

Dansk Lokomotivtidende.

Organ for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening.

Redaktør: Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Nr. 22.

15. November 1902.

2. Aargang.

Organisationens Arbejde.

Anerkendelsen.

Som det vil erindres, vedtog Generalforsamlingen i Nyborg den 14. Marts d. A. at paalægge Hovedbestyrelsen at søge Organisationens anerkendelse som Forhandlingsfaktor mellem vore Foresatte og vor Organisation, saaledes at der kunde tilvejebringes et Samarbejde mellem disse to Faktorer til Forbedring af Lokomotivpersonalets Løn- og Tjenesteforhold. Der er imidlertid endnu ikke indløbet noget Svar paa den i denne Anledning indsendte Ansøgning (se Lokomotivtidende Nr. 12), hvorfor man har ment at burde forny denne i Anledning af, at Hr. Maskinchefen, som det vil ses nedenfor, har resolveret, at en af vore Tillidsmænds Forhold til vor Organisation intet har med dennes tjenstlige Forhold at gøre. Der er derfor indsendt en Ansøgning af nedenstaaende Ordlyd til Ministeriet, ledsaget af 4 Bilag, hvis Ordlyd ogsaa gengives her til Underretning for d'Hrr. Medlemmer, idet man gaar ud fra, at naar vore Tillidsmænd kan forfølges i et Tilfælde som dette, hvor der er givet Organisationens et bestemt Løfte, da arbejder denne paa et saa løst Grundlag, at vi ad yderste Evne maa søge at forbedre vore Vilkaar paa dette Omraade.

Med Højagtelse

Chr. Christensen,
Formand.

Hermed følger 4 Bilag.

Under Henvisning til vort under 26. April d. A. til det høje Ministerium indgivne ærbødige Andragende om vor Organisations Anerkendelse som Forhandlingsfaktor, tillader vi os i Ærbødighed at forny dette Andragende paa følgende dertil givne Anledning:

Under 26. April d. A. indsendte Organisationens et Andragende (Bilag Nr. 1)

til Hr. Maskinchefen, paa hvilket der under 21. Maj s. A. blev tilstillet Organisationens Svar (Bilag Nr. 2).

Da Regnskabskontoret i Aarhus til Trods herfor forhaalede Afsendelsen af de Emolumenter, der skulde være udbetalt Lokomotivpersonalet den 15de Oktober d. A., henvendte nogle Medlemmer af Organisationens 18. Afdeling, der omfatter Fredericia, Kolding og Vamdrup Lokomotivdepoter, sig til deres Tillidsmand, Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia. Denne tog Initiativ som anført i Bilag Nr. 3.

Under 25. Oktober d. A. tildeltes der ovennævnte Tillidsmand en alvorlig Irettesættelse (Bilag Nr. 4).

I Betragtning heraf er det, at vi tillader os at forny vort ærbødige Andragende til det høje Ministerium om, at vore Tillidsmænd anerkendes som Forhandlingsfaktorer, saaledes at disse, naar de tager Initiativ i en Sag som til Eks. nærværende — der forud havde været til Forhandling mellem vore Foresatte og vor Organisation —, ikke udsætter sig for at dømmes og lide en Tjenestefor-seelses Kalamiteter.

I Haab om det høje Ministeriums Velvillie og Forstaaelse af vore Bestræbelser for ad Forhandlingens Vej at kunne sikre det danske Lokomotivpersonale tilfredsstillende Løn- og Tjenesteforhold, tillader vi os i Ærbødighed at fremsende dette vort Andragende.

Esbjerg, den 3die November 1902.

Paa Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forenings Vegne:

Allerærbødigst

Chr. Christensen,

Lokomotivfører,

Formand for Hovedbestyrelsen.

Til

Ministeriet for offentlige Arbejder.

Bilag Nr. 1. (Ordlyden findes i Lokomotivtidende Nr. 12).

