at have bygget Kedlen saa stor, som det af Hensyn til Profilmaalene og Fyrets Betjening af een Mand er muligt.

Der var en Tid, hvor Spørgsmaalet om højere Trækkeevne ikke var saa brændende, fordi Overhalingssporene paa Stationerne var i Stand til at optage et Godstog, der bestod af saa mange af de almindeligt anvendte Vogne, som et af de kraftigste Godstogslokomotiver kunde trække paa horisontal Bane. Men i de senere Aar er man kommen ind paa at anvende nye Vogn typer til Massebefordring af Gods, navnlig Kul. Man indsætter i Driften Storrums-Godsvogne, med hvilke Vognens Egenvægt, som nu andrager ca. 49 pCt. af den samlede Vægt, bringes ned paa 30 pCt., og en langt større Godsmængde kan befordres paa een Vogn, saaledes at et Godstog paa 100 Vgl. bestaaende af Storrums-Vogne, kun har det halve af den Længde, som et i Vægt tilsvarende Tog, bestaaende af 20 t Vogne. Disse Storrums-Godsvogne, hvis Koblinger er beregnet paa endnu større Togvægt, stiller, som man ser, paany Spørgsmaalet om kraftigere Lokomotiver i Forgrunden.

Vil man undersøge nærmere, hvorfor den tekniske Verden arbejder paa at anvende

Dampturbinen og Dieselmotoren som Lokomotivmaskine, maa man først beskæftige sig med de forskellige kemiske og fysiske Processers Forløb samt den mekaniske Udførelse i Forbindelse dermed, som kendetegner de forskellige Lokomotivtyper.

Damplokomotivet maa betragtes som et Damp-Kraftanlæg i mindre Stil. Lokomotivets specielle Opgave: at udfolde en Kraft, saaledes at det kan bevæge sig selv og tillige et større eller mindre Antal Vogne, og dette under den Forudsætning, at Lokomotivets Dimensionering holdes indenfor Banernes Profilmaal, fremkalder store Vanskeligheder i Sammenligning med stedfaste Anlæg. Trods disse Forskelle maa for begge Anlægs Vedkommende tilstræbes:

1. at forbrænde det indfyrede Brændstof under en høj Varmegrad og udbrænde det i saa stor Udstrækning som muligt, d. v. s. at drage saa stor Nytte som muligt af den i Brændstoffet indeholdte Brændværdi (økonomisk Forbrænding).
2. at lede saa meget som muligt af den i Fyret udviklede Varme gennem Kedlens Vægge til Kedelvandet og gennem Overhederementene til Dampen (Kedlens og Overhederens Virkningsgrad).
3. at omsætte saa meget som muligt af Varmeenergien der indeholdes i Dampen, naar den strømmer ind i Maskinen, til indiceret Kraftydelse (termisk Virkningsgrad),
4. at overføre den indicerede Kraftydelse til Drivhjulene (Drivakslen) med de mindst mulige Tab (mekanisk Virkningsgrad).

Det maa paa Forhaand siges, at Stempel-damplokomotivet kommer bagest i Rækken hvad angaar de under 1—4 opstillede Krav,

Brændstoffers Sammensætning

Brændstof	Kulstof %	Brint %	Svovl %	Kvælstof %	Ilt %	Vand %	Aske %	Laveste Brændværdi i V. E. pr. kg
Tørv	48	4.5	0.5—0.9	1.1—2.7	20—34	tørret til 20	2—30	3600—4600
Brunkul	52	4	1—4	0.6—1.7	15—20	12—14	4—11	4500—5000
Stenkul	80	4.7	0.5—1.5	0.7—1.7	6—11	1.3	6.5	6800—7700
Gaskoks	88—92	0.7	0.8	—	1.4—1.5	1.5—2	3.5—7	6900
Anthracit	92	3.2	0.8	0.7	2.3	—	1.2	8000
Stenkultjæreolie	85—90	7—13	0.4—1	—	—	—	—	8800—9200
Brunkultjæreolie	85	12	—	—	—	—	—	9000—9800

idet dets samlede Virkningsgrad kun andrager 5—7 pCt.

Ved den samlede Virkningsgrad af et Lokomotiv forstaas Forholdet mellem Arbejdsværdien (Energiindholdet) af de indfyrede Kul og det Arbejde, Lokomotivet er i Stand til at yde paa Trækkrogen, saaledes:

Arbejdsydelse paa Trækkrogen

Arbejdsværdien i de indfyrede Kul.

