



29. Aargang N^o. 18.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. September 1929.

TJENESTETID, OVERARBEJDE M. M.

Vi er nu vendt tilbage til at arbejde under de gamle Tjenestetidsregler, de er maaske endnu ikke traadt ud i Praksis, men den Tid er imidlertid ikke fjern, hvor Stensballes Tjenestetidsregler hører Fortiden til — og lad os tilføje Haabet om, at han eller en anden Diktator ikke faar Lejlighed til at lave den Slags Eksperimenter igen.

Der blev af vor Organisation stillet Krav om et mindre maanedligt Timeantal, men det kunde imidlertid ikke lade sig gøre at faa det gennemført.

Imidlertid er der et Forhold til Stede, der bør rettes, og det gælder alt det kørende Personale, ikke Lokomotivpersonalet alene, idet disse Tjenestemænd i Modsætning til det stationære Personale maa udføre 2536 Timers Tjeneste aarlig, medens det Personale, der gør Tjeneste hjemme paa en Station og har en regelmæssig 8 Timers Arbejdsdag, har 2504 Timers aarlig Tjeneste — altsammen for saa vidt den maanedlige Tjeneste naar de 208 henholdsvis 216 Timer pr. Maaned. Dette Forhold fremkommer paa den Maade, at Aaret har 12 Maaneder, men 52 Uger, og af den Grund faar det stationære Personale paa Grund af, at der er 4 overskydende Uger i 4 Maaneder 5 Fridage, men dette Forhold spiller ingen Rolle for det kørende Personale, thi de skal ifølge Tjenestetidsreglerne paa en Maaned paa 30 Dage udføre 208 Timers Tjeneste og paa en Maaned paa 31 Dage 216 Timers Tjeneste, uanset om der i flere af disse Maaneder vilde være blevet 5 ugentlige Fridage og dermed det maanedlige Timeantal nedsat med 8 Timer. Og dette ind-

træffer som sagt fire Gange om Aaret. At f. Eks. Lokomotivpersonalet meget ofte har Fridag hver 6. Dag har i denne Forbindelse intet at sige, thi den daglige Tjenestetid er som Følge af hyppigere Fridage lagt saaledes til Rette, at Timeantallet alligevel naas. Saaledes som Kørselsfordelingerne virker, er Forholdet det ovenfor paa pegede, at Lokomotivpersonalet maa udføre 32 Timers Tjeneste mere pr. Aar end Personale, der udfører Tjeneste hjemme.

For det kørende Personale er Forholdet endvidere det, at en større eller mindre Del af deres Fritid ligger ude og derfor gives der ingen Godtgørelse i Tjenestetid f. Eks., og det er derfor saa meget mere meningsløst, at de skal gøre mere Tjeneste end andet Personale. Det Forhold bør ændres og bl. a. ogsaa af den Grund, at deres Tjeneste er saa uhyre omskiftende fra Dag til Dag, ja vi kunde føje til fra Nat til Nat og langt fra saa regelbunden som Personale, der ikke hører til det kørende.

Da der i sin Tid generaliseredes, glemte man at tage fornævnte Forhold i Betragtning, vi kan maaske snarere sige, man ikke havde Øje for det, men da man generaliserede, burde det vel snarere have været det kørende Personale, der havde faaet en Gevinst, end omvendt — bl. a. som før nævnt som et Vederlag for Friheden ude, som Personalet ikke har Brug for uden til Hvile forinden næste Tjeneste paabegyndes.

Det har selvfølgelig ogsaa den Virkning, at Lokomotivpersonalet eventuelt maa udføre 32 Timer for lang Tjeneste, som andet Personale eventuelt kunde faa Godtgørelse for, enten i Frihed eller i Penge. Og det er da urimeligt, at det Forhold skal vedblive at bestaa.

Det er altsaa et Tjenestetidsspørgsmaal, som

meget stærkt berører eventuel Godtgørelse for Overtid — Godtgørelse, som Personalet altsaa bliver narret for.

Vi kan med Rette kræve at blive stillet paa lige Fod med andet Personale, og den nemmeste Maade, dette kan lade sig gøre paa, er, at nedsætte det maanedlige Timetal til henholdsvis 205 Timer eller 213 Timer, og vi kan føje til, at det er et fuldstændig berettiget Krav, idet der derved kun føres ud i Praksis en Ligestilling med andet Personale. Det vil, saa vidt vi kan se, ikke lade sig gøre paa anden Maade. Afløsning 4 Gange om Aaret paa en 8 Timers Tjenestedag vil vistnok medføre uoverstigelige Vanskeligheder.

Den maanedlige Norm maa altsaa ned paa 205 Timer, derved vinder det kørende Personale ganske vist 4 Timer om Aaret, hvad der i Betragtning af de Forhold, der arbejdes under, maa antages at være underordnet.

Spørgsmaalet er sat paa Dagsordenen, og enhver der vil se, kan se Rimeligheden i og Berettigelsen af vort Ønske.

Hvor hurtig de ledende Embedsmænd i sin Tid var til at gennemføre Stensballes Tjenestetidsregler kan vi ikke mindes, men vi har set nu, ca. 3 Uger efter Forhandlingerne om Genindførelse af de gamle Regler, at man har beordret sat i Kraft en Rangertur efter Norm B, en Tur, som var ganske meningsløs. Det har hele Tiden, efter vor Opfattelse, været i høj Grad tvivlsomt, hvorvidt det var berettiget at sætte en Rangertur i Norm B eller ikke, fordi Afgørelsen af, om det var intensiv Rangering eller ikke, blev afgjort af Embedsmændene, der jo kunde være sikker paa at have den af Stensballe smittede Administration i Ryggen.

Men nu er Forholdet jo ændret, nu er det et frisk Pust, der strømmer over Administrationen fra Friis Skotte, og det kunde derfor være paa Tide, at Vinduerne saavel i Administrationskontorerne som i Distrikternes Kontorer, ja for den Sags Skyld Dørene med, smækkedes op paa vid Gab, saa al den sure, mugne Luft kunde forsvinde.

Derfor vil vi gerne sige til Lederne: det er igen tilladt at behandle Tjenestemændene som Mennesker, prøv paa at faa de sure Ansigter lagt i venlige Folder, prøv at smile samtidig med at Humanitetens Aand holder Indtog — og de vil se, at Tjenestemændene, naar de møder Forstaaelse, kan smile igen.

CENTRALORGANISATIONENS HENVENDELSE TIL LØNNINGSKOMMISSIONEN

(Sluttet.)

Til § 19.

Denne Paragrafs Bestemmelse om at en Tjenestemand mister sit Krav overfor Statskassen, naar skriftlig Indsigelse ikke er givet inden 3 Maaneder efter Beløbets Udbetaling eller Nægtelse af Udbetaling, skal vi foreslaa ændret saaledes, at Forholdet her bliver lige mellem Staten og Tjenestemanden, idet Staten ikke er samme Tidsbegrænsning underkastet med Hensyn til dens tilsvarende Krav overfor Tjenestemændene.

Til § 20.

Denne Paragraf er efter vor Opfattelse noget for omfattende, idet det vil kunne paalægges en Tjenestemand at søge Domstolene for at fralægge sig tilfældige ærerørige Beskyldninger af ganske privat Natur, som han maaske end ikke selv tillægger nogen som helst Vægt, og mulig endda vedrørende Forhold, hvor Beskyldningernes Grundløshed er vanskelig at konstatere.

Det forekommer os, at Staten i Almindelighed bør holde sig udenfor Tjenestemændenes Privatliv og kun maa forbeholde sig Ret til at gribe ind, hvor der er Tale om ærerørige Beskyldninger, som har Forbindelse med deres Tjenestegerning.

Til § 21.

I denne Paragraf skal vi foreslaa, at Ordene »ikke teknisk« udgaar, saaledes at det fastslaas, at Retten til at træde i Forhandling ogsaa omfatter tekniske Spørgsmaal. Vi lægger den største Vægt paa en saadan Ændring af Paragrafen, der ikke alene har stor Betydning for Personalet, men ogsaa vil være af virkelig Interesse for de paagældende Institutioners Udvikling og tjene til Fremme af deres forskelligartede Opgaver.

Til §§ 22, 23, 24, 25.