Bilag Nr. 2. (Ordlyden findes i Lokomotivtidende Nr. 12).

Bilag Nr. 3.

Statsbanedriften.

Maskinafdelingen.

1. Maskinsektion.

Aarhus, d. 16. Oktober 1902.

I Anledning af, at jeg Dags Formiddag har modtaget følgende Telegram:

Maskininspektør Duseberg,
Aarhus.

Milepengene savnes stærkt her.
Bedes sendt med 172.

Paa Lokomotivpersonalets Vegne:
Mauritzen,

skal jeg udbede mig Deres nærmere Forklaring.

Særlig ønskes oplyst, hvorvidt De har henvendt Dem til Deres stedlige Foresatte, Lokomotivformanden, om at foranledige det fornødne i Anledning af Forhalingen af Milepengenes Udbetaling, samt med hvilken Hjemmel De paa egen Haand har afgivet den citerede Depeche paa Jernbanens Telegram.

Duseberg.

Lokomotivfører 99 Mauritzen,
Fredericia.

Besvarelse:

I Henhold til hosstaaende Skrivelse tillader Undertegnede sig at fremsætte følgende Forklaring:

Da Lokomotivpersonalet her henvendte sig til mig — som Formand for Fredericia Afdeling af D. L. og L. F. — med Anmodning om at foranledige Hr. Maskininspektørens Opmærksomhed henledt paa, at vor ærede Chefs Løfte i Skrivelse af 21. Maj d. A. ikke overholdes fra Regnskabskontorets Side, og da Lokomotivpersonalet for den overvejende Dels Vedkommende bliver sat i en stor Forlegenhed, naar Emolumenterne ikke rettidig arriverer, lod jeg Anmodningen gaa videre til Hr. Maskininspektøren gennem Telefonen.

Henvendelse til Hr. Lokomotivformanden her har ikke fundet Sted udover den almindelige Meddelelse om, hvad der er modtaget eller afgivet pr. Telefon,

hvilken Meddelelse altid finder Sted straks efter Afringningen.

Da jeg havde Telefonvagten, og Anmodningen omhandlede Vederlag for udført Tjeneste, og da Anmodningen sendtes direkte til min Foresatte, Hr. Maskininspektøren, og ikke til Regnskabsføreren, har jeg staaet i den Formening, at dette gav mig Hjemmel til at afgive den omhandlede Depeche paa Jernbanens Telegraf.

Fredericia, den 17. Oktober 1902.

Allerærbødigst

L. Mauritzen,

Lokomotivfører Nr. 99.

Bilag Nr. 4.

(Journ. Nr. 7689—1902).

Statsbanedriften.

Maskinafdelingen.

Maskinchefen.

København B., d. 5. Oktober 1902.

I Anledning af, at De den 16. d. M. paa egen Haand har benyttet Jernbanens Telegraf til Besørgelse af en Depeche vedrørende Udbetaling af Milepenge til det i Fredericia stationerede Lokomotivpersonale, tildeles der Dem herved en alvorlig Irettesættelse for den af Dem ved denne Lejlighed udviste egenraadige Handlemaade, idet det tilføjes, at De burde have henvendt Dem til Deres nærmeste Foresatte, Lokomotivformanden i Fredericia, med Anmodning om, at det fornødne maatte blive foretaget ved hans Foranledning. De maa derhos erindre, at Deres Forhold til en Forening af Lokomotivførere ikke har noget med Deres tjenstlige Forhold at gøre.

Busse.

Søby.

Lokomotivfører Nr. 99 L. A. Mauritzen,
Fredericia.

Esbjerg Afdeling

afholdt Tirsdag den 4de November et Diskussionsmøde, paa hvilket Lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia, velvilligst var kommen til Stede for at indlede Diskussionen over Emnet: »Forstaaelsen af de for Lokomotivpersonalet gældende Reglementer, Ordre og Bestemmelser«.

