



32. Aargang No 12

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juni 1932

## BØR LOKOMOTIVPERSONALET VÆLGE DEN GAMLE ELLER DEN NYE TJENESTEMANDSLOVS PENSIONSSKALA?

Den nye Tjenestemandslov, der traadte i Kraft den 1. Juli f. A., medførte som bekendt en Del Ændringer i Pensionsbestemmelserne, bl. a. forhøjedes den Alder, ved hvilken Pensionsretten indtræder, fra 30 til 35 Aar —; som Følge deraf findes der i Loven nogle Overgangsbestemmelser, hvoraf een (§ 71, Stk. 2) lyder saaledes:

De Tjenestemænd, der ved nærværende Lovs Ikrafttræden havde opnaaet Pensionsret i Henhold til Lov Nr. 489 af 12. September 1919 eller Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927, bevarer denne Ret. Efter nærværende Lovs Ikrafttræden finder ingen Forøgelse af Pensionsalderen Sted, før dette kan ske efter nærværende Lovs Regler, og tilsvarende gælder Størrelsen af eventuel Enkepension; dog kan paagældende Tjenestemænd i Løbet af 1 Aar fra Lovens Ikrafttræden meddele Styrelsen, at de ønsker sig behandlet efter Pensionsskalaen i § 55, Stk. 6, i foranævnte Lov af 27. Juni 1927, i hvilket Tilfælde deres Pensionsalder stadig regnes efter nævnte Lovs § 55, Stk. 2, og Enkepension efter dens § 64, Stk. 2.

I Tilslutning til denne Overgangsbestemmelse udsendte Generaldirektoratet i November Maaned f. A. Meddelelse Nr. 346, hvori Personalets Opmærksomhed henledes paa, at de, som ønskede at vælge Pensionsskalaen i den gamle Lov, maatte fremsende Meddelelse derom inden Udgangen af Juni Maaned 1932.

Umiddelbart derefter indløb der til Foreningens Kontor en Del Forespørgsler om denne Overgangsbestemmelser Betydning for vore Medlemmer, og hvis der ikke var opstaaet Uenighed om Opfattelsen af en anden Overgangsbestemmelse, (Underafsnit 3 i Tjenestemandslovens § 71, Stk. 1) kunde vi straks have oplyst, at den ovenfor citerede Overgangsbestemmelse kun havde Interesse for de af vore Medlemmer, som den 1. Juli 1931 var over 30, men under 42 Aar, og som af en eller anden Grund regnede med, at de ikke vilde kunne beholde deres Stilling ved Statsbanerne, til de var fyldt 42 Aar, fra hvilken Alder, den gamle og den nye Pensionsskala falder sammen.

Pensionsbrøken udregnes efter »Pensionsalderen«, hvorved efter den gamle Lov forstås det Tidsrum, den paagældende Tjenestemand har været fast ansat efter det fyldte 30. Aar, hvorimod Pensionsalderen efter den nye Lov regnes fra det Tidspunkt, Tjenestemanden i 5 Aar efter sit fyldte 30. Aar har været fast ansat.

Da imidlertid de af vore Medlemmer, som var ansat inden 1. Juli 1931, alle var ansat inden deres fyldte 30. Aar, vil vi for en Nemheds Skyld her regne med Leveaar i Stedet for Tjenesteaar, (dog saaledes, at der for de før 1. Oktober 1919 ansatte skal tillægges  $\frac{1}{6}$  for Aarene efter det 30. eller 35. Aar, se nærmere nedenfor).

Pensionsbrøken efter de 2 Love stiller sig da saaledes:

## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Gamle Lov		Nye Lov	
$\frac{1}{10}$	Ved en Levealder af over 30 Aar		
$\frac{2}{10}$	» » » » » 32 »	$\frac{1}{10}$	
$\frac{2}{10}$	» » » » » 33 »	$\frac{2}{10}$	
$\frac{3}{10}$	» » » » » 34 »	$\frac{2}{10}$	
$\frac{3}{10}$	» » » » » 35 »	$\frac{3}{10}$	
$\frac{3}{10}$	» » » » » 36 »	$\frac{3}{10}$	
$\frac{4}{10}$	» » » » » 37 »	$\frac{4}{10}$	
$\frac{4}{10}$	» » » » » 38 »	$\frac{4}{10}$	
$\frac{5}{10}$	» » » » » 39 »	$\frac{5}{10}$	
$\frac{5}{10}$	» » » » » 40 »	$\frac{5}{10}$	
$\frac{5}{10}$	» » » » » 41 »	$\frac{5}{10}$	
$\frac{5}{10}$	» » » » » 42 »	$\frac{5}{10}$	
$\frac{5}{10}$	» » » » » 43 »	$\frac{5}{10}$	
$\frac{5}{10}$	» » » » » 44 »	$\frac{5}{10}$	
$\frac{31}{60}$	» » » » » 45 »	$\frac{31}{60}$	
$\frac{31}{60}$	» » » » » 46 »	$\frac{31}{60}$	
$\frac{32}{60}$	» » » » » 47 »	$\frac{32}{60}$	

og saa fremdeles, indtil den gamle Lov standser ved  $\frac{40}{60}$ , medens den nye Lov fortsætter til  $\frac{42}{60}$ .

Det vil heraf fremgaa, at Valget havde været let, dersom det kun havde været de unge, som skulde vælge, thi det maatte anbefales disse at gaa ind under den nye Lovs Rammer.

Som nævnt opstod der imidlertid Uenighed om Overgangsbestemmelsen for de før 1. Oktober 1919 ansatte:

De Tjenestemænd ved Statsbanerne, der ved Lovens Ikrafttræden er eller har været ansatte som Lokomotivførere, Lokomotiv- eller Skibsfyrbøder, Togførere eller Togbetjent bevarer den hidtidige Ret til ved Pensionsberegningen at faa hvert Aar — efter det fyldte 30. Aar, — i hvilket de har haft Ansættelse i disse Stillinger, beregnet som  $1\frac{1}{6}$  Aar.

Generaldirektoratet og Finansministeriets Pensionskontor hævdede nemlig, at det  $1\frac{1}{6}$  Aar ikke skulde regnes fra det 30. Aar, men fra det 35. Aar, og denne Fortolkning er af væsentlig Betydning.

Dersom Bestemmelsen skal forstås efter dens Ordlyd, at de  $1\frac{1}{6}$  Aar gælder fra det 30. Aar, vil de Tjenestemænd, som kommer ind under den, have naaet  $\frac{42}{60}$  i Pension, naar de er fyldt 54 Aar, men hvis de  $1\frac{1}{6}$  Aar først skal regnes fra det 35. Aar vil de  $\frac{42}{60}$  først naas ved det fyldte 59. Aar.

Dette er dog ikke den eneste Følge af den omtalte forskelligartede Opfattelse af denne Overgangsbestemmelse. Generaldirektoratets Fortolkning vil nemlig medføre, at Tjenestemænd, som har Ret til den særlige Beregning med  $1\frac{1}{6}$  Aar, kan faa mindre Pension efter den nye Lov end efter den gamle. Vi skal i saa Henseende indskrænke os til at oplyse, at med Pensionskalaen af 1919 og  $1\frac{1}{6}$  Aar fra

det 30. Aar naas højeste Pension, som jo i dette Tilfælde er  $\frac{40}{60}$ , ved en Alder af 55 Aar, 8 Maaneder og 18 Dage, men dersom det  $1\frac{1}{6}$  Aar først regnes fra det 35 Aar, vil den nysnævnte Alder kun give  $\frac{30}{60}$  i Pension; de  $\frac{40}{60}$  naas i dette Tilfælde først, naar man er 56 Aar, 5 Maaneder og 5 Dage gammel. Forholdet vil være tilsvarende ved Pensionering i en endnu lavere Alder.

Den nye Lov giver dog under alle Omstændigheder samme Pensionsbrøk som den gamle Lov, naar den, der pensioneres, er ældre end 56 Aar, 5 Maaneder og 5 Dage.

Da Generaldirektoratets Fortolkning af den nye Lov altsaa i visse Tilfælde kan medføre en lavere Pension, end hvis denne beregnes efter den gamle Lovs Skala, og da vi mener at have Lov til at læse Loven efter dens Ordlyd —  $1\frac{1}{6}$  Aar fra det 30. Aar — er der gjort Skridt til, at Spørgsmaalet kan blive forelagt Domstolene til Afgørelse. Vi har endvidere ansøgt Generaldirektoratet om, at den i Tjenestemandslovens § 71, Stk. 2, angivne Tidsfrist til at vælge mellem den gamle eller den nye Lovs Pensionsbestemmelser maa blive forlænget, indtil det er afgjort, om Generaldirektoratets Opfattelse af det  $1\frac{1}{6}$  Aars Beregning er den rigtige, eller om vor Opfattelse er det. Vi har imidlertid ikke modtaget Svar paa denne Henvendelse, og naar vi nu skal udtale os med Hensyn til at vælge den nye Lovs eller den gamle Lovs Pensionsskala, maa vi derfor indskrænke os til denne Redegørelse, hvorefter vore Medlemmer selv maa skønne, om de vil vælge den tidligere Pensionsskala, i hvilket Tilfælde de inden denne Maanedes Udgang maa underrette Generaldirektoratet derom, eller om de vil vælge den nye Lov, hvilket de tilkendegiver ved intet at foretage i saa Henseende.

Altsaa: For dem, som ikke er inde under Beregningen  $1\frac{1}{6}$  Aar, kan den gamle Pensionskala kun siges at have Interesse, hvis de paa gældende ikke mener at kunne forblive i deres Stillinger til det fyldte 42. Aar.

For dem, som har  $1\frac{1}{6}$  Aars Beregningen og som er 56 Aar, 5 Maaneder og 5 Dage eller derover, har den gamle Pensionskala ingen Interesse.

Hvad endelig angaar de Medlemmer, som er inde under Beregningsformen  $1\frac{1}{6}$  Aar, men som er under den nys angivne Alder (56 Aar, 5 Md., 5 Dage) kan den nye Lov give  $\frac{1}{60}$  min-



banerne var anlagt med direkte økonomisk Udbytte for Øje — og at Banerne havde Transportmonopol. Men Banerne er anlagt og drevet med ganske andre Formaal end direkte Kapitaludbytte, og de har ikke længere noget Transportmonopol.