Til de øvrige Afsnit vedrørende Organisations- og Forhandlingsret skal vi kun bemærke, at vi nærer Tillid til, at den ærede Kommission vil være i Stand til at udforme Regler for en Voldgiftsinstitutions Oprettelse og Beføjelse paa en saadan Maade, at denne Insti-

tution kan tjene sit Formaal til Betryggelse for saavel Tjenestemændenes som Statens Interesser. Vi skal afholde os fra at fremætte Ønsker om Enkeltheder i dette Spørgsmaal, idet vi stort set anerkender Principperne i den Voldgiftsret, der blev institueret ved Bekendtgørelse fra Finansministeriet af 24. September 1926, men senere ophævet.

Til § 36, Stk. 1.

Den i denne Paragraf fastsatte Afgift for Tjenesteboliger, 12 pCt. af Grundlønnen, forekommer os at være for højt ansat, det gælder i hvert Fald for de mindre Tjenesteboligers Vedkommende, hvoraf en meget stor Del er af den Beskaffenhed, at deres virkelige Lejeværdi ligger langt under den i § 36 fastsatte Afgift.

Vi skal henstille, at den nævnte Afgift reguleres nedefter, saaledes at den kommer i nærmere Overensstemmelse med Boligens Beliggenhed, Tilstand og hele Beskaffenhed, end Tilfældet ofte er nu, hvor Afgiften virker højst uensartet.

Til § 36, Stk. 4.

Fra Fyrvæsenets Forening er der overfor C. O. fremsat Ønske om at faa nedsat Landfyrrpersonalets Bidragsprocent til Vedligeholdelse af Tjenesteboligen under Hensyn til den vanskelige Transport af Materialer og Befordring af Haandværkere til de isolerede og af-sides Steder, hvor Boligerne er beliggende.

Vi skal henstille, at Loven giver Styrelserne Ret til at foretage en saadan Nedsættelse, hvor Transportomkostningerne virker uforholdsmæssig fordyrende paa Boligernes Vedligeholdelse, hvilket er Tilfældet ikke alene for Landfyrrpersonalets, men tillige for adskillige andre Tjenestemænds Vedkommende.

Centralorganisationen er forøvrigt af den Opfattelse, at den Del, der er paalagt Tjenestemanden at bidrage til de med Boligens indre Vedligeholdelse forbundne Udgifter, i det Hele taget er for høj, og at den bør reguleres nedefter, hvis Systemet overhovedet bør opretholdes. Ved Bestemmelsen stilles Tjenestmændene ingenlunde lige, idet Beboerne af smaa, ældre, slet indrettede og fugtige Boliger paalægges uforholdsmæssig større Udgifter til Vedligeholdelsen end de, der bebor de gode og mere moderne indrettede Boliger, hvor indvendige Reparationer ikke saa hyppigt er paa-krævet.

Endvidere skal vi foreslaa, at der i samme Paragraf, Stk. 3, indsættes en Bestemmelse om, at det ikke kan paalægges gifte Tjenestemænd at tage Kostforplejning. Dette har særlig Betydning for det gifte Personale ved Statens Sindssygehospitaler, der for Øjeblikket bliver paatvunget Kostforplejning for den derfor fastsatte Afgift — et Forhold, der selvsagt har en meget uheldig Virkning for deres Hjems Økonomi.

Til § 50, Stk. 3.

Den i Paragrafen nævnte Undtagelsesbestemmelse gaaende ud paa, at der ikke finder Tilbagebetaling af det til Pensionskassen afkortede Beløb Sted, naar en Tjenestemand afskediges uden Pension i de i §§ 60 og 61 nævnte Tilfælde, skal vi foreslaa at udelade, idet Undtagelsesbestemmelsen virker som en i mange Tilfælde meget haard Tillægsstraf overfor de paagældende, der i Forvejen, foruden Straff efter den almindelige borgerlige Straffelov, maa bøde med Fortabelsen af Erhvervet.

Til § 54.

Der har fra flere Sider indenfor vore Organisationer været fremsat Ønske om Nedsættelse af de nu fastsatte Aldersgrænser. Imidlertid kan Forholdene ligge noget forkelligt, saaledes at der er Tjenestegrene, for hvilke de nu fastsatte Grænser ingen Ulempe forvolder, medens de for andre Tjenestegrenes Vedkommende maa siges at være for høje. Vi skal ikke komme nærmere ind herpaa, idet vi gaar ud fra, at Ønsker om Ændringer heri vil blive fremsendt fra de respektive Organisationer direkte. Men som et almindeligt Synspunkt skal vi dog her udtale, at det efter vor Opfattelse vilde være ønskeligt, at *Retten* til at erholde Afsked med Pension indtræder paa et lavere Alderstrin end 65 Aar, som nu er fastsat.

Vi finder det rimeligt, om denne Aldersgrænse rykkes ned til det 60de eller 62de Aar.

Til § 55.

Vi skal, foranlediget ved nogle overfor os fremsatte Ønsker om en Forhøjelse af Pensionskalaen, fremsætte Forslag om at denne ændres saaledes, at Maximum efter en Pensionsalder paa 30 Aar i Stedet for $\frac{40}{100}$ af Pensionsindtægten kommer til at udgøre $\frac{42}{100}$ af Pensionsindtægten. En saadan Ændring vil

bringe Maximumspensionen op til den Procentdel af Lønnen, som kan opnaas i flere af vore Nabolande.

Til Kapitel 4.

Hvad Stedstillæget angaar vil vi mene, at denne Løndel i det store og hele bør bevares. Tillæggets Princip forekommer os rigtigt, og det har i den forløbne Tid siden dets Oprettelse i det væsentligste opfyldt sit Formaal.

Det er imidlertid tvivlsomt, om det nuværende Grundlag for Stedstillæggets Fastsættelse og periodiske Reguleringer er det rigtige. Mulig burde dets Fordeling ske paa et nyt Grundlag eller ved, at flere Forhold inddrages ved Bedømmelsen, t. Eks. Byernes Størrelse og det private Lønningsniveau.

I Tilfælde af, at man gaar over til et helt eller delvist nyt Grundlag, vil der formentlig ikke længere være Anledning til at opretholde Bestemmelsen i § 36 om nedsat Stedstillæg, hvilken Bestemmelse navnlig virker uforholdsmæssig boligfordyrende for de lavere lønnede Tjenestemænd, som er tildelt Tjenestebolig.

Vi skal paa Grund af hele Forholdets noget komplicerede Natur afholde os fra at fremsætte Forslag, men indskrænke os til de her fremsatte Bemærkninger.

Til Kapitel 5 og 6.

Centralorganisationen har den Opfattelse, at det ved Siden af Grundløn, Alderstillæg og Stedstillæg vil være nødvendigt at opretholde et Tillægssystem, der gør det muligt at regulere Lønnen op eller ned efter Bevægelserne i den øvrige Befolknings Vilkaar. Hvad Benævnelsen af dette Tillæg angaar, forekommer det os ikke, at de nuværende Benævnelser paa de to bevægelige Tillæg: *Konjunktur-* og *Dyrtidstillæg* dækker Meningen med deres Placering og Opgave i Lønssystemet. Reguleringstillæg eller Udligningstillæg vil være Benævnelser, der bedre svarer til Hensigten. Det vil efter vor Opfattelse heller ikke være nødvendigt at opretholde to Tillæg, som tilsigter det samme, at tilpasse Lønnen mellem Revisionsperioderne efter mulige Svingninger i Pris og Levevilkaar. Et Tillæg maatte være tilstrækkeligt; det bør sikkert være mere ensartet end de nuværende to bevægelige Tillæg uden disses mange og ret stærke Gradueringer, og for vore Lønningsklassers Vedkommende vil vi mene, at det paa

Grundlag af det nuværende almindelige Niveau bør være af Størrelse som de to nuværende Tillæg tilsammenlagt er for gifte Tjenestemænd og ligestillede.

Efter hvilke Principper et saadant Tillæg bør gøres bevægeligt, har vi foran antydet vor Mening om, idet vi finder, det bør sættes i Forbindelse baade med Prisniveau og Befolkningens Indtægts- og Levevilkaar. Reguleringsterminerne bør sikkert gøres ret lange, maaske bør der slet ingen fastsættes, men kun i Loven indsættes en Bestemmelse om, at Regulering periodisk kan finde Sted enten paa Initiativ af Regeringen eller efter Anmodning fra Tjenestemændenes centrale Organisationer.