Afdelingens Formand, Lokomotivfører M. Mortensen, aabnede Mødet og bød Lokf. Mauritzen Velkommen og gav derefter Ordet til denne.

Lokf. Mauritzen indledede Diskussionen med et Foredrag, ud fra de Synspunkter:

at de for en Etat givne Reglementer, Ordre og Bestemmelser kunde bringes i Anvendelse og faa Betydning paa flere hinanden til Dels modstridende Maader; til Eks. kunde de anvendes til at sikre Tjenestudøvernes retslige Stilling; men tillige kunde

de anvendes af Administrationen til at sikre denne Ansvarsfrihed overfor Offentligheden, naar en eller anden Ulykke indtraf, idet denne da kunde henvises til, at den paagældende Ansatte havde overtraadt den eller de for det foreliggende Tilfælde givne Instrukser.

Taleren pointerede, at Nødvendigheden af, at der udstedtes Instrukser, havde sin mest betydningsfulde Grund i Menneskets Egoisme og de flestes Tilbøjelighed til at lade overføre saa meget som muligt af det forefaldende Arbejde og Ansvar paa Andre, for selv at kunne slippe med det mindst mulige, og at det derfor i en ganske særlig Grad var nødvendigt for Lokomotivpersonalet at holde sig saa tæt til de givne Instrukser, som det overhovedet er muligt, og hvor disse ikke kunde anvendes eller nøjagtigt overholdes i Praxis, da at gøre Forestilling om fornøden Ændring i disse hos Administrationen, i Stedet for, som det hyppigt forekom, at Personalet slaar sig til Ro med, at de givne Instrukser synes betydningsløse eller ikke kan passe ind i de faktiske Forhold, og derfor gaar udenom disse og søger at klare sig paa bedste Maade.

Af samtlige Reglementer ansaa Taleren Signalreglementet for det mest betydningsfulde for Lokomotivpersonalets Vedkommende under dets Samarbejde med Stationerne, og ansaa enhver Afvigelse herfra for aldeles forkastelig, idet dette Reglement var saa prøvet, at hvis Stationerne eller Medansatte ikke mente at kunne overholde dette, burde de forlængst have gjort Forestilling hos Administrationen om Ændringer i samme, og ikke undlade at efterkomme de givne Forskrifter, da dette altid vil rumme en Fare for Lokomotivpersonalets Tjenestestilling. Taleren ansaa ogsaa de i Togreglementet givne Forskrifter for at have stor Betydning under Lokomotivpersonalets Samarbejde med de øvrige Tjenestekategorier, og maatte holde for, at Lokomotivpersonalet paa det bestemteste gjorde Fordring paa, at de givne Forskrifter fulgtes, og erindrede om, at selv om et Sæt Lokomotivpersonale havde klaret sig igennem trods Overtrædelse fra Medansattes Side af givne Instrukser, da kom der andre Lokomotivmænd efter, og om det gik disse galt paa Grund af hines utidige Overbærenhed, da paadrog de sig et moralsk Ansvar, der i mange Tilfælde kunde blive vanskeligere at bære end det strengt juridiske, for hvilket Lokomotivpersonalet i første Række er udsat.

Taleren pointerede stærkt, at det jo var givet, at naar Lokomotivpersonalet skulde kunne paatale Overtrædelse af givne Instrukser, da maatte dette Perso-

nale ogsaa selv nøje overholde disse, og for at kunne dette, maatte der sættes noget alvorligt ind paa at gøre sig bekendt med og faa den rette Forstaaelse af alt, hvad der omfatter den saavel teoretiske som praktiske Side af den Lokomotivpersonalet paalagte Tjeneste, og vilde lægge de alt ansatte alvorligt paa Sinde at vejlede ny ansatte til den rette Forstaaelse af den Betydning, de til enhver Tid gældende Instrukser uomtvistelig har for Lokomotivpersonalets retslige Stilling, og beklagede, at Vejledningen — ved Eksemplets Magt — ofte gik i den stik modsatte Retning.

