



29. Aargang N^o 17.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1929.

BREMSESPØRGSMÅLET VED D. S. B.

Fra Ingeniør *Helge Forssman*, Stockholm, der er Leder af Svenske Statsbaners Bremsesektion, har vi modtaget følgende:

I den senere Tid er der fremkommet en Del Artikler i saavel Dagspressen som i specielle Jernbane-*Fagblade* (*Dansk Jernbaneblad*, *Dansk Lokomotiv Tidende* m. m. samt i svenske Blade) angaaende Bremsespørgsmaalet ved D. S. B. I Almindelighed synes disse Artikler at gaa ud paa, at Tiden nu var inde for D. S. B. at begynde Indførelsen af Trykluftbremsen i alt rullende Materiel. Men i disse Artikler er ligeledes forekommet Udtalelser i modsat Retning, hvilke har vakt en vis Opsigt, idet de deri fremsatte Udtalelser, som mest er baserede paa mere eller mindre teoretiske Synspunkter, ikke stemmer overens med de praktiske Erfaringer fra Jernbanedriften.

Jeg vil særlig opholde mig ved en Del Udtalelser *imod* Indførelsen af Trykluftbremsen i Godstog, og hvilke Udtalelser gaar ud paa, at det ikke skulde være nogen som helst økonomisk eller driftsteknisk Fordel for D. S. B. at indføre Kraftbremsen paa Godstog. Disse Synspunkter er saa meget mere mærkelige, som de ikke er overensstemmende med de Udtalelser i denne Sag, som i forskellige Tilfælde er blevet gjort af de fleste Jernbaneforvaltninger i Europa, hvilke har undersøgt denne Sag, og endnu mindre stemmer med de Erfaringer, som foreligger fra de Lande, hvor Kraftbremsen paa Godstog findes i større eller mindre Omfang.

Personalebesparelser: Det udtales, at Personalebesparelsen skulde blive saa ubetydelig, at den langt fra skulde kunne forrente og endnu

mindre amortisere Udrustningskapitalen. Denne Sag kan jo givetvis ikke kontrolleres af Udenforstaaende, men de anførte Tal angaaende beregnet Personalebesparelse resp. Trafik-omraader ved D. S. B. synes at vise, at denne Besparelse herved beregnes paa forskellige og med hverandre ikke jævnførbare Maader. Erfaringerne fra Tyskland og Sverige viser, at de *virkelige* Personalebesparelser meget væsentlig overstiger de beregnede. Det maa saaledes angaaende Sverige fremhæves, at de hurtiggaaende Godstog nu i stor Udstrækning fremføres uden anden Bemanding end med Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder, en Besparelse som man i Begyndelsen ikke regnede med. Da her til kommer, at man ved Indførelsen af Kraftbremsen i Godstog paa et meget tidligt Stadium kan begynde at udnytte samme, saa forbedres ligeledes herigennem det økonomiske Resultat, idet Amortiseringen af Udrustningskapitalen kan paabegyndes tidligere. Saa forskellige Trafikforhold turde vel dog ikke herske ved D. S. B., at et noget bedre økonomisk Resultat ikke skulde kunne opnaas, end hvad der hidtil er beregnet.

Driftstekniske Synspunkter. Det udtales, at Indførelsen af Kraftbremsen af et nyt System skulde medføre en vis Risiko og drager store Togforsinkelser og andre Ubehageligheder med sig. Hvori denne Risiko og disse Ubehageligheder skulde bestaa, nævnes ikke, men de praktiske Erfaringer fra bl. a. Sverige peger slet ikke i den Retning. Man begyndte at anvende Kraftbremsen i Godstog, allerede da man kun havde udrustet 18 pCt. af Godsvognsparken, deraf 4 pCt. Bremsevogne og 14 pCt. Ledningsvogne, og dette uden at noget som helst Uheld

indtraf. Tværtimod har det i mange Tilfælde vist sig, hvad der kun var at vente, at en hel Del Uheld blev undgaaet takket være Kraftbremsen. Hvad Forsinkelse angaar, saa behøver saadanne ikke opstaa, naar Personalet bliver vant til Bremsen og dens Betjening. Der udtales Tvivl om, at Kraftbremsen kan anvendes i Godstog, som gør Ophold paa hver Station. Imod denne Formodning kan kun siges, at alle lokale Godstog nu fremføres uden Forsinkelser med kun *tre Mands* Togbetjening. Og som ovenfor anført fremføres de hurtiggaaende Fjerngodstog som Regel *uden* Togpersonale. Og dette kan vi gøre paa Grund af vore gode Erfaringer angaaende KK-Bremsens Driftssikkerhed. Fejl paa Grund af utætte Ledninger eller lignende forekommer saaledes højst sjælden, og i hvert Fald ikke i saadan Udstrækning, at det er af nogen Betydning. Det er forøvrigt hovedsageligt kun ved slemme Sne- og Kuldeforhold, at saadanne Fejl indtræffer. I Danmark turde saaledes Risikoen herfor være ubetydelig lille.

Gennem Indførelsen af Kraftbremsen i Godstog vindes ogsaa betydelige driftstekniske Fordele, hvilke turde være almindelig bekendt. Her maa foruden den forøgede Trafiksikkerhed nævnes:

at Togene kan fremføres med større Hastighed,

at Lokomotivets Trækraft og Banens Kapacitet fuldt kan udnyttes.

I haandbremsede Godstog kan som Regel kun medføres et begrænset Antal Vogne, fordi det for Bremsepersonalet er umulig i Slutningen af Toget at opfatte Signalerne fra Lokomotivet. Med Hensyn til særlige ikke forudsete Stopsignaler er dette givetvis et meget stort Risikomoment. I flere Artikler fra Lokomotivpersonalets Side paapeges jo ogsaa dette med Skarphed. En Serie Bremsevejsforsøg med lange haandbremsede Godstog, bemandede efter de gældende Forskrifter, vil sikkert fuldt ud vise Haandbremsens Utilstrækkelighed i moderne Jernbanedrift.

Vedligeholdelsesomkostningerne. Med Hensyn til disse har det vist sig, at de virkelige Omkostninger er betydelig *lavere* end de beregnede. Nogle fra forskellige Side befrygtede Vanskeligheder med Reguleringsventilen er ikke indtruffet. Med vel organiseret Vedligeholdelsesarbejde kan Revision af Godstogs-

bremsen udføres samtidig med Godsvogsrevisionen, d. v. s. hvert tredje Aar. Ved D. S. B. findes jo allerede nu et stort Antal Bremsevogne, ifølge Opgivelse ca. 1000 Stk. Bremsevogne og ca. 1700 Stk. Ledningsvogne, hvis Bremseapparater imidlertid ikke benyttes i selve Danmark. Imidlertid maa det erindres, at disse Bremseapparater desuagtet maa vedligeholdes, og at Vedligeholdelsesomkostningerne for saadanne Apparater, som sjelden eller aldrig anvendes stiller sig ganske betydelig dyrere, end hvis Bremsen regelmæssig anvendes indenfor Banen. Det for disse Reparationer aarlig udgivne Beløb er jo desuden en ren Merudgift uden tilsvarende Nytte.

Anskaffelsesomkostningen. Denne opgives de forskellige Steder til 8—10—12 Millioner Kroner. Hvorledes dette Beløb beregnes, undrager sig enhver Bedømmelse. Men naar man betænker, at D. S. B. allerede har et stort Antal Godsvogne udrustede for Tryklufttrafik (iflg. ovenstaaende 22 pCt., hvoraf 8 pCt. Bremse- og 14 pCt. Ledningsvogne), og at Antallet af Bremsevogne, naar Hensyn tages til de i Landet herskende Stigningsforhold, turde kunne holdes til 25 pCt. af hele Antallet Godsvogne, vil det synes, som om i det mindste det sidste Anskaffelsesbeløb 12 Millioner er alt for højt. Og ved at udruste samtlige Vogne kun med Ledning, saa skulde sikkert de allerede udrustede Bremsevogne kunne udnyttes og den paa dem anvendte Udrustningskapital kunne forrente sig.

Og hvis man ikke vil benytte sig af denne Fremgangsmaade, saa turde i alle Tilfælde Trykluftsbremsen i vis Udstrækning med Fordeel kunne igangsættes, da jo D. S. B. ifølge ovenfor sagte allerede har 8 pCt. Bremsevogne og 14 pCt. Ledningsvogne, medens Sverige ved Trykluftsbremsens Igangsættelse kun havde 4 pCt. Bremsevogne og 14 pCt. Ledningsvogne.

I Tilslutning til, hvad der ovenfor anføres, vil det saaledes synes, som om de Betænklichkeiten, som fra forskellige Sider fremføres *imod* Indførelsen af Kraftbremsen i Godstog, ikke fuldt ud svarer til de virkelige Forhold, men at det saavel økonomisk som trafikteknisk, ikke mindst med Hensyn til Samtrafikken med Nabolandene, er vel motiveret, at denne Modernisering af Godstogsmateriellet allerede nu paabegyndes.

Det er ogsaa i flere Artikler blevet fremhævet, at Indførelsen af Trykluftbremsen i Godstog ligeledes maa medføre VakuumbremSENS Ophævelse i Persontog, og at saaledes ogsaa Persontogsmateriellet maa udrustes med Trykluftbremsen. Og fra et Enhedssynspunkt er det jo rigtigt at have samme Bremsesystem paa alt Materiel. Men det turde vel med Ret kunne spørges, hvorvidt ikke under alle Forhold Vakuumbremsen nu burde erstattes med Trykluftbremsen, særlig under Hensyn til at Vakuumbremsen i sin nuværende Form trænger til Modernisering, ifølge hvad der er meddelt i flere Bladartikler.

For at Vakuumbremsen skal være saa effektiv som mulig fordres, at den er anordnet paa følgende Maade:

- at den gennemgaaende Hovedledning er 2" i Diameter,
- at de til denne tilsluttede Nødbremseanordninger ligeledes er 2",
- at hver Vogn er forsynet med Hurtigbremseventil,
- at Afbremsningen af Vognene er 80—85 pCt. af Vognens egen Vægt.

De tre første Vilkaar kunde jo godt opfyldes, men betyder dette givetvis en ikke ubetydelig Omkostning. Det fjerde Vilkaar kan, i det mindste med Hensyn til moderne tungere Vogne, kun opfyldes gennem Anvendelse af mindst to eller helst flere Bremsecylindre. Men selv om Vakuumbremsen saaledes anordnes paa den mest moderne Maade, faar man med denne en betydelig længere Bremsvej end med Trykluftbremsen under samme Forhold, hvorfor man saaledes med fuld Føje kan paastaa, at den sidstnævnte Bremse er Vakuumbremsen betydelig overlegen m. H. t. Trafiksikkerhed.

