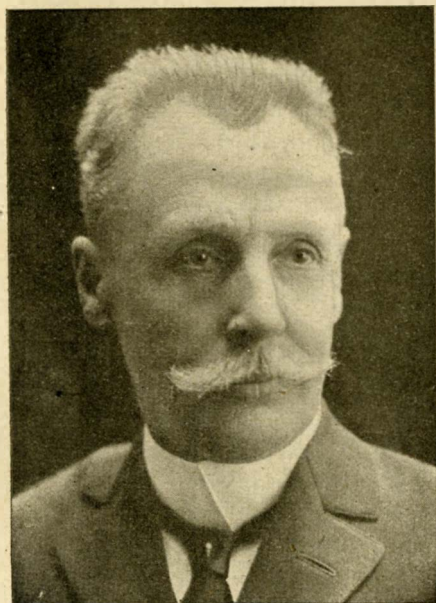




Nr. 14.

15. Juli 1910.

10. Aarg.



Den 1ste August fratræder vor Maskindirektør Hr. Busse Statsbanernes Tjeneste efter en 34aarig Virksomhed, der har været omfattende og fortjenstfuld og har sat sine dybe Spor.

Den første Meddelelse herom kom sikkert overraskende for alle, thi enhver, der kender Direktør Busses elegante, spændstige og endnu saa ungdommelige Skikkelse, kunde ikke forliges med den Tanke, at det var Helbredshensynet, der var det afgørende, thi flittig og arbejdsom, som han alle

Dage har været, og den ledende Aand indenfor Statsbanernes Maskinafdeling med sine mangfoldige og forskelligartede Virksomheder, undte han sig ikke Hvile. De Motiver, der ligger til Grund for hans Fratrædelse, bliver vel Eftertiden forbeholdt at give Oplysning om.

Maskindirektør OTTO FREDERIK AUGUST BUSSE fødtes den 16de Juli 1850 i Etagen over Maskinværkstedet paa Københavns ældste Banegaard, hvor hans Fader, den daværende Maskinmester ved »Det sjællandske Jernbaneselskab« havde sin Tjenestebolig. Busse har saaledes fra Barndommen af været omgivet af Jernbanemateriel, og det er maaske sandsynligt, at disse første Indtryk har været bestemmende for hans senere Livsgerning.

Direktør Busse lærte Smedeprofessionen i Frederiksværk og modtog derefter sin teoretiske Uddannelse paa den tekniske Højskole i Chemnitz, og blev derefter i en Alder af 26 Aar konstitueret Maskiningeniør den 1ste Maj 1876 ved de jydsk-fyenske Baner, der den Gang havde en Udstrækning af 808 km. Personalet under Maskinafdelingen talte da 557 Mand, og Materiellet omfattede 95 Lokomotiver og 1497 Vogne.

I den mellemliggende Tid, der kan betegnes som vore Baners Guldalder, er de undergaaet en Udvikling, som sikkert ingen

i vore Baners Barndom havde drømt om. Saaledes omfatter Statsbanerne nu et Net paa 1915 km, ved Maskinafdelingen er nu ansat en Styrke paa 3878 Mand, og Materiellet bestaar af 551 Lokomotiver, 10,013 Vogne og 31 Skibe. Maskinafdelingens aarlige Budget andrager 15,400,000 Kr. — et Budget, der er lige saa stort som Krigs- og Marineministeriets ordinære Budgetter — et Bevis for, hvor stort et Omfang Maskinafdelingen har.

I denne — efter Landets Størrelse — vældige Virksomhed har Busse staaet som den rastløse og energiske Personlighed, der ikke havde langt fra Tanke til Handling, men tillige var af de Naturer, der ikke gav op ved det første Vindstød.

Fra sit Kontor varetog han den administrative og merkantile Ledelse med en Lethed og Sikkerhed, som Kendskabet til Afdelingens mindste Detailler førte med sig.

Paa Busses Initiativ er udført en Række Lokomotivkonstruktioner, i hvis Linier der — set med Lokomotivpersonalets Øjne — er givet Maskinerne et roligt og net Ydre og vidner om Busses selvstændige Opfattelse, der undertiden lod det æstetiske gaa forud for det praktiske.

Til Busses Fortjeneste maa regnes, at han var den første, der her i Europa indførte den amerikanske Truck, da A. Maskinerne konstrueredes i 1882. Som bekendt giver Trucken en roligere Gang end de ældre Typer med »stive Aksler«.

I de efterfølgende Aar konstrueredes Typerne Litra *K, O, D, C* og i 1907 vore P. Maskiner. Den udmærkede Gliderkonstruktion, der her anvendes, er ogsaa af amerikansk Opfindelse, idet den er opfundet af Ingeniør hos Baldwin, *Samuel Vauclain*.

Busse havde allerede saa tidligt som i Halvfjerdserne beskæftiget sig med Lokomotivkonstruktioner, idet han konstruerede Es og As Maskinerne, der i mange Aar besørgede Klampenborgtrafikken, til »Det sjæll. Jernbaneselskab«.

Den 1ste Oktober 1876 udnævntes Busse til Kontorchef hos Overmaskinmeste-

ren i Aarhus, og den 1. Juli 1882, kun 32 Aar gammel, overtog han Embedet som Overmaskinmester, fra 1887 med Titel af Maskinchef; da Omorganisationen i 1892—1893 blev gennemført, forflyttedes Maskinchef Busse til Kjøbenhavn som Maskinchef for *samtlig*e Statsbaner. Ved Omorganisationen efter Loven af 15de Maj 1903 blev Busse udnævnt til Direktør for Maskinafdelingen den 1. Januar 1904.

De store Værdier, Maskinafdelingen anvender til Kul, Olie og andre Materialier — Kullene alene andrager en Værdi af ca. 4 Millioner Kr. aarlig — blev underkastede en virksom Kontrol. Et Led i disse Bestræbelser var Oprettelsen af de kemiske Laboratorier i Kjøbenhavn og Aarhus; gennem disse kunde den kvantitative Kontrol suppleres med den ikke mindre væsentlige, den kvalitative, som for adskillige Materialers Vedkommende kun kan bestemmes ad kemisk-analytisk Vej. Efter engelsk Mønster oprettede Direktør Busse Kulprøvestationen paa Godsbanegaarden. Paa denne kan man nøje konstatere Kullenes Brændværdi og øvrige Egenskaber for derefter at købe de Sorter, der bedst egner sig til Lokomotivbrug.

Direktør Busse var ligeledes den første, der her i Europa indførte elektrisk Togbelysning og den udstrakte Anvendelse af Lys og Kraft paa Stationerne.

Ved vore Vognkonstruktioner lægger man Mærke til den udstrakte Anvendelse af Træ. Busse foretrak de lettere Vogne med meget Træ fremfor de tungere Vogne med meget Jern, og som Følge heraf foretrak han ved Truckvognenes Indførelse den lette amerikanske Trætruck, som giver Vognene en blød Gang, fremfor den tunge Jerntruck, der giver Vognene en stivere Gang. Det fortjener ogsaa at nævnes, at vore smagfuldt udstyrede Vogne, der er af dansk Fabrikat, er ca. 3000 Kr. billigere pr. Stk. end de tyske.

Af væsentlige Enkeltheder, der kendetegner Direktør Busses Virksomhed, skal nævnes Indførelsen af den automatiske Vaucumbremse, der i Ordets rette Betydning

har gjort Lokomotivføreren til »Herre over Toget«.

Direktør Busse saa altid et godt Stykke ind i Tiden, og det kunde undertiden være svært for andre i Øjeblikket at øjne Maalet for de Opgaver, han stillede sig — man kunde tit komme et Stykke bagefter, og saa senere opdage, hvori det stak, og erkende, at han havde set ret — saaledes gik det i hvert Tilfælde med Indførelsen af de i Begyndelsen meget omtalte *tvedelte Lagere*.