Taleren udviklede, at Motivet til en Indberetning aldrig burde staa for Lokomotivpersonalet som en Forfølgelse, men at dette maatte være klar over, at Meningen med en Indberetning er at bringe den eller de paagældende Overtrædere til at erkende deres Fejl og i Kraft af denne Erkendelse fremtidig undlade at begaa Brud af lignende Art paa givne Instrukser.

Taleren foreviste en praktisk indrettet Bog til at samle og hefte de løse Ma. Ordre i, saaledes at disse altid var heftet i Numerorden og derved lette at holde à jour.

Taleren sluttede det udmærkede Foredrag med Anmodning til de Tilstedeværende (specielt d'Hrr. Eksaminander) om, hvis der var noget i de gældende Reglementer, Ordre og Bestemmelser, der ikke stod disse klart, da at fremsætte saadant, for at man gennem en Diskussion kunde komme til Klarhed af saadanne Spørgsmaal.

Spørgsmaalene, der fremsattes fra flere Sider, navnlig fra Lokfrb. Larsen, som Ordfører for Eksaminanderne, faldt Slag i Slag med Besvarelserne af Lokf. Mauritzen, hvilket øjensynligt glædede denne meget, idet dette, som Mauritzen bemærkede ved Afrejsen, beviste, at Interessen for den rette Forstaaelse af de givne Instrukser var vaagen hos de unge Lokomotivmænd, og naar denne Interesse blev nærret, vilde dette Middel — baaret frem af de unge Kræfter — blive den sikreste Vej til Opnaaelsen af et selvstændigt og oplyst Lokomotivpersonale.

Organisationens Formand, Lokf. Chr. Christensen, bragte de Tilstedeværende en Tak, fordi saa mange havde givet Møde, og takkede samtidig Mauritzen for hans ihærdige Arbejde indenfor Foreningen, hvorefter Afdelingsformanden sluttede det egentlige Diskussionsmøde med nogle velvalgte Ord om Betydningen og Ønskeligheden af saadanne Møders Afholdelse, idet disse bragte Forstaaelse af meget, som den Enkelte ikke altid var i Stand til at klare for sig selv.

Efter Diskussionens Slutning gav

Lokf. Mauritzen — med Formandens Tilladelse — en Del Oplysninger om den foreliggende Situation indenfor D. L. og L. F. og pointerede, at selv om Arbejdet i Lønsagen imod Forventning gav et mindre godt Resultat, da burde dette ikke virke splittende paa Medlemmerne, men tværtimod skulde det styrke Sammenholdet, saaledes at Arbejdet ufortrødent kunde fortsættes, for at vi ad Aare kunde opnaa, hvad det ikke var muligt at opnaa straks. Taleren kom derefter ind paa at omtale Betydningen af Oprettelsen af Brugsforeninger indenfor Jernbaneetaten og udtalte Haabet om, at ogsaa Lokomotivpersonalet i Esbjerg — som det var Tilfældet i andre Byer, hvor der alt var oprettet Brugsforeninger indenfor Etaten — vilde faa en gavnlig Indflydelse paa Startningen og Ledelsen af den i Esbjerg paatænkte Oprettelse af en Brugsforening, idet disse havde en stor, saavel moralsk som pekuniær, Betydning for den lavtlønnede Bestillingsmand, der mange Gange maatte betale ublu Priser for sine Livsfornödenheder, takket være den altid beredvillig ydede Kredit fra Købmændenes Side, der gjorde, at de, der gerne vilde betale, ogsaa maatte betale for Købmændenes usolide Kunder, og pointerede, at sikkert de færreste af de lavtlønnede Bestillingsmænd havde Raad til at underholde et eller flere nødvendige og uproduktive Mellemlid mellem Producent og Forbruger.

Esbjerg, den 4. November 1902.

Chr. Christensen,
fung. Sekretær.

Amerikanske Lokomotiver.

