

NO 12

20. Juni 1941

41. Aargang

AUTOMATISK OPRYKNING — BUNDANCIENNITET

Ved hele denne Sags Behandling har den Del af Motorførerne, hvis Karenstid efter de tidligere Bestemmelser var udløbet, og som efter deres Anciennitet kunde have opnaaet Lokomotivførerforfremmelse, inden Ordningen med automatisk Oprykning traadte i Kraft, næret en brændende Interesse for, hvorledes det under de nye Forhold vilde stille sig med deres Bundanciennitet, naar de blev Lokomotivførere.

Fra de Tillidsmænds Side, som beskæftigede sig med denne Sag, blev der allerede paa et tidligt Tidspunkt givet Tilsagn om, at man vilde bestræbe sig for Tilvejebringelse af Overgangsbestemmelser, der gjorde det muligt for de paa-gældende at blive Lokomotivførere og komme ind paa deres gamle Plads i Anciennitetsrækken, uanset at de efter de hidtidige Bestemmelser havde mistet Retten til saadan Placering. Og det lykkedes som bekendt at komme til en Ordning, der i denne Henseende maa betegnes som fuldt ud tilfredsstillende for enhver.

Fra Generaldirektoratets Side forstod man de af Organisationen anførte Argumenter, bl. a. at Valget for den enkelte Motorfører havde været særdeles vanskeligt, da der jo var Uklarhed med Hensyn til, hvorledes man vilde naa til Gennemførelse af den automatiske Oprykning. Som Følge deraf gik Administrationen ikke blot med til at se bort fra, at nogle Motorførere egentlig havde mistet Adgangen til de Rettigheder, Placering efter Bundancienniteten giver, men tiltraadte yderligere Organisationens Hensetting om en passende Betænkningstid for de

af de ældste, som stod umiddelbart foran Oprykning til Lokomotivførere, og som ikke straks kunde tage deres Beslutning.

Det er tidligere illustreret — dels her i Bladet og dels i den udsendte Virksomhedsberetning — at en Motorfører meget vel i April eller Maj Maaned kunde indsende Ansøgning om Fritagelse for Lokomotivførerforfremmelse, indtil denne kunde opnaas i en bestemt By eller een af flere bestemte Byer (betinget Forfremmelse) og derefter blive forbigaaet af yngre Kolleger, men hvis Vedkommende inden 1. Juli kom i Tanker om, at han alligevel ikke vilde give Afkald paa sine Bundanciennitets-Rettigheder og derfor inden denne Dato annullerede den betingede Lokomotivførerforfremmelsesansøgning og ved første givne Lejlighed derefter tager en ubetinget Forfremmelse, saa skal han alligevel indordnes i Lokomotivførerrækken paa Grundlag af sin Bundanciennitet.

Enhver Lokomotivmand, selv den yngste af vore Medlemmer, ved, at Opretholdelse af de anciennitetsmæssige Rettigheder er saa at sige et Livsprincip for samtlige Lokomotivmænd; noget man til det yderste holder fast paa og kun højst ugerne viger fra. Vi erindrer en højtstaaende Embedsmand, som ved Lejlighed udtalte, at han, da han kom til Statsbanerne, hurtigt lærte, at der var to Ting, man inden for Lokomotivtjenesten havde afgjort Respekt for, nemlig et Stopsignal og Anciennitetsrettigheder. Det er derfor let at forstaa, at de af vore Motorførere, som endnu ikke har taget deres endelige

Beslutning, fremdeles tænker meget nøje over hele dette Spørgsmaal, ja, det vilde være unaturligt, hvis de ikke gjorde det.

I Betragtning heraf er det paa sin Plads, at vi gør opmærksom paa, at det med Udgangen af indeværende Maaned er saa afgjort Slut med Hensyn til Betænkningstid. Alle de Motorførere, som kunde have været Lokomotivførere, men er blevet forbigaaet af yngre Kolleger, fordi de kun har ønsket betinget Forfremmelse, og som den 1. Juli har en betinget Forfremmelsesansøgning liggende, vil uvægerligt have mistet Retten til ved Lokomotivførerforfremmelse at blive placeret efter Bundanciennitet.

Det kan ikke nægtes, at det er vanskelige Tider, vi lever i, Tider, som nok kan gøre det svært gennem længere Tid at skulle leve paa to Steder, hvad Forfremmelser saa at sige altid fører med sig. Men hertil er at sige, at Organisation for sit Vedkommende har sat ind paa at vise, at der er en endda betydelig Lokomotivførermangel, og lykkes det at faa denne afhjulpet noget, saa vil der jo derved skabes Muligheder ikke blot for Forfremmelser, men ogsaa for Forflytninger om ikke direkte til den By, hvorfra man er udgaaet, saa maaske dog til en nærmere By end det ved Forfremmelsen opnaaede Stationeringssted; ja, maaske til en By, hvor man i det hele taget finder sig til Rette og ønsker at staa sig til Ro. Og det maa ikke glemmes, at jo længere Tid, der gaar, des vanskeligere kan Forholdene komme til at forme sig for dem, som kommer sidst med. De Motorførere, som har taget Lokomotivførerforfremmelsen og er taget ud, staar jo først baade til at kunne komme hjem og til Opnaelse af Forflyttelse til et andet mere passende Sted.

Under Hensyn til de forskellige her paa pegede Omstændigheder, særligt til, at vi er fuldt bekendt med adskillige Kammeraters Spekulationen over Forholdene, har vi ikke ment at kunne undlade at gøre alle vedkommende opmærksom paa, at det i Løbet af ganske faa Dage er absolut sidste Frist, hvis man ved Oprykning i Lokomotivførerstillingen vil sikre sig Placering efter Bundanciennitet og dermed tilsvarende Turvalgrettigheder.



FORMANDSSKIFTE I SVENSK JERNBANEFORBUND

I Forbindelse med vor Omtale af Sammenlutningen mellem Lokomotivmandsforbundet og Jernbaneforbundet i Sverige, der blev endeligt vedtaget i November i Fjor og ført ud i Livet fra og med den 1. Januar i Aar, anførte vi, at Jernbaneforbundets hidtidige Formand, *Axel Löfgren*, valgtes til 1. Formand for det nye Forbund og Lokomotivmændenes hidtidige Formand, vor gamle Bekendt, *Anders Borgstedt*, til 2. Formand. Det kunde derfor nok lyde noget mærkværdigt, at der allerede nu efter et halvt Aars Forløb er skiftet Formand. Dette har imidlertid sin Aarsag i, at Tillidsmændene i Sverige afgaar ved deres 60. Aar. I Henhold til denne Ordning vilde saavel Löfgren som Borgstedt have trukket sig tilbage i 1939; men det blev besluttet, at de begge skulde fortsætte, indtil Sammenslutningen var i Orden og Arbejdet i den nye Organisation var kommet i fast Leje. Dette formenes altsaa nu at være Tilfældet, og Axel Löfgren har ønsket sig afløst nu, medens Borgstedt vil trække sig tilbage til Nyt-aar. Paa et i de sidste Dage i Maj afholdt Møde valgte Forbundsraadet (Hovedbestyrelsen) da en af de hidtidige Sekretærer, *Sture Christiansson*, til Formand for Svensk Jernbaneforbund.