Indførelsen af rensed Vand har afsluttet en mangeaarig Kamp mod Kedelstenen i Lokomotivkedlerne og har formindsket Reparationsudgifterne til det mindst mulige samtidig med, at det har forlænget Kedlerens Levetid.

Som tids- og arbejdsbesparende Apparater maa nævnes Indførelsen af de mekaniske Kullosningsapparater, de elektriske Drejeskiver og Skydebroer samt en lang Række Konstruktioner indenfor Maskinafdelingens snævrere Omraade.

Grundtrækkene for Direktør Busses Virksomhed paa det konstruktive Omraade var at skabe ensartet kraftigt Materiel af moderne Konstruktioner, som kun krævede ringe Vedligeholdelse. Ad denne naturlige Vej at formindske Udgifterne og forøge Afstanden mellem de periodiske Eftersyn og derved forøge Materiellets Præstations-ejne har været de Hovedfaktorer, som har været betegnende for hans Virksomhed.

Disse ydre Kendsgeninger siger kun lidt om hans Liv. De er Rammen kun, hvilken han ved sin utrættelige Arbejdsiver og de stadig større Krav, der stilledes til Maskinafdelingen, fyldte med et rigt Indhold.

Det er umuligt i korte Træk at give en blot nogenlunde Karakteristik af en Mand, hvis Virken strakte saa overordentlig vidt og blev bestemmende i saa mange Forhold. Klog og forsigtig var han, roligt overvejende, men, naar Overvejelsernes logiske Rækkefølge førte til et positivt Resultat, alligevel dristig, hvor det gjaldt betydende Ting. I sin ydre Form fin og hensynsfuld, omend med et spottende Glimt i Øjet. Han

saa altid lyst og muntert paa Tingene, ofte spøgefuldt — men det lettede Personalet Arbejdet. Fedteri var han en aabenbar Modstander af — skulde der spares, saa skulde det ske i det Hele og store. De senere Aars Kørselsfordelinger vidner saaledes om, at han delte Personalets Krav om, at Tjenesten bør sættes i første — og Fortjenesten i anden Række, — et Bevis for, at han fulgte med Tiden. Det fortjener ogsaa i denne Forbindelse at nævnes, at da »Velfærdskommissionen« sluttede sit Arbejde, kom Maskinafdelingen til at staa som Mønster for, hvad der skulde normeres for de andre Afdelinger. At det ikke er gennemført ens i alle Maskinkredse, har været afhængig af de respektive Maskinbestyreres individuelle Syn paa, hvad der *behøves*, og hvad der er *nødvendigt*.

En kendt Mand indenfor Statsbanernes Organisationsliv har fornylig sagt: „*Han var sit Personale en god Mand.*“ Hertil kan Maskinafdelingen slutte sig, selv om Tilslutningen paa et enkelt Punkt ikke er ubetinget. Vi skal saaledes minde om Direktør Busses mærkværdige Stilling til Lokomotivpersonalets Andragende om Lokomotivformandspladsernes Besættelse. Den heri fremsatte Anskuelse er ikke i Overensstemmelse med Fakta, da det kan bevises, at adskillige af det menige Lokomotivpersonale er Indehavere af større praktiske saavel som teoretiske Forudsætninger end enkelte af vore Embedsmænd endog i de højeste Lønningsklasser. Direktøren er da ogsaa delvis gaaet bort fra denne Udtalelse, der har været dikteret i et Øjeblik, hvor han har haft et Par stærke Værkstedbriller paa.

Direktør Busse var fast og sikker i Handling, altid regnende med Hensynet til den store Afdeling, hvis uindskrænkede Herre han var, og som han har ført frem til en saadan Stilling, at den endog har aftvunget Udlandet Beundring.

Lutter Venner havde Busse selvfølgelig ikke. Den Mand, der staar i saa stor en Bedrift og skal tage saa mange Beslutninger, kan ikke, hvis han duer noget og vil noget, gøre alle tilpas. Men fra alle

Sider anerkendte man hans Retsindighed, og ved mange Lejligheder gav hans gode Hjerte sig smukke Udslag overfor Personalet, naar det var i Bekneb.

Den Hengivenhed, Lokomotivpersonalet nærer for Direktør Busse, fandt da ogsaa sit smukkeste Udtryk, da det paa hans Jubilæumsdag den 1ste Maj 1901 fra Esbjerg til København, fra Frederikshavn til Gjedser smykkede Lokomotiverne med Grønt til Ære for ham. Maskindirektøren tænkte tit og med Glæde paa den Festdag, den han overfor os betegnede som den smukkeste Dag i sit Embedsliv.

En udtømmende Biografi over Maskindirektør Busse vilde blive til et stort Stykke af »De danske Statsbaner«s Udviklingshistorie i en Menneskealder. Det maa være nok her at sige, at med Maskindirektør Busse er en af de ejendommeligste og mest udprægede Skikkelser, en af de mest energiske Embedsmænd indenfor Statsbanerne, Foregangsmanden for det forcerede Tempo, vore Baner er ført frem til, gaet ud af Sagaen. Og lad os haabe, at den Del af Lokomotivpersonalets Ønsker, han ikke naaede eller formaade at løse, maa blive en Arv at løfte for hans Efterfølger.

Undersøgelser over Lokomotivpersonalets Høreorganer og over Signalthørelsen

Af Dr. med. V. Saxtorph Stein, København.

(Fortsat).

Det er klart, at der lægges i høj Grad Beslag paa saavel de aandelige som de legemlige Kræfter, og det er rimeligt, at et saadant Liv præger sin Mand; det er kun mærkeligt, at det ikke i nogen væsentlig Grad virker nedbrydende paa Organismen som Helhed.

Flertallet af Lokomotivførerne ere høje, kraftige Mænd, med en noget bøjet Holdning og let bredsporet Gang. Et vist Anlæg for Embonpoint er udbredt blandt dem.

Ansigtssfarven er solbrændt, Hænderne paa-faldende bløde. Deres Øjne synes altid at være paa Vagt, og de have stor Tilbøjelighed til at aflæse Ordene paa den talendes Mund, selv under rolige Omgivelser, og naar deres Hørelse er god. Af Tale ere de faamælte, deres Stemme er sagte og deres Væsen er alvorligt og sympatetisk og gør ingenlunde nogen nervøst Indtryk.

Hermed følger Skemaerne over Undersøgelseresresultaterne.*) Der findes kun 81, da en af Fyrbøderne ved Funktionsprøverne viste sig at være Dissimulant, søgte at lægge en bedre Hørelse for Dagen, end han var i Besiddelse af. Han er derfor kun regnet med ved Beregningen af den gennemsnitlige Alder og Tjenestetid.

Hvad Undersøgelsens Gang angaar, skal jeg her kun bemærke, at Otskopi blev skudt ind imellem Funktionsundersøgelserne, saaledes at jeg først optog Anamnesen og derpaa anstillede Undersøgelsen med Hviskestemmen. Under den herpaa følgende Otskopi havde de undersøgte Lejlighed til at hvile sig, inden Stemmegaffelprøverne blev foretagne i den paa Skemaerne anførte Rækkefølge.

Som det ses faldt Undersøgelsen i tre Afsnit: Anamnese, Otskopi og Funktionsundersøgelse, hvilke jeg nu skal gennemgaa hvert for sig.

Anamnese.**)

1. *Stilling, Alder, Tjenestetid.* Af de 82 undersøgte vare de 44 Fyrbødere, de 38 Lokomotivførere.