Ligeledes i andre Henseender byder Trykluftbremsen betydelige Fordele fremfor Vakuumbremsen. Saaledes arbejder jo Vakuumbremsen med en Trykforskel af kun ca. 0,75 kg/cm², medens Trykluftbremsen arbejder med et Overtryk af 5 kg/cm². Dette er blevet fremhævet i en af Bladartiklerne som en stor Ulempe for Trykluftbremsen. Denne Formodning er imidlertid fejlagtig, og det forholder sig lige modsat. Paa Grund af den ringe Trykforskel ved Vakuumbremsen spiller en ubetydelig Utæthed i Vakuumbledningen en betydelig Rolle og umuliggør, at det for Bremsens rette Funk-

tion nødvendige Vakuum opnaas. Trykluftbremsen er meget mere ufølsom for lignende Utætheder, som uden Vanskeligheder kan kompenseres fra Lokomotivets Luftpumpe og Hovedluftbeholder. Dette Forhold viste sig særlig tydelig paa de nordlige Linier af Sveriges Statsbaner, idet Forsinkelser af Persontogene i Vakuumbremsetiden hørte til Dagens Orden om Vinteren paa Grund af Vanskeligheden ved at faa fuldt Vakuum. Siden Indførelsen af Trykluftbremsen paa Persontog er saadanne Forsinkelser praktisk talt hørt op.

En anden Ulempe med Vakuumbremsen, som kan spille en vis Rolle med Hensyn til Tidstabellen er, at naar Bremseledningen kobles af f. Eks. ved Ombytning af Lokomotiv bliver hele Toget bremset, saa det nye Lokomotiv maa suge Toget op paany, hvilket altid er tids-spildende. Ved Trykluftbremsen kan Bremserne løses og Ledningen fuldt lades samt aflukkes med Koblingshaner, inden det fragaaende Lokomotiv frakobles. Naar det nye Lokomotiv tilkobles, behøver kun den ubetydelig Luftmængde erstattes, som evt. er lækker ud, og Bremsen er atter hurtig opladet og klar.

Vakuumbremsen maa saaledes, selv om den moderniseres med 2" Ledninger og Nødbremseventiler, Hurtigbremseventiler o. s. v. anses for at være Trykluftbremsen underlegen. Man kan derfor med Ret spørge sig, om det virkelig er tilraadeligt at koste noget paa Moderniseringsarbejde paa en Vakuumbremse.

Hertil maa endvidere bemærkes følgende. Efter hvad der fremgaar af Dagspressen, gaar D. S. B. i stor Udstrækning over til at indføre moderne Motorvogne med Paahængsvogne. Det enkleste og bedste Bremsesystem for saadanne Tog er Trykluftbremsen, og er disse Tog ogsaa udrustet med saadanne Bremser. De nye Paahængsvogne forsynes imidlertid desuden ligeledes med Vakuumbremse for at kunne anvende disse ogsaa i de almindelige Trafiktog. Ved eventuel Elektrificering af visse Forstadsbaner kan ogsaa kun Trykluftbremsen komme i Betragtning. Var det da ikke bedst og mest i Overensstemmelse med den tekniske Udvikling paa dette Omraade, umiddelbart nu at paabegynde den almindelige Indførelse af Trykluftbremsen. Ved Gennemførelsen af en saadan Plan kunde vindes

- at Vakuumbremsen paa det forhaandenværende Materiel ikke behøver at blive moderni-

seret som ovenfor fremhævet vilde være nødvendig.

at nyanskaffet Materiel for Motortrafik (og elektrificeret Bane) og international Trafik ikke behøver at blive udrustet med begge Bremsesystemer eller Apparater for begge, hvilket jo ganske væsentlig komplicerer Udrustningen.

at Trafiksikkerheden øges ganske betydelig.

Da alle Nabolande med direkte Samtrafik med D. S. B. har Tryklufthremser, da Udviklingen gaar henimod tungere og længere Tog, for hvilke Tryklufthremsen er den eneste rigtige, synes det saaledes at være teknisk og økonomisk rigtig, i Stedet for at ofre Kapital paa Moderniseringen af Vakuumbremsen og Udrustning af Materiellet med dobbelt Bremsesystem, nu at gøre Skridtet fuldt ud og paabegynde Indførelsen af Tryklufthremsen paa alt rullende Materiel, et Arbejde som dog før eller senere uvilkaarlig vil blive paakrævet.

CENTRALORGANISATIONENS HENVENDELSE TIL LØNNINGSKOMMISSIONEN.

Ved nærværende skal underskrevne Centralorganisation tillade sig til den højtærede Kommission at fremsende vore Forslag til Ændringer i Tjenestemandslovens 1ste og 3die Del. Forslag til Ændringer i Lovens 2den Del samt andre specielle Forslag fremsendes af de respektive Organisationer direkte.

Vi har i det følgende undladt at give vore Ønsker om Ændringer til de forskellige Paragrafer Udtryk i formulerede Forslag, men indskrænket os til gennem vore Bemærkninger at paavise de Ulemper, den nuværende Affattelse medfører for Tjenestemændene samt i Hovedtrækkene at fremsætte vore Ønsker om Ændringer og Tilføjelser.

Det er iøvrigt vor Opfattelse, at Tjenestemandsloven af 12. September 1919 er saa omhyggeligt udarbejdet og hviler paa saa solide Principper, at det, hvad de her nævnte to Afsnit angaar, vil være betænkeligt at foretage omfattende Forandringer. De Ændringer, vi foreslaar, tager ogsaa Sigte paa at udbygge Loven indenfor de givne Rammer og paa enkelte Punkter indføre Bestemmelser, som nøje

afstikker Linierne for de supplerende administrative Regler.

Hvad Enkelthederne i vore Forslag angaar skal vi henvise til Bemærkningerne ved de anførte Paragrafer.

Til § 5.

Paragrafens nuværende Redaktion giver efter vor Opfattelse for meget Rum for Vilkaarligheder, og vi skal henstille, at den affattes saaledes, at det mere præcist fremgaar, hvad Hensigten er, saaledes at der ikke ved Bestemmelsens Anvendelse i Praksis finder rene Urimeligheder Sted; til Eks. at man med Støtte i selve Loven kan sætte en ældre Pakhusformand til at forrette Tjeneste som Portør paa en Rangerplads. Der foreligger os bekendt ikke saa udprægede Tilfælde, men Tjenestemændene savner alligevel paa dette Punkt den Beskyttelse i Loven, som en mere præcis Affattelse af Paragrafen vil give.

Til § 8, Stk. 2.

Det er vor Opfattelse, at dette Stykke burde ændres saaledes, at Afskedigelse med kortere Varsel end 3 Maaneder eller uden Varsel, kun kan finde Sted, naar Tjenestemanden har begaaet en i den offentlige Mening vanærende Handling.

Stykkets nuværende Affattelse forekommer os at give Plads for en ret uensartet Behandling inden for de enkelte Styrelsesomraader.

Til § 10.

Som Paragrafen nu er affattet, giver den ikke den Tjenestemand, der træder udenfor Nummer, nogen Sikkerhed for, at han kan genindtræde i Tjenesten. Vi vil gerne henstille, at Paragrafen affattes saaledes, at Tjenestemanden, efter et vist Aaremaals Forløb, f. Eks. 3 Aar, faar Ret til atter at indtræde i Stillingen.

Til § 11.

I denne Paragrafs 1ste Stk. 6' Linie findes den indskudte Sætning »saavidt det staar til samme«.

Det forekommer os, at Sætningen er overflødig, idet der i Ordene »mest mulig« i næstfølgende Linie maa være taget alt fornødent Forbehold med Hensyn til Sager, hvis Behandlingsvarighed Administrationen ingen Indflydelse har paa, t. Eks. Politisager.

Den førstnævnte indskudte Sætning kan i nogen Grad svække den Mening, som Bestemmelsen har, at Sagerne skal fremskyndes »mest muligt« saavel af Hensyn til den paagældende Styrelse som til de Tjenestemænd, der uden virkelig Grund har været udsat for en Suspensions Ubehageligheder, hvilke ingenlunde kan erstattes gennem Tilbagebetalingsbestemmelsen i Paragrafens Stk. 3.

Til § 12, Stk. 2.

Stykkets Bestemmelse om, at der skal hen-gaa 6 Uger, forinden en i en højere Stilling fungerende Tjenestemand kan oppebære Funktionstillæg, er, efter de Erfaringer, vi har, et alt for langt Tidsrum.

Der foreligger en overordentlig Mængde Tilfælde, hvor Funktionen afbrydes, naar der er forløbet fra 3 til 6 Uger, for efter faa Dages Forløb at fortsættes af en ny Funktionsperiode af lignende Længde. Paa den Maade er der adskillige Tjenestemænd, der kan fungere mere end Halvdelen af Aaret i normerede højere Stillinger uden at opnaa Funktionstillæg. Vi skal derfor foreslaa, at de nu fastsatte 6 Uger nedsættes til 14 Dage.

Til Bestemmelsen i samme Paragrafs Stk. 5, der gaar ud paa, at Funktionstillæg kun kan ydes, naar der foreligger Funktion i normeret Stilling, skal vi bemærke:

Bestemmelsen virker ret uheldig, navnlig for de Klasser, vi repræsenterer, idet der er særdeles mange Tilfælde, hvor der foreligger endda ret langvarige Funktioner i højere Stilling, hvor Funktionsvederlag ikke kan ydes, fordi Stillingen ikke er normeret. Undertiden kan Forholdene være ret udflydende, saaledes at det vil være vanskeligt baade for Tjenestemanden og maaske endog for Administrationen at afgøre, om der foreligger Funktion i højere Stilling eller ikke. Helst vilde vi have, at Bestemmelsen om at Funktionstillæg kun ydes, hvor der foreligger Funktion i normeret Stilling, helt udgik; men vil det af principielle Grunde være ugørligt, skal vi henstille, at der i hvert Fald ogsaa for saadanne Funktioner fastsættes en Tidsfrist, hvorefter Funktions-tillæg kan ydes. Denne Tidsperiode maatte i saa Tilfælde være noget længere end, hvor der er Tale om Funktion i normeret Stilling, og vi skal foreslaa den fastsat til 6 Uger.