En Sammenligning med kommunale Værker kan derfor ikke anstilles, thi hvad disse Værker skal præstere i Forrentning, Afskrivning og evt. yderligere i Udbytte er et enkelt Takstspørgsmaal, medens Taksterne for Banernes Vedkommende nu om Dage maa afgøres under Hensyn til den mægtige Konkurrence, der har sat ind paa Transportmarkedet.

Jeg skal, forinden jeg kommer nærmere ind paa denne Konkurrence, gøre endnu et Par Bemærkninger om de Værdier, der er anlagt i Banerne, og som man nu, i hvert Fald rent regnskabsmæssigt forlanger Renter af.

En til Bunds gaaende Undersøgelse af Banernes direkte og indirekte Afkastning gennem de ca. 85 Aar, de har betjent den danske Befolkning vilde gøre det klart for enhver, at Samfundet sjældent har anbragt store Pengemidler bedre end de, der er blevet anvendt til Jernbanebygning og Jernbanedrift.

Læg et Danmarkskort foran Dem og følg de undertiden noget snørklede Linier, der angiver Banernes Løb gennem Landet. De vil her langs disse Linier bemærke en Række større og mindre Stationsbyer, ja endogsaa Købstæder, hvor der for omkring et halvt Hundred Aar siden kun laa et enkelt Hus eller Gaard. Disse Byer paa fra nogle Hundrede op til flere Tusinde Indbyggere skylder udelukkende Banen deres Tilblivelse og Trivsel. I og omkring dem er skabt Erhverv for danske Borgere i Tusindvis, og de offentlige Indtægter er herigennem ved Skatter og Afgifter forøget endog meget betydeligt.

Der er næppe heller nogen, som vil søge at bestride, at Banerne har spillet en overordentlig stor Rolle for Kultiveringen af Landets Jord, og hvorledes tror man, at Landbrugets Produktions- og Salgsapparat havde været beskaffent, uden Tilstedeværelsen af de nu saa urentable Sidebaner, som man nærmest er tilbøjelig til at ønske hen, hvor Leberet gror.

Her i disse Kendsgerninger er dog Momenter, der burde mildne Offentlighedens Indstilling overfor Banerne, saaledes at det maaske endog kunde tilgives dem, at de i en Depressionsperiode i Forbindelse med skrappes Konkurrenceforhold skal have et direkte Tilskud fra Staten paa 3,2 Millioner Kr., som Driftsunderskudet for Statsbanerne var i 1930—31 eller ca. 7—8 Mill., som det tyder paa at blive i det mørke Kriseaar 1931—32.

Jeg skal efter disse mere indledende Bemærkninger komme ind paa en Del af Trafikproblemet, der er skabt af de sidste 10—15 Aars mægtige Bilinflation, og jeg vil gerne med nogle Tal vise, med hvilken Voldsomhed Problemet er opstaaet.

Vi havde i 1921 her i Landet indregistreret 22,260 Automobiles og 14,000 Motorcykler. Pr. 30. September 1931, altsaa 10 Aar senere havde vi 119,851 Automobiles og 24,000 Motorcykler. Det er en For-

øgelse af Motorcyklernes Antal paa ca. 90 pCt., og af Bilerne paa mellem 500 og 500 pCt.

Trafikproblemet skyldes saaledes ingenlunde, at vi ikke har Transportmidler nok, men just, at vi har dem i Overflod. Dette Tidens mærkelige Karaktertræk er saaledes ogsaa — endda i udpræget Grad — at finde i Transportvæsenets kriseramte Ansigt.

For endnu nærmere at anskueliggøre, hvilken overdaadig Mængde af Transportmidler der staar til Befolkningens Raadighed, skal jeg yderligere nævne et Par Tal: Af de 119,000 Biler er de 86,487 Personvogne, heri indbefattet saavel private Vogne som Drosker og Hyrevogne, Omnibusser og Rutebiler.

Hertil kommer, at Statsbanerne raader over ca. 2000 Personvogne og Privatbanerne over ca. 700. Vil vi opgøre Siddepladserne i disse Køretøjer og beregne Plads til 4 Personer i hver Bil, 2 paa hver Motorcykel og 50 i hver Jernbane-Personvogn, kommer vi til det Resultat, at vi har Siddeplads til 528,000 Personer eller til noget over ½ Million, d. v. s. til ca. 1/6 af Landets Indbyggere.

Ogsaa i Henseende til Varetransport er vi særdeles vel udrustede. Statsbanerne raader over ca. 12,000 lukkede og aabne Godsvogne. Privatbanerne over et Par Tusind. Tilsammen med en Bæreevne af 150,000 Tons.

Desuden findes der 33,851 Vare- og Lastbiler, som jeg vil anslaa til en Gennemsnits Bæreevne af 1½ Tons pr. Vogn.

Vi har saaledes Transportmidler til vor Raadighed, der kan rulle rundt med ca. 200,000 Tons.

Regner vi med en Lasteevne, der ligger 50 pCt. under Bæreevnen, kan denne Vognpark, selv om hver Vogn kun tog en Last hver 3die Dag, flytte 33 Millioner Kilogram om Dagen, og at det er en endda meget betydelig Befordringsmulighed fremgaar af det Faktum, at De danske Statsbaner gennem Driftsaaet 1920—31 af Stykgods, Vognladningsgods og levende Dyr kun befordrede ca. 1/2 af denne Fragtmængde, nemlig 1½ Mill. Kilogram pr. Dag i Gennemsnit.

Disse Tal viser en Udnyttelse af Statsbanernes Godsvognspark, der er forfærdende ringe, og samtidig et Transportberedskab for Landet, der er overdaadigt stort.

Men denne Luksusudstyrelse paa Transportområdet er ogsaa særdeles kostbar for det danske Samfund.

Jeg vil ligeledes her bede ærede Tilhørere om at følge mig i enkelte Talopgørelser.

Vi har, som jeg nævnte, af Person- og Varebiler ialt indregistreret 120,000 Køretøjer. Anslaaer vi hvert af disse til en Kapitalværdi af 4000 Kr., vil det sige, at vi her i Landet har en Kapital paa rundt regnet 480 Millioner Kr. anbragt i vor Bilpark.

Denne Kapital skal baade amortiseres og forrentes. Vi kan næppe sætte Amortiseringen til mindre end 15 pCt. aarlig — beregnet paa Grundlag af en Gennemsnitslevetid for Bilerne paa ca. 7 Aar. Der skal altsaa præsteres en Afskrivning paa 72 Millioner Kr. aarlig, som stadig medgaar til Fornyelser. Sætter vi derhos Renten til 5 pCt., faar vi 24 Millioner Kr. aarlig i Renteerlæggelse eller til-

sammen 96 Millioner Kr. om Aaret til Rente og Amortisering af Bilerne. Det koster Motorkøretøjerne os, som de staar i Garagerne. Men der skal jo ogsaa køres med dem, og hertil skal vi anvende baade Benzin, Olie og Gummi. Sætter vi disse rene Driftsudgifter til 60 Kr. pr. 1000 kørte Vognkilometer, og vi blot gaar ud fra, at hver Vogn aarlig kører 15,000 Kilometer, vil vi komme til det Resultat, at 120,000 Biler i Drift yderligere koster os over 100 Millioner Kr. om Aaret.

Jeg har slet ikke her medregnet Reparationer, Betjening og Garageudgifter, men udelukkende holdt mig til de Anskaffelses- og Driftsomkostninger, der kræver Penge ud af Landet.

Men den Del af Biludgifterne beløber sig altsaa til mindst 200 Millioner Kr. aarligt, eller til en Sum, der udgør langt over Halvdelen af den danske Stats aarlige Udgifter, som for indeværende Finansaar er budgetteret til 354 Millioner 767,000 Kr. Jeg kunde ogsaa tage en anden for Øjeblikket højst aktuel Sammenligning og slaa fast, at vi til vort Bilhold maa købe udenlandsk Valuta for Halvdelen af, hvad vi faar ind for vor største Udførselsartikel: Flasket.

Med disse Kendsgerninger for Øje kan det ikke være helt uberettiget at stille det Spørgsmaal, om vort Samfund i Længden har økonomisk Bærekraft til at holde sig udstyret med et saa rigeligt og navnligt saa kostbart Transportvæsen.

Efter disse mere almindelige Betragtninger skal jeg gaa over til at omtale visse Enkeltheder i Konkurrenceforholdet mellem Baner og Biler.

Det er vistnok en ret udbredt Opfattelse, at det navnlig er paa Godsbefordringen, at Banerne rammes af Bilerne, medens Rutebilernes Konkurrence paa Personbefordringens Omraade ikke spiller nogen større Rolle — ogsaa under Hensyn til, at Rutebilerne har tilført Banerne nye Kunder.

Naturligvis er det rigtigt, at den lettere Befordringsmulighed, som Bilerne aabner Adgang for, fremkalder flere Rejser, og at en Del Bilruter paa den Maade virker trafikskabende ogsaa for Banerne. Men det gælder ikke — eller i hvert Fald kun i yderst ringe Grad for den Mængde af Rutebiler, der løber parallelt med Banerne, og hvis Afgang- og Ankomsttider ligger omtrent paa samme Klokkeslet som Jernbanetogenes. Om disse Ruter kan det med Rette siges, at de »suger« Trafikken fra Banerne. Og det endda den mest lønnende Trafik al den Stund hver eneste Rejsende, der drages ud paa Landevejen, betyder Tab af en ren Nettofortjeneste for Banerne. Der er nemlig ingen videre Meromkostninger forbundet med at transportere disse Rejsende. Stationsbetjeningen har vi, Togene kører alligevel, og den tilstrækkelige Kupéplads er for Haanden.

En Forøgelse af Statsbanernes Passagerantal paa 30 pCt. vilde saaledes give en forøget Indtægt paa mindst 10—12 Millioner Kr. pr. Aar. Driftsudgifterne vilde naturligvis ogsaa stige noget, men det vilde være saa lidt i Forhold til Indtægten, at Fortjenesten vilde blive meget betydelig.

Nu kan fornuftigvis ingen frakende Bilen dens

fortrinlige Egenskaber som Trafikmiddel; den er i Stand til at befordre baade Personer og Gods over Strækninger, hvor det vilde blive for kostbart og omstændeligt at lægge Staalskiner, og den kan praktisk talt etablere Forbindelsen fra Dør til Dør.

