

20. Aarg. Nr. 23.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

2. December 1920.

LØNKAMPEN I NORGE.

Saa blev Strejken ved de norske Jernbaner en Kendsgerning. Efter at Stortinget er gaaet mod Jernbanens Tjenestemænd, maa Kampen vel udkæmpes til en af Parterne maa give tabt, eller indtil der rejser sig en saa kraftig Stemning for Afslutning af denne ødelæggende Kamp, at Parterne finder hinanden.

Vi kan af alt skønne, at Stemningen blandt de norske Jernbanemænd er saaledes, at de vil kæmpe til det yderste, og hertil bidrager vel ikke mindst de famøse Afskedigelser. Paa et givet Tidspunkt laa det vistnok saaledes, at der dog var nogen Stemning for at modtage det meget karrige Tilbud der var givet af Regeringen, men da Regeringen skred til at afskedige de to suspendede Tjenestemænd, forsvandt den Smule Stemning for en Afslutning der var til Stede, og man gød Olie paa Ilden, thi dette var et Slag i Ansigtet paa Organisationerne.

Men det er da ogsaa en Kamp mod Organisationerne for at slaa dem ned, og for at frarøve vore norske Kolleger den Ret de gennem Aarene har erhvervet sig til, som vi, at tale med om deres Anliggender, om deres vigtigste vitale Interesser.

Der er ingen Tvivl om, at de norske Jernbanemænd har vist stor Villighed til For-

handling, idet de naturligvis erkendte de Vanskeligheder der var til Stede i Landet for at faa deres fremsatte Krav fuldt imødekommet, men den samme Villighed til at forstaa de norske Jernbanemænds vanskelige Stilling, har ikke givet sig Udtryk fra Regeringens Side, de har pure afvist Kravene, endskønt de har maattet erkende, at andre Statstjenestemænd gennem en senere Lønregulering var bedre økonomisk situeret end Jernbanemændene.

Nu er Strejken der, og vi danske Jernbanemænd maa selvfølgelig træde hjælpende til, for at holde den værste Nød fra Dørene hos vore norske Brødre. — Hertil er alle danske Jernbanemænd beredte, ihvert Fald de Jernbanemænd der er tilsluttede Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening, og vi haaber, at den udsendte Opfordring om at komme vore norske Kolleger til Hjælp prompte vil blive fulgt. — Dette tvivler vi ikke om, og selv om enkelte Medlemmer noget sent er blevet bekendt med Opfordringen, gaar vi ud fra, at disse hurtigst henvende sig til deres Afdelingskasserer med det krævede Ekstrakontingent.

Vi er ganske vist lige gaaet ind i Julemaaned, men dette maa ingen Rolle spille for den danske Lokomotivmand, thi for den norske Lokomotivmand bliver Julemaaned en Kampmaaned, en Kamp for deres Orga-

nisationsret, en Kamp for at kunne leve Livet paa anstændig Vis.

Derfor vil vi af yderste Evne hjælpe dem, støtte dem ved økonomiske Bidrag og gennem dette tillige styrke deres moralske Følelse og Haab om et lykkeligt Udfald af Kampen.

De skal føle, at ogsaa de danske Lokomotivmænd lever med, og vagtsom følger de norske Brødre gennem denne unge Tid, og at de er beredte til at bære ogsaa deres Part af Byrden. C. M.

VORE NEDBRUDS-RESERVER!

Med Vigerslevkatastrofen som Anledning har Statsbanernes Redningsmateriel for ikke længe siden i Dagspressen været Genstand for en ret stærk Kritik; det er bl. a. blevet hævdet, at dette Materiel er mangelfuldt og ikke saaledes indrettet, at det under hvilke som helst Omstændigheder kan svare til de Opgaver, som ved Togulykker kan stilles til det.

Generaldirektøren har i omfattende Udtalelser imødegaaet den fremsatte Kritik og det er ogsaa rigtigt, at der i de senere Aar er gjort meget for at modernisere og forbedre Statsbanernes Redningsmateriel saaledes, at det forhaabentlig nu er i en saadan Stand, at det i og for sig kan løse alle de Opgaver der maatte blive stillet til det under Ulykker paa Linien eller Stationerne.