Endvidere skal vi henstille, at Paragrafens

Stk. 5 bliver affattet saaledes, at det klart frem-gaar, at Funktionsvederlag ydes, naar der fore-ligger Funktion i en Stilling, for hvilken der i Henhold til Tjenestemandens loven er fastsat en højere Løn end den paagældende Tjenestemand oppebærer i sin egen Stilling. Dette Ønske fremsættes bl. a. under Hensyn til den Fortolkning Paragrafen nu gøres til Genstand for i Statspolitiet, hvor der haves Eksempler paa, at en Tjenestemand er nægtet Funktionsveder-lag, fordi den højere Stilling, i hvilken han fungerede, ikke var normeret ved noget bestemt Tjenestested.

Til § 13.

Denne Paragraf skal vi foreslaa affattet saaledes, at der fastsættes et Minimum for Feriens Længde, saaledes at en Tjenestemand har Ret til mindst 14 Dages Ferie aarlig. Endvidere skal vi foreslaa, at Ordet »kan« i Para-grafens 13de Linie erstattes med Ordet »skal«, idet vi mener, at det i Loven klart bør udtryk-kes, at Tjenestemanden maa have enten Ferie eller i absolute Undtagelsestilfælde Erstatning for Afsavn af en saadan.

Til § 17.

I Henhold til denne Paragraf er det tilladt en Tjenestemand, mod hvem der er indledet disciplinær Undersøgelse, at medtage en Til-lidsmand som Bisidder.

Som Paragrafen nu er affattet, gives der ikke nærmere Regler for, hvilke Beføjelser den nævnte Bisidder har eller i hvilken Udstræk-ning han kan yde den Anklagede Bistand. Paa Foranledning har Finansministeriet i sin Tid resolveret, at Bisidderen kun har Ret til at over-være den Del af Forhøret, hvor den Anklagede selv er tilstede, og saaledes ikke har Krav paa at overvære Forhør af Vidner, hvis Vidnes-byrd ønskes afgivet, upaavirket af Anklagedes Nærværelse.

Denne Fortolkning forekommer os at være en alt for stærk Begrænsning af Bisidderens Beføjelse, og en saadan Svækkelse af hans Stilling i Sagen, at hele Institutionen — om Fortolkningen strengt praktiseres — bliver ret værdiløs. Det er vor Opfattelse, at Bisidderen maa have Ret til at overvære alle Forhørets Afsnit, ligesom han maa have Lejlighed til, enten direkte eller gennem Forhørslederen, at stille Spørgsmaal til Vidnerne samt Ret til at

forlange andre Vidner afhørt end de af Forhørslederen tilsagte. Vi skal foreslaa, at der gives Paragrafen en saadan Affattelse, at Bidsidderens Beføjelse lovfæstes, og at der bliver mere Klarhed over hans Opgave end de nugældende Bestemmelser giver.

Endvidere skal vi med Hensyn til Tjenestemændenes Vidnepligt henlede Opmærksomheden paa, at det vilde være ønskeligt at have optaget en Bestemmelse i Loven, der sikrer en som Vidne i en Sag indkaldt Tjenestemand imod pludselig at staa som Anklaget under Omstændigheder, hvor de af ham som Vidne fremsatte Udtalelser anvendes imod ham.

Vi tilsigter her at opnaa den samme Beskyttelse for en som Vidne indkaldt Tjenestemand, som den, der i Henhold til Retsplejeloovens § 170 er tilsikret enhver Borger, der ved Retten er indkaldt som Vidne i Sager af tilsvarende Beskaffenhed, nemlig Sager af civilretslig Natur.

Endvidere skal vi foreslaa, at Paragrafen kommer til at indeholde en Bestemmelse om, at der ikke som Forhørsledere kan anvendes Embedsmænd, der maa antages at være Part i Sagen og ejheller den Anklagedes nærmeste lokale Foresatte.

(Fortsættes.)

TOGULYKKEN VED BUIR.

Igennem Dagspressen erfarede man for nogle Dage siden, at Eksprestoget paa Vejen mellem Paris og Köln løb af Sporet ved en mindre Station Buir mellem Aachen og Köln. Aarsagen til dette Afløb skyldes efter det oplyste, at Togets Hastighed var for stor. Ved Ulykken mistede 14—16 Rejsende Livet, deriblandt en dansk Dame, og et større Antal Rejsende blev mere eller mindre haardt saarede. Blandt de haardt saarede var Lokomotivføreren.

Som den skyldige i Ulykken blev straks udpeget Togets Lokomotivfører, der havde vist »forbryderisk« Letsindighed ved ikke at overholde den for det paagældende Sted nedsatte Kørehastighed. Vi er for saa vidt ikke forbavset over, at man straks udpegede Lokomotivføreren som »Gerningsmanden«, thi man er altid klar over, naar der sker noget, at der paa hviler denne Tjenestemand et meget stort Ansvar, ham husker man, naar der indtræffer

Uheld eller Ulykker, saa trækkes han frem fra sin ubemærkede Tilværelse til offentlig Beskuelse.

Men ellers faar Piben en anden Lyd. Hans Tjenestetid skal generaliseres og være paa lige Fod med alle andre Tjenestemænd; han har ingen Krav paa, at der tages Hensyn til ham — han kan selvfølgelig ikke forlange »særlige« Regler for sit Vedkommende — selv om hans Tjeneste ikke kan sammenlignes med nogen anden Tjenestemands. Han kan selvfølgelig heller ikke forlange en regelmæssig Tjeneste — nej, han maa finde sig i Tjenester paa op til ca. 14 Timer paa en Dag. Naar *det* anordnes, »glemmer« man hans Ansvar.

Som sagt »glemte« man ikke at udpege ham som den skyldige — men bagefter den første Meddelelse erfarede man, at han ikke var »Forbryderen« — en anden Tjenestemand havde givet ham en forkert Meddelelse.

EN UDTALELSE.

I Anledning af nogle Rangeruheld, der er forekommet i den senere Tid, er Distriktschef Eir, som sædvanligt, blevet interviewet af Dagspressen, og vi gengiver nedenstaaende de Udtalelser, Distriktschefen har fundet Anledning til at fremsætte:

»— Det er rene Bagateller! Saadant er altid hændt jævnlige og vil blive ved med at ske saa længe, man har med Maskiner at gøre. Før hørte man blot ikke saa meget om det, medens det nu altid bringes til Offentlighedens Kundskab, selvom det som her er Smaating det drejer sig om. Dem bliver vi ikke fri for, saa længe det vil kunne ske, at en Mand skifter et Spor fejl eller bremses daarligt, f. Eks. ved at bedømme en Afstand galt.

— Kan Hyppigheden af disse Tilfælde ikke i nogen Grad skyldes, at Tjenestetiden for Personalet er bleven forlænget?

— Paa ingen Maade! Men det Spørgsmaal er forøvrigt ikke nyt for mig, for det har man rettet til mig, hver Gang saadant hændte i det sidste Par Aar. At Røster indenfor Personalet har hævdet noget andet, er at betragte som noget, der har med Agitation af gøre. Man skal ikke komme og sige, at Personalet udtrættes for meget i Tjenesten. Lokomotiv- og Togpersonale har for det meste 8, nogle under-

tiden 9 Timers Tjenestetid, men de kommer sjældent op til fuld Udnyttelse. Indenfor Stationspersonalet er der mange, som har 8 Timer — det gælder saaledes Rangertjenesten — en Del med 9 Timer, men da i mindre anstrengende Arbejde. Kun enkelte Ledvogtertjenester er paa 10 Timer dagligt, men det er faa.«

Vi er naturligvis ganske enige med Distriktschefen i, at der saalænge Jernbanerne bestaar vil forekomme Uheld af en eller anden Aarsag, det vil ikke kunne undgaas, specielt ikke, naar Rangerbevægelserne skal foretages med den Fart der kræves. Vi er derimod ganske uenige med Distriktschefen i hans Udtalelser om Agitation og om den Tjeneste, Lokomotivpersonalet daglig har, thi det lyder saa smukt, at de for det meste har 8 Timer om Dagen. Det vilde være overmaade behageligt, om Tjenesten kunde afpasses saaledes, men maaske han ikke véd, at der er regelmæssig tilbagevendende Ture paa op til 14 Timer paa een Dag. Der er adskillige af den Slags Tilfælde, og saa er der endvidere det, at Tjenesten for det kørende Personale er meget skiftende, snart tidligt om Morgen, snart sen om Aftenen eller Natten, og saadan delt, at den virker trættende og anstrengende.

Vi er os ikke bevidst at have drevet Agitation, vi har derimod meget vagtsomt lyttet til Distriktschefens Udtalelser, og det er jo forekommet ofte, at han har skullet glatte paa — og besmykke Administrationens Handlinger, og naar disse Udtalelser om Tjenestemandens daglige Liv til Tider gav Udtryk for, at det var idylliske Tilstande, Tjenestemændene levede under, har vi forsøgt at faa ham ned fra de høje Luftlag, han færdes i — og det agter vi at blive ved med. Han skulde lade være med at fortælle Dagspressen, at Tjenestemændene driver Agitation, hver Gang de oplader deres Røster og siger noget, der skurer i hans Øren, det passer sig ikke. — Vi haaber, at Distriktschefen har det bedre nu, efter at de nye Tjenestetidsregler er indført — uden hans Støtte.

FREMSENDELSEN AF LØN- ANDRAGENDERNE.

Dansk Jernbaneblad for d. 28. f. M. omtaler i en Artikel de af Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening fremsendte

Lønandragender. Det er der for saa vidt intet mærkeligt i, eftersom Andragenderne har været optrykt i de paagældende Organisationers Fagblade.

Det sidste Stykke i Artiklen, der lyder saaledes:

»Jernbaneforeningens Andragende er saa vidt vides endnu ikke indsendt til Lønningskommissionen, men Indsendelsen er formentlig umiddelbart forestaaende.« synes vi der er nogen Anledning til at knytte nogle Bemærkninger til.

Saa vidt det er os bekendt, var det et Forlangende fra Lønningskommissionen, at alle Andragender i Anledning af den forestaaende Lønningslovrevision skulde være indsendte senest den 15. August. Hvis dette er rigtigt, og efter alt at dømme er det rigtigt, kan vi ikke undlade at blive noget forbavset over foranstaaende Bemærkning. Det er jo saaledes, at Jernbaneforeningens Formand, Hr. Okkels, er Medlem af den nedsatte Lønningskommission og af den Grund har særlig let Adgang til at blive bekendt med de forinden forannævnte Tidsfrist indsendte Andragender og de Motiveringer de indeholder for de fremsatte Lønkrav. Hvor vidt det har været Hensyn hertil, der har bevirket, at Jernbaneforeningen endnu ikke har fremsat sine Lønkrav eller det har været Ønsket om at lære andre Organisationers Lønkrav at kende skal vi ikke udtale, men vi synes det er uanstændigt, at en Forening, hvis Formand sidder i Kommissionen, ikke har overholdt den af Kommissionen fastsatte Tidsfrist, for saa vidt det ikke er saaledes, at Jernbaneforeningen er tilfreds med de Lønninger, de nu oppebærer — og det er der maaske Grund til at tro efter den berømmelige Stilling, denne Forening tog til Nedskæringen for et Par Aar siden.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Hvem tager nu Ansvar?