Den nye Forbundsformand er 48 Aar. Han var i en Del Aar Tillidsmand i Distriktsorganisationen for Sydsverige og var i den Tid Medlem af og Formand for Trelleborgs Byraad samt Amtsraadsmedlem i Malmøhus' Len. I 1936 blev han Sekretær i Jernbaneforbundet og har siden da udelukkende helliget sig sine Opgaver i Forbundets Tjeneste.

Efter at være blevet valgt til Formand bragte Christiansson Axel Löfgren en varm Tak for hans mangeaarige frugtbringende Virksomhed, dels som Sekretær og dels som Formand for det svenske Jernbaneforbund.

Löfgren og Borgstedt var begge anmeldt som Gæster til vor nys afholdte Kongres, og vi havde glædet os meget til at se dem hos os. Löfgren blev imidlertid syg, og Borgstedts Indrejsetilladelse forelaa først saa sent, at han ikke kunde naa hertil, inden Kongressen var sluttet. Der blev saaledes ikke Lejlighed til, at de danske Lokomotivmænds Repræsentanter kunde stifte Bekendtskab med Axel Löfgren — Borgstedt er

jo velkendt hos os — men vi vil her bringe ham en varm Tak for udmærket Samarbejde inden for N. J. U.s Rammer. Samtidig byder vi den nye Formand Velkommen i det faglige Samarbejde for de skandinaviske Jernbanemænd.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

En Forespørgsel.

I det udsendte Resumé af Forhandlingerne paa Kongressen ses bl. a., at en Kongresrepræsentant under Dagsordenens Punkt 3 stillede Forslag om en Forhøjelse af Diæterne til 20 Kr. pr. Døgn, som blev vedtaget med 67 Stemmer.

Da Forslag til Kongressen i Følge Lovene kun kan stilles af Afdelingerne og Hovedbestyrelsen og skal være Foreningens Formand i Hænde senest den 1. Februar, tillader jeg mig herved at forespørge den ærede Redaktion, om Fremsættelsen og Vedtagelsen af ovennævnte Forslag kan kaldes lovlig?

Paa Forhaand Tak for Optagelsen.

Frederikshavn, 28. Maj 1941.

Carl Petersen.

Efter Redaktionen's Mening ja! Carl Petersen er jo vel bekendt med, at det er almindeligt, at Kongresserne tager Beslutning m. H. t. Diæterne. I vore Loves § 10 a) staar, at Kongressen er højeste Myndighed i alle Anliggender. Kun Kongressen kan fortolke, forandre eller ophæve Lovene. Hvis der i det Tilfælde, C. P. taler om, skulde være Tale om en Fortolkning, har Kongressen altsaa dette i sin Haand.

Red.

Kom i Kontortiden!

I Midten af Maj kommer Gøgen. I de stille og lune Sommeraftner kan man høre dens Kuk-Kuk, der giver Ekko i Skoven. Nogen god Fugl er Gøgen ikke, idet den lægger sit Æg i en anden Fugls Rede. Gøgeægget, der udrukes sammen med Plejeforældrenes Æg, anbringes i Stedet for eet, som Gøgemoderen kaster ud, og det udklækkes en halv Dag før Plejeforældrenes. Gøgeungen vokser særlig stærkt, og for at faa Plads skubber den de andre Unger op paa sin Ryg og vælter dem ud af Reden. Ikke desto mindre opfodres den med Omhu af sine Plejeforældre, som den snart vokser saa meget over Hovedet, at de maa sætte sig paa Ryggen af den for at made den. — Som i Fauna, saaledes findes der ogsaa blandt Mennesker Gøgenaturer i inkurable Størrelser. Det har længe været et almindeligt Samtaleemne, at den Motorfører, der i en meget ung Alder blev forfremmet til Lokomotivmester i Struer, har noget af denne Gøgenatur i sig.

Kun kort Tid efter hans Forfremmelse havde Forholdene paa Lokomotivmesterkontoret udartet sig paa en saadan Maade, at Afdelingerne i en Skrivelse maatte anmode Distriktet om at meddele, hvem der var 1. Grads Lokomotivmester ved Struer Maskindepot; thi hvad enten det var Tillidsmændene eller

Personalet ved Depotet havde man det Indtryk, at denne unge Lokomotivmester helt havde overtaget Ledelsen, saa vor udmærkede 1. Grads Lokomotivmester var degraderet til en lavere Grad. Det fremgik med al ønskelig Tydelighed af Distriktets Svar, hvem der havde Ledelsen ved Depotet, og Tingene blev sat paa deres rigtige og naturlige Plads. Men trods denne Henviisning havde den omtalte Lokomotivmester med sin Trang til i Tide og Utide at blande sig i Sagerne og til paa en ubehersket Maade at irettesætte Personalet svært ved at finde sin rigtige Plads. Der har været enkelte Tilløb til at forfølge nogle Sager, men ved en fornuftig Indgriben af 1. Grads Lokomotivmesteren er det lykkedes at formildne disse Sager, og der er blevet givet Løfte om, at Gentagelse ikke skal finde Sted.

De alvorlige Begivenheder, der er indtruffet for vort Land, hvor Personalet under andre Vilkaar end de normale maa udføre deres ansvarsfulde Gerning, synes ikke rigtigt at være gaaet op for denne fremadstræbende Lokomotivmester, der i Dannelse og Omgængelighed ganske savner elementære Forudsætninger for at kunne omgaaes et stort Personale. En tidlig Morgen kort før Køreplansskiftet henvendte en af vore Lokomotivførere sig paa Lokomotivmesterkontoret for i Henhold til Opslag at faa udleveret Køreplan og Tjenestefordeling. En Henvendelse, som skulde synes lige til, da denne Kollega i god Tid ønskede at gøre sig bekendt med mulige Ændringer vedrørende Køreplan og Tjeneste. Hans Henvendelse paa Kontoret maa ikke have været nogen god Føde; den unge Lokomotivmester, som havde Vagten, svarede nemlig i en opfarende og ubehersket Tone: „Kom i Kontortiden“. Det er forstaaeligt, at vor Kollega efter dette Morgengyld har beklaget sig til Afdelingen samt forespurgt, hvad der menes med at komme i Kontortiden! Er Kontortiden ikke den Tid, hvor Lokomotivmesteren har begyndt sin Tjeneste? Jo, Afdelingen skulle mene det, og det er ogsaa og har altid været Afdelingens Opfattelse, at det er Lokomotivmesterens Pligt at udføre de med Tjenesten forbundne Forretninger, bl. a. ogsaa Udlevering af Køreplan, Tjenestefordeling o. s. v. ganske uden Hensyn til Tidspunkt og en mere eller mindre oplagt Lokomotivmester. Det har længe været almindelig Samtale blandt Personalet ved Struer Maskindepot, hvorledes denne unge og emsige Lokomotivmester tillader sig at optræde saavel i Tale som ved Fordeling af Tjenesten, særlig overfor de ganske unge og Nyansatte, der har den svageste Modstandskraft — det er jo altid lettest at springe over, hvor Gærdet er lavest. Afdelingerne og Personalet ved Maskindepotet spørger, om det ikke er paa Tide, at der findes en Udvej, saa ogsaa denne Lokomotivmester kan bringes til at forstaa, at han maa lære at svare Personalet med Sordine, enten det er en tidlig Morgen eller sen Aften. Struer Maskindepot maa og bør ikke blive Udvlækningsanstalt for den Type paa en Lokomotivmester.