Vi skal heller ikke her fremsætte Forslag men henstille det fremsatte til velvillig Overvejelse i Kommissionen.

Til Tjenestemandslovens 3die Del, § 865.

Den i Paragrafen nævnte Grænse paa 4 km. som Tjenestemanden skal være fjernet fra sit Arbejdssted, forinden de for Tjenesterejser og midlertidig Udstationering fastsatte Time- og Dagpenge kan ydes, virker ret uheldigt. Vi vil finde det rimeligt og billigt, at den nuværende 4 km Grænse nedsættes til 2 Kilometer, og skal derfor tillade os at fremsætte Forslag herom.

Endvidere skal vi foreslaa, at Begrebet »Tjenestested« bliver klart defineret i selve Loven. For Tiden fortolkes Udtrykket Tjenested saaledes, at Tjenestemanden kan forrette Tjeneste over meget betydelige Distancer uden at kunne opnaa Godtgørelse som for Tjenesterejser, idet man regner hele Distriktet, t. Eks. en Jurisdiktions Omraade, en Formandsstrækning o. l., som Tjenestested i Henseende til Dag- og Timepenge. Det vilde være ønskeligt, om Loven her kunde tilvejebringe nogen større Ensartethed.

Til § 867, Stk. 5.

Paragrafens Bestemmelse om, at Flyttegodtgørelse ikke vil kunne tilstaas, hvis der er forløbet mindre end 5 Aar siden den sidste med Flyttegodtgørelse forbundne Forflyttelse, har virket noget for hemmende for Tjenestemænds ofte særdeles godt begrundede Ønsker om at skifte Tjenestested. Saadanne Forflyttelser er heller ikke uden gavnlig Betydning for Staten, idet de kan tjene til en mere alsidig Uddannelse af Personalet, og den naturlige Trang til at prøve nye Tjenestesteder, der i Forvejen er

begrænset af vanskelige Boligforhold, bør efter vor Opfattelse ikke yderligere hemmes. Saa fremt den ærede Kommission imidlertid maatte være af den Opfattelse, at det vil være betænkeligt helt at undvære en begrænset Bestemmelse skal vi dog foreslaa, at den 5-aarige Periode i Paragrafen ændres til en 3-aarig.

Til § 876.

Den Timegodtgørelse for Nattjeneste, som i Henhold til denne Paragraf er tillagt de under Tjenestemandsslovens 2den Del, Afsnit 15. nævnte Tjenestemænd, skal vi foreslaa udvidet til samtlige Tjenestemænd, der omfattes af Loven. Vi skal endvidere bringe i Forslag, at Tidsrummet, for hvilke Natpenge ydes, fra de nuværende Klokkeslet 22 til 6, udvides saaledes, at Godtgørelsen gælder fra Kl. 18 til Kl. 6, hvilket er det Tidspunkt af Døgnet, for hvilket der ude i det frie Erhverv og i kommunale Institutioner udbetales Tillæg for forskudt Arbejde.

Det er ligeledes et Krav fra Tjenestemandssorganisationerne, at der ydes Godtgørelse for Helligdagsarbejde, som indenfor Statstjenestens enkelte Grene falder noget forskelligt. Ved nogle Styrelsesgrene er der særdeles meget Helligdagsarbejde, og det forekommer os, at Loven burde indeholde en Anvisning paa at yde en passende Erstatning for saadan Tjeneste, hvis Ubehageligheder for de paagældendes familiemæssige Stilling, vi næppe behøver at paavise. Om Godtgørelsen bør ydes som et Pengetillæg pr. Time (Tillæg for forskudt Arbejde) eller i Form af forkortet Tjenestetid, skal vi ganske overlade til Kommissionens Overvejelser.

Til § 877, Stk. 2.

Det nuværende Maksimum for Beregning af Kørepenge pr. Døgn er fastsat til $\frac{2}{3}$ af Dagpengenes Beløb. Denne Maksimums Bestemmelse virker ret uheldig for de Tjenestemænd, hvis Tjenesteture er uforholdsmæssig lange, d. v. s. af op imod 1 Døgns Længde, idet Godtgørelsen ikke strækker til at dække Udgifterne ved en saa lang Fraværelse fra Hjemmet. Vi skal derfor foreslaa, at den i Loven fastsatte Maksimumsbestemmelse paa $\frac{2}{3}$ af fulde Dagpenge, uden Nattillæg, ændres til $\frac{1}{3}$.

Idet vi fremsender ovenstaaende Forslag til den højtærede Kommissions velvillige Over-

vejelse, staar vi til Raadighed med yderligere Oplysninger, saafremt Kommissionen maatte nære Ønske herom.

Ærbødigt

STYRELSEN FOR STATSTJENESTEMÆNDENES CENTRALORGANISATION

(Funktionærklassen).

C. M. Andersen	Johannes Hansen	O. W. Hansen
Jens Jensen	P. Jensen	Soph. Jensen
Th. Jessen Jensen	A. Jonsen	J. Jæger
R. Kantso	C. Olsen	Vakl. Olsen
Ch. Petersen, Formand.		
Chr. Petersen, Lejre	Chr. Petersen, Nyborg	
C. F. W. Poulsen	Chr. Vejre	

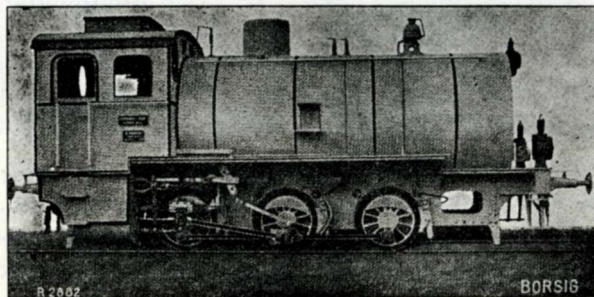
DAMPLOKOMOTIVER UDEN FYR.

Efter Borsig-Zeitung ved F. Spær.

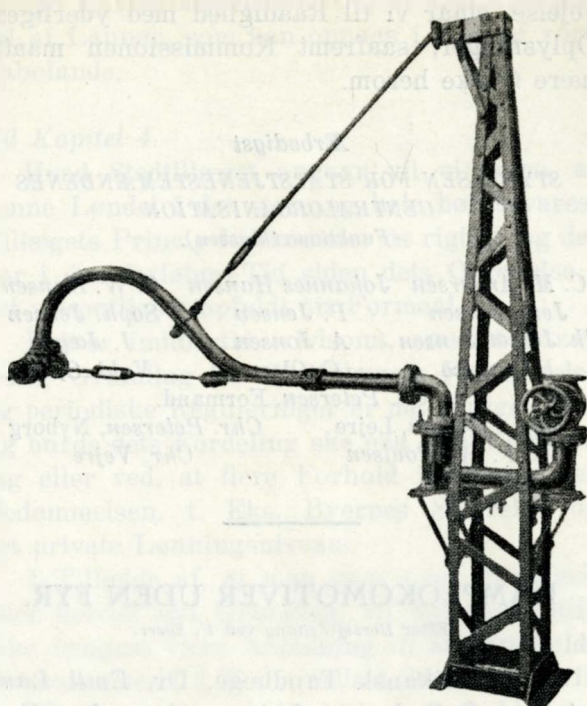
En amerikansk Tandlæge, Dr. Emil Lamin, er Opfinder af Lokomotivet uden Fyr. Han udtog i 1872 Patent paa et Lokomotiv, i hvilket der intet Fyr findes, og Kedelvandet tjener som Varmeakkumulator, og indsatte saadanne i Sporvognsdriften i New Orleans.

Som bekendt staar i en Dampkedel Kedelvandets Temperatur og Dampens Tryk i bestemt Forhold til hinanden. Naar Kedlen afgiver Damp og Damptrykket falder, vil der af Kedelvandet fordampe saa meget, at der i Kedlen bliver et Tryk, der svarer til Kedelvandets Temperatur.

Franskmanden Francq forbedrede Lokomotivet derved, at han i Stedet for at fylde varmt Vand paa Kedlen, naar Dampen og Vandet var sunket for meget, lod indblæse Damp af 15 at Tryk i Kedlen og ophedede dermed Vandet til den tilsvarende Temperatur, 200 Grader. Det er den samme Fremgangsmaade, som anvendes nu til Dags.



Damplokomotiv uden Fyr.



Drejekran til Dampfyldning.