I Damp-Elektricitetsværker med store Kadel- og Turbineenheder opnaas nu til Dags en samlet Virkningsgrad af 14—16 pCt., deri medregnet Omformningen af den udvundne mekaniske Energi til elektrisk Strøm, saaledes:

Arbejdsværdien i den udviklede Strøm

Arbejdsværdien i de indfyrede Kul.

Naar Damplokomotivet alligevel kan hævde sig overfor elektrisk Drift, saa maa Grunden ligge deri, at elektriske Baner er dyre i Anlæg.

Vil man undersøge Brændstofferne, som anvendes, bør man, efter den Udvikling, som Jernbanernes Driftsmidler er undergaaet i de senere Aar, ikke indskrænke sig til de almindeligt anvendte Stenkul, men maa ogsaa regne lettere Brændstoffer, Brunkul og Tørv med i Rækken af de Brændstoffer, der kan anvendes til Lokomotivfyring; thi, som anmeldt i Lok. Tid., har man fundet en praktisk anvendelig Form for Kulstøvfyning paa Lokomotivet, hvorved det er blevet muligt at indfyre Brunkul og Tørv i Støvform og forbrænde disse Brændselsarter med stor Økonomi. Ligeledes bør man medregne de som Motorbrændolie anvendte flydende Brændstoffer: Jordoliedestillationer samt Sten- og Brunkulstjæreolier.

En Sammenligning i hosstaaende Tabel viser Forholdet mellem Brændværdien i de mest anvendte Brændstoffer. Ved Brændværdien (Varmeværdien) forstaas det Antal Varmeenheder, der udvikles ved Stoffets Forbrænding; hvor mange af disse der udnyttes, afhænger af Kedlens og Maskinens Virkningsgrad, samt Fyrets Behandling.

(Fortsættes.)



REFERAT

AF HOVEDBESTYRELSESMØDET D. 17. OG 18. FEBRUAR 1928

Alle til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes uden Debat.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden om behandlede Sager.

Formanden refererede og omtalte de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, hvoraf skal nævnes:

I Sagen om Nedsættelse af Aldersgrænsen meddeler Gdt., at Sagen, efter at have været til Finansministeriets Udtalelse, vil blive behandlet ved kommende Lønningslov-revision. I Sagen om Funktionstillæg til de Lokofyrh., der fortsat rangerer, meddeler Gdt., at Foreningens Ønske imødekommes; der er udsendt Cirkulære derom til Afdelingerne. Der er udsendt Cirkulære om, at en Funktion ikke maa afbrydes alene for at spare Ydelsen af Funktionsvederlag. Sagen om Tillæg til alle Motorførere er gaaet i Orden; de paagældende faar 400 Kr. aarlig i Godtgørelse, heraf er de 100 Kr. beregnet som Dækning, fordi der kun udbetales Emolumenter efter 14. Lønklasse. I en Sag, hvor Distriktet i Strid med Ordren havde nægtet at udbetale Overarbejdsbetaling for Overarbejde over 20 Timer, har Foreningen beskrevet Sagen for Gdt., der har givet Foreningen Medhold. Man har tilskrevet Gdt. i Anledning af, at et Depot kun har givet noget Personale 2 Fridage i en Maaned; Distriktet har nægtet at betale den manglende 3die Fridag. Til Generaldirektoratet er fremsendt Skrivelse om Godtgørelse for dobbelt Husførelse til 2 Motorførere, der af Distriktet er nægtet saadan Godtgørelse. Der er søgt om, at de Lokofyrh., der forretter Haandværkertjeneste i Remiserne, faar udbetalt Forskellen mellem den Løn, de oppebærer, og den Løn, de vilde have oppebaaret, dersom de aflønnedes som Haandværkere. En Sag angaaende Beregning af Rangergodtgørelse for Togopvarmning ved Nedbrudspersonale er beskrevet for Gdt. Foranlediget ved, at Statsbanerne har overvejet Muligheden af fremtidig at lade Uniformsgenstande konfektions-sy, er der i Skrivelse protesteret herimod. Vi har rykket for en Afgørelse i Sagen om Normering af Stillingerne som Førere af Motorkøretøjer. Til Ministeriet er afgivet Andragende om længere Ferie for Lokomotivførerne. Der er søgt om, at Antallet af Lokomotivførere til Rangerlokomotiverne forøges.