Det er ogsaa højst sandsynligt, at der forskellige Steder drives Jernbanelinier, hvor det vilde være mere hensigtsmæssigt at lade Bilerne alene formidle Trafikken, men lige saa rigtigt er det, at Banerne i Almindelighed opfylder et Trafikbehov, som Bilen slet ikke er i Stand til at overtage indenfor en overskuelig Tid, ligesom det fremdeles er rigtigt, at Banerne nationaløkonomisk set er langt det billigste Transportmiddel, vi har — paa Landjorden da. Og det gælder ganske særligt, hvor det drejer sig om Transporter over noget længere Afstande. Jeg skal i saa Henseende henvise til officielle Beregninger, der er foretaget dette Forhold vedrørende.

Blandt disse skal jeg særlig nævne en tysk Brochure »Reichsbahn und Kraftwagenverkehr«, udgivet af de tyske Rigsbaner i 1930, hvor der er foretaget indgaaende Undersøgelser til Belysning af Forholdet mellem Baners og Bilers Driftsomkostninger i Relation til de præsterede Ydelser.

Det oplyses her, at det tyske Rigsbaneselskab i 1928 i Godstrafikken præsterede 66,7 Milliarder Tonkilometer, og i Persontrafikken 47,6 Milliarder Personkilometer. Driftsomkostningerne — herunder Afskrivning og Nyanskaffelser — ved denne Kæmpepræstation udgjorde 4,3 Milliarder Reichsmark.

I det samme Aar blev der, ifølge Opgivelser fra det tyske Automobilindustriforbund, af Biler, der formidlede offentlig Trafik, præsteret en Transport, der for Godsets Vedkommende udgjorde 4 Milliarder Tonkilometer og for Personbefordringens 14 Milliarder Personkilometer.

Driftsomkostningerne for denne Præstation beløb sig til 3 Milliarder Reichsmark.

Det fremgaar heraf, at Banerne paa Godsbefordringens Omraade præsterede 16 Gange saa meget som Bilerne, og i Personbefordringen 3½ Gang saa meget, med Driftsomkostninger, der kun var godt en Fjerdedel højere end Bilernes.

Denne kolossale Overvægt i Økonomien, som Banerne saaledes har overfor Bilerne, og som vil forøges forholdsmæssigt med Udnyttelsen af Banernes Ydeevne — skyldes først og fremmest Bilmateriellets korte Levetid og den deraf følgende større Afskrivningsprocent. Denne betydelige Afskrivning for Bilerne, mod Banernes forholdsvis lave, sluger ganske den Række af Fordele, Bilerne ellers, driftsøkonomisk set, har: Landevejenes Tilstedeværelse, hvor Banerne selv har maattet anlægge sine Skinneveje, Fritagelse for Omkostninger til et omfattende Sikkerhedssystem, Transportpligten, Fritagelse for Udgifterne til Skinnevejens Bevogtning og Eftersyn — for blot at nævne nogle af de Udgifter, der ikke findes paa Bilernes Driftsbudget. Men til Trods herfor, vil Bildrift alligevel ubestridelig være en saare kostbar Erstatning for Jernbanedrift — hvorimod den er et aldeles fortræffeligt Supplement.

Det, det derfor gælder om, er at tilrettelægge en

offentlig Trafik — ikke med den Hensigt at slaa det ene af disse Transportmidler ud til Fordel for det andet, men med det Formaal at udnytte dem begge i Samfundets Tjeneste, planmæssigt og rationelt, hver efter dets særlige Egenskaber.

Med en besynderlig Taalmodighed har vort Jernbanevæsen hidtil fundet sig i, at den private Biledrift ragede den bedste lokale Transport til sig og efterlod den mindre gode til Banerne, som ikke kunde skubbe den fra sig, fordi de har den Transportpligt, Bilerne er fri for. Der er gjort adskillige fredsommelige Forsøg paa at etablere et Samarbejde med Privatbiledriften. Det er ikke hidtil blevet til noget, og det vil sikkert heller ikke lykkes, saalænge det ene Transportmiddel, Bilerne, udelukkende drives med privat Udbytte for Øje, og det andet, Banerne, drives efter Principper, der først og fremmest tager Sigte paa almene Interesser. Først naar begge disse, egentlig lige uundværlige Transportmidler, kommer ind under fælles Driftsprincipper, vil de begge kunne faa en rationel Udnyttelse, og først da vil Grundlaget være tilstede for at opbygge et helt moderne og sikkert virkende Trafikapparat.

Det Statsbaneudvalg, der undersøger Sidebanernes Driftsforhold, og som for Himmerlandsbanernes, Sallingsbanens og Djurslandsbanernes Vedkommende har stillet Forslag om et betydeligt nedsat Beredskab, paa den førstnævnte en Indskrænkning af Toggangen med 50 pCt. — har allerede i Efteraaret henledet Opmærksomheden paa Betimeligheden af at iværksætte Stats-Rutebiledrift.

Udvalgets Begrundelse er den, at den private Biledrift ellers vil høste Fordel ved Banernes nødvendværende Indskrænkning af Trafikken — og derigennem vinde nye Kræfter til at kapre yderligere Trafik fra Banerne, hvilken Udviklingslinie med haardhændet Konsekvens fører ud i Banernes Likvidation, først paa Sidelinierne og senere paa Hovedruterne, hvis ikke Driften skal opretholdes ved stedse stigende offentlige Tilskud.

I hvor høj Grad vore Sidebaner er hærget af Bilkonkurrencen, der iøvrigt ogsaa foregaar under Udfoldelsen af et mægtigt indre Kraftspild, viser Undersøgelserne paa Himmerlandsbanerne overordentlig tydeligt. Foruden at Egnen der oppe, som er beboet af ca. 18,000 Mennesker, trafikeres af en Snes Rutebiler daglig, findes der ikke mindre end 119 Vognmænd med Lastbiler, der konkurrerer med Banerne om de der begrænsede Transportmængder, som forefindes. Resultatet af Rutebilernes Konkurrence er da ogsaa, at Billetsalget paa Banestrækningen Hobro—Løgstør fra 1914 til 1931 er gaaet ned fra 185,000 Billetter aarlig til 125,000.

Denne Nedgang er foregaaet til Trods for, at Togantallet paa denne Strækning i Løbet af den samme Tid er forøget med 50 pCt., og at Befolkningstallet er steget ikke ubetydeligt.

Paa tilsvarende Maade er det gaaet med Godsbefordringen, og Følgen er blevet, at Himmerlandsbanens samlede Driftsresultat nu viser et Underskud paa ¼ Million Kr. aarlig — fraset Forrentning og Afskrivning. Eller en Fjerdedel af Statsbanernes

samlede Driftsunderskud, beregnet for sidste Driftsaar.

Foruden den Konkurrence om Personbefordringen, som Rutebilerne paafører Banerne, er der en anden Konkurrence, Banerne maa regne med, — nemlig den, der hidrører dels fra private Bilejere, som tager Venner og Bekendte med i Vognen mod disses Erlæggelse af en eller anden Godtgørelse, der naturligvis altid ligger under den tilsvarende Jernbanetakst.

Der er dog næppe nogen Tvivl om, at Banerne i nogen Grad maatte kunne imødegaa denne Konkurrence ved at udstrække den Rabat, der nu ydes Selskaber paa 20 Personer og derover, til at omfatte endnu mindre Rejseselskaber og Familier, maaske endda saa langt ned som til 2 eller 3 Personer.

Paa Godstransportens Omraade hersker der et endnu større Anarki end paa Personbefordringen. Det er, som foran nævnt, et Utal af Lastbilvognmænd, der er dukket frem, og Tallet forøges stadig.

Det skyldes ganske sikkert for en meget stor Del vor Tids betydelige Overskud af Arbejdskraft. Naar de unge Mennesker forgæves har søgt Arbejde maaske i Aarevis, ser de sig om efter andre Udveje til at skabe sig en Eksistens, og adskillige faar saa samlet nogle Hundrede Kroner sammen, saaledes at de kan anskaffe sig en Lastbil og drive Vognmandskørsel. Denne giver dem sikkert i de fleste Tilfælde hverken noget særligt lønnende eller nogen videre behagelig Virksomhed, og naar Renter og Afdrag paa Køretøjet er trukket fra tilligemed de rene Driftsudgifter, bliver der som oftest kun en yderst nødtørftig Fortjeneste tilbage, selv om Manden sidder ved Rattet baade 12 og 14 Timer i Døgnet. De eneste, der har rigtig Fordel af den Trafik, er Bilmfabrikerne, d. v. s. den udenlandske Bilkapital samt Olie, Gummi og Benzinselskaberne.

I denne Konkurrence om Befordring af Godset, har de private Lastbiler tilmed den Fordel, at de kan vrage og udvælge sig de Godsarter, som det betaler sig at befordre, hvorimod Transporten af smudsigt Gods, Syregods, Langgods, brugt Emballage samt Gods, der fylder meget og vejer lidt, overlades til Banerne, der *skal* transportere det.

Utvivlsomt kunde der bødes noget paa denne Konkurrences Virkninger ved en Omlægning af Banernes Tariffer, saaledes at Takstberegningen ikke som nu blev ansat paa Grundlag af Banekilometer, men, maaske indenfor visse Grænser, efter den korteste Befordringsvej mellem Afsender og Modtagersted.

I Tyskland er der for ca. ½ Aar siden traadt visse Bestemmelser i Kraft, der sætter Grænser for Lastbilernes Operationsomraader, ligesom de bestemmer, at Taksterne ikke maa ligge lavere end Rigsbanernes Stykgodstakster. Det hedder i Motivering til denne tyske Forordning, at den er besluttet under Hensyn til Rigsbanernes Økonomi og Rigets økonomiske Velfærd.

Jeg vil gerne understrege denne Sætning, selv om den kan lyde lidt højtideligt i vort Øre.

Mon vi ikke herhjemme har været lidt for til-

bøjelige til at betragte Tidens Trafikproblemer og de Tilpasningsvanskeligheder, der foreligger, som noget, der kun vedrører Folk, der er direkte interesseret i Jernbanedrift, henholdsvis Bildrift? De, der anlægger et saadant Synspunkt, gør sig nu skyldig i en meget alvorlig Fejltagelse, thi for det første skal vi allesammen under en eller anden Form være med at betale, hvad et uøkonomisk anlagt Transportvæsen koster, for det andet er vi alle interesseret i, at den offentlige Trafik foregaar, ikke alene saa billigt som muligt, men ogsaa saa sikkert og i enhver Henseende saa betryggende som muligt — men endelig har vi den Pligt overfor Fremtiden, at vi ikke lader en saa vigtig Samfundsorganisme som Landets offentlige Trafik er, udvikle sig paa bedste Beskub, men drage Omsorg for, at der kommer Plan og Fremsyn i Udviklingslinien.