(Af Assistent Axel Smith).

I mange forskellige Retninger er Amerikanerne et Hoved forud for alle andre Folk, og navnlig gælder dette med Hensyn til Maskinteknik. Vi hører stadig om nye Opfindelser derovre, og alle er det Opfindelser, som har til Hensigt at fremme det praktiske Liv, og i det praktiske Liv spiller Maskinerne en meget betydelig Rolle, og da ikke mindre, naar de benyttes i Jernbanernes Tjeneste; thi Jernbanerne er en af den nye Tids vigtigste Kulturbærere, de bringer Udvikling med sig og saa at sige revolutionerer de Landstrækninger, hvorigenem de føres. Jernbanerne forkorter Afstandene, saa at Folk fra forskellige Lande saa at sige »rystes sammen«, hvorved Handel, Agerbrug og Industri lettere griber ind i hverandre og derved bliver Kilden til Velstand. Dette har Amerikanerne forstaaet, og de har udviklet det vidtstrakte Lands Jernbanenet i overordentlig Grad og ført Jernbaner gennem øde og omtrent ubeboede Land-

strækninger, og man har set store Resultater af deres Virken paa dette Omraade.

Med Jernbanenettens Udvidelse følger naturligvis en Forøgelse og Forbedring af Driftsmateriellet, og betragter vi Udviklingen i de forenede Staters Jernbanevæsen i Decenniet 1890—1900, vil vi se, at de Fremskridt, der i den Tid ergjort, ikke alene er store, men vidner om en »Raskhed og Hurtighed i Vendingen«, som kun kan opfordre andre til at følge Eksemplet og stræbe endnu videre fremad. Nogle Oplysninger om disse Forhold, hentede fra »American Machinist«, kunde være af Interesse.

I Aaret 1890 fandtes ialt i de forenede Stater 19 Lokomotivfabriker foruden Banernes egne Værksteder, og disse Fabriker byggede i Løbet af det nævnte Aar 2409 Lokomotiver til en Værdi af 73,676,694 Kr. I 1900 var Lokomotivfabrikerne Antal vokset til 28, og i disse fremstilledes i Aarets Løb 2,774 Lokomotiver til en samlet Pris af 101,161,565 Kr.; hertil kommer yderligere 26 Baneværksteder, hvori der i samme Tidsrum blev bygget 272 Lokomotiver til Værdi 12,220,945 Kr. Dette giver ialt 54 Fabriker, som i 1900 leverede 3046 Lokomotiver, hvis samlede Pris androg 113,382,510 Kr.

Det er naturligvis vanskeligt med Nøjagtighed at angive Forøgelsen i Lokomotivernes Vægt siden 1890, men tager man en bestemt Lokomotivfabrik og sammenligner Gennemsnitsvægten for Lokomotiver i 1890 og 1900, faar man et tilnærmelsesvis rigtigt Resultat, og vi ser saaledes, at i 1890 vejede et Lokomotiv 41,730 kg. eksklusive Tender, men i 1900 var Gennemsnitsvægten af Lokomotiver fra samme Fabrik steget til 58,515 kg. eller 40,2 pCt.

Der er i de nævnte 10 Aar fabrikeret adskillige Lokomotiver, hvis Vægt er over 100 t. (vore sværeste D. Maskiner vejer 45 t. uden Tender), og det største, der overhovedet er bygget, vejer 133 t. uden og 190 t. med Tender, og det er meget sandsynligt, at denne Vægt ikke er et Maksimum.

De Fordringer, som Forøgelsen i Toghastighed og Togenes tiltagende Belastning stadig stiller til Lokomotivernes Trækkeevne, har bevirket, at Damptrykket i Lokomotivernes Kedler er blevet betydeligt større end tidligere. Gaar man saa langt tilbage som til 1870, ser man, at det den Gang gennemsnitlig var 8 Atm., i 1890 var det 10 Atm., og i Løbet af Tiaaret 1890—1900 er det forøget med mere end 25 pCt., og nu — 1902 — er det meget almindeligt at køre med et Tryk af 14 Atm.