Struer, i Maj 1941.

Otto Løvborg.

DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

Naar der i Løbet af de senere Aar er blevet bygget en Mængde nye Damplokomotiver med Strømlinieform, og mange ældre Lokomotiver er blevet strømliniebeklædte, skyldes det hovedsagelig Ønsket om at formindske Luftmodstanden.

Disse Tanker er imidlertid ikke nye, og de har allerede i lang Tid haft Indflydelse paa Ekspres-togs-Lokomotivernes ydre Form. Ved de tidligere Forsøg paa at formindske Luftmodstanden gik man dog helt andre Veje end nu, og ganske andre Former blev lagt til Grund. Medens man nu tilstræber glatte afrundede Former, særlig paa Forsiderne, lagde man tværtimod forhen Vægt paa at opnaa skarpe Kanter, specielt fortil. De oftest lige „af-skaarne“ Bagsider tænkte man ikke paa, hvorimod netop deres Form nu anses for allervigtigst (de ud-formes nu med jævnt sammenløbende Flader). At man ikke opnaaede de tilsigtede Resultater, kan vi nu kun finde selvfølgeligt.

De skarptkantede Formers Periode er Tiden fra Aarhundredeskiftet til ca. 1930. Ganske vist havde man allerede i 1880'erne og 1890'erne gjort sig Bestræbelser for at give en Del Forsøgslokomotiver en ydre skarptkantet Form. Men det var først omkring 1900, at denne Praksis vandt almindelig Indpas. Trods afsvækket Interesse, har den holdt sig hos mange nye Damplokomotivtyper helt op til 1930 og endnu senere. Tidsrummet fra 1900 til 1930 kan altsaa betegnes som Modningsperioden for Strømlinieprincippet, i hvilken man søgte at opnaa samme Resultater som nu, men ved at betræde andre Veje.

Idet Strømlinielokomotiverne begyndte at slaa igennem i 1930, er deres Tidsalder begrænset til det forløbne Tiaar, 1930'erne.

Egentlige strømlinieformede Damplokomotiver var helt ukendte lige til selve Aaret 1930 — med en enkelt Undtagelse fra 1929. Selv i 1934 var Antallet af forskellige Strømlinietyper, ja endog Antallet af færdigbyggede nye eller ombyggede Enheder, saa lille, at de alle kunde tælles paa Fingrene. Det var tilmed udelukkende Forsøgs konstruktioner. I Slutningen af 1934 og i Løbet af 1935 fremkom der imidlertid en hel Række nye Typer i flere forskellige Lande.

Siden da er Strømlinielokomotiverne lidt efter lidt blevet mere og mere almindelige. Trods alt bliver de endnu oftest betragtet som Kuriositeter og Undtagelseseksemplarer. Imidlertid er de faktiske Forhold nu saaledes, at en Statusopgørelse for 1940 vil afsløre de strømlinieformede nye og ombyggede Damplokomotiver som værende mere almindelige, end de fleste vil være tilbøjelige til at tro paa Forhaand. Dette gælder baade m. H. t. Antallet af eksisterende Typer og Summen af færdigbyggede eller bestilte Enheder. — Strømlinierne løber nemlig nu over Størstedelen af Kloden; og de er allerede blevet bygget — i det mindste som Prototyper af Hensyn til Forsøg og Erfaring — i en lang Række Lande i næsten alle Egne af Jorden.

Vi kan allerede nu se strømlinieformede Damplokomotiver eller Damptog i ikke mindre end 27 forskellige Lande — lige fra Mesopotamien til Tasmanien.

Listen over disse Lande er: Storbritannien, Frankrig, Schweiz, Belgien, Holland, Tyskland, Østrig, Tjsechoslovakiet (antagelig nu baade Böhmen-Mähren og Slovakiet), Polen, Rumænien, Ungarn, Jugoslavien, Italien, Spanien, Alger, Ægypten (kun Dampvogne), Iraq (Mesopotamien), Rusland, Manchuriet, Japan, Sydaustralien, New South Wales (Australien), Victoria (Australien), Tasmanien (Syd for Australien), New Zealand, Canada og U. S. A.

Det ses, at Danmark mangler i den lange Liste. Norge, Sverige, Finland og Randstaterne figurerer heller ikke. — Det er vel netop Manglen af Strømlinere i Danmark og vore Nabolande, der bevirker, at vi af umiddelbar Indstilling er tilbøjelige til at betragte dem som noget sjældent. Deres nylige Fremkomst er dog sikkert ogsaa medansvarlig for, at de let unddrager sig vor Opmærksomhed.

Om Listen bør det forøvrigt tilføjes, at man har beskæftiget sig stærkt med Tanken om og delvis udarbejdet Projekter til Strømlinietyper i endnu flere Lande (f. Eks. Indien). Andre lignende Projekter kan iøvrigt ogsaa let foreligge i Lande, hvor de har unddraget sig Forfatterens Opmærksomhed. Men Listen over færdige Lokomotiver er vistnok meget nær komplet, hvis den regnes pr. Aarskiftet 1939—40. Siden da har Meddelelserne udefra været sparsomme, saaledes at flere kan være kommet til. Noget saadant er rimeligvis allerede sket i Mellemtiden i U. S. A.

I Europa er der i det sidste Aar sket store geografiske Omvæltninger, hvis Indflydelse paa Strømlinielokomotivernes Fremkomst og Fordeling ikke kan kontrolleres. Derfor er Dispositionen for Artiklen lagt i Forhold til de geografiske Forhold i 1939, da hvert Lands Jernbaneselskaber var selvstændige og frie. I Øjeblikket kan det godt tænkes, at der f. Eks. kører oprindelige tyske Lokomotiver i det indlemmede Østrig, Sudeterland eller Böhmen—Mähren og Polen, ligesom Lokomotiver herfra kan køre i det gamle Tyskland. Der kan være bygget nye Lokomotiver i disse Lande af samme Typer som de tyske. Det er endvidere tænkeligt, at f. Eks. polske Strømlinielokomotiver kan forekomme baade i Tyskland, i Danzig, i de i Tyskland indlemmede Dele af Polen, i Generalguvernementet Polen eller i Rusland — og tilsvarende med Hensyn til Rumænien.*) Ogsaa i Nordkina kører der maaske manchuiske Strømlinielokomotiver o. s. v.