Fyrbødernes gennemsnitlige Alder var 29,⁴⁷ Aar, med Minimum 24 Aar (1), Maximum 36 Aar (45).

Deres gennemsnitlige Tjenestetid var 4,⁵⁸ Aar, med Minimum 1 Aar (1, 2, 3), Maximum 11 Aar (43, 45).

Hvad angaar Lokomotivførerne, saa havde de en gennemsnitlig Alder af 43,⁴².

*) Se vedføjede Tabeller.

***) Ved Anamnese forstås den Beskrivelse, Patienten giver af sin sygelige Tilstand.

Aar, med et Minimum af 32 Aar (44) og et Maximum af 60 Aar (81).

Tjenestetiden var gennemsnitlig 18,⁹² Aar, varierende mellem 10 (42) og 38,⁵ Aar (82).

For at kunne danne mig et Skøn over Rigtigheden af Moos' første Sætning har jeg delt mit Materiale i tre Grupper (I, II, III) efter Tjenestetidens Længde. Som Grænser har jeg valgt 10 og 20 Aars Tjenestetid; den sidste i Tilslutning til Hirt, der mente, at Virkningerne af Arbejdet i alle Tilfælde vilde gøre sig gældende indenfor dette Tidsrum, saa at jeg i tredje Gruppe kunde gøre Regning paa at træffe de mest udtalte patologiske Forhold; den første som en hertil svarende passende Grænse, og fordi jeg derved opnaaede, at næsten alle Fyrbøderne kom i en Gruppe for sig.

Efter Udskilning af den ovenfor omtalte Dissimulant, kom Gruppe I til at indeholde 39 Fyrbødere med fra 1 til 9 Aars Tjenestetid inklusive.

I Gruppe II kom 4 Fyrbødere (40, 41, 43, 45) og 20 Lokomotivførere med en Tjenestetid fra 10 til 19 Aar inkl.

I Gruppe III findes de resterende 18 Lokomotivførere med 20—38,⁵ Aars Tjenestetid.

2. *Tidligere Ørelidelser.* I 9 Tilfælde blev der angivet akute eller kroniske Betændelser af det ene eller begge Øren, men kun hos de 4 (55, 63, 66, 73) var de opstaaede i Tjenesten. Hos de øvrige (15, 16, 23, 45, 69) var Lidelserne afløbne, medens de var Børn eller i alt Fald, inden de traadte ind i Tjenesten. Lettere forbigaaende katarralske Affektioner havde været til Stede hos 13; hos de 8 var de opstaaede i Tjenesten (17, 19, 32, 50, 66, 68, 70, 75), hos de 5 derimod tidligere (11, 26, 32, 64, 76). Kun 3 (44, 45, 48) klagede over tiltagende Tunghørighed.

3. *Subjektive Lyde.* 15 angav Susen for ét eller begge Øren, men de 9 (12, 15, 29, 33, 37, 56, 66, 74, 80) tilføjede udtrykkelig, at disse subjektive Lyde kun optraadte af og til ved Forkølelse. Af de resterende

6 havde den ene (58) en stor Cerumenansamling paa det lidende Øre; tilbage bliver saaledes kun 5 Tilfælde (10, 24, 38, 62, 77), i hvilke de subjektive Lyde maaske kunde yde Diagnosen af dybere Lidelser nogen Støtte. Hvad Lydenes Art angaar, saa betegnedes de én Gang (38) som pulserende, én Gang (80) som kogende, medens de i de øvrige Tilfælde ikke kunde karakteriseres nærmere end som Susen.

4. *Svimmelhed.* Dette Symptom er kun paavist i 4 Tilfælde (45, 50, 73, 79), og i disse var det tilmed meget lidt udtalt.

5. *Paracusis Willisii.* Dette efter WILLIS¹⁾ opkaldte Symptom bestaar i en Stigning af Høreevnen under Paavirkning af forskellige Lydgivere. Denne Stigning kan være saa udtalt, at Patienter, der frembyde dette Symptom, tydeligt kunne forstaa Hviskestemmen f. Eks. i en Jernbanekupé, hvor Støjen er saa stærk, at normale Øren ikke formaa dette. Jeg skal ikke her komme ind paa de divergerende Anskuelser om Aarsagen til paracusis Willisii, men da ZWAARDEMAKER²⁾ udtalte Savnet af Angivelser om Forekomsten af dette Symptom hos Lokomotivfunktionærer, har jeg søgt at udfylde denne Lakune ved at eksaminere ud, om nogen af de undersøgte havde observeret nogen Forbedring af Hørelsen under Paavirkning af Støj. Det vilde jo ogsaa være en stor Gevinst for Lokomotivpersonalet, der arbejder i en stedse varende stærk Larm og desuagtet skal anspænde og stole paa sin Høreevne, hvis denne forbedredes netop paa Grund af Larmen. Kun 3 (50, 73, 77) have angivet Tilstedeværelsen af dette Symptom, og kun én af dem (73) var aldeles sikker. Ved mine senere omtalte Ungersøgelses i Praxis har jeg ogsaa kørt sammen med denne Fører og har kunnet overbevise mig om, at selv om der virkelig var paracusis til Stede, saa var dens praktiske Betydning i alt Fald meget ringe.

¹⁾ Schwartzes Handbuch 1892, I, S. 396.

²⁾ Z. f. O., XXVIII, 1896.

6. *Hereditet.* Ørelidelser hos Forældre eller Søskende angaves af 6, men i de 5 af disse Tilfælde (16, 20, 23, 32, 38) syntes det at dreje sig om Følgerne af akute eller kroniske Suppurationer eller om lettere katarrale Lidelser; kun hos én (45), hvor Moderen og Broderen angaves at lide af progressiv Tunghørighed, tør man antage Tilstedeværelsen af en Disposition i samme Retning.

Resumé. De anamnetiske Oplysninger have ikke givet væsentlige Holdepunkter for Antagelsen af en særlig stærk Morbiditet. Kun i 4 Tilfælde fandtes alvorligere og i 8 Tilfælde lettere Ørelidelser at være opstaaede i Tjenesten, medens 3 klagede over tiltagende Tunghørighed. I 5 Tilfælde kunde Tilstedeværelsen af subjektive Lyde lede Tanken hen paa Muligheden for dybere gaende Lidelser; Svimmelhed fandtes næsten ikke, hereditære Momenter af nogen Betydning kun i ét Tilfælde og paracusis i 3 Tilfælde, af hvilke de to var tvivlsomme. (Fortsættes).

D. L. & L. F.

Redaktøren er bortrejst fra d. 22. til 28. ds.

Til Medlemslisten.

Frederikshavns Afdeling:

Fyrbøderne Th. Nielsen, A. Givskov, O. Jensen, H. V. Laursen.

Udmeldte: Lokomotivførerne P. Olsen, N. Nepper Nielsen og V. Poulsen. Alle fra $\frac{1}{4}$ 10.

Lokomotivpersonalets Ansvar og sociale Stilling.

IV.

(Sidste).

Under normale Forhold, d. v. s. naar Trafiken foregaar regelmæssigt, lægges der

sjældent Mærke til de to Personer, som befinder sig i Spidsen af Toget. Dette sker nemlig først, naar en Ulykke er indtruffet, og i Særdeleshed hvor Skylden synes at være Lokomotivførerens. Først da kommer man i Tanker om de to tilstøvede Mænd, som ellers til daglig fører en ubemærket Tilværelse. I Øjeblikkets Hede overøses de maaske med bitre Ord, selv om det muligvis senere viser sig, at Aarsagen maa søges andetsteds. Selvfølgelig er dette ganske naturligt, eftersom det altid i første Øjeblik ser ud, som Lokomotivføreren ved forekommende Katastrofer ikke i tilstrækkelig Grad har udvist den fornødne Konduite ved Benyttelsen af alle de Midler, som staar til hans Raadighed. Kun de færreste Mennesker har sikkert Kendskab til, hvor faa de Sekunder er, som en Lokomotivfører har ved saadanne Lejligheder, for at udføre de forskellige Manipulationer fra det Tidspunkt, da han maaske umiddelbart foran sig opdager Faren!