Efter Valget den 24 April, synes de Herrer Embedsmænd fuldstændig at have tabt Hovedet, og det er i Grunden ikke saa mærkeligt, efter den Kraftudfoldelse, som de har udvist overfor deres underordnede Tjenestemænd i de sidste 2 Aar.

At Tjenestemændenes Arbejdsvilkaar i den Grad kan trækkes op efter politiske Linier ved Hjælp af nogle emsige Embedsmænd, havde sikkert ingen Tjenestemand drømt om før 1927.

Men hvad nu? spørges der; over hele Landet mangler Personale, og enkelte Steder — f. Eks. i Nyborg — er det forbunden med dobbelt Udkommande at faa Lokomotivtjenesten udført.

Og paa hvilke Regnskaber opføres disse uhyre Summer til Udkommando, som for Øjeblikket paaføres De danske Statsbaner i Udgift, fordi de ledige Pladser ikke besættes?

Her i Nyborg har siden 1. Februar d. A. manglet 3 Lokomotivførere, og siden s. D. har der til Stadighed været udkommanderet fremmed Personale her til. Nu for Tiden er det dobbelt Udkommando, der udkommanderes Remisearbejdere fra Nyborg til Assens til Lokomotivfyrbødertjeneste. Og der udkommanderes fra Assens til Nyborg Lokomotivfyrbødere til Afløsning for Lokomotivførere.

Samtidig anvender man her i Nyborg Remisearbejdere til Lokomotivfyrbødertjeneste, og en enkelt Tur — f. Eks. 57 — 2042 — koster D. S. B. ca. 25 Kr., eller det dobbelte af, hvad en Lokomotivfyrbøder faar for en saadan Tur.

Man forstaar ikke en saadan Flothed paa en Tid, hvor der kræves Forrentning; hvis det hele ikke har været opstillet efter ensidige politiske Linier for at kaste Blaar i Øjnene paa den danske Vælgerbefolkning.

Alt dette sker endnu efter Hr. Stenshalles diktoriske Tjenestetidsregler, men hvorledes vil det komme til at se ud, naar de gamle Tjenestetidsregler skal genindføres, det er der mangen en almindelig Tjenestemand, der spørger om.

Man faar uvilkaarlig den Opfattelse, at der er almindelig Virvar indenfor Ledelsen i den store Vognmandsforretning, der er i den sidste Tid sket Nedsættelser i Normativet paa de forskellige Depoter Landet over.

Disse Nedsættelser i Normativets Størrelse sker umiddelbart før Genindførelsen af de gamle Tjenestetidsregler skal finde Sted, og som kræver yderligere Personale end der var før Normativerne blev nedsat, altsaa det rene Humbug.

Men det er der selvfølgelig ogsaa Politik i, for Sparefilmen, som nu i 2½ Aar har været fremvist og opført paa det politiske Filmsteater, er en kæpemæssig Fiasko, som nødig skal frem i fuldt Kæmpelys; og for dem, som har spillet 1. Elsker i hele Komeden, maa det føles lidt nedværdigende nu at overtage Rollen som Statist.

k.

Jernbane-Stridigheder.

Efter de sidste Dages Telegrammer raser der nu en regulær Krig mellem Sovjet-Rusland og Kina. Stridens Aarsag er som bekendt Jernbanen, der strækker sig gennem Manchuriet til Vladivostock. Og tilsyneladende kan denne Strid ikke bilægges paa andre Maader end med Giftgas og Kanoner.

Det var i Østen —; men ogsaa i vort lille Danmark har vi Stridigheder, som Jernbanerne foraarsager. Det, der særligt gør sig gældende paa vore hjemlige Bredegrader, er det stadige Underskud, som

Banerne kører med, og som selv den Madsen-Mygdalske Regering ikke kunde bringe ned.

Hovedaarsagen til Underskudet paa Banernes Regnskab skyldes i særlig Grad Konkurrencen fra Bilerne og de mindre heldige Dispositioner fra Ledelsernes Side. I Stedet for at se Sandheden lige i Øjnene, at det er en Umulighed at slaa Konkurrencen ned, forsøger Banerne ved store og uhyre kostbare Udvidelser og Ny-Anskaffelser at erobre det tabte Terræn tilbage. Men forgæves. Bilerne kører i Dag over det ganske Land som ingen Sinde før, saa Banerne er konkurreret ud, trods de forskellige mere og mindre heldige Foranstaltninger. For os Jernbanemænd er det en sorgelig Kendsgerning, men trods alt er det ganske givet, at har Banerne en Ledelse, som paa fornuftig Maade forsøger at tilpasse sig efter Tidens Krav og Udvikling, kan der paa hver sin Vis blive nok at bestille for lægge Parter.

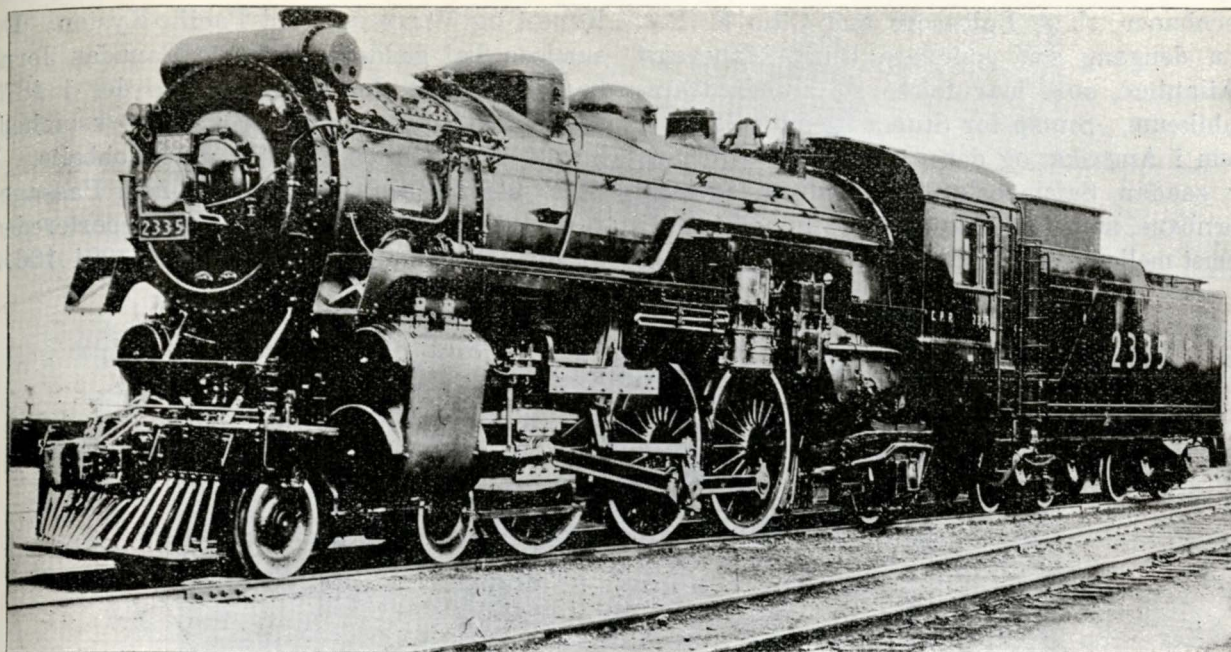
Som et Led i Bilkonkurrencen har D. S. B. og Privathanerne anskaffet sig en Mængde Motorvogne. D. S. B. har i hvert Fald kastet ikke saa faa Millioner ud til dette Formaal, og tilsyneladende har man Penge nok, naar det drejer sig om Motorvogne, i dette Spørgsmaal er d'Hrr. Lovgivere ikke karrige, naar de inde paa Rigsdagen stemmer for Finansloven. Naa, det betyder maaske ikke saa meget, her er det jo hele Landets Skatteydere, der kommer til at betale; men for Privathanerne er den jo ikke saa gunstig, her er det de forskellige Kommuner, som maa dække Underskudet, og at det bliver gjort med sure Miner er givet.

Blandt de mange utilfredse Kommuner skal lige nævnes Aalborg, hvis Byraad for kort Tid siden i meget skarpe Vendinger kritiserede Aalborg Privathaners Ledelse, bl. a. for dens Indkøb af Motorvogne. Borgmesteren udtalte ved denne Lejlighed, at Ledelsen var inde paa, at Motorvognene nok skulde redde Banen; men, hævdede Borgmesteren, hørte ikke til dem, der havde nogen stærk Tro paa Motorvogne, som havde vist sig, *at de var bedst, naar de løb i Frigear med et Lokomotiv spændt for.*

Det er altsaa Erfaringer, som Aalborg Byraad har gjort, men som Baneledelsen enten ikke kan eller vil se. Men lige saa sikkert, som to og to er fire, har D. S. B.s og Privathanernes Motorvogne kun været med til at forøge Underskudet. Og hvorfor i al Verden anskaffer man sig saa den Slags Køretøjer? Biltrafiken paa Landevejen kan nu en Gang ikke knuses af Motorvogne paa Jernbanehjul. Det er Tiden, der forbyder det. Givet er det ogsaa, kan Privathanernes Motorvogne ikke svare sig, kan D. S. B. langt mindre. Derfor skulde man synes, at Generaldirektoratet burde være noget mere forsigtige med deres Indkøb af Motorvogne, der aldeles ikke svarer til Hensigten.

Derfor: »Tag Skeen i en anden Haand«, som Aalborg Byraad bød Ledelsen af Privathanerne. Det er jo bedst for alle Parter, om Underskudet kan bringes til at dale i Stedet for som nu at gaa den gale Vej. Jernbane-Stridigheder burde undgaas baade i Kina og Danmark.

Nordbo.



JERNBANERNE I CANADA

Af Emil Bennelycke.

Nærværende Artikel er et Kapitel af Forfatterens store Bog om Rejsen til Amerika »Eventyrrejsen til Rocky Mountains«, der udkommer til Efteraaret.