Firmaet *Borsig*, Berlin, har i 30 Aar bygget Lokomotiver uden Fyr af forskellig Størrelse og Spormaal til industrielle Anlæg i Tyskland og andre Lande. Anvendelsen af fyrløse Lokomotiver er indskrænket til et bestemt Køreomraade, som Dampforsyningsstederne og Driftsforholdene sætter Grænse for. Hvor der over længere Strækninger med Stigninger skal befordres tunge Tog, kan fyrløse Lokomotiver ikke komme i Betragtning, da Dimensioneringen af disse ikke kan overskride en bestemt Grænse. Men i brandfarlige Virksomheder, Gasværker, Kulgruber og Briketfabrikker samt Virksomheder, hvor Røg og Askeudkastning maa undgaas f. Eks. i større Slagterier, egner fyrløse Lokomotiver sig bedst.

Da der intet Fyr findes i Kedlen, kan Lokomotivet under Pavser i Driften henstaa hvor som helst uden Tilsyn. De ved almindelige Lokomotivkedler forekommende Reparationer, som jo for største Delen falder paa Fyrkassen og Rørene, er fuldstændig bortfalden. Ved Forsøg har det vist sig, at Damptabet under Lokomotivets Stilstand er meget lille. Der lægges stor Vægt paa en god Isolering om Kedlen. Isoleringen bestaar af et Luftbælte, som fremkommer ved, at en Beklædning af $1\frac{1}{2}$ mm tyk Jernplade i en Afstand af 30 mm fra Kedlen omgiver denne. Paa Beklædningen lægges et

25 mm tykt Asbestlag, som dækkes af en Jernbeklædning. Selv ved Kedler med 20 at Damptryk er den udvendige Jernbeklædning kun haandvarm. Spændingstabet under Lokomotivets Henstaaen har i en Temperatur, der svingede mellem $+3$ og $\div 6$ Grader, med en Kedel af et Rumfang paa 9 m^3 vist sig i Løbet af 72 Timer at være kun $\frac{1}{4}$ at i Timen.

Kedlen fyldes med varmt Vand indtil $\frac{3}{4}$ af dens Rumfang, hvori der fra stationære Kedelanlæg indblæses Damp. Til Dampforsyningen findes paa passende Steder anbragt Kraner, se Figuren. Fra Tid til anden vil der ved Dampens Kondensation i Kedlen blive for høj Vandstand, og noget af Vandet maa lukkes ud.

Da de fyrløse Lokomotiver ogsaa kommer til at arbejde med lave Damptryk, maa Dampcylindrene tilmaales tilsvarende store, saaledes at der ved lave Damptryk kan præsteres den paaregnede Trækkekraft. Derfor maa der ved høj Dampspænding aabnes meget forsigtigt for Regulatoren, for at Hjulene ikke skal »spille« paa Skinnerne. Fladglideren er ogsaa paa denne Lokomotivtype afløst af Stempelglideren, der har vist sig fordelagtig i Særdeleshed ved at give mindre Slid paa Styringsdelene.

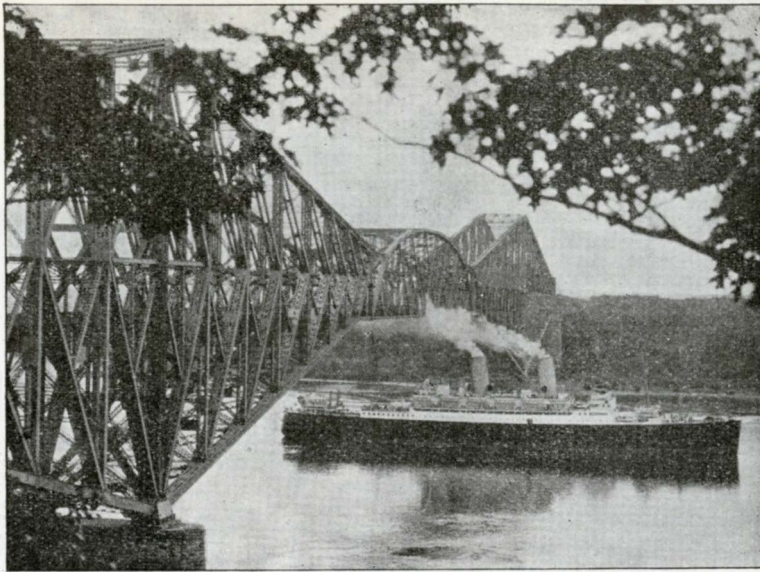
I Betragtning af de ved Varmestraaling og eventuelle Utætheder uundgaelige Tab har de fyrløse Lokomotiver et ret gunstigt Dampforbrug af 20 kg pr. Hestekrafttime.

JERNBANERNE I CANADA

Af Emil Bønnelycke.

(Fortsat).

Det var den canadiske Pacificbanes første Skridt endnu i Fostertilstand i nogle Mænds Drømme. Selv om dens Historie gaar helt tilbage til 1857, ja til Jernbanernes første Oprindelse, begynder den transcontinentale Banes Historie egentlig først med *Fleming-Rogers* Ekspeditionens Værk. Fra alle Dele af Verden rekrutteredes nu den Hær af Arbejdere, som under Ledelse af Officerer og Ingeniører og øverste Ledelse af *Sir William van Horne* begyndte Bygningen af Banen gennem Klippebjergene. *Morris* sammenligner dette Værk med Trojanernes, og skriver pathetisk, at i dette Arbejde deltog baade »Angel-Saksere, Keltere, Teutoner, Latinere, Mongoler og Hybrider —«. Der oprettedes Lejre, Kvarterer, Telt-

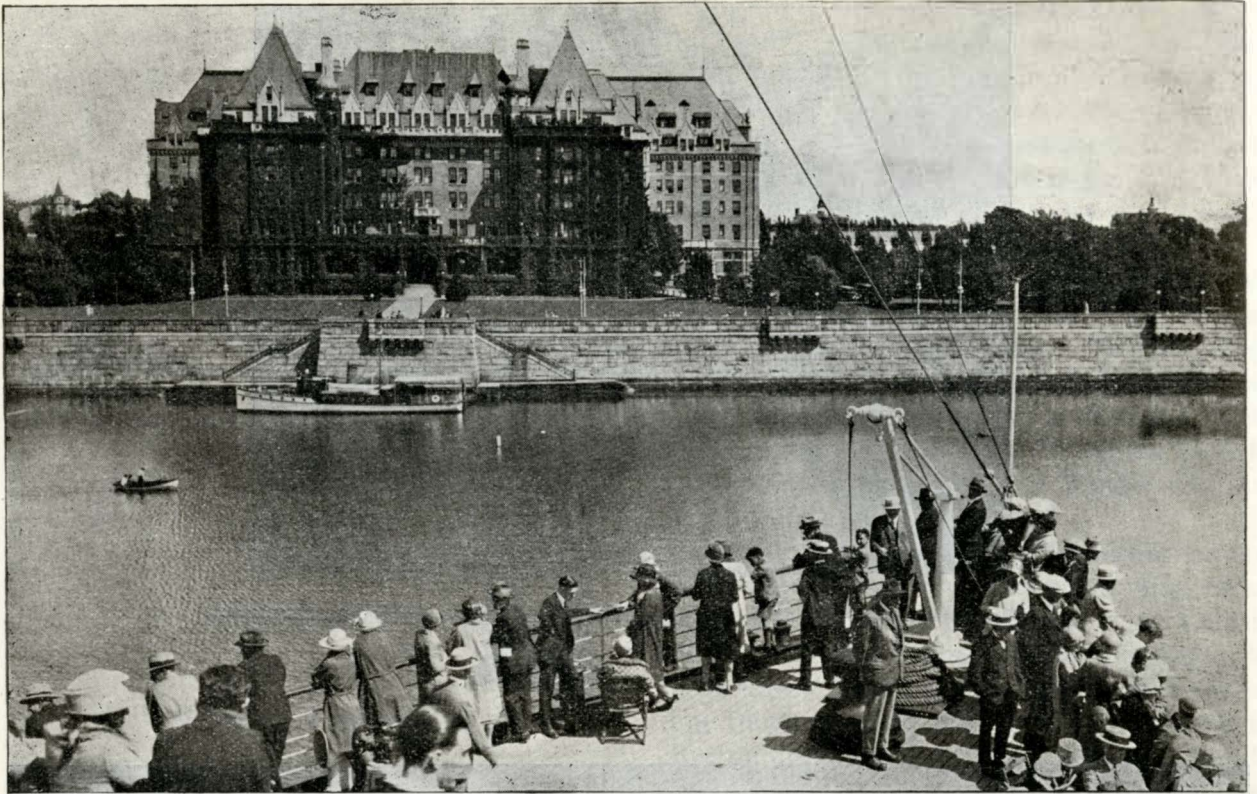


Atlant'erhavsdamperen »S/S Duchess of Bedford« gaar under Quebec-Broen.