Da disse Forhold med Hensyn til Lokomotivernes Fordeling ikke kan oplyses nu, ser Forfatteren sig nødsaget til overalt at lægge den gamle europæiske Inddeling til Grund for Afhandlingen.

Naar der ovenfor er givet en Landsdelsremse.

*) P. S.: Den senere stedfundne Udvikling i Vesteuropa har muligvis medført lignende Forandringer.

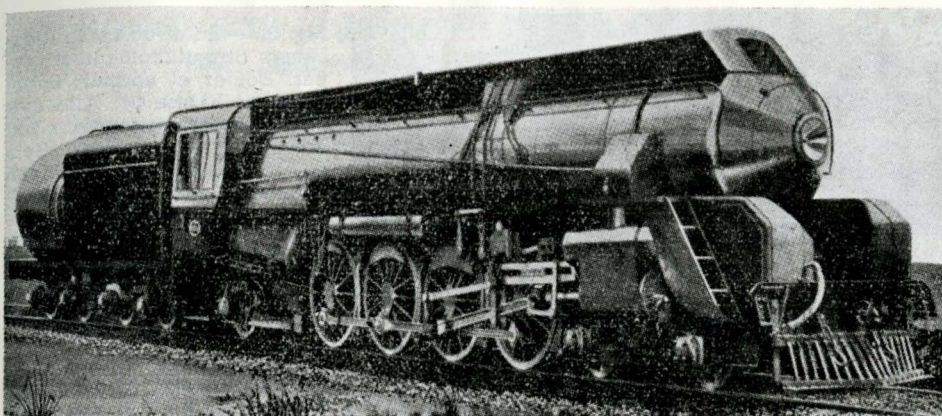


Fig. 1. — Eksempel paa et Lokomotiv, der ikke er strømlinieformet som Helhed, men hvor de mest fremspringende Dele er luftmodstandsbeklædt. Lokomotivet er fra New Zealand, hvor man allerede har indført Strømliniebeklædningen som det normale for alle nye Personstogslokomotiver.

skal hertil bemærkes, at der maaske var nok saa megen Grund til at nævne de enkelte Jernbaneselskaber. F. Eks. i Australien har de enkelte Lande i Forbundsrepublikken hver deres egne, indbyrdes uafhængige Jernbaneselskaber (iøvrigt med forskellige Sporvidder). I hele Forbundsstaten Canada er der to store Jernbaneselskaber, som fortjener lige saa selvstændig Behandling som de australske. I den systematiske Del af Artiklen, d. v. s. den sidste Halvdel, behandles de forskellige Selskaber derfor enkeltvis, men ordnet efter Lande. Denne Selskabsliste er naturligvis meget længere end Listen over Landene. Alene i U. S. A. er der ikke mindre end 17 forskellige Jernbaneselskaber, som bruger Strømlinie-lokomotiver, og Tallet er i rask Vækst.

I de fleste Tilfælde har hvert Land eller Selskab en Række forskellige Strømlinietyper. Hver af disse er undertiden bygget i flere Serier, som kan afvige mere eller mindre indbyrdes, i det mindste ved Forbedringer og Moderniseringer. (Antallet af Maskiner har iøvrigt ogsaa Interesse og vil saa vidt muligt blive angivet). Artiklen medtager for Fuldstændighedens Skyld alt, ogsaa Semistrømlinere (de halvt strømlinieformede Lokomotiver), samt endnu flere, delvis ældre Lokomotiver, hvis Karakter er problematisk, eller hvor kun enkelte Dele er strømlinieformede. Endelig medregnes en Del særligt skarptkantede Lokomotiver. — Egentlig vilde det være nok saa træffende at benævne Artiklen: „De luftmodstandstilpassede Lokomotiver i alle Lande“. — Det moderne Slogan om Strømlinieformen er valgt, fordi det er mere familiært; men det er altsaa misvisende. — Desuden medtages Typer, der endnu er under Bygning, ligesom udførte Projekter medregnes. — Derfor bliver Antallet af Strømlinietyper — for ikke at nævne Enheder — mange Gange større, end det nævnte Antal Lande. — Ogsaa en Del af de mest interessante skarptkantede Lokomotiver vil blive omtalt.

Naar Forfatteren har skrevet denne Artikel, og det netop er sket nu, er det just, fordi Forholdene efterhaanden er ved at blive saa komplicerede og omfattende, at en Oversigt kan synes ønskelig.

Der er i Virkeligheden en hel Række Grunde, der taler for Ønskeligheden af en saadan samlet Redegørelse.

1) Efter de sidste Aars rivende Udvikling er det af Interesse at kaste et Blik paa hele den righoldige Samling af strømlinieformede Damplokomotiver rundt om i Verden.

Der er imidlertid ogsaa flere Aarsager som tilskynder, at denne Opgave tages op *netop nu*.

2) Vi staar just nu ved Afslutningen af et Tiaar, nemlig 1930erne. Derfor er der Grund til at gøre op, før det nye, 1940erne, begynder.

3) Der er saa meget des mere Grund dertil, som 1940 ogsaa akkurat betegner Afslutningen paa det første Tiaar for Strømlinie-lokomotiverne, som just begyndte at vinde Terræn i Aaret 1930.

Netop nu er man enkelte Steder begyndt at indføre Strømlinieprincippet ved alle de nye Eksprestogslokomotiver som den normale Udførelsesform. Et Par Lande og Selskaber er allerede i 1938—1939—1940 gaaet ind for denne Praksis, og flere vil sikkert snart følge efter. — De Selskaber og Lande, der allerede er gaaet over til at bygge alle de nyanskaffede Eksprestogslokomotiver som Strømlinere, er Canadian Pacific Railway, Southern Pacific Railway i U. S. A., New Zealand, Belgien og Tyskland.

4) I 1930erne var Strømlinie-lokomotiverne Forsøgstyper, der hver byggedes i eet enkelt eller ganske faa Eksemplarer. Ofte var det gamle Lokomotiver, der blev ombyggede af Hensyn til, at man kunde indhøste Erfaringer med Hensyn til Værdien i Praksis og udfinde de bedste Former med Henblik paa Serienybygning.

I 1940erne vil Strømlinie-lokomotiverne derimod overvejende blive nye Standardlokomotiver af gennemprøvet Konstruktion, som seriebygges i stort Antal Enheder, men i ret faa Typer (dog sikkert langt flere end i 1930erne).