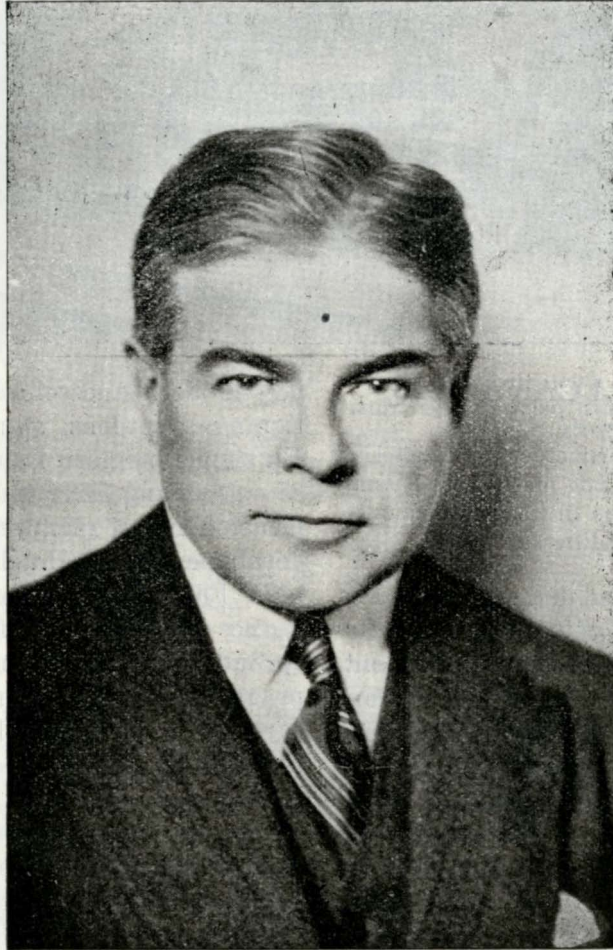
I sin Bog »Eventyret om den canadiske Pacificjernbane« (*The Story of the Canadian Pacific Railway*) fortæller den engelske Skribent, Forfatteren til »Romanen om Rocky Mountains« *Keith Morris*, om de første Stifindere, som banede sig Vej gennem Nordamerikas Klippebjerge for at stikke Jernbanelegemet ud til den canadiske Pacificbane. »Eventyret om den canadiske Pacificbane«, fortæller han, »er i det store og hele »Eventyret om det moderne Canada. Overalt i denne britiske Besiddelse er den store Virksomheds Indflydelse en fremtrædende Faktor i det nationale Fremskridt og den nationale Udvikling«. Uden paa nogen Maade at blive sigtet med smaalige Øjne for ensidig Reklamering for Pacificbanen i Canada, maa jeg have Lov til at gøre *Keith Morris* Ord til mine og nøgternt fortælle om det Æventyr, som denne Bane opruller for en undrende Europæers Øjne, naar han rejser med det samme Selskabs Skibe og Toge og paa det samme Selskabs Hoteller den halve Verden rundt, fra London til Tokio, fra England til Australien. En moderne Teknisk Æventyrverden er denne mægtige Virksomhed, der uden mindste Pral eller Overdrivelse kan kalde sig et af Verdens

største Jernbaneselskaber og uden Sammenligning »Verdens største Transportselskab«. En simpel, nøgtern Betragtning af dets Størrelse og Omfang fører ind i rene æventyrlige Dimensioner. Det gigantiske Kompleks af Rederi, Jernbaneselskab, Hoteldrift, Minedrift, Transport, Farmeri og Kolonisation synes, set med jævne, danske Øjne at føre et romantisk Æventyr ud i Virkeligheden. Paa Selskabets eget pragtfulde Hotel i London, staar man i dets egne Biler og kører til Euston-Banegaarden i London, hvorfra et specielt »Baadtog« (*special boat-train*), der ikke holder mellem London og Liverpool, fører Passagererne ud til Selskabets egen Kaj-Station, »Riverside Station« i Liverpool, hvor man gaar ombord i dets egne Oceandampere, Oceanflyvere, bliver sat i Land paa dets egne Banegaarde i Canada og kører med dets røde, funkende Tog videre ud over det amerikanske Kontinent til Stillehavskysten, hvor man endelig fortsætter med Selskabets store Stillehavsdampere til Japan. Kina og Australien. Hvornaar og hvorledes begyndte denne Cyclop-Virksomhed, der næsten ejer lige saa meget Skinnelegeme nede i Staterne som oppe i Canada? (I U. S. A. behersker den fuldstændig Staterne Maine, Wisconsin, Minnesota og North Dakota.) Og hvordan var det muligt paa et halvt Aarhundrede at naa de Resultater, sociale og økonomiske, som taler ud af Selskabets Aarsberetning og Regnskab?

I 1829 indviedes de første nordamerikanske

Jernbaner, »The Baltimore and Ohio R. R.«, den dengang saa populære Dampskinnevogn »Atlantic«, som iaar fejrer sit Hundreedaars-Jubilæum. Stump for Stump trængte Banerne frem i Amerika, og den canadiske Pacificbane er saadan Sammenslutning af flere Stykker Jernbane, som i 1886 kunde forbinde Skinnelegemet mellem Atlanterhavet og Stillehavet, efter

Rupert og Vancouver ved Pacific-Kysten. De samlede Tal gældende for alle Canadas Jernbaner viser en Jernbane-Statistik, der i 1875 havde 4 856 miles Skinnelegeme i Virksomhed, i 1924 40 061 miles, omtrent det tidobbelte. I 1875 befordredes ca. 5 Millioner Passagerer, i 1924 10 Millioner. I 1875 transporteredes ca. 5½ Million Tons Fragtgods, i 1924 106½



E. W. Beatty. Øverste Leder og Præsident for den canadiske Pacificjernbanes mægtige Rederi, Jernbanedrift og Minedrift, Transport, Farmeri og Kolonisation. »Beattys Tog«, Præsidenttoget holdes altid oprangeret, beredt paa en Rejse fra Kyst til Kyst, med eget Kontorpersonale, Sekretærer og Underdirektører, Salonvogn og Spisevogn. Fornylig købte Beatty en lille Jernbane ude i Vesten for 25 Millioner Dollars.

Konstruktionen af Banelegemet gennem Klippebjergene.

Der findes i Canada praktisk talt kun to Jernbaneselskaber, »Den canadiske National Jernbane« (Statsbanerne, *The Canadian National Railway*), som ejes af Koloniregeringen og »Den canadiske Pacificbane«, der er et Privatselskab. »C. N. R.« og »C. P. R.« rækker fra Kyst til Kyst med Halifax og St. John som Endestationer ved Atlanterhavet og Prince

Million. Brutto-Indtægten var dengang ca. 19½ Million Dollars, nu ca. 450 Millioner Dollars. Ejendommeligt er det af denne Statistik at se, at Brutto-Indtægten i de »gyldne Krigs-aar« kulminerede i 1920 med omtrent 500 Millioner Dollars (nøjagtigt 492 101 104 Dollars). Heri er for den canadiske Pacificbanes Vedkommende ikke indbefattet dens øvrige Virksomheder.

En Septemberdag i 1883 var en Gruppe



Hovedbanegaarden i Montreal, Windsor Station i Windsor Street, tillige Hovedadministrationsbygning for den canadiske Pacificbane »Canadian Pacific Railway«, populært betegnet »C. P. R.«, et af Verdens største Jernbaneselskaber, og ihvertfald Verdens største Transportselskab. I dette Hus banker Kolonisationens Hjerter.



Propel-Ploven foran Toget gennem Snemasserne....

Mænd paa Vej til Fods ind gennem Nordamerikas Klippebjerge, een snublende Fremmarch over en Jordbund dækket med Klippestykker, omstyrtede Træer og omgivet af dybe Djævelkløfter. Det var Universitetskansler *Sandford Fleming* fra Queens University, en verdensberømt skotskfødt Ingeniør, og hans Søn, samt to andre Mænd Dr. *Grant*, Rektor ved Queens

iods af Englænderen *Aleksander Makenzie*, der den 17de Juli 1793 fik Stillehavet i Sigte og kunde skrive sit Navn paa Klipperne ud mod Oceanet. *Sandford Fleming* gav sin Søn Ordre til at skyde to Skud af, og alle lyttede intenst, indtil Svaret af et Riffelskud hørtes langt borte i Bjergene. »Gudskelov, udbød Føreren, *Sandford Fleming*, »vi har opnaaet Forbindel-



Pacificbanens Station og Hotel ved Atlanterhavssiden, »Place Viger Hotel«, Montreal. Bygningsmaaden i dette Komplex er endnu præget af fransk Aand, den samme borglige Stil som i »Château Frontenac« i Quebec. Hotellet ejes og drives af den canadiske Pacificbane. Den underste Etage er paa én Gang Jernbanestation og Hotelvestibule og man kører med Elevatoren fra sit Værelse lige ned paa Perronerne

University og *Albert Rogers*. Ved Middagstid gjorde de Holdt, dødtrætte og sultne, og hver Mand fik tildelt en tilmaalt Ration Levnedsmidler. Det var Ekspeditionen til Opdagelse af den transkontinentale Forbindelse mellem Lake Superior og Pacifickysten. De havde været undervejs i maanedsvis gennem de Bjerge, som Nytaarsdag 1743 for første Gang øjnedes af hvide Mænd, de to franske Brødre og Opdagelsesrejsende, *Francois* og *Louis Vérendrye*, og som første Gang gennemvandrede til-

se« (*established our connections*). Selskabet ilede fremad ivrige efter at se, hvem der havde svaret paa Skuddene. Det kunde ikke være andre end Ekspeditionen fra den modsatte Side, Dr. *Hector*, *Walter Moberly* og *Major Rogers*. De gik lige i Retning af Lyden og naaede frem til Columbia-Floden, hvor to Kanoer, ført af Indianere, kom ned imod dem. *Keith Morris* fortæller, at de »kun« indeholdt Indianere. Uendeligt skuffede over ikke at møde deres Fæller fra den anden Side søgte Ekspeditionen ikke

at fortsætte den Dag, men slog Lejr ved Flo-
den. Først nogen Tid senere naaede den Major
Rogers Lejr efter frygtelige Strabadser.

(Fortsættes.)

DAMPLOKOMOTIVET.

1829—1929.

Fra Dampmaskinens allerførste Dage har der været Kræfter i Bevægelse for at bruge Dampkraften til Fremdrift af Køretøjer. Alle- rede i 1770 byggede den franske Ingeniør officer *Cugnot* en Dampvogn, som endnu findes paa et Museum i Paris. Med den kunde han paa Ga- derne i Paris køre med en Fart paa 8—10 km/Tim., men maatte standse 3 å 4 Gange hver Time for at sætte Vand paa Kedlen. Maskinen var 2-cylindret og beregnet paa Kanontrans- port, men der opnaaedes ingen praktiske Re- sultater med den.