Med andre Ord, det, Sagen drejer sig om, er ikke, hvorvidt Baner er at foretrække for Biler, eller omvendt, men om rent praktisk og paa en forsvarlig økonomisk Maade at regulere Overgangen, saadan, at det gamle Trafikmiddel ikke ødelægges, forinden det nye er i Stand til at overtage dets Funktioner. Det vil haade være god Trafikpolitik — og en nødvendig Fællesøkonomi.

Der er bundet saa store offentlige Værdier i Jernbanerne og knyttet saa betydelige Samfundsinteresser til dem, at Tyskerne har Ret i, at Løsningen af denne Opgave er noget, som vedkommer alle Samfundsborgere, eller som de udtrykker det: Det er et fælles økonomisk Velfærdsspørgsmaal.

Skal Overgangen fra den ene Trafikepoke til den anden ske som en Evolution, uden for store Ulemper og økonomiske Tab, er der vel ingen Tvivl om, at de offentlige Trafikinstitutioner, Stats- og Privatbanerne, der i ca. 85 Aar har drevet Banerne her i Landet, stort set bør overtage den Del af Biltrafikken, der driver Befordringsvirksomhed ud over snevre lokale Omraader.

Den frie Konkurrence kan paa visse Felter være haade sund og god, men den er et farligt Dogme at give sig i Vold, hvor det drejer sig om Udførelsen af de betydende Samfundsfunktioner, som her kommer i Betragtning.

## NORSK LOKOMOTIVMANDSFORBUND

afholdt sit Landsmøde den 3. og 4. Juni i Drammen.

Der var mødt Repræsentanter saavel fra de svenske som de danske Lokomotivmandsorganisationer, ligesom den norske Landsorganisation og de norske Tjenestemandorganisationer var repræsenteret.

Formanden, Hr. *Narvestad*, aabnede Landsmødet og bød de tilstedeværende velkommen, ligesom han udtalte Haabet om, at Landsmødets Forløb maatte blive til Gavn for de norske Lokomotivmænd.

Efter at de forskellige Repræsentanter havde haft Ordet, gik man med vor gamle Kending, Hr. Robert Lund, som Dirigent over til Behandling af Dagsordenen.

De norske Tjenestemænd er ude for akkurat de

samme Foreteelser, som vi her i Danmark, og der var derfor Problemer nok at diskutere, og adskillige af Punkterne gav derfor Anledning til en ret indgaaende Debat.

De norske Lokomotivmænd har paa flere Landsmøder beskæftiget sig med Spørgsmaalet om tvungen Afgang ved 60 Aar, men det har haft den Svaghed, at Lokomotivmændene stod ret ene i denne Opfattelse, og derfor har Spørgsmaalet endnu ikke fundet sin Løsning.

Landsmødet vedtog et Forslag om en samlet Henvendelse fra samtlige Organisationer om en Sænkning af Aldersgrænsen, og der synes at være god Udsigt til, at et saadant Samarbejde kan komme i Stand.

Permissionsforholdene gav ogsaa Anledning til adskillig Debat, dels for at faa fastlagt bestemte Terminer og dels fordi der syntes at være Tilbøjelighed fra Administrationens Side til at ville forringe Permissionsterminerne.

Motorvognene i Norge er der Overenskomst om, at ca. Halvdelen af Pladserne besættes med Lokomotivførere og den anden Halvdel med Lokomotivfyrbødere.

Det kniber noget med at holde Antallet af Lokomotivførere til disse Pladser oppe paa de 50 pCt., og dette Forhold havde givet Anledning til forskellige Henvendelser fra Fællesudvalget til Administrationen.

Mange af de andre Sager blev ligeledes drøftet indgaaende, og det maa siges, at vore norske Kammerater drøfter Sagerne med en Indsigt og Forstaaelse, som man glæder sig ved.

Formanden, Hr. *Narvestad*, genvalgtes.

Alt i alt et Par gode og lærerige Dage sammen med de norske Kammerater i smukke Omgivelser og under gæstfrie Forhold.

S. J.

## IAGTTAGELSER PAA BERGENSBANEN

Af *Birger Bloch* og *Tage Lasson*,  
eand. juris.

Da vi i Paasken i Aar skulde besøge nogle Venner i Norge og tage med dem paa Højfjeldet, besluttede vi os til at forene det behagelige med det behærende og benytte Lejligheden til at hese svenske og norske Jernbaneanlæg og i Særdeleshed foretage Kørsel paa de fremmede Lokomotiver. Ved særdeles Velvillie fra de svenske Statsbaners Maskinafdeling, fra Bergslagernes Järnvägers Maskindirektør og Norges Statsbaners Hovedstyre blev vi udstyrede med de fornødne Legitimationer, som tillod os at køre Strækningen Helsingborg—Gøteborg—Mellerud og Kornsjø—Oslo—Bergen og tilbage paa Lokomotiverne. I det følgende skal vi give en Beskrivelse af den overordentlig interessante Tur paa Bergensbanen, som jo foregaar under Forhold, som er vidt forskellige fra danske. Vi skal dog ogsaa gøre nogle Bemærkninger om Kørslen iøvrigt paa norske og svenske Baner.

Som det sikkert er bekendt, er Bergensbanen det største Jernbaneingeniør-Arbejde i Norden, ja, omtrent i Europa. Thi selv om flere af Alpernes Baner er ført op i større Højder end Bergensbanen, hvis største Højde er 1 300 Meter over Havet, er Klimaet ved den sidste Bane betydeligt barskere, og desuden ligger en meget væsentlig Del af Banens Længde, nemlig ca. 100 km — godt en Femtedel af den samlede Længde, som udgør 492 km — over Naaletrægrænsen, og omkring 25 km ligger i den evige Sne. Endelig føres Bergensbanen gennem milelange fuldkommen øde og mennesketomme Fjeldegne. De førstnævnte Forhold bevirker, at man baade ved Banens Bygning og ved dens senere Drift har haft og har meget store Vanskeligheder med Sne. Som det sikkert er Læserne bekendt, har man ikke kunnet nøjes med de sædvanlige Sneskærme, men man har paa flere Steder og paa lange Strækninger maattet bygge Overbygninger af Træ, og dog er det nødvendigt, at Banen holder nogle roterende Sneplove i Beredskab. Disse roterende Plove er forsynet med Skovhjul, som drives rundt af en Maskine paa 1 000 HK.

Bergensbanen blev aabnet i sin fulde Udstrækning for Drift i Aaret 1909. Den første Del af Strækningen, nemlig Bergen—Voss (108 km) aabnedes for Drift 11. Juli 1883, Voss—Gulsvik (244,6 km) aabnedes 1. Juli 1908, og Strækningen Gulsvik—Hønefoss (51 km) 1. December 1909 og Hønefoss—Roar (37 km) samme Dato. Fra sidstnævnte Station førtes Linien ind til Oslo paa den tidligere aabnede Oslo—Gjøviks-Banes Spor. Strækningen Voss—Gulsvik var indtil August 1904 smalsporet. Sporvidde 1,067 m. Hele Strækningen er enkeltsporet, og bortset fra enkelte Stationer ikke forsynet med noget mekanisk virkende Sikkerhedsanlæg. Paa de fleste Stationer sættes ved Togtid et Flag ud ved det forreste Sporskifte. Er der klar Bane, sættes et grønt Flag ud, og ventes der Krydsning paa Stationen, sættes et rødt Flag ud ved det yderste Sporskifte i Stationens anden Ende. Mellem Togtiderne er der intet Signal. Om Natten edstattes Flaget af en Lanterne i tilsvarende Farver. Hernede, hvor vi paa Hovedlinierne ikke kender saadanne primitive Signalsystemer, vil man maaske forbausnes over, at noget saadant lader sig opføre, men vi maa minde om, at selvom Bergensbanen er en af Hovedlinierne, er Toggangen yderst ringe, idet der kun kører to personførende Tog i hver Retning i Døgnet, og et Godstog. (Dette gælder dog kun den normale Trafik, ved visse Lejligheder sættes et eller to Ekstratog ind i hver Retning, ligesom det her anførte kun gælder den særlig øde Strækning Voss—Hønefoss (ca. 300 km.) For at sikre Togene mod Fjeldskred, Sneskred eller lignende befares Strækningerne gentagne Gange i Døgnet paa Dræsiner, jævnlige baade før og efter et Togs Forbikørsel. Denne Patrouillering er af stor Nødvendighed, ikke alene paa Grund af de særlige klimatiske Forhold, men ogsaa fordi Banen er anlagt med saa skarpe Kurver langs Fjeldsiderne, at Lokomotivpersonalet ofte ikke har Udsigt over Linien mere end nogle faa Meter, og derfor ikke vil være i Stand til at opdage en eventuel

Fare, før det staar Ansigt til Ansigt med den.

Bergensbanens Skinner vejer for Størstedelens Vedkommende 35 kg/m, men en kortere Strækning — i 1928 94 km — fra Ustaoset vestpaa er dog kun forsynet med 30 kg-Skiner. For 3 Aar siden paa-begyndte man at ombytte disse Skinner med 49 kg-Skiner.

Paa Strækningen Bergen—Voss er 44,7 km af Banen i Kurver med Radius mindre end 500 m, og den mindste Radius er 188 m. Strækningen Voss—Hønefoss har 78 km Kurver, med mindre Radius end 500 m, mindste Radius paa denne Strækning er 250 m. Med Radius mellem 500 og 1000 m har Strækningerne henholdsvis 12,2 og 53,4 km og med Radius over 1 000 m henholdsvis 6,1 og 50,6 m. I Procent udgør Kurverne 59 og 27 pCt. af Strækningernes Længde, hvorved maa bemærkes, at 9 pCt. har Radius mindre end 500 m. Engang under Kørslen — i Hallingsdalen — blev vi af Lokomotivføreren gjort opmærksomme paa, at vi nu kørte paa Bergensbanens længste lige Strækning, der var ca. 6 km lang.