For at Kedlen skulde kunne modstaa et saa stort Tryk, maatte man selvfølge-

lig anvende meget svære Kedelplader. Disse fremstilles i Almindelighed af Staal, og i 1890 gjorde man dem 13 eller 14 mm. tykke, men nu bruges hyppigt Plader, der er omtrent dobbelt saa tykke.

Lokomotivkedlernes Dimensioner er som bekendt meget større i Amerika end andet Steds i Verden, og der er en betydelig Forskel saavel paa Længde som paa Diameter af Kedlerne i 1890 og i 1900, ligesom der nu anvendes langt større Fyrkasser end i 1890, og Ristearealet er ogsaa betydeligt større nu end den Gang.

En Sammenligning af Ristearealet i de forskellige Typer af Fyrkasser giver følgende Resultat: Indskrænker man Fyrkassens Dimensioner saa meget, at Bredden kun bliver saa stor som Afstanden mellem Rammerne og Længden, højst 10 Fod, opnaas et Risteareal af omtrent 27 Kvadratfod. Gør man Bredden større ved at lade Fyrkassen række helt ud imellem Drivhjulene, men ellers bruger den samme Længde som før, vil man faa et Risteareal af omtrent 35 Kvadratfod. I Wooten-Typen, hvor Bredden er 8 Fod og Længden 10 Fod, er det endog muligt at skaffe et Risteareal af ikke mindre end 80 Kvadratfod. I mange Tilfælde gør man imidlertid Fyrkassen 66" bred og 8 Fod lang, hvilket giver en Risteflade af 44 Fod, og dette har vist sig at være fordelagtigt; men mest almindeligt er det, at Fyrkassens Risteflade er 30 a 35 Kvadratf.

Den største og vigtigste Forbedring, der er indført paa de amerikanske Lokomotiver, er Anvendelsen af Compoundsystemet.

Dette Princip er ikke nyt, som mange tror, thi allerede i 1846 blev der i de forenede Stater udtaget Patent paa Compoundlokomotiver; men Systemet kom dog ikke til Anvendelse paa amerikanske Lokomotiver før end i Decenniet 1890—1900, skønt det var indført i Europa nogle Aar forinden.

Fordelene ved Compound, der er saa iøjnespringende ved stationære Maskiner, blev snart almindelig kendte og skattede i Amerika, og skal Anvendelsen af Compoundsystemet betale sig, da maatte det ogsaa være ved saadanne store Maskiner, Dampkolosser, som netop Amerika bruger til sine svære Tog paa enorme Strækninger, og det har da ogsaa vist sig, at af de Maskiner, der bygges i Amerika til amerikanske Baner, er et meget stort Antal forsynede med Compound-Cylindre.

Næsten lige fra Begyndelsen af har de amerikanske Lokomotiver været vidt forskellige fra dem, der bygges i Europa, men de har kun lejlighedsvis faaet Indpas i europæiske Lande, saaledes som f. Eks. Rusland, Frankrig og England;

ogsaa i Norge og Sverrig har man købt nogle amerikanske Lokomotiver.

Eksporten af Lokomotiver fra Amerika er tiltaget stærkt, idet der i 1890 udførtes 161 Lokomotiver til Værdi 4,776,660 Kr., og i 1900: 525 Lokomotiver, der tilsammen kostede 20,859,663 Kroner.

Den Tid, der medgaar til at bygge et Lokomotiv, varierer meget og afhænger af, hvilke Fordringer, Køberne stiller. Medens det i Almindelighed tager adskillige Uger eller endog 2 a 3 Maaneder, har flere Fabriker dog præsteret Leverancer paa langt kortere Tid. Otte Dage er den korteste Tid, i hvilken et Lokomotiv kan bygges, fra det raa Materiale indtil den fuldt færdige Maskine, forsynet med alle Utensilier, men det paastaas, at et Lokomotiv er bleven samlet, monteret og gjort rede til at fremføre et Tog paa 24 Timer! Det maa dog her forudsættes at have været en Maskine af de gangbare Typer, hvortil alle Enkelthederne havdes færdige paa Lager.