Dette vil man kun være i Stand til at bedømme, naar man ved, at til Eks. et Tog med 80 km Hastighed pr. Time tilbagelægger 1 km Vejlængde i 45 Sek. og $\frac{1}{5}$ km i 9 Sek. Med 90 km tilbagelægges 1 km i 40 Sek. og $\frac{1}{5}$ km i 8 Sek., medens der ved 100 km Hastighed kun forbruges 36 Sek. pr. km og $7\frac{1}{5}$ Sek. til $\frac{1}{5}$ km, hvad der medfører, at en Lokomotivfører, som kører et Tog med 100 km Hastighed pr. Time og pludselig 500 Meter foran sig opdager en Forhindring, kun har 18 Sek. til Disposition for at bringe Toget til Standning, før han naar denne Hindring.

Ogsaa Spørgsmaalet: »Hvad skal Lokomotivføreren foretage sig i dette korte Tidsrum?« kendes kun af indviede. Regulatorsvingets Omstilling, Kvadrantens Fremlæggelse, Bremsen i Funktion, Aabning af Sandkassetrækkene for derved at fremkalde en kraftigere virkende Bræmsning, Faresignalets Afgivelse og Afspærring af Vandstandshanerne er Haandgreb, som selv om de kun varer faa Sekunder, dog tilsammen tager en Tid, der uden Overdrivelse kan fastsættes til 7 Sek. Imidlertid er Toget

kommen Faren 200 Meter nærmere, førend en Formindskelse af Farten overhovedet kan spores. Under gode Forhold vil de øvrige 300 Meter være tilstrækkelige til fuldstændig Standsning, men saasnart der indtræder særlige Forhold, hvorved Bremsvirkningen svækkes, da er denne Længde ogsaa utilstrækkelig. I saadanne Tilfælde maa der regnes med Togets Vægt, Størrelse, Vognenes Antal, Skinnernes Tilstand, Vejrets Beskaffenhed og Hastigheden, thi et langt Tog, der bestaar af de største og sværeste Vogne, og hvis Hjul alle bremses, vil hurtigere komme til at holde end et let og kort. Dette har forøvrigt tidligere været omtalt her i Bladet, som bl. a. har henvendt Autoriteternes Opmærksomhed paa Bremserne i vore H Vogne.

At tillige Strækningens Stigningsforhold ikke spiller en ubetydelig Rolle under Beregningen af Bremskraften er en Kendsgerning, som vides af enhver Lokomotivmand. Den levende Kraft i det frembrusende Tog er, hvor der findes Fald, af betydelig stærkere Natur end paa horizontale Strækninger eller Stigninger. Paa Faldstrækninger vil Bremselængden, d. v. s. Vejlængden fra Bremsningens Paabegyndelse til Togets Standsning er indtraadt, være betydelig længere end paa vandrette Linier og i Særdeleshed Stigninger. Med Hensyn til en mindre virkningsfuld Bremsning, da fremkommer denne som bekendt, naar Skinnerne som Følge af Taage, Rim, Støvregn eller Isslag er blevne »fedtede«. Friktionen mellem Bremsklodser og Hjul, imellem disse og Skinnerne er da minimal og helt uden Virkning, saafremt Bremsklodserne sattes haardt fast, thi da bliver Hjulene staaende stille, medens Togets Egenvægt driver dem fremad. Vel fremskaffer Lokomotivføreren i dette Tilfælde Friktion, idet han ved Hjælp af Sandkasserne forsyner Skinnerne mellem Lokomotivets Hjul med Sand, men skulde denne være effektiv, burde Skinnerne under alle Vognhjulene i Toget samtidig bestrøs med Sand. Med det nuværende System maa et Tog, der er 200 Meter langt, køre 200 Meter, førend det

sidste Hjulsæt faar den fornødne Friktion og dermed følgende effektive Bremsvirkning. For Godstogenes Vedkommende er dette Forhold endnu mere ugunstigt.

At Kravene, der saavel i intellektuel som fysisk Henseende stilles til Lokomotivpersonalet i vore Dage, er langt større end for blot 20 Aar tilbage, er en Kendsgerning. Vi behøver i det Øjemed kun at kaste Blikket paa Lokomotivindustrien og de derfra stammende Lokomotivtyper, som kun de færreste Lokomotivmænd kender alle. Herhjemme kender til Eks. kun de færreste Lokomotivmænd samtlige Maskintyper, som benyttes i de forskellige Kredse Landet over; thi selv om disse i den af Administrationen for nogle Aar siden udgivne Maskinlære anskueliggøres for Personalet gennem Illustrationer, er dette langt fra ensbetydende med, at det praktiske Kendskab udvikles. Særlig Personalet paa Sidebanerne er i den Henseende daarligt stillede, idet disse i Modsætning til Personalet i Hoveddepoterne aldrig faar Lejlighed til indgaaende at lære saadanne Maskiners Konstruktioner og Behandling at kende.

Betragter man den Uddannelse, som til Eks. Maskinkorpset (Maskinisterne) i vor Marine gennemgaar i Statens Fagskoler, og sammenligner denne med, hvad der i saa Henseende ydes Lokomotivpersonalet, maa man forbavses over Forskellen. Medens de førstnævnte erholder Undervisning i alt, hvad der fremkommer af nyt paa Opfindelsernes Omraade, og holdes à jour med alle Nutidens Krav, er der for Lokomotivpersonalets Vedkommende akkurat Raad til en Meddelelse om, at denne eller hin Lokomotivtype nu er anskaffet og taget i Brug. Om en indgaaende Belæring i teknisk Henseende er der ikke Tale til Trods for, at Antallet af Hestekræfter allerede nu har passeret 1000, og at saavel Maskinernes Konstruktion som hele Virkemaade i kendelig Grad afviger fra de ældre Systemer.

Vel har Personalet i en Aarrække og bistaet dels af medansatte og enkelte overordnede ved »Selvhjælp« forsøgt at erhverve

sig de fornødne Kvalifikationer; men denne Opgave, som hidtil kun har været af lokal Natur, burde Staten tage op og i Analogi med Udlandet enten gennem Tilskud eller ved Oprettelsen af en Statsfagskole efter lignende Princip som den, hvori Undervisningen af Trafikassistenterne foregår, sørge for Lokomotivpersonalets Uddannelse.

Hovedbetingelserne for en saadan Fagskole burde være, at den stilles under en bestemt Overledning, saaledes at Undervisningen var ensartet. Tillige maa den være baseret paa ved fingerede Maskinuheld, til Eks. Brud paa Stempler, Driv- eller Kobbeltænger, Sprængning af Bandager, Fjedre osv., at kunne bibringe Lokomotivpersonalet de fornødne Forkundskaber ved evt. lignende Uheld under Tjenestens Udførelse.

Som Forholdene er nu, er det kun den mindste Del af Personalet, som kan siges at være indgaaende bevandret deri; men derfor bærer hovedsagelig Statsbanerne Skylden.

Ud fra den praktiske Erfaring ved enhver, at Lokomotivmandens Lære- og Svendear sandelig aldrig har været en Dans paa Roser, idet han fra Morgen til Aften har haft tilstrækkelig legemlige Anstrengelser, saaledes at han om Aftenen efter sin Hjemkomst i Hjemmet enten har lagt sig til Hvile efter muligvis først at have rekreatet sig en Time i det fri eller i nogle faa Timer har søgt lidt aandelig Adspredelse.