Ved et Tilbageblik over Strømlinie-lokomotivernes Historie vil man derfor i Fremtiden betragte 1930erne som en særlig Udviklingsperiode, der staar i et vist principielt Modsætningsforhold til 1940erne, og selve Aaret 1940 vil antagelig blive betragtet som et Skilleaar. Efter dette oprinder en ny og principielt afvigende Tidsalder for Strømlinie-lokomotiverne.

5) I Supplement til de nævnte tilskyndende Forhold til at behandle Strømlinie-lokomotiverne nu i

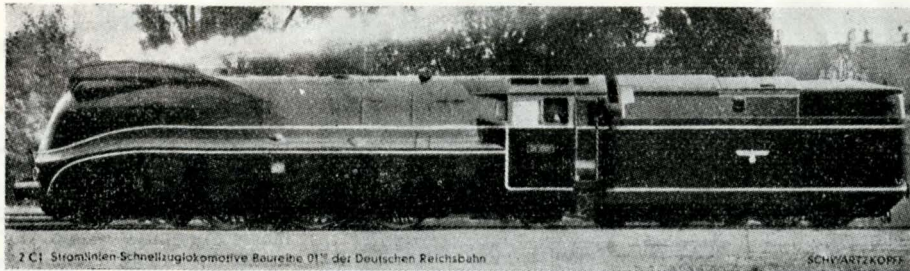


Fig. 2. — En af de tyske Rigsbaners Strømlinie-lokomotivtyper. Det er et normalt Lokomotiv af Klasse 01. Alle nye tyske Ekspreslokomotiver bliver nu saaledes beklædt. Som det vil ses, er Beklædningen fuldstændig; den omfatter endog selve Drivværket. Lokomotivets tilladte, planmæssige Hastighed er 150 km/T.

1940 maa endnu fremhæves Krigen og dens Følger. Krigen vil uden Tvivl paavirke Udviklingen af nye Strømlinie-lokomotiver stærkt. Bl. a. vil Erfaringerne fra de enkelte Lande komme andre Lande til Gode.

6) Endvidere vil der uden Tvivl indtræde en Pause, hvor der kun vil fremkomme ret faa nye Lokomotivtyper (hvorimod Serieproduktion af allerede paabegyndte Typer sikkert vil fortsættes eller genoptages).

7) I de Lande eller Landsdele, der er blevet besat af andre Staters Militær eller er blevet indlemmet i andre Lande, eller som i det mindste fører en uselvstændig Tilværelse, bliver Produktionsforholdene helt omvæltede. Nykonstruktion vil næppe finde Sted, og den paabegyndte Konstruktion eller Bygning vil maaske blive standset, eventuelt helt opgivet, til Fordel for Typer af udenlandsk Konstruktion, d. v. s. de seriebyggede Standardmaskiner fra de erobrede Lande.

8) Anvendelsesforholdene, baade Behovet for Eksprestogslokomotiver i Almindelighed og de enkelte Jernbanestrækningers relative Vigtighed, vil forandres stærkt.

9) Hele den nye geografiske Afgræsning og Inddeling af Lande eller af de selvstændigt administrerede Rumenheder vil efter Krigen fremtræde i en saa stærkt forandret Form, at der er al Grund til at „gøre op“ netop nu paa Basis af den gamle Ordning.

10) Sluttelig er der endnu en Grund til Udarbejdelse af en Oversigt, nemlig den, der beror paa, at en saadan vistnok ikke er givet før i noget Lands Faglitteratur, undtagen i en højst ufuldstændig Form, d. v. s. ikke tilnærmelsesvis komplet eller ført up to date.

Det har været Forfatterens Maal at faa alle Typer med; men det har ikke været muligt at faa alle ønskelige Oplysninger om Antallet af færdigbyggede Eksemplarer af de enkelte Lokomotivtyper. Dette gælder særligt, hvor successive Ordre er afgivet. Der skrives nemlig ikke nær saa meget om senere Anskaffelser, selv af nye Lokomotiver, som om det første Forsøgseksemplar. De spredte og ofte unøjagtige Kilder og Noter fra mange og tjerne Lande i talrige Fagorganer, som omhandler nye Projekter, nye Typer og gentagne Anskaffelser, kan let give Anledning til, at et eller andet overses. (Dersom nogen Læser derfor bliver opmærksom paa

Forglemmelser eller Fejl, vil Forfatteren være meget glad for en Supplering eller Korrektion.)

Naar der ses paa Strømlinie-lokomotiverne som en Foreteelse fra 1930erne, der nu er særdeles hyppig, men som til Trods derfor ikke tidligere er fremkommet i Jernbanehistorien, saa er der i Virkeligheden en hel Række Aarsager dertil. Bandt disse maa følgende fremhæves:

1) Kendskabet til egentlige Strømlinieformer og disses Betydning stammer fra Aeroplanernes Tidsalder. Denne Viden er i Hovedsagen først erhvervet i Tiden efter Verdenskrigen gennem videnskabelige Undersøgelser over Aerodynamikken og hensigtsmæssige Aeroplanprofiler.

2) De første Forsøg er i 1930erne foretaget af enkelte Jernbaneselskaber paa at give Lokomotiverne et strømlinieformet og aflattet Ydre,

3) hvilket ogsaa inspirerede andre Selskaber og Lande til at foretage de samme Forsøg. Forsøgene omfattede dels Nybygning,

4) men frem for alt hel eller delvis Strømliniebeklædning af forhaandenværende Standardtyper, hvorved man kunde foretage Sammenligninger med de øvrige Maskiner og saaledes slutte sig til Virkningen og Værdien af Beklædningen alene.

5) Dertil kom ogsaa Forsøg, foretaget i Aeroplanvindtunneler med nøjagtigt udførte Skalamodeller af Lokomotiver uden eller med delvis og hel Strømliniebeklædning. Endvidere Forsøg med Lermodeller, hvis ydre Form stadig ændres med Henblik paa at udfinde den mest effektive Strømlinieform.

6) Erhvervelsen af den teoretiske Viden og den praktiske Erfaring om Strømliniebeklædningens Betydning, den eksakte Størrelse af Trækkraftforøgelsen, Klarlæggelsen af de økonomiske Driftsresultater paa baade Plus- og Minus-Siden, samt Erfaringerne om de Beklædningsformer, der gav de bedste teoretiske henholdsvis praktiske Forbedringer (disse er nemlig langt fra sammenfaldende, især ikke, naar Driftsøkonomien lægges til Grund).

7) Virkningerne af et glattere Ydre af Lokomotiverne, uanset Formen. Dette er nemlig af meget stor Betydning, selv om man ser bort fra selve Strømlinieformen. Ved Undgaaelse af de skarpe Kanter, Fremspring og Udbygninger opnaar man nemlig at formindske Turbulensen af den forbistrømmende Luft, hvorfor Bruttoluftmodstanden nedsættes.

(Fortsættes.)

EN KONGE SOM LOKOMOTIVFØRER

Efter „Die Lokomotive“.