Men vi Lokomotivmænd har det Indtryk, at et meget vigtigt Forhold ikke i tilstrækkelig Grad har paadraget sig Opmærksomheden. Hurtig Hjælp er dobbelt Hjælp, siger man, og intet er vel rigtigere. Næppe nogen vil vel føle Sandheden heri mere haandgribeligt end dem, der ligger saaret og venter paa Hjælpen.

Har Statsbanernes Generaldirektorat Sikkerhed for, at det til Fremføring af Hjælpe- og Ambulancetog — til Fremføring af Lokomotiver til nedbrudte Tog, nødvendige og bestemte Lokomotivpersonale hurtigt vil være til Stede og klar til Afgang?

Vi tror ikke, at Statsbanernes Generaldirektorat har en saadan Sikkerhed.

Vore *Nedbrudsreserver*, der er bestemt for disse Tilfælde, forefindes vel, men man kan langtfra sige, at de er tilstede under saadanne Former, at det kan siges at være betryggende i Henseende til at skaffe hurtig Hjælp.

Ved nogle Maskindepoter er dette Reservepersonale altig klar til Udrykning. Det opholder sig i Værelser, der er forsynet med Telefon, hvorigennem Ordre og Meldinger om Udrykning kan ske. Paa disse Steder er der naturligvis ikke noget at anke over. Men ved andre Maskindepoter holdes Vagten i Værelser hvor der ikke er ophængt Telefon, ja, hvor Telefon end ikke findes i Nærheden. Melding om Udrykning forsinkes altsaa her med den Tid, der medgaar med Viderebringelsen af en Telefonbesked.

Ved andre Maskindepoter er det tilladt Personalet at gaa i Seng — eller det bliver ligefrem beordret i Seng — og en Natfyrmand eller en tilfældig Kulmand der hører Telefonen (naturligvis findes denne ikke i Værelset hvor Personalet sover) kan da modtage eventuelle Meldinger og underretter de Sovende — naar han faar dem vækket — om at Udrykning skal ske. Her skal Personalet først gnide Sønnen af Øjnene, derefter paaklæde sig, tage Iagterne af Sengene og saa endelig opsøge deres Maskine forinden Afgangen til det forulykkede Tog kan ske.

Men længst er man vel nok kommet ud — ja, nær Grænsen af Skandalen — naar man tager paa det, som man gør det i vor nye Landsdel i *Tinglev*. Her er der rigtigt nok oprangeret Hjælpe- og Ambulancetog, og herfra skal Hjælp paakaldes til Hovedbanen Padborg—Vamdrup og til Sidebanerne paa hele Østeregnet. Men har man Lokomotivpersonale? Jo, — *men ikke paa Stationen!*

Det Lokomotivpersonale der er bestemt til at rykke ud med Hjælpetog er nemlig fordelt rundt omkring i de respektive Hjem.

Hvis der sker en Ulykke hvor Hjælpe- og Ambulancetog skal ud, maa Stationen først

undersøge hvilke Lokomotivmænd der skal være til Raadighed for Hjælpetjenesten, og hvor de bor. Dernæst skal der Bud i Byen efter hvert enkelt af dem og maaske er de Paagældende gaaet i Seng. Enhver kan sætte sig til at regne paa hvor lang Tid der medgaar, forinden Hjælpen kan afgaa. Kommentarer til dette Tilfælde, er overflødige.

Generaldirektoratet maa naturligvis tage Ansvar for de Dispositioner, Distrikterne finder for godt at træffe; men den Tilside-sættelse af Nedbrudsreservens Betydning som her og der foregaar, og som er Udtryk for en aabenbar Ligegyldighed som i givet Tilfælde kan blive skæbnsvanger, kan man nu ikke længer forsvare i Tavshed at se paa. Vi har ogsaa Kammerater derude paa Linien, ogsaa de kan komme til at ligge saarede og kvæstede saaledes at hurtig Hjælp maaske kan betyde Livet. Derfor raaber vi dette „Giv Agt“!