Det er en Kendsgerning, at mange unge Mennesker aldrig tænker paa, at de muligvis senere i Livet vil faa Brug for det, som de i Barndommen lærte i Skolen. Først med Aarene, naar den Tid kommer, da de staar overfor en Repetition af det for mange Aar siden lærte, opdager de, at kun en Brøkdel har hæftet sig fast i Hukommelsen.

Og forsøger han nu at tilegne sig det forglemte gennem Selvstudium, støder han hurtig paa Vanskeligheder; thi der mangler netop en Lærers Forklaring. Som et særligt Moment kommer saa, at der yderligere maa læres en Del, som han overhovedet aldrig har lært i Skolen, til Eks. Lokomotivkon-

struktion, Tjenstreglementer osv. Det bedste Middel i den Henseende er og bliver en ordentlig ledet Fagskole.

Et Forbillede for en saadan er Lokomotivfører-Fagskolen i Zwickau-Sachsen, som ledes af en Ingeniør Benemann. Lærerpersonalet bestaar af 3 Ingeniører med Fagene Tegning inkl. Geometri og Stereometri, Fysik, Maskin- og Materiallære. En Folkeskolelærer underviser i Grammatik og Regning, medens en Embedsmand fra Trafiken besørger Timerne i Signalvæsen og andre Bestemmelser vedrørende Banevæsenet. Det gennemsnitlige Antal Elever i de 3 Aar, Skolen har bestaaet, har været ca. 30. Efter hvad der meddeles, er der saavel blandt Lærerne som Eleverne den største Tilfredshed med de indvundne Resultater. Undervisningen, som finder Sted 5 Dage om Ugen med 2 Timer pr. Dag, sker fra 7 til 9 Aften og varer et Aar med ialt 400 Timer.

Det er en Selvfølge, at Grænsen i en saadan Fagskole ikke bør sættes ved Begrebet »Nødvendig«, men derimod udvides til det »Nyttige«. Desværre er denne herhjemme sat ved det førstnævnte, et Forhold, der saavel til Gavn for Lokomotivføreren i hans daglige Gerning som Staten i økonomisk Henseende kun kan finde Løsning i Oprettelsen af en Statsfagskole efter et lignende Princip som Assistenterne. Og endnu mere berettiget bliver dette Krav, naar man erindrer Hr. Maskindirektør Busses Udtalelser for nogle Aar tilbage, som for Lokomotivpersonalet var mindre smigrende og maa i saa Henseende falde tilbage paa Statsbanerne selv, eftersom Lokomotivpersonalet udenfor Statsbanerne *ikke kan* faa den fornødne faglige Uddannelse, grundet paa, at der ingen Lokomotivindustri findes her i Landet.

Emil Alsborg.



Fra Nordisk Lokomotivmands-Kongres den 8.—10. Juni 1910.

Arhus størst blandt Jyllands Byer,
herligt ligger den ved Strand,
skovomkranset, ingen Skyer
over den afspejles kan;
den udvalgt til Stedet blev
til Nordiske Kongressen.

Først i Juni da man stævned'
did, hvorhen var bleven kaldt,
Nordmænd, Svenske og vi nævned',
mange Danske blev der talt.
Alle Mand, der mødt var her,
rakte Broderhaand til hver.

Og det Alvorsord, der byder
Organisation med mer,
er paa Tryk for den, der lyder
sit Program, at intet sker,
uden **Hjælp** de give vil.
Kundskab, Enighed slaar til.

Efter Alvor kommer Gammen,
man til *Ørnereden* tog
for en Tid at være sammen.
Timerne saa hastig jog.
Sang og Tale, godt Humør
gi'r en rigtig Fest Kulør.

Anden Dagen rummer mange
gode Forslag blev bestemt.
Ordet lød saa mange Gange,
at det sikkert nu er gemt
rigtig godt — og tages frem,
hver Gang der er Brug for dem.

Slutningsdagen der bestemtes
Himmelbjergets Top at naa;
Ekstratog med alt forventes
til den rette Tid at gaa;
men i Skanderborg, ak ve!
var en slem Forsinkelse.

Blev Humøret end lidt svalet,
glade Smil for Angst og Gru,
hvad der sker, er ej befalet,

slet saa galt det ej saa ud.
Damerne, som her var med,
tænkte: »Godt, vi kom afsted.«

Snart man øjner i det fjerne
»Støtten«, som den staar paa Top,
Tiden gaar, mens man saa gerne
gamle Minder frisker op,
gamle Steder, gammel Ven
gør det godt at se igen.

Solen straaled' klart fra Himlen,
og Musikkens Toner lød,
da fra Toget hele Vrimlen
gennem Silkeborg gik ned
og ombord i »Hejren«, som
havde ventet, at vi kom.

Fløjten lyder, Skibet sejler,
spejklar ligger Søen gemt,
Skovens Kroner smukt sig toner
rundt om Bredden, bli'r ej glemmt;
alt kun aander Glæde, Fryd,
Landet her er Jyllands Pryd.

Da man altsaa »Bjerget« naa'de,
Vandringsstav vi tog i Haand,
en og anden dog os spaa'de,
at vi ej til Himlen kom.
Men paa Toppen var et Bord,
der var dækket med et Fo'er.

Og de gode Lok.mænd kan ej
leve af den bare Luft,
Koteletterne gik sin Vej,
nogle fik kun bare Duft;
men man trøsted' sig og fandt
noget andet, der forsvandt.

Da saa Maden er fordøjet,
Kaffen med, vi ser os om;
hver er glad og godt fornøjet,
at vi op paa Bjerget kom;
her vi synes selv saa smaa
i Guds fri Natur at gaa.

Slutningsakten er i Staden,
henad Aften vi ankom;
rask Toilet og saa til Maden,
efter den var en Svingom.

For den Tur istemmer mange
tre Hurraer og saa det lange!

Aalborg, i Juni 1910.

Margrethe Jensen.

Et Personskifte.

Som det vil være vore Læsere bekendt, afholdt »Dansk Jernbane-Forbund« deres aarlige Kongres i Odense den 17. — 18. — 19. f. M.

Straks paa Formiddagen nedlagde Forretningsføreren Chr. Nielsen sit Mandat, endskønt der endnu var et Aar tilbage, inden det var udløbet.

Den saaledes skabte Situation kom sikkert bagpaa de fleste Delegerede, thi der blev straks afholdt et lukket Møde, der resulterede i, at man ydede den afgaaende en »Erkendtlighedsgave« paa 5000 Kr. »i Anledning af hans gode Arbejde i Lønnings-sagen og Forhandlingsrettens Gennemførelse«.

Efter hvad der hidtil er fremkommet for Offentligheden, har det nok været ganske smaat bevendt med »Erkendtligheden«, idet Gaven er benyttet til at dække over hans mislige Pengetransaktioner. Den Gave, der saaledes er givet Chr. Nielsen, er kun fingeret, idet Beløbet vil medgaa til Dækning for hans Kautionsister.

Med Chr. Nielsen forsvinder en fremtrædende Personlighed fra Jernbaneforbundets Arena. Fra forskellige Sider anerkendes han som en Dygtighed.

I Almindelighed kan han dog vistnok kun betragtes som den udprægede Type paa en Stræber, der ved sin Hensynsløshed og ved partipolitiske Forhold har naaet den Præstige, der kulminerede paa Jernbaneforbundets Kongres.

For en nøgtern Betragtning har han for »Dansk Jernbane-Forbund« været en Gøgeunge, som det undertiden har haft sine Besværligheder at skaffe det nødvendige Foder til, hvad de sidste Tidens Begivenheder til Overflod bekræfter.