Endnu skal anføres et Par Ord om Vognmateriellet paa amerikanske Baner i Tidsrummet 1890 - 1900.

I 1890 ansaa man Godsvogne med en Bæreevne af 27,200 kg. for tilstrækkelige til Bestridelse af Godstrafik, men i 1900 var Maksimallasten 45,360 kg., medens der dog er bygget Vogne med endnu større Bæreevne. Dette har været muligt ved at anvende Staal i Stedet for Træ, og alle amerikanske Godsvogne bygges nu paa denne Maade samt selvfølgelig med 4 eller flere Aksler.

Anvendelsen af automatisk Bremse paa Godsvogne har — som man let kan tænke sig — bidraget i væsentlig Grad til, at Hastigheden for Godstog er bleven betydeligt forøget.

En Henstilling.

Da jeg ser, at der i denne Tid forskellige Steder er holdt Møde samt foretaget Afstemning om Udmeldelse af »Det nordiske Forbund«, tillader jeg mig at advare mod noget overilet Skridt i den Retning. Det er kun 1½ Aar siden, at Forbundet blev stiftet og Lovene for samme vedtaget saa godt som enstemmigt. De Mænd, som da stemte for og sammensatte Lovene, maa jo saa have været meget kortsynede, naar der allerede nu formenes at være Stemning for at ophæve Forbundet.

Nej, Fejlen er først og fremmest, at næsten ingen kender Forbundslovene og ej heller har hørt et Ord om Forbundsbestyrelsens Arbejde i det forløbne Tidsrum, hvilket er meget beklageligt. Mit Forslag er da: Lad først Medlemmerne kende Lovene derfor samt Forbundets Opgave; hvis der saa endnu er Stemning for Udmeldelse af Forbundet, saa lad foretage en Afstemning ved Stemme-

sedler blandt alle Medlemmer, for at fastslaa Majoriteten for eller imod, men lad det endelig ikke gaa efter en øjeblikkelig opagiteret Stemning: thi hvilket Udfald det end faar, saa lad os haabe, at Majoriteten for det Vedtagne maa blive saa stor, at det kan blive et sandt Udtryk for Medlemmernes Standpunkt til Sagen.

Vor Forening trænger til alle gode Kræfters Samarbejde og Enighed, og allermindst til Splittelse, da allerede Forslaget om Udmeldelse i denne Tid er ved at dele Medlemmerne i to skarpt adskilte Lejre.

Til Slutning kun følgende Spørgsmaal: Hvorfor staar der ikke i vore Love, at Foreningen henhører under »Det nordiske Forbund«?

S. Mortensen,
Afdelingsformand for
København H.

Et Opraab!

Det er særlig de københavnske Afdelingers Medlemmer, dette Opraab gælder. Det har i den senere Tid vist sig, at Interessen for Møderne i vor Organisation ikke har været saa stor, som den burde være; derfor vil jeg særlig lægge Medlemmerne paa Sinde at møde saa talrigt som muligt og betragte det som en Pligt at overvære Møderne. Det har vist sig, at der kan møde mellem 70 a 80 Mand, naar det gælder noget; derfor synes jeg ikke, det er noget at møde 20 a 25 Mand, hvilket har været Taksten i den senere Tid. Jo flere Medlemmer, der møder, jo mere kan der blive drøftet og talt om, og særlig da vi har faaet en saa ivrig Mand som Lokomotivfører Mortensen til Formand, bør vi alle møde for at støtte ham i hans Arbejde for at gavne og samle vor Organisation til en Magt; derved højner vi vor Stilling i Samfundet.