I Sagen om Aspiranterne og Reservelokomotivfyrbødernes forles den 21. December 1927 Forhandling i Gdt., men da dette ikke viste nogen Imødekommenhed, blev de Reservelokomotivfyrbødere, der havde gaaet paa halv Løn siden 1. September, afskediget fra og med 31. December. Lokomotivpersonalet er saaledes den eneste Kategori, der har været udsat for Afskedigelser af fast ansatte. Sagen har været udførligt omtalt i D. L. T. I Anledning af, at 2det Distrikt har nægtet at tilbagebetale de afskedigede Reservelokomotivfyrbødere de af dem indbetalte Pensions-

bidrag, har Foreningen i Skrivelse til Gdt. behandlet Sagen; Beløbene er nu tilbagebetalt.

Vedrørende Spørgsmaalet om Omfanget af Eftersynene før og efter Kørsel har Gdt. besvaret Foreningens Henvendelse med at henvise til Ordre P. 53. Foreningen har imidlertid paany den 20. December skrevet om Sagen og efter Forespørgsel fra Gdt. atter under 8. Februar behandlet Sagen. Man har behandlet en Del Kørselsforordninger.

I den i forrige Referat omtalte Sag angaaende Revision af en Lokf. overgaaet Dom har Gdt. meddelt, at det ikke har fundet Anledning til at imødekomme Foreningens Henstilling. Det er lykkedes at faa Lokf. W. Thorsens Pensionering udsat yderligere til 1. Juli. Gdt. meddelte, at det særlig af Hensyn til Konsekvenserne ikke kan imødekomme Andragendet om Anciennitetsforbedring for en Lokofbr. Flv. Lokomotivfyrbøder i Es., Adamsen, der blev afskediget paa Grund af Sygdom, men som fik Løfte om Genansættelse, og som siden Februar f. A. har været beskæftiget ved Lokomotivtjenesten som Ekstramand, blev den 1. December afskediget. Foreningen fandt, at Afskedigelsen var i Strid med Gdt.s Løfte, hvorfor Sagen har været behandlet i Skrivelse; Gdt. har dog ikke ment, at kunne ændre den trufne Afgørelse. Adskillige Medlemmer er assisteret i Sager angaaende Lønningsforskud, Laan, Turanciennitetsspørgsmaal, Flyttegodtgørelse o. l. Foreningens Henstilling om under Hensyn til de vanskelige Boligforhold i Padborg indtil videre at opretholde Tinglev Depot og at bibeholde en Del Personale ved Vandrup Depot, er imødekommet. Det samme gælder Foreningens Henstilling ang. Undladelse af at forflytte mere Lokomotivpersonale fra Næstved.

En udmeldt Lokofyrb., som nægtede Betaling af Kontingentgæld til saavel Foreningen som Feriehemmet, er bleven dømt til at betale efter Foreningens Paabud, ialt Kr. 178,00. Overensstemmende med de nye Love er der fra dette Aars Begyndelse optaget en Del pensionerede Lokomotivmænd som ekstraordinære Medlemmer. Sagen om Kontingentrestancer med Lockouthidraget er nu bragt i Orden gennem Modtagelse af anonyme Pengesedler (Kr. 37,50) er der nu indgaaet Kr. 12,50 for meget paa denne Konto. De i D. L. T. Nr. 24, 1927, nævnte udmeldte Lokf. samt enkelte andre har krævet nedlagt Fogedforbud mod, at deres Navne nævnes i D. L. T., da dette maatte anses for en Krænkelser af Privatlivets Fred. Fogden vilde ikke imødekomme de paagældendes Ønske om generelt Forbud mod D. L. T. Sagen kom ikke til Døms, idet der sluttedes Forlig, saaledes at Redaktøren ikke i Dansk Lokomotiv Tidende nævner de paagældendes Navne i Forbindelse med deres Udmeldelse af D. L. F. Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg er efter forudgaaende Møder opløst. Paa Forslag af Dansk Ingeniørforbund udveksles, der Fagblad med nævnte Organisation. Der er efter Meddelelsen i D. L. T. indgaaet Bestilling paa nogle Emblemer fra I. T. F., disse er anskaffet og videre sendt. Med N. L. F., I. T. F., Norsk Lokm. Forbund og Hollandsk Jernbaneforb. har der været ført en betydelig Korrespondance.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Understøttelsessagen til de afskedigede Aspiranter og Res.lokfbr.