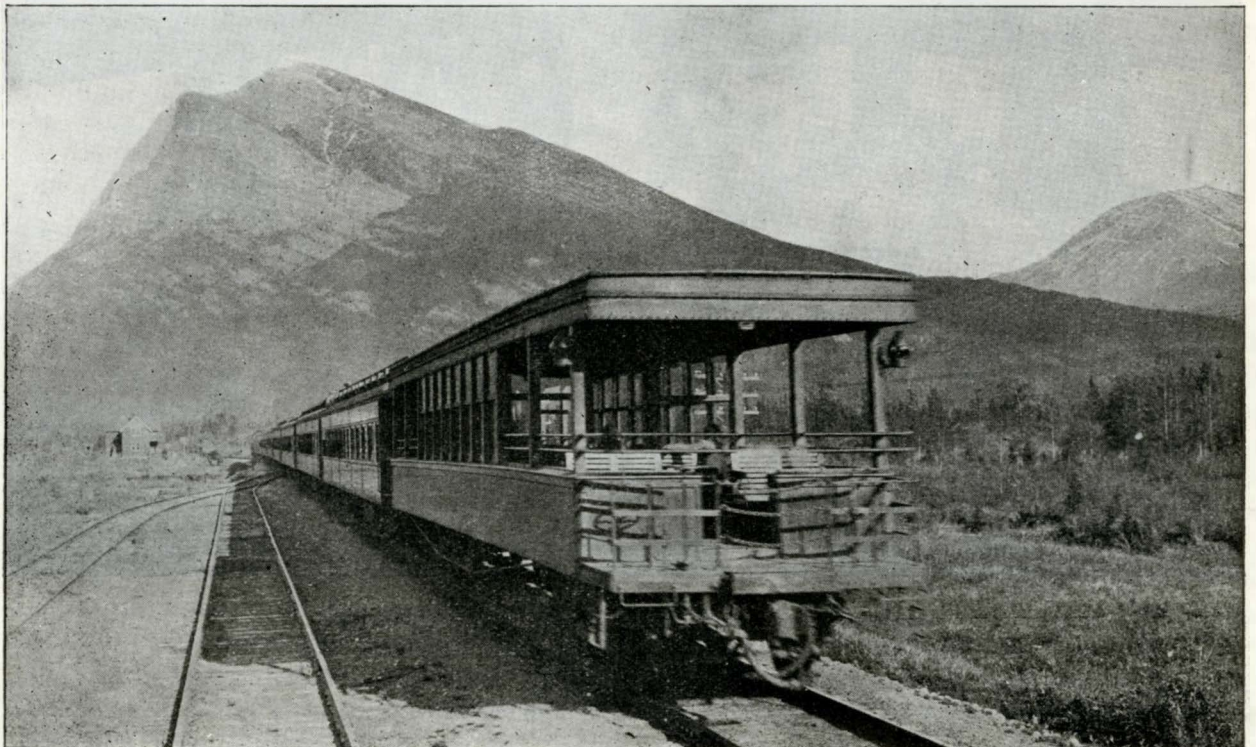


»O, Æventyr, pr. Spisevogn fra Frankfurt an der Oder,
die Schlesien og ungarsk Land langs Bjerge og langs Floder:
At sidde i Kafé-Komfort, skønt fattig paa Moneter,
at skyde Lykkens Illogsfart paa 100 Kilometer.«

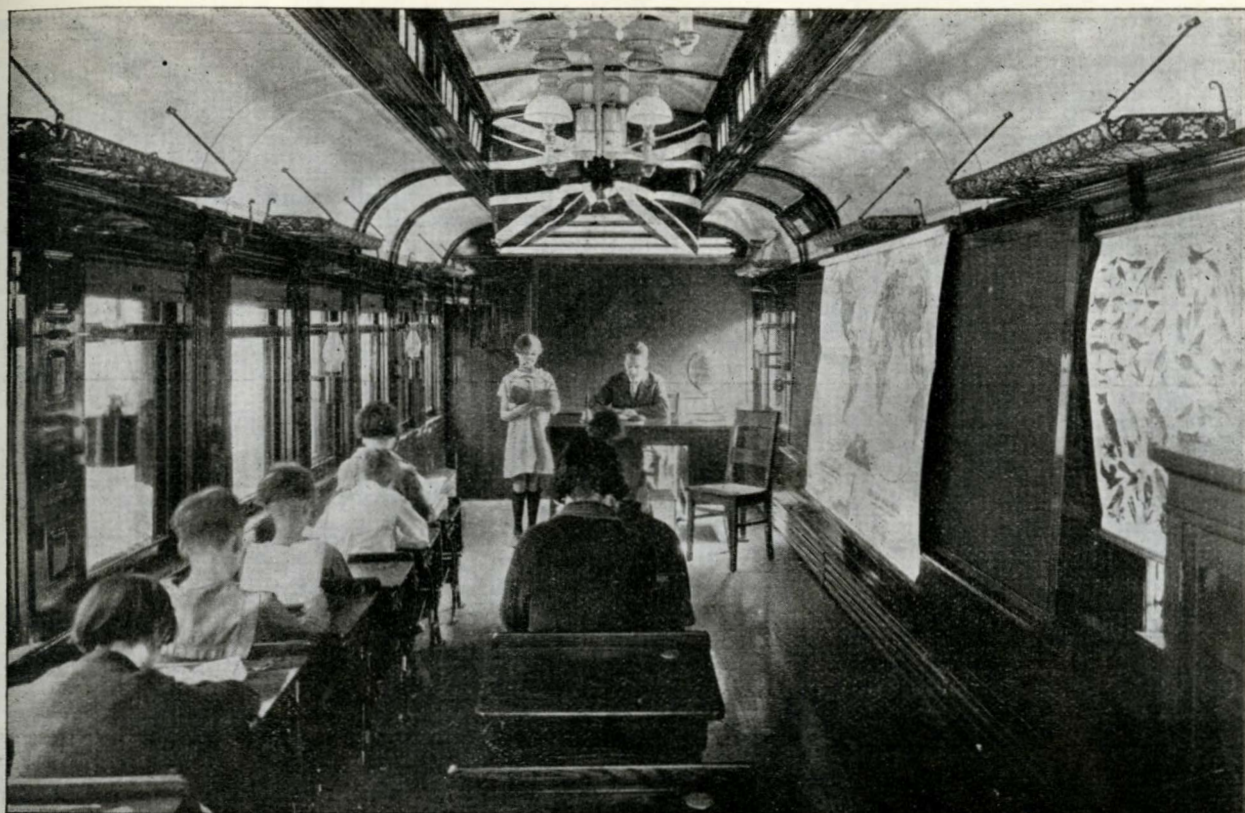
Jeg ved ikke bedre, end at denne Strofe af Digtet »Lykken« fra »Ild og Ungdom« ledsager og forklarer dette Billede.



Pacificbanens Station og Hotel ved Stillehavskysten, »Empress Hotel«, Victoria, Vancouver Island. Emigranterne naar deres Bestemmelsessted. I selve Vancouver By er Pacificbanens Hotel det prægtige »Hotel Vancouver«.



Toget kører paa den anden Side Calgary fra Prærien ind i Bjergene.