Med Agtelse
J. Busch,
p. t. Afdelingsformand
for København G.

Et Besøg paa Bryggeriet „Ceres“ i Aarhus.

Mandag den 3. November besøgte et Antal af 40 Medlemmer af Ar. Afdeling »Ceres Bryggerier« i Aarhus under velvillig Ledsagelse af flere Medlemmer af Bestyrelsen for dette store Bryggeri. Med megen Interesse fulgte man Forklaringen af d'Hrr. om Øllets Fabrikation lige fra først til sidst, og man blev ført rundt til hver enkelt Afdeling af Bryggeriet: Svalehusene, Frysemaskinerne, Lagerkælderne etc., til Boutellieringsanstalten, der med sine praktiske Maskiner udviste den højeste Grad af Properhed, blandt andet ved, at selve Korkproppen ved et sindrigt Apparat bliver udsuget for den sidste Rest af Smuds, der mulig kunde findes i Proppen, forinden denne af Maskinen skydes ned i Flaskehalsen. Ligeledes beundrede Deltagerne Eksportøllets Behandlingsmaade.

Øllet førtes pr. Maskine i aftappet Stand ud under bestemte Temperaturer, der bevirker, at dets Holdbarhed forlænges. Efter til Slut at have beset den med sine blanke Maskindele store, elektriske Lysstation, førtes Deltagerne ind i et Lokale, hvor der til alles Forbauselse var opdækket et Bord med Ceres Pilsener og Cigarer. Bestyreren anmodede Deltagerne om at smage paa Brygget, og samtidig fandt Afdelingens Formand sig foranlediget til at udtale en Tak og nogle smigrende Ord til d'Hrr., der med saa stor Elskværdighed havde ofret deres Tid med at forevise og forklare alt, og tilføjede, at selv om vi Lokomotivmænd i vor Tjenestetid alle som en til det yderste maatte være maadeholdne, saa vilde det vist glæde alle i dette Øjeblik udenfor Tjenesten at kunne nyde en »Ceres« direkte fra Fad. Disse Ord paafulgtes af 3 kraftige Hurraraab. Derpaa udtalte Bestyreren Ønsket om Lykke og Fremgang for D. L. og L. F., hvorpaa man efter disse 2 Timers Ophold paa Bryggeriet tog Afsked.

Aarhus Teater.

Fribilletter udleveres til Medlemmer af D. L. og L. F., som tegner sig paa den hos Afdelingens Formand fremlagte Liste, Banegaardsgade 21, 2. Sal.

Kun Medlemmer af Aarhus Afdeling kan nyde godt af disse Fribilletter, og de, der har kørt Teatertogene i denne Sæson, vil først komme i Betragtning. Nærmere ved Opslag.

V. Mottlau,
Afd. Fmd.

Kasino i Aarhus.

Medlemmer af D. L. og L. F. kunne ved Henvendelse til Formanden for Aarhus Afdeling eller til Afdelingens Bud erholde Koupons, der giver 33 pCt. Rabat til 1. og 2. Parket.

Denne Rabat erholdes dog kun paa Hverdage.

Kontingentet.

Af Hensyn til Mærkesystemets Indførelse fra 1ste Januar 1903, bedes de ærede Medlemmer om at have betalt Kontingent og eventuelle Restancer for Aaret 1902 senest den 18. Decbr. d. A.

Med Højagtelse
Hovedkassereren.

Danske Jernbanefunktionærers Livsforsikrings- samt Laane- og Understøttelsesforening, afholder sin aarlige Generalforsamling Fredag den 21. November d. A. Kl. 8½ Eftermiddag paa »Nyt Landmandshotel«, Halmtorvet, København.
Bestyrelsen.

Bytning.

Ærede Kolleger! En Fyrbøder, 2den Klasse, København, ønsker at bytte med en Kollega i Jylland eller Fyn.

Billet mrkt. »888« bedes tilsendt dette Blads Kontor hurtigst muligt.