Tilsyneladende besad Chr. N. en vis Indflydelse overfor Offentligheden. At han hos den socialdemokratiske Presse havde Indflydelse og her misbrugte den, blev bekendt paa D. L. & L. F.s Generalforsamling den 17de Marts. Det oplystes der, at Chr. N. censurerede alt, hvad der angik Statsbanerne og Foreningslivet indenfor samme. Der misbrugte han ogsaa sit Tillidshverv til kun at lade passere, hvad der passede i hans og D. J. F.s Kram.

Forklaringen paa den Anseelse, han her nød i Offentligheden, ligger ikke i hans personlige Dygtighed, men er opstaaet paa den Maade, at der i D. J. F. gentagne Gange har været foretaget Afstemninger om, hvorvidt D. J. F. skulde indmeldes under »de samvirkende Fagforbund«. Disse Afstemninger førte imidlertid ikke til det ventede Resultat; men man har fra det socialdemokratiske Partis Side utvivlsomt næret den Anskuelse, at D. J. F. dog en skønne Dag sluttede sig til de samv. Fagforbund og derfor i hans Egenkab af Forretningsfører for D. J. F. var nødt til at vise ham visse Hensyn.

Som yderligere Bevis for hans Madstræberi kan nævnes, at da han valgtes til Forretningsfører, tog han sin Afsked som Portør fra Statsbanernes Tjeneste med den Motivering, at han ikke kunde varetage Forbundets Interesser, naar han samtidig skulde passe sin Tjeneste, men desuagtet straks derefter lod sig opstille som Folketingskandidat i Vinderupkredsen. Saafremt han var bleven valgt, havde der tillige været ham en Medarbejderpost sikret ved »Social-Demokraten«.

Det er hævet over al Tvivl, at det ikke udelukkende var Hensynet til D. J. F.s Interesser, der bevirkede, at han søgte og fik sin Afsked som Portør. Lad os antage, at han var bleven valgt som Folketingsmand, og forudsætte, at han havde varetaget sit Mandat til Vælgernes Tilfredshed og ligeledes varetaget sit Tillidshverv som Medarbejder ved den socialdemokratiske Presse til Læsernes Tilfredshed (hvad han nu ikke har), da kan man være overtydet om, at han lige saavel kunde have passet sin

»Varmedunk« ved Statsbanerne og samtidig have forskaanet D. J. F. for Udgiftsposten til hans Lønning.

Nej, Drivfjederen har været Madstræv, og D. J. F. har vel ikke kunnet indse dette, førend han nu ligger paa sine Gerninger.

At hans Personlighed har været præget af en vis Snuhed, kan man ikke underkende. Derom vidner Forhandlingsretten, som han i Forbindelse med Toldinspektør Ivar Berendsen og Postekspedient Jacob Andersen, der var personlige Venner af det afgaaede Ministeriums Medlemmer, tilsyneladende har faaet gennemført i en Form, som netop han og de ønskede.

Det bliver mere end tvivlsomt, om de saa stærkt opreklamerede Forhandlingsregler under de forandrede politiske Forhold vil indgaa i samme Form i »Ordrer og Bestemmelser« som den, hvori de først blev publicerede. Det vilde da ogsaa være stridende mod al sund Fornuft, Ret og Rimelighed, om man vilde tvinge Personalet ind i Foreninger, hvor de intet har at gøre og intet kan vente sig. At det i lange Tider har været Chr. Nielsens Ønske at faa spaltet D. L. & L. F., er en kendt Sag. Det vilde jo ogsaa rent økonomisk set have gavnet Jernbaneforbundet, om det pludselig havde faaet en Tilgang af 728 nye Medlemmer. Tilbage var saa blevet Lokomotivførerne, der havde været henvist til »Jernbaneforeningen«, hvor vore Separatister for Aar og Dag siden er krøbet i Ly, uagtet de paa Forhaand ved, hvad der venter dem, at deres og vore Fordringer ved en eventuel Lønningslovrevision saavel fra Jernbaneforeningens som Jernbane-Forbundets Side vil blive anset for ganske overdrevne.

At nogen Lokomotivmand, der i det hele taget ønsker at værne om sin Stilling og vil overlevere den i god Stand til vore Efterfølgere, kan staa som Medlemmer af nogen af disse to Foreninger, der hidtil har lagt saa aabenbar Antipati for Dagen — saavel som i det skjulte mod Lokomotivmændene, maa anses for udelukket.

Den Diktatorstilling, som Chr. Nielsen har udfoldet som Forretningsfører, har nu

lidt et afgjort Skibbrud, og dermed vil han saavel i Foreningslivet som i det offentlige Liv være en død Mand og fuldkommen u- præsentabel Personlighed. Det, han har gjort, har man ikke Lov til at gøre.

I Chr. Nielsens Sted er Togbetjent J. Christophersen valgt som Forretningsfører for Dansk Jernbane-Forbund. Hvorvidt han vil blive et Samlingsmærke, er der endnu ingen sikre Tegn paa, ihvert Fald skal der en fast og sikker Haand til at ride den Storm af, som »Erkendtlighedsgaven« har rejst i D. J. F.

Forhaabentlig vil den nye Forretningsfører i Forholdet udadtil vise sig mere tolerant og være i Besiddelse af den Hensynsfuldhed og Fordragelighed, der er en Betingelse for, at man selv kan blive respekteret.

Virak.

Det er en bekendt Sag, at naar et Menneske, som har indtaget en fremragende eller ledende Stilling, abdicerer, vil det aldrig ved Afskeden komme til at skorte paa mer eller mindre fortjente Lovord. Kritiken forstummer simpelthen som Følge af Venners og Forsvareres overstrømmende rosende Omtale. Og derfor forstaar man saa godt, at der hidtil ikke er dryppet nogle Draaber Malurt i Hr. Forretningsfører Chr. Nielsens Glædesbæger.

Med denne forsvinder et af de Mennesker, om hvem man med Rette kan benytte de bekendte Ord: Populær er den, der har samlet Øjeblikkets Opmærksomhed om sig, men folkelig den, som paa en dybere Maade er knyttet til Folket. Trods sine rige Evner, Kløgt og Snildhed og trods sin Dygtighed i agitatorisk Hensende formaaede Hr. C. N. dog ikke at naa det Maal, som fra første Færd var Idealet, nemlig at faa Dansk Jernbaneforbund hævet op til at være det centraliserede Knudepunkt indenfor hele det

underordnede Personale ved Statsbanerne.

Bortset fra Hr. C. N.s i Almindelighed rige Evner som Organisationsmand er det dog ingen Hemmelighed, at han netop har savnet den vigtigste Hovedbetingelse for at kunne organisere Statsbanepersonalet til en samlet Enhed, nemlig »forenings-politisk Ærlighed«. Alt efter det politiske Barometers Svingninger har Hr. C. N. søgt at komme til at staa som Diktator over alle Underklasserne uden Hensyntagen til andres Meninger og Forslag. Valgsproget har kort og godt været »Hensigten helliger Midlet«; men til Trods for den stedse vekslende Taktik er Maalet at faa de udenfor Jernbaneforbundet staaende Foreninger forvandlet til en »prima Malkeko« dog bristet. Og ikke engang hans bedste Kæphest »Forhandlingsretten« har formaaet det. Hr. C. N. er med faa Ord nu en slagen Mand.

At det Tidspunkt ikke var fjernt, da hans Dage som Forretningsfører for Jernbaneforbundet var talte, har allerede i længere Tid været et almindeligt Samtaleemne indenfor Jernbanetatens forskellige Afdelinger. Man havde faaet Følelsen af, at det her vilde gaa som med Frøen, der pustede sig for stærkt op — den revnede tilsidst.