Vi maa forlange, at der for alle Distrikter, Sektioner og Maskindepoter skabes en ensartet Ordning for Nedbrudsreservernes Forhold. Det maa ikke være saaledes, at Reser- vetjenesten holdes rundt om i Hjemmene, eller er til Sengs i Tjenestetiden. Vi maa forlange, at det altid skal være fuldt paa- klædt og klar til med fuldt tjenestefærdige Lokomotiver, at foretage hurtig Udrykning.

Vi maa — i Etatens, i Lokomotivperso- nalets og i det kørende Publikums Inter- esse — forlange, at Nedbrudsreserven altid skal være ved Depotet, og at de Værelser, der er anvist Personalet, er forsynet med Telefon saa Personalet direkte kan tilkaldes naar Hjælpen udkræves.

Vi haaber, at Hr. Generaldirektøren maa forstaa Betydningen heraf og at der hurtigere, end den sædvanlige Forretningsgang tillader det, maa blive skabt en Ordning som den her skitserede. Skal Statsbanernes Rednings- materiel kunne virke efter Hensigten og opfylde de Forventninger, man stiller til det, er de Krav, vi her har rejst, uomgængelige.

Rich. Lillie.

VÆRKTØJSORDNINGEN PAA LOKOMOTIVERNE.

Det længe af Lokomotivpersonalet nærde Ønske om en bestemt og ensartet Ord- ning af Værktøjet samt om enkelte Velfærds- foranstaltninger paa Lokomotiverne, som vor Administration efter derom ført Forhandling i 1919 kunde imødekomme, begynder nu at træde ud i Livet. —

Lokomotiv Litra K. 541 var det første Lokomotive som blev afleveret fra Central- værkstedet i København med den ny Værk- tøjsordning og de for Personalet kærkomne Velfærdsforanstaltninger. Senere er fulgt flere K-Maskiner og fornylig er Lokomo- tiv Litra G Nr. 603 afleveret med de af- talte Forandringer. —

Foreningens Repræsentanter har haft Lej- lighed til for hver „Litra“ at gøre sig be- kendt saavel med Ordningen som med de foretagne Ændringer, og har erklæret sig til- fredse hermed. —

Hr. Konstruktør P. Kirck og Hr. Værk- mester Suanning, der har forestaaet Arbejdet har naaet at faa tilvejebragt en praktisk og let overskuelig Ordning for det dagligt i Brug værende Værktøj. Det bliver nu Lokomotiv- personalets Ansvar at overholde og respek- tere denne Ordning. I hver Værktøjsskab er ophængt en Liste over det Værktøj der skal forefindes, og det maa være i Enhvers Interesse at aflevere Maskinen med Værk- tøjet ophængt paa Plads, ligesom det ved Overtagelsen maa være af største Interesse at overbevise sig om, at alt er hvor det skal være. Og dette vil jo hurtigt og let kunne passes.

Det Værktøj, der skal anvendes ved Ned- brud er henlagt i den ene Kasse paa Ten- deren og Kassen er plomberet. Lokomotiv- personalet kan saaledes ved at overbevise sig om, at Plomben er ubrudt, sikre sig at Værk- tøjet i Kassen er til Stede. —

Men for at alt dette nu kan gaa, som det skal, maa der gives Instruktioner. —

Lokomotiv Litra K. 541 kørte over 3 Uger forinden Plombering fandt Sted, en Ligegyld- ighed som maaske Maskindepotet paa „Gb“ ikke skal have Paatale for; thi Depotet har

formodentlig ikke været instrueret; men noget saadant maa i Fremtiden absolut ikke passere. Naar Maskinen er færdig fra Værkstederne bør Kassen og Værktøjskabet være plomberet. — Det stedlige Depot skal straks ved Maskinens Modtagelse bryde Plomberne og overbevise sig om, at det for Lokomotivet bestemte Værktøj er til Stede, ophængt paa rette Sted, og i god Stand, hvorefter Kassen atter plomberes og Nøglerne til Værktøjskabet tages i Depotets Værge. —