Kong Boris paa et Lokomotiv under Aabningen af Jernbanen Dupnitsa—Gorno Djumaja. Bulgarsk Frimærke, udsendt i Anledning af de bulgarske Statsbaners 50-Aars Jubilæum.

Kong Boris af Bulgarien har altid haft stor Interesse for Jernbanevæsenet og særligt for Lokomotivtjenesten. Som ung kørte han paa Lokomotivet, og gik endog saa vidt, at han underkastede sig Lokomotivførereksamen og bestod med Glans. Ofte har han kørt sit Hoftog, saa det er intet Under, at han blandt bulgarske Jernbanemænd er meget populær.

Den 30. September 1940 fejrede han 30-Aarsdagen for sin Lokomotivførereksamen. Paa Maskindepotet Sofia blev der under stor Festlighed afsløret en Buste af Kong Boris. Til Stede var Trafikministeren, Generaldirektøren for de bulgarske Statsbaner og et stort Antal Jernbanemænd og Pensionister af alle Grader.

Til Kong Boris sendtes følgende Telegram:

Deres Majestæt!

Paa denne Festdag, paa hvilken alle Jernbanemænd — særligt dem ved Lokomotivtjenesten — med stor og oprigtig Glæde fejrer 30-Aarsdagen for Deres Majestæts Lokomotivførereksamen, overbringer jeg Dem i mit og alle mine Medarbejderes Navn de oprigtigste Hilsener med Ønsket om en lang og lykkelig Regeringstid til Bulgariens Storhed og Vel og de bulgarske Statsbaners Trivsel.

Ministeren

for Jernbaner, Post og Telegraf.

Fra Kong Boris indløb følgende Svartelegram:

De bulgarske Jernbanemænds Opmærksomhed overfor mig i Anledning af 30-Aarsdagen for min Indtræden blandt de bulgarske Lokomotivførere har glædet mig meget. Vort Jernbanevæsen har altid staaet mig nær, og jeg har med Stolthed og levende Interesse fulgt Arbejdet paa dette Omraade. Jeg takker Dem alle, mine Jernbane-Kolleger, af Hjertet for Deres Opmærksomhed i Dag, idet jeg bringer mine Hilsener med Ønsket om en fortsat lykkelig Trivsel for de bulgarske Statsbaner — denne vigtige Faktor for Bulgariens kulturelle og økonomiske Liv.

Kongen.



FERIEHJEMMET

I tidligere Meddelelse i Bladet er oplyst om Rutebilens Køretider til og fra Kysthospitalet, men det er nu meddelt os, at Rutebilen ikke kører Tirsdag og Fredag.

Køretiderne er derefter:

Fra Banen til Kysthospitalet:

Mandag, Onsdag, Torsdag og Lørdag:

Kl. 11,43, 14,10, 17,07.

Søn- og Helligdage:

Kl. 9,40, 11,26, 11,50, 14,40, 17,07.

Fra Kysthospitalet til Banen:

Mandag, Onsdag, Torsdag og Lørdag:

Kl. 12,35, 14,25, 17,40.

Søn- og Helligdage:

Kl. 9,50, 11,36*, 12,35, 16,15, 19,50.

Paa Tirsdage og Fredage maa der tages alm. Bil, men der gøres opmærksom paa, at en saadan vil koste ca. 10 Kr. til Hjemmet.

*) Naar ikke altid Dampere.

P. U. V.

K. T. Pedersen,

HOVEDBESTYRELSESMØDE
den 28. og 29. Maj 1941.

Alle til Stede.

Formanden bød Hovedbestyrelsen Velkommen til Arbejdet i den forestaaende Kongresperiode, et særligt Velkommen udtaltes overfor de to nyvalgte, V. Bundgaard og S. Mortensen. Han haabede paa godt og loyalt Samarbejde til Fremme af de Opgaver, Organisationen beskæftiger sig med. Betonede, at det ikke er Kategori-interesser, men Fællesinteresser, Hovedbestyrelsens Medlemmer repræsenterer.

Punkt 1: Hovedbestyrelsens Konstituering.

Til Næstformand valgtes Johs. Hansen.

Til Sekretær valgtes E. Kuhn.

Til Ekspeditør for D. L. T. valgtes P. Jensen.

Punkt 2: Valg af Medlemmer til de faste Udvalg.

De forskellige Udvalg besattes saaledes:

Forretningsudvalget: Soph. Jensen, Johs. Hansen, L. M. Schmidt, P. Jensen og C. A. Jespersen.

Lønudvalget: Soph. Jensen, Johs. Hansen, L. M. Schmidt, P. Jensen og C. A. Jespersen.

Tjenestetidsudvalget: Hele Hovedbestyrelsen.

Kritisk Revisionsudvalg: J. Bøyesen og S. Suneson.

Velfærdsudvalget: Soph. Jensen, Johs. Hansen, J. Bøyesen, V. Bundgaard og S. Suneson.

Foredrags- og Besøgsudvalget: Soph. Jensen, V. Bundgaard og S. Mortensen.

Ferie- og Rekreatiohshjemmets Driiftsudvalg: L. M. Schmidt (valgt af Kongressen K. T. Pedersen og J. Friskov).

Landsoplysningsudvalget: J. Bøyesen og S. Suneson (valgt af Kongressen P. Sessing og C. M. C. Knudsen, valgt af A. O. F. Chr. Christiansen).

Hjælpefondens Repræsentantskab: L. M. Schmidt og P. Jensen (valgt af Generalforsamlingen S. E. Boye, C. Christensen og S. R. Mortensen).

Punkt 3: Valg af Repræsentanter til andre Organisationer m. v.

Repræsentanter udpegedes saaledes:

Marketenderiets Repræsentantskab: L. M. Schmidt, J. Bøyesen og S. Suneson.

Marketenderiets Driiftsudvalg: L. M. Schmidt.

Marketenderiets Kontrolkomité: L. M. Schmidt.

Statsfunktionærernes Laaneforening: L. M. Schmidt.

De 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Tjeneste- og Opholdsrum: Soph. Jensen og E. Kuhn.

Centralorganisation I: Soph. Jensen, E. Kuhn, Johs. Hansen, P. Jensen, C. A. Jespersen og S. Mortensen.

Fællesudvalget med Dansk Lokomotivmands Forbund: Soph. Jensen, J. Bøyesen, V. Bundgaard og S. Suneson.

Uheldsforingsforeningen: Soph. Jensen, E. Kuhn og S. Suneson.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne (Brandforsikringen): Soph. Jensen, L. M. Schmidt og P. Jensen.

Statsbanernes priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen): Soph. Jensen og P. Jensen.

Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat: Johs. Hansen, L. M. Schmidt og C. A. Jespersen.

Til at underskrive paa de Fuldmagter, som i Henhold til Lovene udkræves for i Banker og Sparekasser at kunne hæve af Foreningens baandlagte Midler, udpegedes: Soph. Jensen, Johs. Hansen og C. A. Jespersen.