Man behøver i denne Forbindelse kun at betragte den noble Fremgangsmaade, som Hr. C. N. har lagt for Dagen overfor D. L. & L. F., og man maa forbavses over, at et Menneske, der offentlig staa frem og udgiver sig for at være en Mand med udprægede frisindede Følelser, virkelig vilde bidrage til at faa den ældste faglige Organisation indenfor Etaten ødelagt — Angreb, hvori dog hverken Jernbaneforbundet eller Jernbaneforeningen vil naa sit Maal, men som derimod kun vil bidrage til, at det »skæve Forhold« (Udt. af Vor Stand) til D. L. & L. F. kun yderligere vil komme til at indtage en endnu mere hældende Stilling.

Det mest iøjnefaldende Bevis paa den Inkonsekvens, hvormed Hr. C. N.s diktatoriske Overledelse har været præget, er det intime Forhold til »Statsbanernes Lokomotivfører-Forening« til Trods for det Æselspark, som det mere originale end diplo-

matiske Foreningsgeni Repræsentanten Hr. Lillelund leverede paa Jernbaneforeningens Generalforsamling, hvor denne paa sin Forenings Vegne kategorisk erklærede at maatte stemme mod ethvert Samarbejde med Jernbaneforbundet, *idet den daglige Erfaring i Tjenesten havde vist, at Forbundets Medlemmer ikke var til at arbejde sammen med.* Ikke desto mindre har Hr. C. N. taget de samme Herrer under sine beskyttende Vinger, endskønt han i Jernbanetidende stadig har været paa Krigsstien mod den »separatistiske« Bevægelse og endnu ikke har haft den Dristighed at ligestille Medlemmerne af D. L. & L. F. med denne.

Her mærker man Hensigten. Hr. C. N. har været den Mand, som har »vejret« og forstaaet at bedømme og udnytte enhver Situation og ikke et Øjeblik glemt sit Formaal: at knuse alt og alle, der ikke har villet følge ham i tykt og tyndt. Selv Hensynet til politiske Meningsfæller har været et ukendt Begreb for ham. Og ved at albue sig frem var Navnet Chr. Nielsen saavel indenfor Jernbaneforbundet som Jernbaneforeningen omgivet med en Nimbus, der kun nævntes med en vis Ærefrygt, og som ingen turde kritisere.

Omend Hr. Nielsen tilsyneladende med fuld Honnør trækker sig tilbage i Troen paa at have samlet Populariteten om sin Person, kan han dog ikke have undgaaet at lægge Mærke til den Dag for Dag stigende Utilfredshed, som selv indenfor de meniges Rækker i Jernbaneforbundet tydelig er kommen til Orde. Selv om de 5000 Kr., der naturligvis i økonomisk Henseende virker som en lægende Balsam, ogsaa er bevilget under den Forudsætning at skulle betragtes som en Hædersgave, saa vil dog denne ret enestaaende Offervillighed af enhver Jernbanemand kun blive opfattet som en Amulet i et Forsvindingsnummer. Hr. C. N. er i bogstavelig Forstand bleven tvungen til frivillig at tage sin Afsked.

Forhaabentlig vil den afgaaede Forretningsførers Efterfølger med en mere udpræget Tolerance end sin Forgænger forstaa at bedømme den foreliggende Situation og

gennem en ændret Foreningstaktik bidrage til, at der indenfor de forskellige Organisationer skabes et mere produktivt Samarbejde. Paa Selvstændighedens Grundlag vil D. L. & L. F. til enhver Tid være medvirkende for Opnaelsen af dette Maal.

Masnedsund, den 2. Juli 1910.

Herm. Ohlsen.

M 63. — Af den paa Finansloven for 1910—11, § 6, Afsnit 6, 2: »Fællesudgifter ved Driften, andre Udgifter«, Underafsnit 9. e. bevilgede Sum af 5,000 Kr. til Rejseunderstøttelse til Statsbanernes Personale er fordelt saaledes:

Fuldmægtig E. Lunn, Generaldirektørens Sekretariat, 300 Kr., for at gøre sig bekendt med forskellige Administrationsforhold ved tyske og schweiziske Baner.

Assistent C. F. Møller-Holst, 1ste Tarifikontor, 300 Kr., for i de større evropæiske Byer at undersøge Betingelserne for et Samarbejde mellem de bekendte Rejsebureauer dersteds og Statsbanernes Rejsebureau i Berlin.

Fuldmægtig C. F. R. Blankensteiner, Revisionen, 200 Kr., for i Tyskland at gøre sig bekendt med de Regler, hvorefter Afregningen for Godsfærdsel foretages mellem en Statsbane og de tilstødende Privatbaner.

Overbanemester af 1ste Grad C. P. Olsen, Helsingør, 350 Kr., for i England at gøre sig bekendt med Arbejder vedrørende Sporoverbygningen.

Overbanemester af 1ste Grad H. C. Pedersen, Køge, 325 Kr., for i Sverige at gøre sig bekendt med Svelleimprægning.

Telegrafmester af 2den Grad P. V. G. Larsen, Aarhus, 325 Kr., for i Tyskland at gøre sig bekendt med Sporskiftesikringsanlæg m. m.

Maskinbestyrer H. G. Dorph, Struer, 400 Kr., for at studere Lokomotivtjenesten ved engelske og hollandske Jernbaner.

Skibssingeniør C. C. Hunderup, København, 400 Kr., for at studere de engelske Jernbaneselskabers Overfartsforhold samt besøge nogle Skibsværfter.

Stationsforstander, Kaptajn J. C. E. Wilsbech, R. af Dbg., København H., 400 Kr.

Godsekspeditør af 1ste Grad N. C. O. T. Hagen, København H., 300 Kr.

Overassistent af 1ste Grad J. F. V. Looft, København H., 300 Kr., for med Ibrugtagningen af Københavns nye Centralbanegaard for Øje at gøre sig bekendt med Forholdene paa tilsvarende større udenlandske Personbanegaarde, f. Eks. Hamborg, Dresden, Cøln og eventuelt en af Berliner Banegaardene.

Assistent H. C. Hansen, Ribe, 300 Kr., for at gøre sig bekendt med Stations-tjenesten paa mellemstore tyske Stationer.

Togfører Nr. 172 J. C. P. Ege, Fredericia, 200 Kr., for at sætte sig ind i Togekspedition, Godsudveksling og Rangering paa Stationer i Sverige og Norge samt i Slesvig-Holsten.

Overassistent af 1ste Grad J. E. Fryden-dahl, Randers, 300 Kr., for at studere Stationstjenesten i Tyskland.

Fuldmægtig O. Mortensen, 4de Trafikkreds, Struer, 300 Kr., for ved en Rejse i Sverige og Norge at studere disse Landes Stykgodsbefordring.

Stationsforstander B. C. Veibel, Gjedser, 300 Kr., for at gøre sig bekendt med Forholdene paa mellemstore Overgangsstationer i Tyskland og Østrig.

Forudsætningen for denne Bevilling var den, at Stipendierne **for nemmelig** skulde gives til det **underordnede Personale**. Den Fordeling, der her har fundet Sted, tyder dog ikke herpaa. Mon det derfor ikke snart skulde være Lokomotivpersonalets Tur at komme i Betragtning?



»Han kommer tilbage«!

I det nye Ministerium er Trafikministerportefeuillen atter betroet *Thomas Larsen*.

Hr. Thomas Larsen og Lokomotivpersonalet er gennem Tubal-Kain i Slægtskabsforbindelse med hinanden, idet han har lært Smedeprofessionen.