En Skolevogn. Børn fra afsides liggende Steder møder ved Togtid paa Stationerne, og medens Toget kører undervises Børnene.

lejre, *camps*, og der opstod en hel Digtning, som knyttede sig til Pacificbanens Bygning, Sange som Arbejderne i Bjergene sang omkring Lejrilden efter Dagens Dont:

*For some of us are bums, for whom work
has no charms,
and some of us are farmers, a-working for
our farms,
but all are jolly fellows, who come from
near and far,
to work ud in the Rockies on the C. P. R.*

Paa Dansk vilde det lyde omtrent saaledes, inspireret af Kipling:

*»For nogle af os »valser«, for dem har
Slidet ingen Charme»,
»og nogle af os farmer, og vi virker for
vore Farme —,
»men alle er vi Gutter, løbet sammen fra
fjern og nær,«
»i et Job for C. P. R., i Rocky Mountains
Solfaldsskær.«*

Den 7de November 1885 fløjtede et Lokomotiv i »Ørne-Passet« i Bjergene (*Eagle-Pass*) og forbandt Vesten med Østen, Skinnelegemet fra Atlanterhavet til Stillehavet ved en lille Station *Craigellachie*; ud af en Privat-Salonvogn, »Saskatchewan«, traadte mellem andre Tilskuere til Højtideligheden tre Mænd, Sir *William van Horne*, *Sandford Fleming*, der senere adledes til Lord'er af *Strathcona* og *Morent Royal*, samt Mr. *Donald Aleksander Smith*. Den vordende Lord *Strathcona* drev det Spiger, der samlede Skinnerne, ned i Svellen. Banen, den canadiske Pacificbane, var gennemført og kunde aabnes for Trafiken. Togtjeneste, Stationstjeneste og Telegrafftjeneste tog Fart, og Banen udviklede sig. Idag kører fra Montreal og Vancouver 4 Tog i hver Retning, som gaar helt igennem, Togene Nr. 8 *The Imperial* vestpaa, og Nr. 5, *The Trans-Canada Ltd.*, østpaa er de heromtente, de største og mest benyttede. De gør Turen fra Hav til Hav paa nøjagtigt 4 Døgn og 9 Timer, og de Rejsende, ogsaa 3die Klasse Passagerer, bliver i Toget hele Vejen over det nordamerikanske Kontinent.



Det Indre af en 1ste Klasses Vogn i Tog Nr. 8 »The Imperial« paa Vej til Stillehavet. »The Conductor« er ved at billettere, Folk sidder og taler sammen, ser ud ad Vinduerne og Barnet slummer paa Moders Skød . . Det er den bageste Vogn i Toget, den eftertragtede »Parlor- and Observationcar« (Salon- og Udsigtsvogn). Billedet er taget fra Bagperronen frem imod Buffeten og Skrivebordet.

(Sluttes.)

FRA MEDLEMSKREDSEN

Lokomotivfører til Lokomotivførertjeneste.

Ved de Forhandlinger, som i 1925 førtes mellem Dansk Lokomotivmands Forening og den daværende Trafikminister om Rangermaskinernes Betjening, enedes man som bekendt om en Ordning, ifølge hvilket samtlige Rangermaskiner skulde betjenes af Lokomotivførere.

Vor Organisation afgav som bekendt ved disse Forhandlinger Ækvivalent for de med Udnævnelsen forbundne Udgifter, men endnu venter man fra Organisationens Side stadig paa Rangermaskinespørgsmaalets Løsning. Som bekendt har Foreningen foranstaltet en Kontrol, som udviser, at der endnu mangler 100 Lokomotivførere i samtlige faste Rangerte, det er derfor ikke ubegrundet, at der daglig falder mindre pæne Udtalelser om Administrationen og den forhenværende Trafikminister Stensballe, naar Rangermaskinernes Betjening drøftes. Det er jo en Kendsgerning, at Geniet Stensballes Personale-reduktioner og forventede Personalebesparelser for

Lokomotivpersonalets Vedkommende har vist sig at være illusoriske. Eksempelvis skal nævnes, at vel frarøvede Hr. Stensballe os anden Manden paa Rangermaskinerne og dikterede Personalet inhumane Tjenestetidsregler m. m., men dette bevirkede kun, at ca. 100 gamle Lokomotivførere i nævnte Hr.s 2½ aarige Regeringstid foretrak at tage deres Afsked, saa naar der tales om Personalebesparelse i denne Forbindelse, er det kun Fablen om Kejserens nye Klæder. Fakta er, at ovennævnte Spareforanstaltninger har bevirket, at ca. 100 gamle Lokomotivfyrbødere til Stadighed forretter Lokomotivførertjeneste. Endvidere er det en uomstødelig Kendsgerning, at der er kronisk Mangel paa Lokomotivfyrbødere, hvilket som bekendt har bevirket, at en Stab af Remisearbejdere til Stadighed kører som Lokomotivfyrbødere, i Sandhed en fin Spareforanstaltning, naar man tager i Betragtning, at hver Remisearbejder for Lokomotivfyrbødertjeneste faar mere udbetalt end en Lokomotivfører paa højeste Løn.

Muligvis kan der spares enkelte Sæt Lokomotivpersonale i Sønderjylland paa Kontoen Motordrift, men det er lige saa sandsynligt, at det kan blive

en kostbar Fornøjelse for Administrationen at af-
folke de sønderjydske Depoter for Lokomotivperso-
nale, endnu har Motordriften jo kun givet meget
Skrig med lidt Uld. — Som Situationen som
Følge af Hr. Stensballes geniale Spareresultater har
udviklet sig, er det forstaaeligt, at der er meget Mis-
fornøjelse, for det synes jo stadig, som Administra-
tionen modarbejder vort retfærdige Krav: Lokomotiv-
førere til Lokomotivførertjeneste. Saavel den nuvæ-
rende Trafikminister som Bevillingsmyndighederne
har jo anerkendt Berettigelsen i Organisationens
Krav. Vel ved vi jo alle, at takket være Admini-
strationens Modstand og Hr. Stensballes Sabotage
af den trufne Overenskomst udviste Venstregerin-
gens Normeringslovforslag ingen Bevilling paa det
Antal Lokomotivførere, vi har Krav paa, uagtet Ad-
ministrationen var fuldt vidende om, at Kendsgernin-
gerne med Stensballes Spareresultater var Bluf. Or-
ganisationens Krav om Udnævnelse af 45 Lokomotiv-
førere paa indeværende Aars Normeringslov var der-
for meget beskedent og saa vel underbygget, at man
ved at afvise dette Krav har øvet stor Uretfærdig-
hed mod de gamle Lokomotivfyrbødere og mod de
saakaldte hjemløse Lokomotivførere, der stadig har
haabet at komme hjem til Hustru og Børn, mange af
os maa paa tredje Aar døje de Ubehageligheder og
Bekostninger, som er en Følge af at leve paa to
Steder og være Kassehold for Administrationens Lu-
ner. Vi forventer derfor stadig, at det givne Tilsagn
trods al Modstand skal blive opfyldt, saa vi faar det
Antal Lokomotivførere, som vor Organisation har
krævet.

B. 43.

Til Takt og Tone.

Hr. Eks-Hovedbestyrelsesmedlem*) og Motorfører
Gelsing søger i ovennævnte Artikel at henlede de
ærede Læsere af Dansk Lokomotiv Tidendes Opmærk-
somhed paa Forholdet ved Randers Maskindepot. Ja,
Hr. G., indtil De kom til Randers var Idyllen og
Forholdet godt saavel mellem Lokofører som Loko-
fyrbøder.

Til Hr. G. vil jeg bemærke. Hr. G. har ingen
Anstrengelse gjort sig, da det famøse Opslag har
hængt ca. 4 à 5 Dage, inden den navnløse Feltherre
skrev under, bl. a. kan jeg meddele, at der var Vid-
ner tilstede, saa det var ingen Hemmelighed, da jeg
skrev paa nævnte.

For at de ærede Medlemmer af D. L. F. kan
faa den rigtige Forstaaelse af Forholdet, ser jeg mig
nødsaget til at oplyse følgende. Vi er 18 Lokofører
her, vor Opholds- og Reservestue maaler 5 × 6
Kv. Alen. Hr. G. nøjes ikke med at skrive Rapporter
og ophænge Opslag i Førerstuen, men bruger den og-
saa som Spisestue og til Familiesammenkomster.

*) Grunden til Benævnelsen Eks-Hovedbestyrelsesmed-
lem er følgende: Hr. Motorfører Gelsing indgav i Marts
eller April en Ansøgning til II. Distrikt om Tjenestefri-
hed, paa Ansøgningen underskrev han sig som Hovedbe-
styrelsesmedlem.

Lokomotivfyrbøderne har en tilsvarende Stue 6
× 6 Kv. Alen og kun 10 Mand, for at fordele det
ligelig paa begge Stuer blev ca. 8 Motorførere hen-
vist til at skrive Rapporter paa Lokofyrbødernes
Stue, herover blev Hr. G. fornærmet, da han i egen
Indbildning er en stor Mand.