Punkt 4: Meddelelser fra Formanden.

I Sagen angaaende den til Rangering paa Ringkøbing Station lejede Privatbanemaskine, hvilken vi jo har ønsket betjent af Statsbanernes eget Lokomotivpersonale, er der paany tilskrevet Generaldirektoratet, idet den vedkommende Driiftsbestyrer nu har meddelt, at der fra Privatbanens Side intet er til Hinder for, at Statsbanerne selv kan overtage Betjeningen af det lejede Lokomotiv.

Uanset at der i lange Tider har været saa meget Lokomotivpersonale tjenstgørende i Assens og Kolding, at dette burde berettigt til en højere Sats Depotforstan-

derhonorar, har Distriktet nægtet at anvise saadan Forhøjelse. Sagen er beskrevet for Generaldirektoratet.

Til Trods for, at vi for ikke ret lang Tid siden har faaet en ny Affattelse af Ordren om Timepenge i Stedet for Kørepenge i Tilfælde af Driiftshindringer eller Kørsel paa fremmed Strækning, synes der dog stadig at herske en Del Uklarhed paa dette Punkt; der er i hvert Fald truffet Afgørelser, som efter vor Mening er urimelige. Det bliver sikkert nødvendigt, at de interesserede Organisationer paany beskæftiger sig med Sagen.

I Randers har der været lokal Besigtigelse i en Sag drejende sig dels om lettere Adgangsforhold til Remisen for det i Randers boende Personale og dels om Tilvebringelse af en Sti mellem Stationen og Maskindepotet, saa fremmed Personale, der skifter ved Perron, men tilbringer deres tjenestefri Ophold i Remisen, ikke skal være henvist til at gaa i Sporene. Det lykkes formentlig at komme til Enighed om en Ordning, som imødekommer begge de nævnte Ønsker. Ved samme Lejlighed blev Spørgsmaalet om Forbedring af Vaskerumsforholdene m.v. drøftet; Generaldirektoratet vil udarbejde Forslag til en Udvidelse. Endelig blev Spørgsmaalet om Læseværelset drøftet; Lokomotivmesteren havde mod Personalets Ønske flyttet dette hen paa et Sted, der maa siges at ligge ubekvemt. Der er Udsigt til, at Læseværelset paany vil blive flyttet ned i Stueetagen.

Der er tilsendt Generaldirektoratet en Fortegnelse over de Lokomotivførere, som har fremsendt Ønske om Oprykning i Anciennitetsrækken.

Generaldirektoratet har tiltraadt, at der efter Besigtigelse paa de forskellige Depoter bliver en generel Drøftelse om Ibrugtagelse af Brusebade i Forbindelse med Lokomotivpersonalets Vaskerum. Der kan herefter ventes Besøg ved de fleste Depoter i indeværende Sommer.

Trods de foreliggende betydelige Vanskeligheder er det besluttet at aabne Feriehjemmet for en kortere Sæson. Men det har været nødvendigt at fastsætte en Grænse for Opholdenes Varighed, saa de flest mulige har Chance for at kunne faa Ferieophold til en yderst billig Pris. Da der ikke har kunnet skaffes tilstrækkeligt Brændsel, vil der til en Del af Madlavningen blive anvendt komprimeret Gas; de fornødne Ting til et saadant Anlæg er anskaffet. Økonomaens Løn er blevet forhøjet med 25 Kr. pr. Maaned til 250 Kr. pr. Maaned plus frit Ophold.

Godkendtes.

Punkt 5: Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for Aarets 1. Kvartal. Balancen var Kr. 638 113,90, hvilket i Forhold til Stillingen pr. 1. Januar er en Fremgang paa 533,88 Kr.

Godkendtes.

Punkt 6: Behandling af foreliggende Sager.

Aalborg Lokomotivfyrbøderafdeling besværer sig over Udvidelsen af Kulhullet paa Loko D. og K., hvilken Udvidelse paastaas ikke at svare til sin Hensigt. *Henvistes til Velfærdsudvalget.*

En Motorfører anmoder om et Laan paa 1000 Kr. af Organisationens Midler. *Kunde ikke imødekommes*, da noget saadant ligger udenfor Organisationens Opgave.

Struer Lokomotivførerafdeling meddeler, at deres Fane er blevet beskadiget ved Forsendelsen fra Kongressen; der anmodes om Refusion af Reparationsudgifter. Det vedtoges at henvise til, at Fanerne er indpakket og forsendt af den samme Fagmand, som gennem flere Aar har besørget dette, samt til at alle de Afdelinger, som har Fane, formentlig ogsaa har en Fond til Bestridelse af eventuelle Udgifter ved Fanens Anvendelse. Skulde der imidlertid i nærværende Tilfælde være Tale om særlig Beskadigelse, skal Hovedbestyrelsen, naar Specifikation over udført Reparation foreligger, være villig til at tage Stilling til Spørgsmaalet om eventuelt at refundere en Del af Udgiften.

Børnenes Kontor henstiller, at Organisationen i nogen Tid benytter det særlige „Kronprinsesse Ingrid Frimærke“, hvorved der jo tilfalder Børnenes Kontor 5 Øre pr. Mærke. *Det vedtoges at benytte disse Frimærker i hele Juni Maaned.*

Foreningen til Provinsbørns Ferieophold i København anmoder om Støtte. *25 Kr. bevilgedes.*

Danske Jernbaners Afholdsselskab indbyder til Aarsmøde i Odense den 7. Juni. *S. Mortensen valgtes som Repræsentant for vor Organisation.*

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation indbyder til Deltagelse i Feriekursus paa Halskov i Dagene 18.—21. Juni. *S. Suneson valgtes som vor Repræsentant.*

Norsk Lokomotivmandsforbund indbyder til Aarsmøde den 19.—20. Juni. *Soph. Jensen og Johs. Hansen valgtes som vore Repræsentanter.*

Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund indbyder til Kongres i København i Dagene 1.—8. Juli. *Som Repræsentanter valgtes Soph. Jensen og S. Suneson med E. Kuhn som Stedfortræder.*

Det vedtoges at sende 6 Medlemmer til Deltagelse paa Fagforeningskursus paa Roskilde Højskole i Juli-August Maaned.

Punkt 7. Udvidelse af Feriehjemmet.

Formanden forelagde 3 af vor Arkitekt udarbejdede Udkast til Udvidelsen. Alle 3 Forslag omfatter en Udvidelse af det store Anneks med 7 Enkeltværelser og 1 Dobbeltværelse samt Magasiner og andre Oplagsrum; Forskellen ligger i Tagkonstruktionen og den Maade, hvorpaa Tilbygningen skal slutte sig til den allerede eksisterende Anneksbygningens Udseende. *Hovedbestyrelsen vedtog at gennemføre det af Projekterne, ved hvilket Tilbygningens øverste Murkant vil flugte med den eksisterende Bygningens Tagoverkant, hvorefter der bliver en passende Tagkonstruktion paa Tilbygningen.*

Udgiften ved selve Tilbygningen er beregnet til — og tilbudt udført for — Kr. 24 935,00, hvortil kommer Udgifter til Vaskekummer, Spejle m. v. Som meddelt paa Kongressen, er der regnet med Anvendelse af de gamle Møbler, som skal repareres og opmales. Det paaregnes, at den samlede Udgift vil komme op paa ca. 34 000 Kr. Der søges i H. t. gældende Love Statstilskud til Udvidelsen.