Hvad Stigningsforholdene angaar, oplyser vi, at den stærkeste Stigning er 21,5 pro mille, og at Stigninger paa 20 pro mille er almindelige. I Procent af Strækningernes Længde er paa Strækningen Bergen—Voss 30 pCt. og Voss—Hønefoss 21 pCt. horisontal. Paa sidstnævnte Strækning er 34 pCt. med en stærkere Stigning end 15 pro mille. Banen er ikke jævnt stigende til et bestemt Højdepunkt, og derefter jævnt faldende, men er snart i Stigning, snart i Fald paa hele Linien. Stationen Movatn, 19 km fra Oslo ligger i 278 m Højde, Hakkedal, 32 km fra Oslo, kun i 166,6 m Højde, Grua 53 km fra Oslo 371 m, Hval, 86 km fra Oslo, 92 m. Først i Aal. 228 km fra Oslo og 437 m o. H., tager Stigningerne ordentligt fat, idet Stationerne Hol, Geilo, Ustaoset og Finse — sidstnævnte 302 km fra Oslo — ligger i Højder af 607, 794, 990 og 1222 m o. H. Efter Finse Station stiger Linien fremdeles, indtil Taugevatn, Liniens højeste Punkt, og den kører nu mere i Sneoverbygning end i fri Luft. Det højeste Punkt passerer i en lang Sneoverbygning; selv ved Højsommer er her ikke isfrit. Men ogsaa Turen nærmere mod Bergen er med stærke Stigninger og Fald. Under vort Ophold paa Lokomotivet saa vi flere Gange, at Toget efter nogle faa Dampslag kørte med lukket Regulator hele Vejen mellem to Stationer og under stadig Brug af Vacuumbremsen.

Ikke alene de svære Stigningsforhold, men ogsaa et stort Antal Tunneler og Broer har krævet mange Penge. Der findes saaledes ialt 184 Tunneler med en samlet Længde af 38 km, hvoraf flere meget lange. Den længste er Gravahals-tunnelen paa 5 311 m, den næstlængste er paa 2 313 m og den tredielængste paa 1 593 m. Den længste af Broerne er Begnabroen ved Hønefoss paa 215 m.

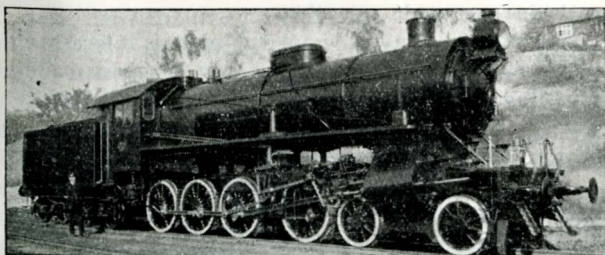
Hvad Stationerne angaar er de fleste bygget af Træ, og Sporanlæggene er som Regel yderst simple, nemlig ofte kun et Vigespor og et Godsspor, altsaa ialt tre—fire Sporskifter. Godssporene er ikke altid sikret ved et blindt Sport, en »Hund« eller lignende.



En nærmere Beskrivelse af de Egne. Banen gennemløber, er ofte givet, men i Grunden er enhver Beskrivelse umulig. Alle de forskellige skiftende Landskaber maa ses. De fleste Landskaber er af en storlaaet Natur og typisk norske, hvad enten man ser de mere bebyggede Egne mod Øst eller de særlige norske Dalstrøg, hvoraf især Hallingsdalen, som Toget gennemkører et betydeligt Stykke, virker meget fremmed for et dansk Øje, eller endelig de vilde Fjeldegne eller helt øde Sneregioner, hvor man kun nu og da ser en beboet Hytte. Særlig Interesse knytter sig til Turen fra Finse opover Taugevatn, hvorfra Banen nu gaar rask nedad, ud og ind gennem Tunneler og Overbygninger. Efter Hallingskeid Station, hvis Højde over Havet er 1110 m, kommer man til Banens tredielængste Tunnel, Reinungatunnelen. Her maa den Rejsende særligt lægge Mærke til en Aabning tilhøjre — paa Turen mod Bergen — lige før Myrdal Station, fra hvilken Aabning man kan se flere Hundrede Meter omtrent lodret ned i Flaamsdalen. Myrdal Station ligger 867 m o. H. og er særlig bemærkelsesværdig ved dens inddeklemte Beliggenhed, idet Solen i flere Uger om Vinteren bliver lukket helt ude af de høje Fjelde. Fra Myrdal Station vestover er Banen ført igennem det 1400 m høje Urhovedefjeld ved Gravahaltunnelen, der, som sagt, er 5311 m lang, den længste Tunnel i Norge. Gennemskørslen varer ca. 8 Minutter. Tunnelen munder ud ved Upsete Station. Fra Upsete Station til Voss — 43 km — falder Linien 800 m. Den sidste Del af Strækningen — Voss—Bergen. 107 km lang — tidligere kaldet Vossebanen, gennemløber Egne, som er vidt forskellige fra den tidligere gennemkørte Del. Dalene er her meget snævre, og Linien løber ofte langs Fjordene, som skærer sig langt ind i Landet. Bemærkelsesværdig er Turen langs Sørfjorden, en bugtet og smal Fjord, som næsten i hele sin Udstrækning er omgivet af omtrent lodrette Fjelde, idet Banen gaar lige i Fjordbredden paa en Strækning af over 30 km. Mange Steder er Banen sprængt ind i Fjeldsiderne.

Endelig efter 13 Timers Kørsel ankom vi til Bergen, og havde da staaet paa Lokomotivet hele Vejen, bortset fra et kortere Ophold i Spisevognen. Vi havde da kørt paa 3 Maskiner, idet Lokomotivskifte fandt Sted ved Stationerne: Aal, hvor der paa Grund af Paasketrafiken blev koblet to Lokomotiver for, og Voss. Paa Strækningen Voss—Bergen, hvor Stigningsforholdene er gunstigere, benyttes lettere Lokomotiver end over Højfjeldet.

De norske Statsbaners Højfjeldslokomotiver er af Type 2-D-0, som vist paa hosstaaende Billede. Af



denne Art Lokomotiver har dog Banerne forskellige Under typer, idet Tjenestevægten varierer fra 62,2 til 80 Tons, fordelt i 5 forskellige Klasser. Alle Lokomotiverne er 4-cylindrede, saaledes at 8 af dem betegnes som 4-cylindrede Tvillinglokomotiver og Resten, ca. 40 Stykker, som 4-cylindrede Compound-Lokomotiver. Alle Lokomotiverne er forsynet med Overhedere. Maximalhastigheden for disse Lokomotiver er for forlæns Kørsel 70 km/T. Kedeltrykket udgør efter de os meddelte Oplysninger 12 og 13 Atmosfærer, men det er senere for nogle af Maskinernes Vedkommende sat op til 16 Atmosfærer. Cylindrene, som er skraatstillede, har en Slaglængde af 600 mm. og en Diameter, der varierer fra 380 til 410 mm. For Compound-Lokomotiverne gælder der særlige Maal, idet Højtrykscylindrenes Diameter varierer fra 390 til 420 og Lavtrykscylindrenes fra 585 til 630. Drivhjulenes Diameter er paa samtlige Lokomotiver kun 1350 mm. Til Sammenligning tjener, at De Danske Statsbaners Ltr. P-Lokomotiver, der er konstrueret til en Maximalhastighed af 120 km/T, har Diameteren 1988, og Ltr. R-Lokomotiverne, hvis Maksimalhastighed er ca. 110 km/T, har Drivhjulsdiameter 1866 mm.

Hjultrykket paa Kobbelhjulene varierer fra 11,7 til 14,5, henholdsvis for den svageste og stærkeste Type. Løbehjulene er, som naturligt, samlet i en Truck, og fjerde Kobbelhjulsaksel kan forskydes radielt 30 mm til hver Side.

Lokomotiverne er alle udstyret med Vacuumbremse, 0,55, i Modsætning til visse paa Linien Oslo—Kornsjø kørende Lokomotiver, der i nyere Tid er blevet forsynet med Trykluftbremses, forøvrigt til stor Tilfredshed for Personalet, som under vort Ophold paa Lokomotiverne paa den omhandlede Strækning ikke havde Lovord nok for dette Bremsesystem. Forøvrigt var Lokomotiverne ogsaa forsynet med Vacuumbremse.

Hvad angaar Førerhusene paa Højfjeldslokomotiverne bemærker vi, at de er lukkede bagtil, ligesom Indgangsdørene er konstrueret saaledes, at al Træk undgaas. Dette er iøvrigt Tilfældet med saa godt som alle de større Lokomotiver i Norge. Føreren har Plads i højre Side og betjener foruden de sædvanlige Apparater tillige Fyrdøren, som under Fyringen ikke maa staa aaben kontinuerligt, men lukkes mellem Skovkastene. Dette, som vi aldrig har bemærket paa andre Baners Lokomotiver, blev paa vort Spørgsmaal forskelligt forklaret, idet Statsbanernes Rejseinspektør paa Bergensbanen, som for en kortere Strækning ogsaa opholdt sig paa Lokomotivet, forklarede, at det skyldtes Hensynet til ikke at afkøle Kedlen ved den indstrømmende meget kolde Luft under Fyringen, medens Lokomotivpersonalet forklarede, at det skyldtes Hensynet til ikke at udsætte Lokomotivfyrbøderen for Fyrets Straalevarme. Det er dog sikkert den første Forklaring, der er den rigtige.

Tenderen, som har to tohjulede Boggier, rummer for Tendere, svarende til de to stærke Lokomotivtyper, 20 m<sup>3</sup> Vand og 5 Tons Kul, medens de tre lettere Typers Tendere indeholder henholdsvis 15 m<sup>3</sup>

og 4 Tons. I denne Forbindelse skal vi oplyse, at Lokomotivpersonalet oplyste os om, at Vandet paa Bergensbanen var saa blødt, at Udvaskning af Kedelen dels kun blev foretaget meget sjældent, dels ikke forvoldte noget større Arbejde.

Lokomotivernes Længde over Bufferne varierer fra 17,7 til 18,7 m incl. Tender.

Paa nogle af Lokomotiverne — de fleste — er Bufferne aftagelige, saaledes at der kan anbringes en Sneplov, som tillige hviler i to nedadrettede Gafler, anbragt foran Banerømmerne, umiddelbart bag hvilke der findes anbragt nogle Risknipper, der skraber Skinnerne rene for let Sne.

Lokomotiverne er alle forsynet med elektrisk Frontprojektor, som tændes ved Kørsel gennem de længere Tunneler.

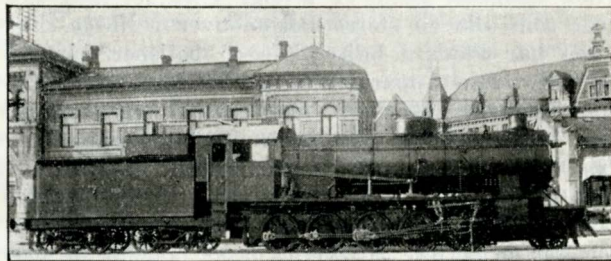
Nogle af Lokomotiverne har anbragt Tremmeværk foran Førerhusets fremadrettede Vinduer. Lokomotivføreren forklarede, at denne Foranstaltning var truffet af Hensyn til Kørsel i Sneoverbygningerne, hvor den let løselige Is under Trætaket meget ofte blev revet med under Kørslen og slynget mod Frontglassene med voldsom Kraft.