Det vedtoges, at yde de Medlemmer, der er bleven arbejdsløse som en direkte Følge af Administrationens Per-

sonalbesparelser, Understøttelse i ialt 8 Maaneder saaledes at der opnaas en egentlig Understøttelse af 28 Kr. for gifte og 25 Kr. for ugifte. For saa vidt angaar de afskedigede Reservelokomotivfyrbødere (der var fast ansatte) har Regeringen skaffet fornøden Bevilling til, at disse i 100 Dage kan faa udbetalt en Arbejdsløshedsunderstøttelse af Staten stor 3 Kr. pr. Dag, hvilket Beløb er medregnet i ovennævnte egentlige Understøttelsessum.

Punkt 4. Hovedkasserens Regnskabsoversigt for 1927.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigten, den balancerede med Kr. 28 644,76. Til Reservefonden overføres af Hovedkassen Kr. 2 644,56, hvilket er Kr. 286,52 mere end budgetteret. Godkendtes eenstemmigt.

Punkt 5. Beretning fra de faste Udvalg.

Foredragsudvalget har afholdt Møde og planlagt Afholdelsen af en Foredragsrække med Baneingeniør Kristensen som Foredragsholder om Emnet: Signalreglementsudvalgets Forslag til nyt Signalreglement.

Velfærdsudvalget har afholdt Møde og behandlet en lang Række Forslag. Efter Mødet er der vedrørende de paa samme godkendte Forslag fremsendt Skrivelse til Generaldirektoratet angaaende Forbedring af Læderkvaliteten i Oliesprøjternes Stempler, Udvidelse af Spuleslangernes Mundstykker, Forlængelse af Blæseslangen paa visse Lokomotiver, Fjærende Sæder paa Lokomotiverne, Forsøgene med Vinduesvidskere eller Varmluftsblesere, Forsøgene med Opvarmning af Førerpladsen paa D-Maskinerne, Badeværelse i Horsens samt angaaende Karbade i København Gb. Man har modtaget Meddelelse om, at Røgbrænderreparationerne efter Foreningens Henstilling forsøgsvis vil blive foretaget ved Tilsvejsning i Stedet for Tilnitning.

Blandvalget har beskæftiget sig med forskellige Forhold vedrørende Foreningens Medlemsblad. Fra 1. Januar er Bladet udsendt i nyt Format og med sværere Papirsort til saavel Omslag som indvendige Sider.

Punkt 6. Foreliggende Sager.

En Sag angaaende Forstaaelse af Tjenestetidsreglerne i Tilfælde, hvor det tjenstfri Ophold paa fremmed Depot paa Grund af Forsinkelse bliver mindre end 1½ Time henvises til Tjenestetidsudvalget.

En Sag angaaende Tidspunktet for Pudning af Armaturen paa Førerpladsen henvises til Forretningsudvalget.

Til Motorkursus i Aarhus og Tønder bevilgedes paa visse Betingelser et Tilskud paa 100 Kr.

Et Forslag angaaende Godtgørelse for Emolumenttab til de Lokofyrb., der forretter Haandværkertjeneste i Remisserne, bortfaldt.

I Sagen om Medlemsemlen udvalgte Hovedbestyrelsen blandt de fremkomne Udkast et af disse. Det vedtoges at bestille 2000 Stk.

En Sag om Iudførelse af Afdelingernes frie Valg mellem bundet og fri Anciennitet til Turbesættelser henvises til Behandling i Lokomotivførererkredsens Bestyrelse.

Afd. I og II bevilgedes 42 Kr. til Dækning af en Del af Udgifterne til Anskaffelser til Læseværelset.

En fra Ar. Lokfbr. Afd. fremsendt Sag angaaende Betjening af Motorvogne henvises til Forretningsudvalget.

En Skrivelse, hvori Dieselmotorførere paa Sjælland fremsatte forskellige Krav, toges til Efterretning.

En Skrivelse fra Østerbro Lokflr. Afd. angaaende Udvælgelse af Motorførere tiltraadtes af Hovedbestyrelsen.

Punkt 7. Eventuelt.