Punkt 8. Eventuelt.

Forskellige mindre Spørgsmaal drøftedes.

E. K.

JUBILÆER

Den 26. Juni kan Lokomotivfører ved Helgoland Depot *E. H. Nielsen*, Lange Müllersgade 1, København, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 3 bringer dig vor hjertelige Lykønskning for Dagen og giver Udtryk for alle gode Ønsker for dig i den kommende Tid. *E. M.*

Motorfører *E. A. Pedersen*, Helgoland, kan den 29. Juni fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Pedersen blev ansat som Lokomotivfyrbøder den 1. Maj 1917 paa Gb., han forblev der, indtil han den 1. Oktober 1935 udnævntes til Motorfører paa Hgl.

Helgoland Motorførerafdeling ønsker dig til Lykke paa Jubilæumsdagen samt Lykke og Held i Fremtiden. *Hgl.*



Den 1. Juli kan Lokomotivfører *Carl J. Christensen*, Gedser, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Nærmere Omtale af Jubilaren er overflødig, idet han er vel kendt og har mange Venner fra sin 9—10-aarige Periode som Medlem af Hovedbestyrelsen. En Kendsgerning er det, at Carl nu er i Gedser — omend paa „Mellemlandig“ —, og at han nu fuldstændig helliger sig Dampen.

Afdelingen ønsker dig til Lykke paa Dagen og haaber alt godt for dig i Fremtiden. *C. C.*

Den 5. Juli kan Lokomotivfører *S. A. Terkelsen*, Næstved, og den 7. Juli Lokomotivfører *C. F. V. C. Bendixen*, Næstved, fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D.S.B.

Terkelsen har været her paa Sjælland sin meste Tid og er derfor bedst kendt her. Bendixen har derimod været i Jylland, indtil han for et Par Aar siden søgte her til Næstved. For dem begge gælder, at de er vellidte og rolige Kolleger.

Afdelingen ønsker Jer til Lykke paa Dagen og Lykke i Aarene, der kommer. *J.*

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 1. Juli frabedes venligst. *Johs. Hansen, Aarhus.*

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 6. Juli frabedes. *Lokomotivfører A. F. Jensen, København Gb.*

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 10. Juli frabedes. *N. Rasmussen, Lokomotivfører, Aarhus.*

Taksigelser.

Min bedste Tak for al Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

K. F. Olsen,
Motorfører, Hgl.

Efter at jeg er fratraadt som Formand for „Foreningen af Pensionister ved De danske Statsbaner“ paa dennes Generalforsamling den 22. ds., vil jeg gerne herved bringe alle, der i de forløbne Aar har støttet mig i denne min Virksomhed, min venlige Tak og Hilsen.

Maj 1941. C. Wolf.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Gunnar Thamsen, 2B Lægedistrikt, er bortrejst i Tidsrummet 9. Juni—26. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Dr. med. Mogens Nathan, Vesterbrogade 82.

Konsultationstid: Kl. 15—16, Telefon Vester 3005.

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, Sortedamsdosseringen 23, er bortrejst fra 28. Juni—9. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne Agner Jensen og Th. Tingman, Refsnæsgade 46, Telefon Nora 7545.

Konsultationstid: Kl. 12—13 samt Fredag Kl. 18—19.

Meddelelse fra Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Vedrørende Grundejerforsikring.

Da Brandforsikringssummen for saa godt som alle Ejendomme er blevet forhøjet i det sidste Aar, og da Præmien for Grundejerforsikring beregnes paa Grundlag af den til enhver Tid gældende Brandforsikringssum for de af Forsikringen omfattede Bygninger, anmoder vi vore Forsikrede, som har Grundejerforsikring løbende, om at give Foreningens stedlige Tillidsmænd Meddelelse om den nu gældende Brandforsikringssum.

Foreningen gør opmærksom paa, at den Omstændighed, at den i Policen anførte Brandforsikringssum ikke svarer til de faktiske Forhold, i Skadestilfælde vil kunne medføre en forholdsmæssig Nedsættelse af Erstatningen.

Det er derfor af Betydning, at der snarest tilgaar Foreningen Meddelelse, saafremt Bygningsbrandforsikringssummen er forhøjet.

Den eventuelle Præmieregulering vil først ske fra næste Forfaldsdag.



Motorførerafdelingerne:

Aarhus Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. Halvorsen, Atlasvej 10, Fredensvang, Aarhus.

Sønderborg Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: A. C. Nielsen, Jernbaneallé 46, 4.

Fredericia Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Henriksen, Falkevej 27.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: M. Christensen, Dalegade 32.

Randers Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Hansen, Fabersvej 34 A.



Udnævnelse fra 1.—6.—41:

Motorfører I til Lokomotivfører:

O. K. Djernæs, Randers, i Padborg (min. Udn.).

F. V. Jensen, Slagelse, i Gedser (min. Udn.).

A. J. Nielsen, Aarhus, i Skern (min. Udn.) og efter Ans. if. Opslag med Tjeneste som Depotforstander.

Motorfører I til Togfører:

M. P. K. Lavridsen, Næstved, i Næstved (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører) (min. Udn.):

S. E. Madsen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave Mdt.

J. S. A. Larsen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave Mdt.

E. Olsen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave Mdt.

A. V. A. Rundstrøm, Helsingør, i Enghave Mdt.

H. V. L. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave Mdt.

J. Hestbæk, Helsingør, i Enghave Mdt.

N. C. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Enghave Mdt.

S. J. S. Broksø, Kbhavns Godsbgd., i Enghave Mdt.

H. F. B. Lundby, Østerport, i Enghave Mdt.

Lokomotivfyrbøderaspirant J. A. H. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—6.—41:

Lokomotivfører T. P. Jørgensen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører N. H. Blume, Gedser, til Brande.

Motorfører II R. V. Larsen, Viborg, til Enghave Mdt. med Tjeneste som Elektrofører.

Lokomotivfyrbøder K. A. Petersen, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder O. Nielsen, Gedser, til Kalundborg.

Ophør af Funktion som Depotforstander fra 1.—6.—41:

Lokomotivfyrbøder (Depotforstander) K. A. Nikolajsen, Skern, ansat til Tjeneste med Station som hidtil og Ophør af Funktion som Depotforstander.

Afsked:

Lokomotivfører O. E. Zorn, Vejle, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—41 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. L. Christiansen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—8.—41 (min. Afsked).

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.