De her omtalte Lokomotiver fremfører som omtalt Bergensbanens to ordinære Tog.

Godstog paa Bergensbanen fremføres undertiden af nogle endnu sværere Lokomotiver af Typen 1-E-0, af hvilke Banen har tre Stykker — Nr. 166—168. Tjenestevægten er 86 Tons for Lokomotivets Vedkommende, og 43,4 Tons for Tenderen. Hjultrykket er ca. 15 Tons, 1. og 5. Kobbelsakse er akselials forskydelig 25 mm til hver Side. Kedeltrykket er 12 Atmosfærer, Cylindermaalene 640 mm. Slaglængde og 650 mm Diameter. Maksimalhastigheden er 45 km/T. Lokomotivets Længde over Bufferne er 18,8 m. Vi hidsætter et Billede af en af disse store Maskiner.

De lokale Tog paa Bergensbanen fremføres af mindre Lokomotiver eller som Motortog.

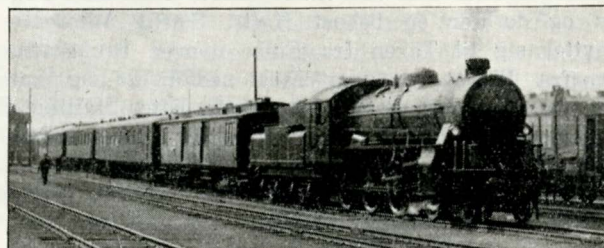
En stor Del af de omhandlede Lokomotiver er bygget paa nationale Fabrikker, især Hamar Jern-



støperi og mek. Værksted og Thunes mek. Værksteder, Oslo. Nogle af Lokomotiverne er bygget i Sverige og nogle i Schweiz.

Det er fristende i Tilknytning til vore foranstaaende Iagttagelser at fremkomme med enkelte Bemærkninger om den øvrige Tur, Helsingborg—Oslo. Særlig interessant var Turen Gøteborg—Møllerud, hvor det tunge Tog paa anselige Strækninger ihvertfald holdt 100 km/T, og kun sjældent kørte

mindre end 80 km/T. Det virkede meget tiltalende at se det intensive Arbejde, som Lokomotivfyrb. paa denne Maskine — Bergslagerne Nr. 110, Type 2-C-0 — præsterede, idet han faktisk næsten uafbrudt skovlede Kul i Fyret. Paa Tilbageturen paa samme Rute var det morsomt at erfare, at Maksimalhastigheden var nedsat, fordi den gennemgaaende danske Vogn var løbet varm, til — 90 km/T, en Hastighed, der til Gengæld blev holdt det meste af Turen.



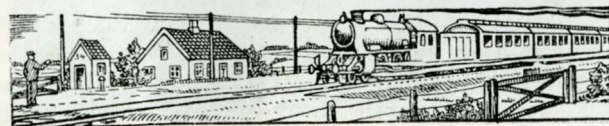
Vi blev overalt mødt med den største Venlighed, men især Svenskerne viste sig ivrige efter at forklare os Maskinens og Kørselens Finesser, samtidig med at de spurgte ud om danske Jernbaneforhold. Det maa dog i Sandhedens Interesse bemærkes, at Konversationen paa Lokomotivet var meget vanskelig, dels paa Grund af den store Hastighed og Larm, dels paa Grund af manglende Sprogkundskaaber. Meget ofte fik et Spørgsmaal — hvor selv Fingre og Fagter var taget til Hjælp — et højt forunderligt Svar. Drivhjulsdiameteren udgjorde f. Eks. 15 Tons, og Maksimalhastigheden efter gentagne Spørgsmaal 3 Gange »ja« og 4 Gange »nej«, medens man iøvrigt meddelte, at Akseltryk ikke mere brugtes i Sverige. Hvorledes sidstnævnte Svar skal forstaaes, fik vi desværre aldrig opklaret.

Ogsaa paa de svenske Statsbaner havde vi en meget belærende Tur. Maskinens Fyr var af en eller anden Grund i daarlig Stand, og ved Ankomsten til Båstad var Kedeltrykket, som normalt skal være 12 kg, helt nede paa 8,5 kg, og før Starten fra Båstad opover Hallandsaasen maatte vi holde i flere Minutter for at samle Damp. Hastigheden opad Hallandsaasen var paa Hastighedsmaaleren angivet til ikke over 35 km/T — et Tal, der vistnok var noget misvisende paa Grund af Slid. Nedad Hallandsaasen var Hastigheden til Gengæld aldeles imponerende.

Medens Lokomotivføreren paa Bergslagerens Lokomotiver har sin Plads i Lokomotivets højre Side, har han paa Statsbanerne Pladsen i venstre Side.

Naar man tager den ofte meget stærke Fart i Betænkning, maa man forbykses over det lette og rolige Løb, som de svenske Vogne har. Rystelserne mærkedes saa godt som ikke.

Paa vor Tur havde vi iøvrigt mange interessante Oplevelser, men da disse ikke har jernbanemæssig Betydning, skal de forbigaaes — i dybeste Stillehed.



**STATSBANERNES 1. RUTEBIL**

Vognen er den første af de 4 Rutebiler, Statsbanerne har købt til de overtagne Strækninger i Sønderjylland, og skal køre paa Strækningen Sønderborg—Broager—Egernsund—Graasten, hvor den vil blive sat i Drift den 1. Juli.

Motoren er en N. A. G. Büssing-Motor paa 80 HK. Motoren er smurt ved et Højtryk-Smøresystem og har topstillede Ventiler. Der er 3 Gear frem og 1 Baggear.

Til Statsbanernes Rutebiler er valgt en kraftig rød Farve, noget afvigende fra den til de almindelige Jernbane-Personvogne benyttede, med en graa Stribe omkring Karosseriet til Rutebetegnelsen. Iøvrigt bærer Vognen Statsbanernes kendte Monogram, det kronede D. S. B.

I Vognen er der Plads til 20 Passagerer; den har en »Rygere«- og »Ikke-Rygere«-Afdeling med henholdsvis 8 og 12 Pladser. Den er forsynet med polstrede Sæder, betrukket med graat Plys.

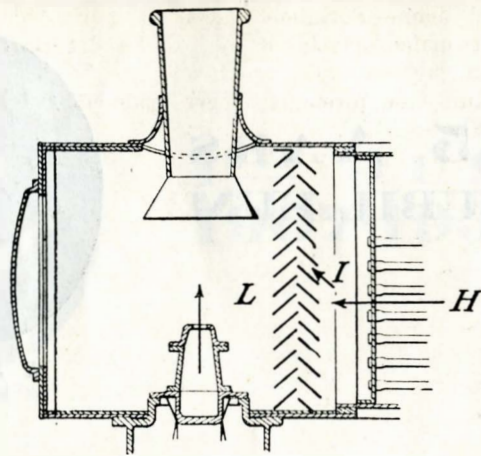
Varmen i Vognen leveres af Motorens Udstødningsgas og kan reguleres efter enhver Temperatur eller helt lukkes af.

Ventilationen i Vognen sker gennem en Rille i Forvæggen over Førervinduet, og de bageste Vinduer er til at slaa ned.

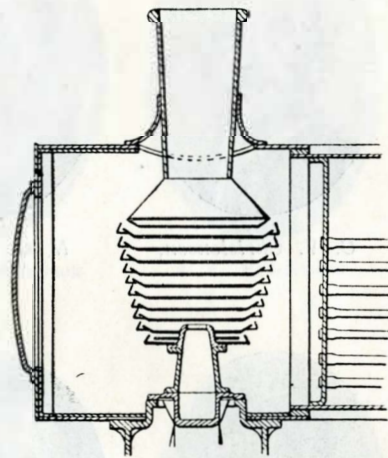
Vognen har Bagagenet til mindre Bagage indvendig, medens større Bagage transporteres paa Taget.

Inde i Vognen findes desuden brandsikre Rum til Befordring af Postpakker; udvendig er anbragt en almindelig Brevkasse.

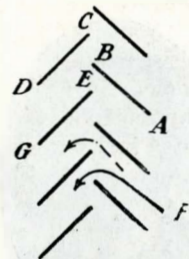
Vognen er fremstillet af J. W. Darr i Silkeborg. Endvidere vil der blive leveret foreløbig 2 nye Vogne fra A/S De forenede Automobilfabriker i Odense.



*Fig. 1*



*Fig. 2*



*Fig. 3.*

Paris—Orleans Banens nye Gnistfanger.

**FRANSK LOKOMOTIV-GNISTFANGER**

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

For at undgaa Brandfaren ved, at Gnister kastes ud af Lokomotivskorstenen har Paris—Orleans Banen indført en ny Gnistfanger. Man har tidligere brugt et Ristearrangement foran Røggammerrørvægen, men det viste sig, at Risteaabningerne var for store til tilstrækkelig Nyttevirkning, og at en Indsnævring af Risten, saa Gnisterne holdtes tilbage, forårsagede for stor Modstand for Røggassens Passage.

Den nye Gnistfangeranordning, der er vist her, er en betydelig Forbedring, hvori der ikke findes nogen Rist, men et System af skraatstillede Plader, saaledes anbragt, som vist i Fig. 3, at det ene Systems Plader A—B, med Kanten B staar lige ud for Pladerne C—D i det andet System. Pladernes Anbringelse og Hældning er vist i Fig. 1. Gnisterne i Røggassen tvinges ved Passagen gennem F at berøre Pladerne og slukkes derved. Pladesystemet kan

arrangeres paa forskellig Maade efter Røggamrets indre Form; Fig. 1 viser Pladerne anbragt foran Kedelrørene, medens Fig. 2 viser Pladerne anbragt som en Hætte uden om Udgangsrøret.

**JERNBANEMUSEET**

Vi henleder Opmærksomheden paa, at Jernbanemuseet i Statsbanernes Administrationsbygning, Sølvgade 40, København, vil være tilgængeligt for Statsbanernes Personale med Paarørende hver Onsdag Kl. 14—16 i Tidsrummet 18. Maj—19. Oktober d. A.