Formanden oplyste, at det Eksemplar af D. L. T., som Afdelingerne hidtil har modtaget, er inddraget paa Grund af Forsendelsesomkostninger m. m. De enkelte Afdelinger, som ved Aarets Udgang fremsender Anmodning om en Aargang af D. L. T. til Indbinding, kan da fra Kontoret faa hele Aargangen tilsendt. *Emil Kuhn, Sekretær.*

**LOKOMOTIVFØRERKREDSENS
BESTYRELSESMØDE DEN 16. FEBRUAR 1928**

Alle var til Stede.

Punkt 1. Foreliggende Sager.

Kredsformanden redegjorde for forskellige Sager, der havde foreligget siden sidste Møde. En Sag, rejst af en Lokf., angaaende Udførelsen af Arbejdet under Forberedelsestiden, der var for knap, henvistes til H. B. Et Par Sager angaaende Overarbejdspenge fra Juleperioden behandledes. Omtalte derpaa en Sag om et Par Lagener, som var tabt af Maskinen og som 2det Distrikt havde bestemt den paagældende skulde betale. Da Forholdet var af en saadan Natur, at det synes noget ubilligt, besluttedes det at rette Henvendelse i Generaldirektoratet. Endvidere behandledes en Sag angaaende det 1½ tjenestefri Opholds Afkortning. Sagen henvistes til H. B. Kredsformanden redegjorde derefter for den Tjeneste, de havde paa Hjørning Rangermaskine. Endvidere forelaa en Sag fra Ab. angaaende en Afsporing, som Kredsen besluttede at behandle. En Skrivelse fra Gb. forelaa og behandledes. En Skrivelse angaaende Rangertidernes Overskridelse behandledes og henvistes til H. B.

Det vedtoges at udsende en Skrivelse om Vacuumprøverne.

Punkt 2. Kredsen Regnskab.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet, der balancerede med 47 289 Kr. 93 Øre.

Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

Spørgsmaalet angaaende ekstraordinære Medlemmer behandledes. *C. M. C.*

**LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSENS
BESTYRELSESMØDE DEN 16. FEBRUAR**

Alle til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Kredsformanden gennemgik de mange Skrivelser, som er modtaget og besvaret. Herunder blandt meget andet Reservelokomotivfyrbødernes Afskedigelse og Understøttelse.

Punkt 2. Foreliggende Sager (herunder behandles Spørgsmaalet om Regler for fri Anciennitet).

2 Lokomotivfyrbødere har anmodet om at blive oprykket i Anciennitetsrækken. Efter Drøftelse ser Kredsen sig ikke i Stand til at fremme nærværende.

Aarhus Lokofyrb. Afdeling har fremsendt en Resolution angaaende et Medlems foretagen Henvendelse i Generaldirektoratet.

Til Deltagere i Motorkursus i Aarhus og Tønder stiller Kredsen Forslag til H. B., at der ydes 10 Kr. pr. Deltager, som afslutter Kursuset.

Forslag til Understøttelse af Lokofyrb., som er i Værkstederne, henvises til H. B.

Skrivelse fra Aarhus Afdeling angaaende Motortog som afløser Dampbog. Ansøgning til Generaldirektoratet om Tjenesteanciennitetsforbedring for 5 Lokofyrb. Forslag til nye Regler for fri Anciennitet har været til Besvarelse blandt Kredsen Medlemmer.

Henvistes til videre Behandling i H. B.

Punkt 3. Regnskabsoversigt for 1927.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet for 1927:

Balance 47 668.16 Kr.

Udgift 46 621.60 Kr.

Overskud 1 046.56 Kr.

Regnskabsoversigten toges til Efterretning.

Bemærkningerne fra kritisk Udvalg toges til Efterretning.

Punkt 4. Eventuelt.

Der foreslaas, at i det Tilfælde Motorvognsstillinger oprettes, at der skabes faste Rammer med Hensyn til Anciennitet og Forflyttelse.

De forskellige Betragtninger samles om, at vi maa ligge Ancienniteten som Lokomotivfyrbøder til Grund ved deres Forfremmelse.

Forflyttelsesregler som for Lokomotivpersonale.

Kullempningssagen efterlyses, men der foreligger endnu ingen Afgørelse.

Der fremføres Besværing over journalført Skrivelse uden nogen Afhøring i Anledning af afbrændt Lager.; det bemærkes, at her er afkortet Forberedelsestid.