Da vor Afdelingsformand, Lokofører Black dis-
kuterede Forholdet om Stuerne, svarede Hr. G. med
sin bekendte kongelig Mine: »Der skal sættes et Skel
mellem Fyrbøderne og Motorførerne, og jeg betragter
mig som hørende hjemme paa Førerstuen. Det er
Hr. G.s Takt og Tone, han kan ikke være paa Stue
sammen med sine gamle Kolleger. Flere lignende
Udtalelser fra Hr. G. foreligger; men da Sagen i sin
Helhed intet er værd, vil jeg slutte med Haab om,
at Hr. G.s Albuer snart er ømme til Gavn for D.
L. F. og til Glæde for Randers Afdelinger.

Lokofører L. Andersen,
Fynsgade 6, Randers.

DEN NYE KØREPLAN

Fra 1. Oktober d. A. træder Statsbanernes nye Køre-
plan i Kraft. Af de vigtigere Ændringer skal man særlig
nævne følgende:

Nordbanen.

Den nuværende Toggang paa Nordbanen bibeholdes
som i Sommer med nogle mindre Ændringer i forskellige
Togs Planer, dog inddrages som sædvanlig i Vinter-
perioden de særlige Hillerødtoget, København H. Af. 16,10,
henholdsvis An. 18,07.

Kystbanen.

Paa Grund af den mindre Trafik om Vinteren ind-
drages ligesom i Fjor enkelte Klampenborg- og Rungsted-
tog, og til Erstatning for de sidstnævnte gives der som
sædvanlig nogle Helsingørtog Standsning ogsaa mellem
Klampenborg og Rungsted.

Ligesom sidste Vinter foretages der en Sammendrag-
ning af Helsingørtogene 425 og 427, København H. Af.
16,09, henholdsvis 16,16, til eet Tog med Afgang Kjøben-
havn H. 16,10, samt af Togene 408 og 410, København H.
An. 8,52, henholdsvis 8,59, til eet Tog med An. Kjøben-
havn H. 8,54.

Medens sidste Aar Rungstedtoget, København H. Af.
23,02, fortsatte til Helsingør kun Onsdag og Søndag, ind-
lægges der i Vinter forsøgsvis dagligt et særligt Hel-
singørtog. København H. Af. 23,22, (Søn- og Helligdage
23,32), af Hensyn til Teaterbesøgende o. l. Toget standser
ikke mellem Østerbro og Rungsted. Det i modsat Retning
nødvendige Returtoget indlægges som et nyt Helsingørtog med
Afgang Helsingør 6,37 og Ankomst København H. 7,55;
dette Tog standser mellem Helsingør og Klampenborg.

Paa Søn- og Helligdage gælder ligesom sidste Vinter
en særlig Køreplan for Nord- og Kystbanen af Hensyn
til den specielle Trafik paa disse Dage. Planen er i det
væsentligste som sidste Vinter, idet der dog om Aftenen
paa Kystbanen er foretaget nogle Ændringer og Ud-
videlser.

For de øvrige Strækningers Vedkommende foretages kun mindre Ændringer samt den sædvanlige Inddragning af de til Bestridelse af den stærkere Sommertrafik indlagte særlige Tog.

Billigkorsten paa Søndage

fortsættes efter samme Regler som nu.

TJENESTENUMRE—LØNNINGSNUMRE

I Meddelelse fra Generaldirektoratet Nr. 240 er det meddelt, at de hidtidige Tjenestenumre forsøgsvis bortfalder, men fortsættes som Lønningsnumre, der skal anvendes paa forskellige Skrivelser, bl. a. paa Lokomotivførerrapporterne. Imidlertid er vi gjort opmærksom paa, at et meget stort Antal af Lokomotivførerrapporterne indgaar dels uden Lokomotivfyrbødernes Forbogstaver, dels uden Lønningsnumre, og da der herved opstaar Muligheder for Fejl ved Emolumentberegningen, henleder vi Opmærksomheden paa, at Lokomotivfyrbødernes Lønningsnumre skal anføres paa Rapporterne i Parentes efter Navnet.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

UDDELING AF UNDERSTØTTELSE

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter udddeles i December Maaned d. A. Understøttelser (i Portioner fra 50 til 100 Kr.), der kan søges:

1) af Medlemmer, 2) af pens. Lokomotivmænd, 3) af Lokomotivmænds Enker, 4) af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1), 2) og 3) nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 1. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Ny Vestergade 7, 3. S., København K.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

Repræsentantskabet.

25 AARS JUBILÆUM



K. P. Kristiansen.



H. C. V. Martinsen.

Den 1. Oktober d. A. har Godsbanegaardens Afdeling I to Jubilarer, idet Lokomotivførerne K. P. Kristiansen og H. C. V. Martinsen begge blev ansat ved D. S. B. 1. Oktober 1904.

Kristiansen, Skjalm Hvidsgade 2. begyndte som Maskinarbejder paa Nyborg Værksted og ansattes som Lokomotivfyrbøder 1. Oktober 1904 med Station i Struer, søgte senere tilbage til Nyborg, hvor han forblev til hans Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. Maj 1917 med Station i Esbjerg, men her blev K. kun en kort Tid for at vende tilbage til Nyborg.

Ved Genforeningen i 1920 kom K. efter Ansøgning til Tønder, hvor han maatte døje nogle af de Ubehageligheder, som blev budt Personalet dernede, men i omtrent 7 Aar holdt K. ud, idet han den 1. Januar 1927 efter Ansøgning blev forflyttet til Gb, hvor han har tænkt at tilbringe Resten af sin Jernbanetid.

Kristiansen er Typen paa den rolige og besindige Lokomotivfører, pligtopfyldende til det yderste, altid ligevægtig som en Lokomotivfører bør være, en tjenstvillig og god Kammerat, som sikkert kun har Venner, og som ogsaa har haft forskellige Tillidsposter indenfor Organisationens Afdelinger.

Kristiansen vil sikkert paa Dagen modtage mange Venksabsbeviser fra Landets forskellige Egne.

Martinsen, Øresundsvej 16, begyndte som Maskinarbejder paa Centralværkstedet i København og ansattes som Lokomotivfyrbøder i Glyngøre 1. Oktober 1904, hvor han forblev til 1. August 1905, da han flyttede til Helsingør, blev 1. April 1910 forflyttet til Aarhus for kun at være der en Maaned, kom derefter til København, hvor M. holdt sig fast til Forfremmelsen til Lokomotivfører 1. Maj 1917 med Station i Vedde.

1. September d. A. kom M. tilbage til Gb., og her kan man ikke tænke sig at skulle undvære Martinsen.

Martinsen er den evig unge og altid glade og tilfredse, hvorledes Forholdene end udarter sig, naar bare M. har en Cigaret i sit lange Rør; disse to Ting følger ham i tykt og tyndt, i ondt og godt.

Martinsen er en pligtopfyldende Lokomotivfører, trofast i Venskab, og som i høj Grad har Lokomotivmændenes Ve og Vel for Øje.

M. nyder Kollegaers Tillid i højt Maal, er interesseret Organisationsmand og som Suppleant i Signalkommissionen har han ved flere Lejligheder repræsenteret Afdelingen ved dennes Møder.

Ogsaa Martinsen vil sikkert paa Højtidsdagen modtage mange Beviser for den Pris, man sætter paa ham som Kammerat og Mennesket med det ukuelige ungdommelige Humør og retlinede Sindelag.

Afdeling I bringer herved begge Jubilarerne sine bedste Lykønskninger med Ønsket om Held og Lykke og Bevarelsen af deres gode Helbred i den Gerning, som for de fleste er saa opslidende.

Rosenkilde Laursen,
Afdelings-Formand.



C. O. E. Sørensen.

Den 1. Oktober 1929 kan Lokomotivfører C. O. E. Sørensen, Hellig Andersvej 18, Slagelse, fejre 25 Aarsdagen som Lokomotivmand, idet Sørensen fra Værkstedet i Nyborg ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer d. 1. Oktober 1904, hvorfra han forflyttedes til Kh. Gb. i Juli 1905, og senere i 1906 forflyttedes til Slagelse, hvor Sørensen forblev ved Forfremmelsen til Lokomotivfører d. 1. Maj 1917.