Som Minister i Ministeriet Holsteins to Maaneders Regeringstid forblev han et ubeskrevet Blad. Lad os haabe for den kommende Tid, at vort Slægtskab maa udvikles til gensidig Tilfredshed.

Uheldige Bestemmelser.

I Red.s Kommentar til min Artikel i forrige Blad skriver De, at De ikke kan være enig med mig i Hovedsagen! Jeg er nu, Hr. Red., af en anden Mening. Saafremt De vil betragte Hovedpunktet ud fra en anden Synsvinkel, vil De opdage, at jeg aldeles ikke forsvare Anvendelsen af Ekstrarbejderne som Rangerledere — tværtimod finder jeg det ogsaa uheldigt. Ud fra mit Synspunkt anser jeg desuagtet min Kritik for retfærdig, idet jeg endnu ikke føler mig overbevist om Nødvendigheden af en Opfordring til — Rapportjageri, saa meget mere som der, saavidt mig bekendt, ikke indenfor de øvrige af Landets Maskinkredse er udstedt lignende Skrivelser til Trods for, at Forholdene sikkert er ligesaa der.

Opstiller man Spørgsmaalet: Hvem har Skylden for disse Forhold, eller træffer vi de skyldige ved Opretholdelsen af den omstridte Ordre? da maa De, Hr. Redaktør,

og enhver anden ogsaa give mig Ret, naar jeg paastaar, at Skylden i væsentlig Grad maa søges hos Bevillingsmyndighederne, og at vi ved systematisk Indrapportering kun træffer dem, som har mindst Skyld, og ikke Kærnen i Sagen.

Lader man Blikket glide lidt udenfor vor indsnævrede Kreds i Etaten og betragter de store, undertiden nationale Begivenheder, som uden Radikalisme afvikles til gensidig Tilfredshed for alle Parter, har man dog Ret til at tro, at et saa underordnet Spørgsmaal maatte kunne løses uden »Donnerslag« og uden at fremkalde Mistro og Vrangvillighed overfor hinanden. — Dette vil nemlig ubetinget blive Følgerne af et systematisk Rapportjageri.

Med Tak for Optagelsen
H.

Til Hr. H. skal vi bemærke, at det foreliggende Spørgsmaal kun kan ses under en bestemt Synsvinkel, den tjenstlige — Hensynet til Sikkerheden, og kan absolut ikke opfattes som nogen Chikane mod den enkelte af Trafikafdelingens Personale.

Nu er Spørgsmaalet for saa vidt ude af Verden, eftersom Generaldirektionen har dispenseret fra tidligere Ordre og Bestemmelser.

Red.

Personalialia.

²⁶/₆ 10.

Lokomotivfører C. F. Schmidt, Nyborg, er afgaaet ved Døden.

¹/₇ 10.

Forfremmede er:

Haandværker A. K. J. T. Johnsen, 3. Kreds, til Lokomotivfyrbøder i Holstebro

Jernbane-
funktionærer!
Ekstra Rabat!

5%

paa Herreklæder,
færdigsyede og efter Maal,
og

Haandværker P. J. V. M. Blohm, 1 Kreds,
til Lokomotivfyrbøder i Glyngøre

Forflyttede er:

Lokomotivfyrbøder H. C. Pedersen, Holste-
bro, til Randers

Afskediget er:

^{31/8} 10.

Lokomotivfører I. I. F. Rasmussen, Kbhavn.
G. 1, efter Ansøgning og med Pension paa Grund
af Svagelighed

Lokomotivfyrbøder C. S. P. G. T. Haacke,
Slagelse, med Pension paa Grund af Svagelighed

^{30/9} 10.

Lokomotivfyrbøder J. H. E. Andersen, Gjedser

Bytning.

Undertegnede ønsker at bytte med en
Kollega i Jylland, helst Aarhus eller Randers.

Lokfrb. A. C. V. Andersen,
Helsingør.

Bytning

søges til Kjøbenhavn H, G eller Ø til Ok-
tober. Lokomotivfyrbøder C. Poulsen,
Slagelse.

Undertegnede ønsker at bytte med en
Kollega i Kjøbenhavn H. eller Ø.

Lokfrb. 376 Hegelund,
Vedde.

MØBLER til 2—3—4 Værelser.
Rimelige Betalingsvilkaar.
Flycht & Co. | s 5, Kjøbenhavn. 5.

Møbler

Specialitet:
Montering af 2
3 og 4 Vær.s
Lejligheder.
Alt forarbejd.
af prima Mate-
rialier. Egne
Værksteder.
10 Aars Garan-
ti. — Rimelige
Betalings-
vilkaar.

Frederiksborggade 41 (ved Dronn. Louises Bro).

Trikotage og Lingeri.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

Systue for Børnekjoler.

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Th. 2596.

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,

anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel
Herre-, Dame- og Børnefodtøj.

Reparationer udføres smukt, solidt og
billigt i Lobet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.

Gummi-Kravetøj

(hvidt og kulørt).

Største Udvalg.

Billigste Priser.

Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,
dobbelt Flip, kulørt, 75 Øre,
og hvide 65 Øre.

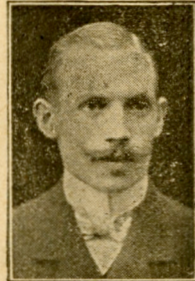
Kulørt Serviteurs 1,00,

hvidt do. 0,75,

Manchetter 0,75 faas i

„Flippen“, Istedg. 128, Kbh. V.

Ærb. K. Hintz.



Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.
Postordres ekspederes pr. omgaaende.

Tuborg Pilsner

Danmarks Nationaldrik.

10% paa Hatte, Lintøj, **Tøjhuset**
Undertøj og alle øvrige Artikler Vesterbrogade 17
indrømmes Dem! Kjøbenhavn B.

Tandlægerne

Frøken Maria Bøving og Frk. Margrethe Mose

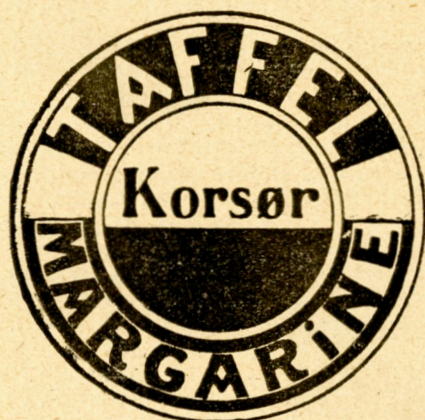
Vesterbrogade 66^a Kbhavn. Telefon Vester 159y
Konsultationstid: Hverdage Kl. 10-4
og Søndage i Reglen Kl. 10-12.

Jernbanesygekassens Tandlæger.

Restaurationsen, Enghavevej 77,
anbefales de Herrer Jernbanemænd.
Prima Smørrebrød 10 Øre pr. Stk.
Kaffe 10 Øre.

Aabnes Kl. 5 Morgen.

Ærb. L. JENSEN.



Carl Nielsen,
Guldsmed & Juveler;

Bruunsgade 25, Aarhus.

Telefon 791.

Telefon 791.

D'Hrr. Lokomotivmænd
bør lade deres Tøj renses i
Ulstrup & Jessens kem. Tøjrensningsanstalt
Gothersgade 54.

Filialer: Slotsgade 3 og Værnedamsvej 21



Godsbanekvarterets
Trikotage-
& Manufaktur-
handel,

Sender Boulevard 59, Hj. af Arkonagade,
er Stedet, hvor de Herrer Lokomotivmænd
bør gøre deres Indkøb.

Johannes Nielsen. Telefon Vester 1175. V.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34,
Esbjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16^a, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

CARLSBERG PORTER

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4^a tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.