25 AARS  
JUBILÆUM



R. Nielsen.



A. N. Andersen.



C. F. Andreasen.



Frode Nielsen.



C. V. Christensen.



N. C. Knudsen.



S. V. Andersen.



K. R. J. Olsen.



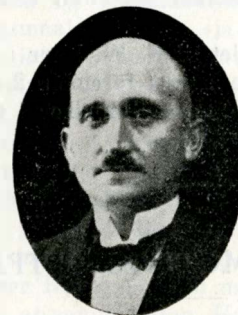
C. N. Laursen.



H. P. L. Møller.



V. J. H. Olsen.



C. H. Nissen.



Joh. P. Nielsen.

Efternævnte Lokomotivførere har den 1. Juli været ansat ved De danske Statsbaner i 25 Aar.

H. J. Jensen, Taarnborgvej 20, St., Korsør. Jensen blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Kb. 1. Juli 1907, blev den 1. April 1908 forflyttet til Ro., søgte 1. August 1910 Nykøbing Falster, kom saa til Sg. 1. November 1914, men blev saa Aaret efter forflyttet til Kø., blev den 1. April 1919 forfremmet til Lokomotivfører i Kø., hvor han siden har været.

Lokomotivfører O. M. Sørensen, Stotsvej 26, Korsør. Sørensen blev ansat som Lokomotivfyrbøder 1. Juli 1907 i Kh., kom til Kø. 1. Oktober 1910, og ved Forfremmelse til Lokomotivfører 1. April 1919 forblev han i Kø. og har været der siden.

Om begge Jubilarer gælder at de er gode og trofa-

ste Organisationsfæller, gode Kammerater, der altid er ved det gode Humør samt pligtopfyldende Lokomotivførere.

Kø. Lokof. Afd. ønsker eder begge to hjertelig til Lykke med de svundne 25 Aar samt en Tak for godt Kammeratskab og med Ønsket om at begge Jubilarer endnu i mange Aar kan varetage deres Gerning.

Held og Lykke i Fremtiden.

G.

R. Nielsen, Wørrishøffersgade 1, forfremmedes 1. April 1919 til Lokomotivfører. R. Nielsen er en stabil Lokomotivmand, der passer sin Tjeneste udmærket. Jubilaren er en meget rolig Karakter, og er ikke let at bringe ud af Ligevægt, af smaa Svagheder har Jubilaren særlig Lyst til Lystfiskeri og dyrker samme med megen Interesse i sin Fritid. Som Organisationsmand møder Jubilaren altid, naar Afdelingen kalder til Møder eller Fester.



*J. O. Sorensen.*



*M. L. Morch*



*P. Braatting.*

1STE JULI  
1907-1932



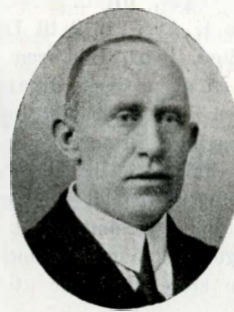
*H. Helmert.*



*C. K. Christensen.*



*O. H. Christensen.*



*A. V. Kristensen.*



*R. C. Wilmar.*



*Thomas P. Madsen.*



*Carl M. Sorensen.*



*A. C. Petersen.*



*C. S. Schmidt.*



*O. T. J. V. E. Hansen.*

*A. N. Andersen*, Sølystvej 1, forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1919 med Station i Nyborg. Jubilaren er i Besiddelse af et udmærket Humør, som særlig kommer til Udbrud, hvor der er flere samlede, aldrig mærker man til daarligt Humør eller noget i den Retning, men altid har han en Vits at stikke ud. I Organisationens Tjeneste er Jubilaren ikke af de fremtrædende, men følger dog med stor Interesse Arbejdet i Afdelingen. Som Lokomotivmand er Jubilaren pligtopfyldende og altid paa sin Post.

*C. F. Andreasen*, Kystvej 25, forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1919. Jubilaren søgte som Lokomotivfyrbøder til København, og opholdt sig der til sin Forfremmelse til Lokomotivfører i Korsør, og et Par Aar efter kom han til Nyborg. Jubilaren har en god Ejen-

dom og Have, hvilken han passer med megen Omhu. Jubilaren er en god Kammerat og følger Organisationsarbejdet med megen Interesse; men deltager sjældent i Debatterne om Foreningsarbejdet.

*J. O. Sorensen*, Provst Hjortsvej 28, forfremmedes 1. April 1919 med Station i Nyborg som hidtil. Jubilaren er af disse støtte og rolige Kolleger, man aldrig gaar forgæves hos, naar man har Brug for en hjælpende Haand, enten med en Bytning i Tjenesten eller et Raad i en eller anden Retning. Jubilaren er en meget dygtig Lokomotivfører, hvilket har vist sig derved, at Jubilaren har haft Lokomotivfyrbødere til Undervisning til Eksamen, naar Vedkommende skulde indstille sig til Lokomotivfører-Prøven. Det skal bemærkes, at alle, som har faaet Undervisning hos Sorensen, har bestaaet med

en meget fin Karakter. Som Organisationsmand er Jubilaren en meget stille Natur og deltager ikke direkte i Organisationsarbejdet, men paa enkelt Haand er han meget interesseret.

*M. L. Mørch*, Kongens Bastionsvej 9. forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1919 med Station i Nyborg. Jubilaren er en meget lun Kollega, man skal agte vel paa: det er en af hans største Fornøjelser, naar en eller anden gaar paa hans Limpinde, selv er han udsat paa mange Maader, som der kunde skrives meget om; men Humøret svigter aldrig, men er altid i Orden. navnlig naar han er i sin Have ved Voldgraven og driver sit Lystfiskeri. Jubilaren møder altid til Foreningens Generalforsamlinger og paa sin lune Maade tager Del i Debatten.

*P. Braatting*, Villa »Ego«, Birkhovedvej, blev ansat i Nyborg, forfremmedes 1. April 1919 til Lokomotivfører med Station samme Sted, hvor Jubilaren har opholdt sig siden. Jubilaren er en meget ivrig Organisationsmand og er meget interesseret i alt Arbejdet indenfor Afdelingen. I det Private er han Formand for Arbejdernes Sangkor, hvilket Hverv han ofrer al sin Fritid og med stor Interesse arbejder for at faa sit Kor som det bedste af Provinsangkorene. Som Lokomotivmand er Jubilaren en meget dygtig og pligtopfyldende Lokomotivfører. Jubilaren vil gerne paa de store Hjul for at komme over Vejen.

Fynske Lokomotivmænd bringer alle Jubilarerne de bedste Ønsker paa Højtidsdagen, haabende, at de i mange Aar maa virke sammen med os til fælles bedste for den Stand, vi tilhører.

A.

*M. Henriksen*, Skjalm Hvidesgade 5, 1., V., blev forfremmet til Lokomotivfører 1. April 1919 med Station i Masnedssund, forflyttedes 1. April 1920 til København.

*Frode Nielsen*, Sønder Boulevard 87, 1., V., blev forfremmet til Lokomotivfører 1. April 1919 i København.

*C. V. Christensen*, Krusaagade 6, 4., V., kom ved sin Forfremmelse den 1. April 1919 til Masnedssund og tilbage til København 1. Oktober 1919.

*N. C. Krüdsen*, Dannevirkegade 18, 1., V., forfremmedes til Lokomotivfører den 1. April 1919 med Station i Masnedssund, og tilbage til København 1. Maj 1920.

*S. V. Andersen*, Dybbølsgade 11, 1., V., forfremmedes til Lokomotivfører den 1. April 1919, forflyttedes til København den 1. Oktober 1920.

*K. R. J. Olsen*, Skjalm Hvidesgade 15, 4., V., blev forfremmet til Lokomotivfører 1. Oktober 1920 i København.

*S. P. Stoltzner*, Hørðumsgade 21, St., V., blev forfremmet den 1. April 1919 til Lokomotivfører i Gedser, var derefter et Par Maaneder i Lunderskov, og kom tilbage til København den 1. Novembr 1920.

Alle os, der kender Jubilarerne, kender dem som brave og gode Kammerater, derfor sender Afdeling 1 sin hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen, Tak for de 25 Aar, der svandt, samt Ønsket om Held og Lykke i jeres daglige Gerning, og haaber, at vi endnu i mange Aar maa se eder i vore Rækker. Held og Lykke paa Dagen.

Afdeling 1.

*A. C. Rønau*, Rantzausgade 43, Aalborg.

Rønau er kendt som en retskaffen og god Kollega, paa hvis Person, der altid trygt kan stoles, han er i Besiddelse af en retlinet og god Karakter.

Afdelingen ønsker hjertelig til Lykke med Dagen og Fremtiden.

C. F.

*H. Helmert*, Danmarksgade 53. og *C. K. Christensen*, Danmarksgade 57.

Helmert ansattes som Lokomotivfyrbøder i Aalborg, blev den 1. April forflyttet til Struer, hvor Jubilaren siden har været paa 2 Maaned nær, som Helmert var i Fredericia efter Forfremmelse til Lokomotivfører.

Christensen blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer og blev forfremmet til Lokomotivfører samme Sted.

Vi, der har kendt og samarbejdet med Jubilarerne i en Aarrække, har lært at kende dem som Mænd, der baade i Etaten og Organisationsarbejdet har forstaaet at vinde sig Agtelse og Respekt.

Struer Lokofør. Afd. ønsker Eder hjertelig til Lykke i Dagens Anledning med Ønsket om et godt Samarbejde i mange Aar endnu.

K. H.

*O. H. Christensen*, »Bella Vista«, Nørregade, Skanderborg.

Oluf Heinrich Christensen begyndte sine Jernbaneaar i Aarhus, kom ved Forfremmelse til Lokomotivfyrbøder til Struer, var derefter nogen Tid i Langaa, og forflyttet til Aarhus 1. December 1914 og kom ved Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1919 til Fredericia. og kom endelig til Skanderborg, hvor han har været i 13 Aar.

Christensen er en kendt Mand blandt danske Lokomotivmænd. Han har fra ganske ung deltaget stærkt i Organisationsarbejdet, har ofret Tid og Kræfter i uegenyttigt Arbejde, og gjort det paa en saadan Maade, at det skabte Respekt og Tillid.

Jubilaren er Afdelingsformand og desuden Formand for Jernbanens selskabelige Forening.

At Christensen ogsaa udenfor Jernbanen er en veltid og anset Mand ses af, at han sidder i Menighedsraad og Værgeraad, samt indehaver flere Tillidsposter inden for socialdemokratisk Foreningsliv.