Sørensen er en støt og ligevægtig Lokomotivmand, hvis Særkende er hans Væsen, som altid præges af Liv og et godt Humør, som aldrig fornægter sig.

Med Interesse har Sørensen gennem Aarene varetaget de Hverv indenfor vor Organisation, som har været ham paalagt.

Jubilaren er Repræsentant for Rekreationshjemmet og Medlem af Signalkommissionen.

Afdelingen bringer herved sin Hilsen og Tak for de svundne Aar.

A. C. K.



N. I. L. Voldby.

Den 1. Oktober kan Lokomotivfører N. I. L. Voldby, Kornerupsvænge 14, Roskilde, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren begyndte paa Centralværkstedet i Aarhus den 9. April 1901 og ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1. Oktober 1904 i Frederikshavn, hvor han forblev til sin Forfremmelse som Lokomotivfører 1. Maj 1917 i Langaa, men blev efter 3 Maaneders Forløb forflyttet til Roskilde, hvor han siden har været stationeret.

Skønt Jubilaren ikke hører til dem, som har været stationeret flere Steder, er han saavel i Jylland som paa Sjælland — iblandt Lokomotivmænd — godt kendt som et virksomt Medlem indenfor sin Organisation, som han altid har omfattet med Interesse, ligesom han adskillige Gange har deltaget i Delegeretmøderne. I det offentlige Liv tager han ogsaa ivrig Del, han er tillige Medlem af Menighedsraadet for Roskilde Domkirke. Sin Afstamning tro er han Medstifter af Jydsk Forening i Roskilde, der nu har et stort Medlemsantal. Som Medansat er han godt anskrevet her, og Afdelingerne 9 og 10 sender ham sin bedste Lykønskning paa Højtidsdagen. K.

Lokomotivfører H. Hansen, Vestergade 30, Struer, kan 1ste Oktober fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren er udgaet fra Aarhus Værksted. 1ste Oktober 1904 blev han ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer, var senere en Tid i Langaa, hvorfra han forfremmedes til Lokomotivfører d. 1. Juni 1917 med Station i Struer. Jubilaren er en dygtig Lokomotivmand og har altid været et tro Medlem af sin Organisation.

Struer Afdeling ønsker til Lykke med Jubilæumsdagen samt Held og Lykke i Fremtiden. C. C. N.

85 AARS FØDSELSDAG

En af Lokomotivmandsstændens gamle Veteraner, pens. Lokomotivfører A. Petersen Greve, fylder d. 26. d. M. 85 Aar. Greve begyndte sin Geraing ved Banerne den 2. Maj 1870, og allerede Dagen efter kom han ud at køre. 1. Oktober s. A. ansattes han som Lokomotivfyrbøder med Tjeneste paa Nordbanen, men forflyttedes i 1871 til Masnedsund. Under sin Tjeneste derfra var han bl. a. d. 13. November 1872 indesværret i Køge paa Grund af Stormfloden. Efter i 1874 at have gjort Lokomotivfører-tjeneste bl. a. ved Arbejdskørsel til Dobbeltspelet mellem Køge og Roskilde, blev Greve 1. Januar 1875 forfremmet til Lokomotivfører i Korsør, hvor han var indtil 1881, i hvilket Aar han forflyttedes til København, for efter 16 Aars Forløb paany at søge til Korsør. Han pensioneredes i 1901, 57 Aar gammel, og har saaledes allerede for 3 Aar siden holdt 25 Aars Jubilæum som Pensionist.

Greve, som endnu er rask og rørig og stadig følger Begivenhederne indenfor Banerne med Interesse, opholder sig i sin Alderdom hos en Datter i Hørsholm. Vi ønsker Fødselsdagsbarret hjertelig til Lykke.

FERIE OG REKREATIONSHJEMMET

Følgende Nr. er udtrukne:

2020 En Radiomodtager (Lysnet). — 1217 Et 8 Dages Ferieophold for 2 Personer i Sæsonen 1930. — 716 En Sølvpotageske. — 1074 Et Fotografiapparat. — 617 En Sølvflødeske. — 914 Et 8 Dages Ferieophold for 1 Person i Sæsonen 1930. — 3199 En Guldfyldedep. — 2153 En Cigarkasse (hamret Tin). — 249 En Cykle (Herre- eller Dame- efter Vinderens Ønske). — 2759 Et 6 Dages Ferieophold for 2 Personer i Sæsonen 1930. — 1558 En Sølvkompotske. — 2886 En Radiomodtager (Krystal). — 3951 En Sølvkageske. — 1191 En Grammofon. — 1262 Et 6 Dages Ferieophold for 1 Person i Sæsonen 1930. — 698 En Teaterkikkert.

JUBILÆUMSFORENINGEN I 1. DISTRIKT

afholder sin aarlige Frokost Torsdag d. 3. Oktober Kl. 12.30 i Restaurant »Allégade 10«, Frederiksberg.

Omnibil Linie 11: Hovedbanegaarden—Frdb. Runddel.

Man bedes i Tide paategne sig de fremlagte Lister.

Stor Tilslutning forventes.

P. B. V.

L. M. Schmidt.

RABATKUPONER

Paa Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7, kan Medlemmerne erholde Billetter til Folketeatret og Zoologisk Have.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge Friderichsen, Gl. Kongevej 140, er bortrejst fra den 23. ds. i ca. 4 Uger. Hans **Praksis varetages** i nævnte Tidsrum af Dr. med. Vollmond, Gl. Kongevej 119, Telefon Vester 4386.

Konsultationstid: Kl. 13—14.



Overført fra D. J. F. til D. L. F.:

1—7—1929:

Motorfører K. M. Kristensen, Kbh. Gb.

1—8—1929:

Motorfører M. C. Vestergaard, Kbh. Ø.

Motorfører F. Petersen, Kbh. Ø.

Motorfører M. V. Vanger, Aarhus.

Motorfører A. Bisholt, Aarhus.

Motorfører J. Sørensen-Skaarup, Aarhus.

Motorfører M. P. K. Lauridsen, Næstved.

Motorfører J. S. M. Beusen, Kbh. Gb.

1—9—1929:

Motorfører L. P. V. Larsen, Kbh. Ø.

Motorfører H. Daugaard Nielsen, Kbh. Ø.

Overført som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører A. F. Jeppesen, Helsingør.



Forsikringsselskabet »Danmark«

udbetaler fra September Maaned d. A. Bonus for Femaaret 1924—28 med ialt 2 Millioner Syv Hundrede Tusinde Kroner, hvoraf der udbetales til Statsbanefunktionærer ca. 200 000 Kr.

Angaaende Reglerne for Bonusudbetalingen henvises iøvrigt til nedenstaaende.



Lokomotivfører H. J. Fournaise, Sønderborg, er efter Ansøgning ifølge Opslag tildelt Funktion som Depotfører samme Steds fra 1—10—29.

Det gjensidige Forsikringsselskab „DANMARK“

Fra den 11. September d. A. udbetales **Bonus** for Femaaret 1924—28 i Livsforsikringens **Hovedafdeling** for alle Forsikringer med Policesummer **under** 80 000.

Forsikringer, der er tegnet med Numre fra 80 000 og derover, d. v. s. tegnet efter 1. Oktober 1924 deltager **ikke** i denne Bonusfordeling, idet der for dem gælder den særlige Regel — ifølge Statuternes Art. 62 — at Bonus udbetales sammen med Forsikringssummen; det samme gælder med Hensyn til de Forsikringer, der er tegnet i Selskabets Underafdelinger (herunder Folkeforsikringsafdelingen).

Henvendelse om Udbetaling maa ske til Hovedkontoret i København, V. Boulevard 34 i Kælderen (Fru Aagaard) (mellem 10—3) skriftlig eller mundtlig (eventuelt ved skriftlig Fuldmagt).

Polisen — eventuelt Genpart af Laaneobligation — maa tilstilles Selskabet. Forsikredes Adresse, hvortil Beløbet skal sendes, maa opgives.

Sker Henvendelse om Udbetaling til Generalagent Prip, Esbjerg, foretager han det videre fornødne med Hensyn til omgaaende Ekspedition til Hovedkontoret.

For de Policers Vedkommende, som er beroende i Statsfunktionærernes Laaneforening vil Bonusandelen — uden Anmodning fra den Forsikrede — blive tilsendt derfra.

København i September 1929.

DIREKTIONEN.