A. H.

LOKOMOTIVFØRERKREDSSEN

De Herrer Afdelingskasserere gøres herved opmærksom paa, at der ifølge Delegeretmødets Vedtagelse, fra første Januar d. A. kun skal bruges et Kontingentmærke pr. Medlem pr. Maaned, hvilket bør anbringes saaledes i Medlemsbogen, at det tangerer begge Rubriker.

Iøvrigt udfyldes Kvartalsopgørelserne ganske som hidtil, saa det fremgaar, hvormeget Afdelingen har betalt i Kontingent i Henhold til Til- og Afgang, og hvormeget der som Følge deraf skal tilgaa Afdelingen.

Kontingentet til Hjelpefonden opkræves som hidtil af Afdelingskassereren og indsendes til Hovedkassen.

I egen Interesse bedes Kvartalsopgørelserne indsendt til den i Loven fastsatte Tid, da Afdelingerne ikke kan vente deres Beløb tilsendt, før alle Opgørelser er indgaaet og sammenlignet.

A u g. A n d e r s e n, Kredskasserer.

HJERTELIG TAK

Lokomotivpersonalet Tønder og Tinglev bedes herigenem modtage min hjerteligste Tak for den Deltagelse og uforventede Opmærksomhed ved min Hustrus Død og Begravelse, hvilket jeg sent vil glemme.

N. L. Andersen, fhv. Reservelokomotivfyrb.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Helsingør: Afdelingsformandens Navn og Adr. rettes til O. C. Olsen, »Søbyhus«, Marienlyst Allé 19, 1.

Brande: Kassererens Navn og Adr. rettes til M. Th. Christensen, Linde Allé 15.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Viborg: Afdelingsformandens Navn og Adr. rettes til H. Junge Jensen, Jyllands Allé 9, 1.

Fredericia: Afdelingsformandens Navn og Adr. rettes til W. L. Jürgensen, »Helle«, Fælledvej.

Kassererens Navn og Adr. rettes til S. M. Sørensen, Falstersgade 6, 1. S., tv.

Personalia

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1-3-28:

Lokomotivfører E. C. Vidstrup, Orehoved til Korsør.

Lokomotivfører E. L. V. Kirchmann, Kbhavns Godsbgd., til Roskilde.

Lokomotivfører J. Jensen, Tønder, til Aarhus H.
Lokomotivfører C. F. Olsen, Kbhavns Godsbgd., til Helsingør.

Lokomotivfører L. P. Frandsen, Ringsted, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører E. H. K. V. Jensen, Gjedser, til Ringsted.

Lokomotivfyrbøder J. M. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Tønder (Motorfører).

Lokomotivfyrbøder (Motorfører) P. O. J. Nielsen, Aarhus H., til Tønder (Motorfører).

Lokomotivfyrbøder N. Rasmussen, Aarhus H., til Tønder (Motorfører).

Lokomotivfyrbøder O. H. Ottzen, Aarhus H., til Tønder (Motorfører).

Lokomotivfyrbøder A. S. Pedersen, Aarhus H., til Tønder (Motorfører).

Afsked.

Lokomotivfører J. R. Larsen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30—4—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører J. A. Andersen, Aarhus H., p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31-5-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører P. Vartoft, Esbjerg, p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31—5—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører C. Christensen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder og Svagelighed med Pens. fra 31—5—28 (min. Afsk.).



Raleigh & Milton Cyclers

leveres d'Hrr. Embeds- og Tjenestemænd paa yderst lempelige Afbetalingsvilkaar

RØNNOV & JOHANSEN A/S

KRONBORG, LØNGANGSSTRÆDE 16

— forhen Paul Christensen —

TELEFON 13426

Støt vore Annoncører!



Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasse Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengetoj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris.

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højaftelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vester 4610.
Uden Udbetaling Uden Udbetaling

Gamillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 43. · København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Til alt Kontorarbejde



Smith
Premier
først
og
bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
Jernbanegade 6.
Tlf. 7319. København. Tlf. 7337.



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 1. l. l.
Nedersprojer, Saniets- & Sygepleje-
artikler. Ill. Prislister med 50 Bns
i Frimærk.
DISKRET EKSPEDITION - Tlf. Byen 4106
Jernbanegade 10 pCt. Rabat

Køb danske Varer!

Støt dansk Industri!

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Marts.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
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 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.