Englænderen *Trevithik* optog Bygningen af Dampvogne og kunde i 1801 befordre 7 Perso- ner ad Landevejen i en Dampvogn. I 1802 ud- tog han nogle Patenter for en Dampmaskine med højspændt Damp (3 Atmosfærer) og bragte den i Anvendelse paa Dampdroske, hvermed han i 1803 vakte megen Opsigt paa Londons Gader. Han opgav dog hurtigt Damp- drosken for at prøve sin Højtryksmaskine som Lokomotivmaskine. Hans første Lokomotiv fremkom i 1804 til en Grubebane i det sydlige Wales. Dampkedlen var af Træ, bygget som en Tønde og sammenholdt med Jernbaand. Fra Fyret gik en U-formet Kanal af Kobber ind i Kedlen og tilbage i Skorstenen, der havde sin Plads ved Siden af Fyrdøren. *Stephenson*, *Hackworth* og flere andre byggede ogsaa Loko- motiver, men der hæftede væsentlige Mangler ved dem alle.

I 1821 blev der givet Koncession paa at byg- ge en Bane for Godsbefordring fra Darlington til Stockton. *Stephenson*, som blev antaget som ledende Ingeniør for Anlægget, fik udvirket, at der skulde anvendes Damplokomotiver som Trækkekraft. Koncessionen blev senere udvi- det til ogsaa at omfatte Personbefordring. Ba- nen aabnede i 1825, men til Personbefordringen anvendtes Vogne, som blev trukket af Heste, da Lokomotivernes Kedler ikke kunde producere Damp nok til at køre saa hurtigt som Hestekø- retøjerne.

Det var først ved Liverpool—Manchester Banens Aabning i 1829, at Lokomotivet slog igennem. Denne Bane byggedes dobbeltsporet i hele sin Længde, men Spørgsmaalet om Træk- kekraften var stadig uafgjort. *Stephenson* fore- slog at anvende Lokomotiver; blandt andre For- slag var der ogsaa et gaaende ud paa at trække Togene over den 48 km lange Strækning med Tov ved Hjælp af 21 stationære Dampmaskin- anlæg fordelt paa Strækningen. Paa Tovbaner for Kultransport havde man opnaaet Hastighe- der, der var mere end dobbelt saa store som de største Hastigheder for Lokomotiver. Efter *Stephensons* Forslag lod Banens Ledelse ud- skrive en Konkurrence om det bedste Damplo- komotiv. Resultatet af denne var bl. a., at der for første Gang med belastede Tog opnaaedes en Gennemsnitshastighed af over 20 km/Tim.

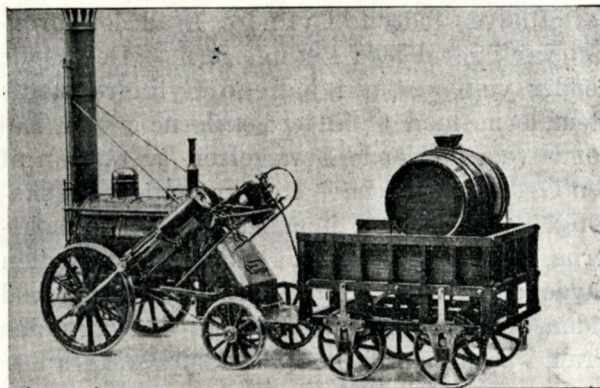


Fig. 1. »Raketten«.

Af Betingelserne for at deltage i Konkur- rencen skal her nævnes, at Lokomotivets Vægt ikke maatte overskride 6 t, og at Akseltrykket kun maatte være 2,3 t. Lokomotivet skulde paa horisontal Bane kunne trække et Tog, der veje- de 3 Gange dets egen Vægt med en Hastighed af 16 km/Tim. Damptrykket maatte ikke over- stige 3,5 at, endvidere skulde Lokomotivet være affjedret.

Fra *Stephensons* Fabrik kom Lokomotivet »Raketten« til at deltage i Vædekampen. Da det altid kneb med at faa Lokomotivkedlerne til at udvikle den fornødne Damp, havde *Stephenson* ombygget Kedlen paa »Raketten« og erstattet Fyrkanalen til Røgkamret med et An- tal Kedelrør, som det bruges nu, og derved faaet en meget større Hedeflade. »Raketten« havde skraat liggende Cylindre, som virkede paa det forreste Hjulsæt.

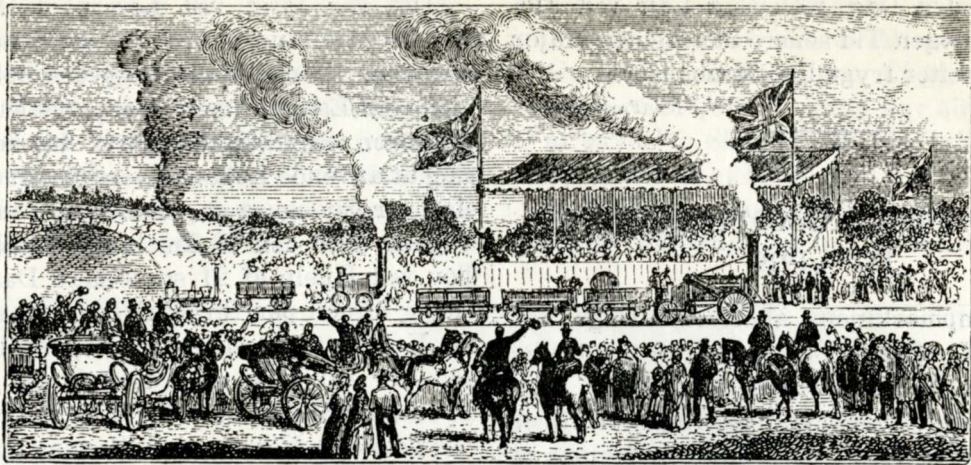


Fig. 2. Lokomotivkonkurrencen ved Rainhill.

De andre deltagende Lokomotiver var Hackworths »Sanspareil« og det af Svenskeren John Ericson byggede Lokomotiv »Noveltry«. »Sanspareil« havde lodrette Cylindre, hvad der forøvrigt var i Strid med Betingelserne. Det havde nemlig vist sig, at i lodrette Cylindre stødte Stemplerne mod Cylinderdækslerne under Lokomotivets fjedrende Bevægelser, og at man af den Grund maatte have et stort Spillerum (skadeligt Rum) mellem Stemplet og Cylinderdækslerne, hvilket gav et stort Dampforbrug. Kedlen havde en U-formet Ildkanal og Skorsten ved Siden af Fyrdøren. For at faa den fornødne Træk i Fyret mandede Spildedampprøret fra Cy-

lindrene ud i Skorstenen, noget som Stephenson først senere indførte.

»Noveltry« havde en Rørkedel af Ericsons egen Konstruktion og Blæsebælge til at frembringe Trækken i Fyret. Af to andre anmeldte Lokomotiver ublev det ene og det andet blev ikke antaget.

Paa Liverpool—Manchester Banen var ved Rainhill udset en 2,4 km lang vandret Strækning, som Lokomotivet skulde køre 10 Gange frem og tilbage for at tilbagelægge 48 km, svarende til Banens Længde. Prøvekørslerne begyndte den 6. Oktober med »Raketten«. I Overværelse af en

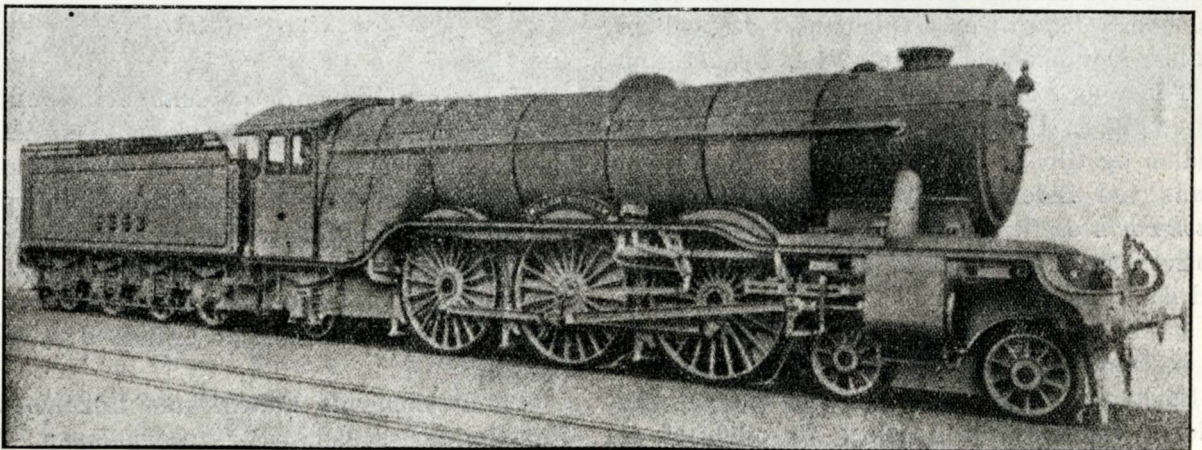


Fig. 3. Den flyvende Skotte.

Cylinderdiameter	3 × 510 mm	Total Hedeflade	320,0 m ²
Stempelslag	660 mm	Adhæensionsvægt	66 t
Drivhjulsdiameter	1840 mm	Tjenestevægt	94 t
Løbehjulsdiameter	966 mm	Tenderens Vandbeholdning	21 m ³
Damptryk	12,6 at	Tenderens Kulbeholdning	8 t
Risteflade	3,81 m ²	Tenderens Tomvægt	29 t
Fordampningshedeflade	271,3 m ²	Tenderens Tjenestevægt	58 t
Overhedeflade	48,7 m ²		

stor Menneskemængde trak »Raketten« to med Sten belæssede Vogne og opfyldte alle Betingelserne. Grundet paa opstaaede Skader kom »Noveltry« først til at køre den 10. Oktober og »Sanspareil« først den 13. Oktober, men ingen af dem kunde køre Turene igennem, da Kedlernes Fødepumper svigtede. Efter Prøvekørslerne førte Stephenson efter Hackworths Forbillede Spilledamprøret ind i Skorstenen og forøgede derved Kedlens Ydeevne til det tredobbelte.

Det var i 1829.

Nu kører i England Eksprestogene med en Maksimalhastighed af 120 km/Tim. Mellem London og Plymouth farer *Flying Cornishman* afsted med en Gennemsnitshastighed af 90 km/Tim. Denne Hastighed overgaas dog af Ekspresen mellem London og Bristol, som i Løbet af 2 Timer overvinder Afstanden mellem de to Byer med en Gennemsnitshastighed af 95 km/Tim.