Skanderborg Lokofør. Afd. ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke med Tak for godt Arbejde og Kammeratskab. Held og Lykke i Fremtiden.

N. C.

*A. V. Kristensen*, Hersegade 11, Roskilde.

Jubilaren begyndte som Haandværker i København den 1. Juli 1906, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Aalborg, kom efter Ansøgning til Vedde 1. April 1912 og herfra til Slagelse 1. Juni 1913.

Ved Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1919 kom Kristensen til Korsør, men Opholdet her blev ikke af lang Varighed, for allerede den 8. December s. A. blev Kristensen efter Ansøgning forflyttet til Roskilde, og har siden da gjort Tjeneste her.

Kristensen er en god Kammerat, lidt tør, men kan trækkes op. Uvenner har han ingen af, og naar Vennekaren den 1. tropper op, slutter jeg mig til med et hjertelig til Lykke paa Afdelingens og egne Vegne, og med Haabet om, at vi endnu i mange Aar maa beholde dig i vore Rækker som aktiv Lokomotivmand.

P. A. J.

*R. C. Wilmar*, Horupsgade 6, Tønder. Wilmar blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Struer, blev senere forflyttet til Helsingør og derfra til Gedser. Jubilaren blev forfremmet til Lokomotivfører 1919 i Gedser, og kom ved Genforeningen til Tønder, hvor han har været siden. Wilmar er en god Kammerat, altid parat til Diskussion, og en pligtopfyldende Lokomotivfører. Tønder Afdeling ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen med Tak for de svundne Aar.

A. A.

*C. N. Laursen*, Brovej, *H. P. L. Møller*, Sjællandsgade, *V. J. H. Olsen*, Skottenborg 64, og *C. H. Nissen*, Ramsvej, Viborg.

Viborg Afdeling ønsker de fire gode Kolleger Held og Lykke paa Jubilæumsdagen.

A. M.

*Joh. P. Nielsen*, Fredensgade, Masnedssund. Nielsen kom i Lære paa Statsbanernes Værksted i København og ansat som Lokomotivfyrbøder med Station i København, forfremmet til Lokomotivfører den 1. April 1919 i Ms. Nielsen har altid været et trofast og interesseret Medlem af Organisationens. Ms. Afd. ønsker dig til Lykke paa Højtidsdagen med Ønsket om, at du i mange Aar endnu maa træde Dansen indenfor D. S. B. Til Lykke.

P. H.

*O. Karlsen*, Nyvej 20, Slagelse. Jubilaren ansattes som Lokomotivfyrbøder paa Gb., forflyttet til Sg. 1. Oktober 1908, forfremmedes til Lokomotivfører den 1. April 1919 i Kø. og 1. Maj 1926 forflyttet til Sg.

Karlsen er et godt Medlem af D. L. F. og har ved sit rolige og retlinede Væsen skaffet sig mange Venner.

Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen, og haaber paa et godt Samarbejde mange Aar endnu.

K. K.

*Thomas P. Madsen*, *Carl M. Sørensen* og *A. C. Petersen*.

Thomas Madsen ansattes i Aalestrup, men kom efter et Aars Forløb tilbage til Aarhus. Forfremmedes til Lokomotivfører den 1. April 1919 med Station i Fa.; kom derfra til Kalundborg og senere til Aarhus i 1931.

Carl Sørensen, Hans Brogesgade 15, ansattes i Struer, kom ligeledes efter kort Tids Forløb atter til Aarhus. Forfremmedes ogsaa til Lokomotivfører den 1. April 1919, ogsaa med Station i Fa., hvor S. gjorde Tjeneste i 7 Aar, til han i 1926 vendte tilbage til Aarhus.

A. C. Petersen, Nørre Allé 92, er ligeledes en kendt Aarhus Lokomotivmand, idet P. i mange Aar har gjort Tjeneste der baade som Lokomotivfyrbøder og Lokomotivfører.

Fælles for dem alle gælder, at de er ansvarsbevidste Lokomotivførere, der pligtopfyldende og punktlig udfører den Gerning i Etatens Interesse, der paahviler dem, uanset den ofte ringe Paaskønnelse fra samme Etats Side, der som Regel bliver Lokomotivførerne til Del.

Aarhus Lokomotivfører Afdeling ønsker jer alle til Lykke, og takker jer for det gode Kammeratskab i de svundne Aar, og haaber, trods vakkende Helbred hos enkelte af jer, at det maa lykkes endnu i mange Aar at bevare den Ro og Ligevægtighed, parret med et godt Helbred, der er en Nødvendighed for Lokomotivførerne. Tak for Aarene, der svandt, — Held og Lykke i Fremtiden.

Ø.

*C. S. Schmidt*, Fyensgade 64. St., kom ved sin Udnævnelse til Lokomotivfører den 1. April 1919 fra Aalborg til Fredericia. Schmidt er en god Kollega og Organisationsfælle, der ved sit stille og rolige Væsen har vundet sig mange Venner blandt Kolleger og Medansatte.

Indenfor Afdelingen har Schmidt i en Del Aar været Opkræver for Spareforeningen Julens Glæde, ligesom Hvervet som Fanebærer for Afdelingen stadig paahviler Jubilaren.

*O. T. J. C. V. E. Hansen*, Thorsvej, kom som Lokomotivfyrbøder fra Struer til Fredericia, hvor han den 1. April 1919 blev forfremmet til Lokomotivfører

Hansen hører til de stille, der i Udførelsen af sin Gerning søger at hvare et godt Forhold til sine Medarbejdere. I de sidste Aar har Jubilaren været hjemsogt af Sygdom, og for Tiden befinder Hansen sig paa en Klinik i Aarhus, hvor han vist ogsaa maa tilbringe Jubilæumsdagen. Vi ønsker dig snarlig Helbredelse og haaber snart at se dig optage din Gerning iblandt os.

Fredericia Lokomotivpersonale ønsker eder begge hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen, med Haabet om en lys og lykkelig Fremtid for eder.

Lb.

## DØDSFALD

Onsdag den 1. Juni begravedes Lokomotivfører *L. H. Wedebye*. Atter er en af Lokomotivpersonalets Kolleger gaaet bort. Afdøde havde været syg i en Maanedstid, da Døden indhentede ham. Afdøde havde ligge bygget sig en Villa, hvor han skulde have tilbragt sin Livsaften. I Kapellet stod 6 Lokomotivførere Æresvagt, mens Præsten talte, hvorefter Kisten bares ud til den ventende Ligvogn for at føres til Graven. 6 Lokomotivfyrbødere bar afdøde til sit sidste Hvilested. Ved Graven udtalte pens. Lokof. O. Bøchel nogle smukke Mindeord og udtalte til Slut et Ære være dit Minde

A.

## TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand og Faders Død og Begravelse. Tak til de mange Afdelinger for de smukke Kranse og Tak til Hr. Lønqvist for den sidste Hilsen.

*Karen Vangsgaard og Børn.*

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Juni 1932.

*E. Olsen*, Lokomotivfører, Aarhus Ø.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører Wedebyes Sygdom, Død og Begravelse.

*Anna Wedebye.*

Jeg beder alle, der har glædet mig paa min Jubilæumsdag, modtage min hjerteligste Tak.

*A. L. V. Christensen*, Korsør.

**JERNBANELÆGER**

Jernbanelæge, Frk. H. Reinhard, Gothersgade 135, er bortrejst fra den 25. Juni til ca. 8. August d. A.

Hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Fru Helga Bast, Kronprinsessegade 18, Tlf. Palæ 2346.

Konsultationstid Kl. 13—14 samt Tirsdag Kl. 18—19.

Jernbanelæge E. Biering-Petersen, Vestre Boulevard 4, er bortrejst fra den 19. Juni til den 9. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Dr. Ove Nielsen, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

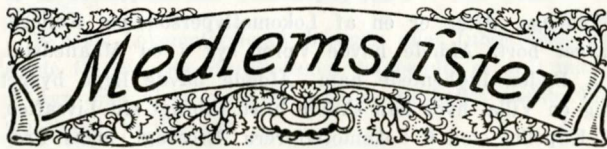
Jernbanelæge H. P. T. Ørum. Sortedamsdossieringen 23, er bortrejst fra 1. Juli til 11. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Aage Petersen, Nørrebrogade 27, 1., Telf. Nora 6858.

Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Fredag Kl. 18—19.

**RABATBILLETTER**

til Tivoli, Zool. Have og Badeanstalten København kan faas ved Henvendelse paa Kontoret.



Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.

Den 1. Maj 1932. Lokomotivfyrbøder K. V. Sørensen, Brande.

*Optaget som ekstraordinære Medlemmer:*

- |  |   |
|--|---|
| Pens. Lokomotivfører C. F. Mouritsen, Frederikshavn. |   |
| „ „ P Vartoft, Aalborg.                              | „ |
| „ „ N. H. Jakobsen, Nyborg.                          | „ |
| „ „ A. V. G. Ley, Nyborg.                            | „ |
| „ „ O. Kornild, Aarhus.                              | „ |
| „ „ J. F. Ranthe, København.                         | „ |
| „ „ S. Poulsen, København.                           | „ |
| Haandværker Th. O. Nielsen, Aarhus.                  |   |



*Forflyttelse.*

Lokomotivfører K. P. Søndergaard, Viborg, til Langaa fra 1.—7.—32.

Lokomotivfører P. A. Rasmussen, Glyngøre, til Struer fra 1.—7.—32.

Lokomotivfyrbøder J. A. E. Nielsen, Slagelse til Østerbro fra 15.—6.—32.

Lokomotivfyrbøder P. F. Jørgensen, Viborg, til Langaa fra 1.—7.—32.

Lokomotivfyrbøder H. P. Laursen, Viborg, til Aarhus

Lokomotivfyrbøder C. E. Dalbro, Glyngøre, til Herning fra 1.—7.—32.

*Afsked.*

Lokomotivfører A. F. Clemensen, Østerbro, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører F. E. G. Birnbaum, Kbh. Gb., efter Ansøgning p. Gr. af Alder og Svagelighed med Pension fra 31.—8.—32 (min. Afsked).

*Dødsfald.*

Lokomotivfører L. H. B. Wedeby, Nyborg, den 27.—5.—32.



**PAA RATEBETALING**

**Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekviperung.**

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henved 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

**CARL JACOBSEN & Co.** Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.  
Tag ikke fejl, huak, Indgangen er paa Hjørnet.

*Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Juni.*

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.  
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Reventlowsgade 28, København V.  
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto: 20 541.