Det bekendte Tog *Flying Scotsman*, som paa London and Eastern Railway forbinder Edinburgh med London, kører ikke med saa stor Gennemsnitshastighed, men tilbagelægger den længste Vejlængde uden Standsning.

Lokomotiverne dertil er konstrueret med dette for Øje; særlig bemærkelsesværdig er den for et Lokomotiv uden Kompoundvirkning meget store Risteflade. Maskinen er 3-cylindret med Stempelglidere og udvendige Styrringer, som ved en Udveksling tillige bevæger den indvendigt liggende Glider. Tenderen rummer 8 t Kul og 21 m³ Vand, og er udrustet med Nedfaldsrør til Vandtagning under Kørselen. Desuden findes gennem Tenderen en Korridor, som ved en Harmonikaforbindelse danner Gennemgang fra Toget til Førerpladsen.

Toget bestaar af 10 Vogne med ca. 45 Vognladninger, deraf er der to Spisevogne, en Køkenvogn og en Vogn med en Frisersalon. Med Toget følger 2 Sæt Lokomotivpersonale, det ene gør Tjeneste paa Maskinen, og det andet er tjenestefri i Toget. Ved Tollerton, omtrent paa Halvvejen afløses det tjenestegørende Lokomotivpersonale, som gaar hen i Toget i en Kupe for Lokomotivpersonalet.

Afstanden mellem London og Edinburgh er 636 km. Naar Toget fra London standser i Edinburgh efter at have tilbagelagt denne Vejlængde planmæssigt, har Lokomotivet arbejdet uafbrudt i 8 Timer og 15 Minutter og faret gennem By og Land med en Gennemsnitshastighed af 77 km/Tim.

F. Spøer.



HOVEDBESTYRELSESMØDET

DEN 19., 20. og 21. AUGUST 1929

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden redegjorde for de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, af hvilke refereres:

Forhandlingsprotokollen angaaende Motorføreres eventuelle Genindtræden i Lokomotivtjenesten foreligger nu godkendt og underskrevet af begge Parter.

Man har modtaget 300 Kr. som Tilskud til Afholdelse af Foredrag. Ved en 15. Juni afholdt Forhandling om Velfærdsforanstaltninger i indeværende Finansaar fik vor Organisation imødekommet et Par Sager vedrørende Vaskerum i Assens og Randers, endvidere er bevilget ca. 6000 Kr. til Tilendebringelse af de i Fjor paabegyndte Forandringer af Lokaleforholdene i Slagelse. Foranlediget ved en af Foreningen fremsendt Beklagelse over, at Motorføreraspiranterne ikke udtages blandt de ældste Lokomotivfyrbødere, hvorom der i Februar d. A. er afgivet Løfte, meddeler Gdr., at Forberedelserne til det i April d. A. afholdte Motorførerkursus var paabegyndt, inden Resultatet af den i Februar førte Forhandling var fastslaaet, men at fremtidige Udtagelser vil ske efter Anciennitet blandt de egnede Ansøgere. Man har besværet sig over, at en Lokofyrb., som var udtaget til Motorføreraspirant, alligevel ikke indkaldtes til Kursus i April; den paagældende vil efter Gdr.s Meddelelse blive indkaldt til Kursus i det kommende Foraar. Der er rykket for Afgørelse i en i Fjor indsendt Sag om Lokoførerkørepenge til en som Motorfører fungerende Lokofyrbøder, der ikke fik det tidligere udbetalte særlige Motorførertillæg paa 400 Kr. En Sag angaaende fejlagtig Beregning af Sted-tillæg ved en Lokoførers Forflyttelse er bragt i Orden. Trods en af Gdr. i Februar d. A. truffen Afgørelse m. H. t. Tilrettelæggelse af Tjenesten ved en vis Arbejdstogskørsel i Esbjerg har Maskinsektionen paany tilrettelagt samlede Tjenester paa 12—13 Timer. Efter derom af Foreningen fremsendt Beklagelse er den paagældende Maskinsektion paany instrueret om at ændre den omhandlede Tjeneste, saa den bliver i Overensstemmelse med Tjenestetidsreglerne. Foreningen har anmodet om en Ændring af det Forhold, at Reservepersonalet ved nogle Depoter maa møde om Aftenen for at faa Besked paa næste Dags Tjeneste; Gdr. har meddelt, at Depoterne er instrueret om i størst mulig Udstrækning at give Reservepersonalet den fornødne Besked ved den forudgaaende Tjenestes Ophør. Da man ikke har kunnet erklære sig tilfreds med denne Ordning, er der paany skrevet om Sagen. Man har besværet sig over, at der er stationeret Lokomotivfyrbøder i Odense, hvor der ingen Lokofyrbøder-

tjeneste findes; Gdr. har ikke ment at ville ændre dette Forhold, hvorfor de er anmodet om Forhandling i Sagen. Foreningen har tiltraadt et fra Gdr. modtaget Udkast til en Ordre angaaende Tjenstemænds Rejser under Sygdom. En Sag angaaende Overførsel af 5 Feriedage fra forrige til indeværende Ferieaar er bragt i Orden; Distriktet havde nægtet saadan Overførsel. Den i Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde omtalte Lokofyrb., som i sin Tid blev afskediget paa Grund af Tilskadekomst udenfor Tjenesten, er nu genansat. Man har i Skrivelse til Gdr. anmodet om, at der udbetales en Lokofyrb., som ved Udgangen af Maj d. A. endnu ikke havde faaet bevilget sine resterende Feriedage fra forrige Aar, en Pengegodtgørelse derfor. Gdr. har imidlertid ikke kunnet imødekomme Foreningens Ønske, men tilstaar de paagældende Feriedage overført til Resten af Ferieaaaret.

Gdr. har meddelt, at det ikke er enigt med Foreningen i en af denne fremsendt Sag, hvori hævdes, at Tjenestefordelingen i Lunderskov er i Strid med Tjenestetidsreglerne. Overfor Gdr. har man beskrevet 2 Sager angaaende Ret til Helligdagsoverarbejdspenge i Brande og Aabenraa samt 1 Sag angaaende Udkommandogodtgørelse for en vis Køretjeneste Ar.—Fa. 2. Distrikt havde nægtet at udbetale Kørepenge for en vis Tjeneste, som udførtes paa en Dag, for hvilken den paagældende havde faaet udbetalt Køredøgn, men paa Hjemstedet havde haft et tjenstfrit Ophold paa flere Timer. Sagen er bragt i Orden, saa de omhandlede Kørepenge er udbetalt. I Marts Maaned d. A. ansøgte man Gdr. om Anciennitetsforbedring for Lokofyrb. Nørvig, men modtog Afslag. Imidlertid skrev man paany om Sagen, men med samme negative Resultat. Man har opnaaet, at der trods Bestemmelsen om, at Retten til Ferie er afhængig af, at den paagældende har været i Statsbanernes Tjeneste 6 Maaneder forud for Ferieaaaret, vil blive givet Ferie til de nu genansatte Reservelokomotivfyrbødere, som var afskedigede i 1927. Med Hensyn til Lønsagen blev denne Sag paa et den 9. August afholdt Møde drøftet mellem Hovedbestyrelsen og Tillidsmænd fra samtlige Afdelinger. Foreningens Andragende til Lønningskommissionen afsendes rettidigt. Angaaende Ændringer i Tjenestetidsreglerne har der været ført Forhandlinger med Generaldirektoratet, hvad angaar Reglerne i Almindelighed enedes man om adskillige Ændringer, der bringer Reglerne tilbage til Ordlyden af 1921; for saa vidt angaar Forberedelses- og Afslutningstiderne foreslog Foreningen, at Bestemmelserne herom flyttedes fra Ordre A ovre i Ordre P. Administrationen og Lønningsraadet tiltraadte denne Ordning, og der er opnaaet adskillige Forbedringer, hvoraf nogle er helt nye, nemlig 10 Min. længere Forberedelsestid efter Udvaskning, 15 Min. længere Afslutningstid for Maskiner med Vipperist samt 10 Min. længere Forberedelsestid for udkørende Maskiner fra Aarhus H. Remise. Foreningen har ved Formanden og Sekretæren været repræsenteret ved det polske Lokomotivmands Forbunds 10-aarige Jubilæumskongres i Posen. Til den planlagte Studierejse til Tyskland har ialt meldt sig 54 Deltagere, hvoraf man har udtaget 40, som kommer til at deltage i Turen. I Lighed med tidligere Aar er der bevilget et Tilskud paa 25 Kr. til Tuberkulosestationen paa Kølvedod Bastion. Man har beskæftiget sig med en Sag vedrørende Forholdene i Næstved, hvor Lokomotivpersonalet fra Sg.

sommetider maa udføre det Remisearbejderne almindeligvis paahvilende Arbejde til Trods for, at der dersteds er for meget Remisepersonale; der er Udsigt til, at Sagen gaar i Orden. Det samme er Tilfældet med en Sag fra Masnedsund, hvor der kun gives Lokomotivpersonalet en meget kort Tid til at rense Fyr samt kul- og vandforsyne Rangermaskinerne. Desuden har man beskæftiget sig med en Række Sager af mere personlig Karakter.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 19. August 1929. Balancen var 17 551 Kr. 04 Øre; Hovedkassereren mente, at den budgetterede Generalsum vilde kunne overholdes.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Forslag fra Kredsen.

- 1) En Ordning af hele Forholdet m. H. t. Kørelærere til Lokomotivfyrbøderaspiranters Uddannelse;
- 2) Forlængelse af Lokomotivførernes Ferie;
- 3) en Sag om 3 Medlemmers Ret til 18 eller 12 Familiefripenge aarligt;
- 4) Ændring i Tjenestekøreplanernes Opstilling;
- 5) Udlevering af trykte Tjenestefordelinger i 1. Distrikt;
- 6) Bind om Olierekvisitionsbøgerne;
- 7) Rangertjenestens Fjernelse fra Strækningstavlen i Kalundborg;
- 8) Fridagens Tilrettelæggelse i Turene;
- 9) Anvendelsen af Arbejdsmænd i Lokomotivtjenesten;
- 10) Fridagstildeling til et Medlem i Brande;
- 11) Indkaldelse af Ansøgninger til Motorføreruddannelse.

Disse Spørgsmaal henvistes alle til Forretningsudvalget.

En Sag angaaende Tjenestetider paa indtil 20 Klokketimer pr. Døgn henvistes til foreløbig Behandling af Lønqvist;

Spørgsmaalet om Betjening af Lokomotiver ved Prøvetogskørsel fra Aarhus henvistes til Behandling af Aug. Andersen.

Spørgsmaalet om Motorføreres tjenstlige Anvendelse i Damplokomotivtjenesten henvistes til Behandling af Formanden og K. Johansen.

Til Sagen angaaende Forberedelses- og Afslutningstider til Dieselmotorlokomotiver og Benzinvoagne oplyste Formanden, at der snarest kan forventes Forhandling.

Punkt 5. Eventuelt.

Forskellige mindre Spørgsmaal berørtes, og der fremsattes adskillig Kritik overfor Administrationen paa Grund af de nylig stedfundne Motorførerudnævnelser, ved hvilke der næsten kun var taget Folk med meget lille Tjenesteanciennitet.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE. 19. AUGUST 1929

Alle var til Stede.

Kredsformanden bød Velkommen og omtalte derpaa det udsendte Cirkulære angaaende Lyssignalerne. Besva-

relser paa det udsendte Cirkulære angaaende Signalkommissionsmedlemmer er nu bragt i Orden, og Skrivelse til Generaldirektoratet m. m. afsendes en af Dagene. Nogle Ture paa Gb. har været til Behandling bl. a. ved Samtale med Maskinbestyreren. En Sag angaaende en Tur fra Ar. til Fa. var henvist til Forretningsudvalget. En Sag angaaende Beregning af Sygedage undersøges. Der var i Henhold til Beslutning paa Aarsmødet indsendt en Skrivelse angaaende Signalgivning paa Billetsalgssteder m. m. Skrivelsen oplæstes. Endelig drøftedes Spørgsmaalet angaaende Kørelærere, som henvistes til Hovedbestyrelsen.

Rosenkilde Laursen rykkede for Svaret angaaende Lokomotivfører Chr. Larsens Sag*). Han var ikke tilfreds med Svaret angaaende Turene paa Gb., specielt ikke angaaende Tur 10, bl. a. fordi de havde 14 Timers Tjeneste paa en Dag.

Røgilds omtalte, at de i Frh. havde Arbejdskørsel med op til 13—14 Timer pr. Dag.

2. Behandling af foreliggende Sager.

Kredsformanden refererede en Skrivelse angaaende en Lokomotivfører, som paa Grund af forskellige Aarsager ikke havde mere end 12 Fripas aarligt til Familien. Sagen angaaende Rangering paa Frb. henlagdes paa Grund af Forholdene indtil videre. Endvidere behandledes en Pensionssag, en Sag om bedre Bind paa Olierekvisitionsbøgerne og derefter behandledes en eventuel Forandring af Køreplanerne.

Sagen angaaende Fripassene og angaaende Oliebøgerne og om Køreplanerne henvistes til Hovedbestyrelsen.

Endelig omtaltes Forberedelses- og Afslutningstiderne, som nu var bragt i Orden.

3. Meddelelser fra Kredskassereren.

Indtægten havde været 23 712 Kr. 13 Øre. Udgiften 19 995 Kr. 01 Øre. Kassebeholdningen var 3757 Kr. 12 Ø. Toges til Efterretning.

4. Eventuelt.

Herunder behandledes forskellige Sager.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE. 19. AUGUST 1929

Alle var til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden aabnede Mødet og bød Velkommen, omtalte et Fridagsspørgsmaal fra Brande. Den paagældende Lokomotivfyrbøder havde i Finansaaret 1928—29 kun 46 Fridage. — Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

Fra Afd. 2 var modtaget en Skrivelse om Anciennitetsforbedring for Lokomotivfyrbøder S. A. Pedersen, Gb., en

*) Et imødekommende Svar er kommen umiddelbart efter Mødet.

Skrivelse om Arbejdsmænds Anvendelse ved Lokomotivtjenesten, endvidere en Forespørgsel om de nye Tjenestetidsregler, samt rykkede for Svar paa nogle til Hovedbestyrelsen indsendte Ture.

Angaaende Anciennitetsspørgsmaalet enedes man om at tage hele den gamle Anciennitetssag op til Behandling.

Sagen om Arbejdsmænd ved Lokomotivtjenesten samt Forespørgslen om Tjenestetidsreglerne og Svar paa indsendte Ture henvistes til Hovedbestyrelsen.

Et Forslag om at alle Rangermaskiner Litra F forsynes med Spuleslanger henvistes til Velfærdsudvalget.

Gedser Afd. havde tilskrevet Kredsen angaaende en Kollega som grundet paa Sygdom var forbigoet ved Forfremmelse. Sagen henvistes til Kredsformanden.

Fra Nyborg Afd. forelaa en Beklagelse over en nærmere angivet Tjenestetildeling. Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

Angaaende en Sag om Overarbejdsbetaling for Helligdagstjeneste var Distriktets Afgørelse rigtig, hvilket Afdelingen er underrettet om.

Fra Aarhus Afd. forelaa en Beklagelse over at paa Provemaskinen fandtes der til Tider for lidt Betjeningspersonale. Sagen henvistes til Hovedbestyrelsen.

Fra Padborg Afd. havde været fremsat Anmodning om økonomisk Støtte til en afskediget Lokomotivfyrbøder. — Efter at Sagen har været udsendt til Kredsbestyrelsen er Afdelingens Anmodning imødekommet.

Kredsformandens Korrespondance med Afdelingerne gennemgaaet og godkendt.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Angaaende et Spørgsmaal om en iflg. Ansøgning forflyttet Lokomotivfyrbøders Ret til at komme i Depotets ældste Tur (Afløsning for Rang.) maatte Kredsbestyrelsen formene, at den paagældende maa være at betragte som yngste Mand i et Aar.

Angaaende en Lokomotivfyrbøder, som var udtaget til Motoraspirant, men dog ikke blev indkaldt, har Generaldirektoratet nu besvaret den af Foreningen fremsendte Beklagelse, idet meddeles, at den paagældende vil blive indkaldt til Kursus antagelig til kommende Foraar.

I Anledning heraf vedtoges det at arbejde for, at den paagældende bliver tillagt Anciennitet fra den første Indkaldelse. Sagen henvistes til Forretningsudvalget.

Paa en til Generaldirektoratet indsendt Skrivelse angaaende Lampeskovle forelaa der nu Svar, idet meddeles, at Generaldirektoratet for ca. et halvt Aar siden har udsendt Ordre til, at Lampeskovle efterhaanden ved Fornyelser skal fremstilles i Størrelser 425 × 305 mm.

I et Spørgsmaal om Erstatning for Værkstedstjeneste, hvor den paagældende ved Bytning eller som en Slags lettere Tjeneste har udført Værkstedstjeneste, vedtoges at den paagældende ikke kunde komme i Betragtning.

I Anledning af, at der paa flere Depoter er Forbud mod at opslaa Meddelelser til Medlemmerne, vedtoges det at rejse Sagen paa Hovedbestyrelsesmødet.

Man drøftede et Spørgsmaal om, at alle afsluttede Sager af principiel Betydning optoges i Særtryk og udsendes til Afdelingsformændene. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Angaaende Ansættelse som Motorfører vedtoges, at Lokomotivfyrbøderancienniteten ogsaa bør være det gældende for Forfremmelse til Motorfører.

Punkt 3. Kredsens Regnskabsøversigt.

Balance 20504 Kr. 25 Øre.

Kassebeholdning pr. 19. August 1929: 2142 Kr. 76 Øre.
Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 4. Eventuelt.

Herunder behandlede forskellige Spørgsmaal, bl. a. om paa forventet Efterbevilling at faa en Del Lokomotivfyrbødere forfremmet til Lokomotivførere samt en Sag om nogle nyudnævnte Lokomotivfyrbødere Forflyttelse til Aarhus, skønt der laa ældre Ansøgninger til Depotet, endvidere de nye Tjenestetidsregler og i Særdeleshed de nye Forberedelses- og Afslutningstider, samt Kipning og Fyrrensning paa Maskiner med Vipperist.

H. P.

**UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN FOR DE
DANSKE STATSANER PERSONALE.**

Foreningen, der er ledet af de 4 store Jernbaneorganisationer, har i det sidst forløbne Aar kunnet glæde sig ved en overordentlig stærk Tilgang, ca. 1000 Medlemmer, men da der endnu findes et stort Antal blandt Personalet, som ikke er Medlemmer, ønsker Foreningen gerne en fortsat Agitation Landet over, og den beder dem, der kan tænke sig indenfor et nærmere fastsat Omraade at overtage en saadan Agitation, om skriftligt eller mundtligt at henvende sig til Foreningens Forretningsfører, Fuldmægtig Chr. Schmidt, 1. Distrikt, Kjøbenhavn V. Der vil kunne ydes et Indmeldeshonorar svarende til et Kvartals Præmie af den Forsikringssum, der tegnes, dog ikke udover Præmien for 3000 Kr.

Ved skriftlig Henvendelse til Forretningsføreren bedes det oplyst, hvilket Tjenesteomraade den paagældende ønsker at overtage Agitation for. Der vil da blive givet

alle Oplysninger ligesom fornødent Materiale vil blive udleveret. Foreningen ønsker særligt paa Sjælland (dog ikke Kjøbenhavn) Ansatte til at virke for Tilgang.



Udmærkelse fra 1.—9.—29:

Lokomotivfyrbøder H. F. P. Gliim, Helsingør, til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. A. Olsen, Roskilde, til Lokomotivfører i Padborg (min. Udn.).

Haandværker P. H. S. A. Ovesen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Lunderskov.

Haandværker S. C. T. Andersen, Thisted, til Lokomotivfyrbøder i Struer.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—29:

Lokomotivfører H. V. Nielsen, Gjedser, til Helsingør.

Lokomotivfører T. G. Meng, Ringsted, til Slagelse.

Lokomotivfører E. J. H. Olsen, Padborg, til Ringsted.

Lokomotivfører N. J. Nielsen, Tønder, til Odense.

Lokomotivfyrbøder K. O. Petersen, Struer, til Roskilde.

Lokomotivfyrbøder H. B. S. Beckmann, Lunderskov, til Helsingør.

Afsked fra 30.—11.—29:

Lokomotivfører Hans Christian Pedersen, Kbhavns Godsbanegaard, paa Grund af Svagelighed med Pension (min. Afsked).

Lokomotivfører E. A. C. Hansen, Tønder, paa Grund af Svagelighed med Pension (min. Afsked).



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

Blomsterforretning

H. Dunneberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17 — Kbhvn. V.

Grundlagt 1856. — Telf. Vest. 2687.

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 906 x.

Avertér i Dansk Lokomotiv Tidende.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, Kjøbenhavn 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, Kjøbenhavn K.

Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.