Naar Lokomotivet derpaa gaar i Tur bør Nøglerne til Værktøjskabet efter hver Tur ophænges paa bestemt Plads hos Depotforstanderen, ligesom Lokomotivføreren straks maa anmelde til Depotet, naar han af en eller anden Aarsag har set sig nødsaget til at bryde Plomben. Depotforstanderen bør derpaa i hvert enkelt Tilfælde overbevise sig om, at Værktøjet er til Stede og i brugbar Stand forinden Plombering atter foretages. Dette maa naturligvis ske, umiddelbart efter Anmeldelsen fra Lokomotivføreren. —

Det maa blive Maskindirektøren der tager Initiativ til, at der hidføres en for samtlige Distrikters Maskindepoter og Lokomotivpersonale gældende Ordre for den ny Ordning Overholdelse; thi Lokomotivpersonalet har, efter at Maskinerne er gaaet fra Haand til Haand, savnet den Betyggelse af deres Forhold, som Sikkerheden for at have godt Værktøj altid betyder for Afhjælningen af de smaa tekniske Vanskeligheder der under Kørslen melder sig. —

Vi vil endvidere haabe, at Maskindirektøren vil fortsætte med Forbedringer og Ændringer paa Lokomotiverne, og vi kan tilsige ham den Støtte hertil som Foreningens Medlemmer med deres praktiske Kendskab kan yde. —

I denne Forbindelse skal anføres, at det sikkert vilde være baade i Administrationens, Personalets og Etatens — og dermed Statens — Interesse, om der ved Nyanskaffelser af Lokomotiver foregik en Drøftelse mellem den tekniske Ledelse og Personalets Repræsentanter om de Erfaringer der i Tidernes Løb er høstet og som ved Nybygninger kunde frugtbares saaledes, at nye Lokomotiver

saa vidt mulig kunde svare til de Fordringer Personalet under den daglige og ikke altid lige behagelige Tjeneste maatte stille til den Maskine, der er betroet dem. —

„Dick“

FERIE- OG REKREATIONSHEJM.

Hvad er mere naturligt, end at Lokomotivpersonalet bygger et saadant Hjem, hvor man virkelig kunde komme bort fra al Larm og Støj. Der er vist næppe nogen udenforstaaende, der vil staa tvivlende overfor et saadant Foretagende, man vil derimod finde det ret naturligt, at Lokomotivmændene kan trænge til Rekreation, og ikke mene, som man hører af medansatte, at det er at tage det for flot

Nej, Udvalget vil sikkert søge at arrangere det saa billigt og saa bekvemt som muligt, thi det er jo der at Skoen trykker. Vi har jo aldrig haft saadan Overflod af Penge, at der kunde blive 100 à 200 Kr. at feriere for. — Men har vi først vort eget Hjem, hvor vi altid er velkomne blandt Kammerater og føler sig hjemme og godt tilpas, da vil man sikkert Maaned efter Maaned lægge en lille Skilling tilside til Rejsen til Heja. — Lad os kalde det saadan foreløbig for det er et kønt Navn.

Maa jeg overfor det ærede Udvalg fremsætte et Forslag: Indret Hjemmet saaledes, at Hovedgeneralforsamlingen afholdes der hvert Aar, og derefter er Hjemmet aabent for Gæster. Jeg fremsætter dette Forslag af Hensyn til Værten eller Værtinden, thi det kan maaske blive vanskeligt i den første Periode at holde Pladsen besat, og den Fortjeneste der herved fremkommer, kan jo hjælpe lidt paa de øvrige Maaneder. Jeg mener det vil være en smuk Maade at aabne Hjemmet paa.

Jeg haaber, naar det ærede Udvalg anmoder Kammeraterne om Penge til Hjemmet, at man da ikke ser for sort paa det, men skriver paa for et Beløb efter Evne. Udvalget vil sikkert ogsaa, ved Henvendelse til vor ærede Trafikminister, kunde forvente stor Støtte til Hjemmets Fuldførelse.

K. Jørgensen.

Den Tanke at Hjemmet skulde være saaledes indrettet, at man der kunde afholde Delegeretmøde, kan sikkert ikke realiseres. Vi maa vist være noget mere beskedne i vore

Fordringer. Delegeretmøder og Kredsgeneralforsamlinger kræver megen Plads, ret store Sale — og et Palads er det ikke Tanken at bygge.

Red.

LOKOMOTIVMÆNDENES FERIEHJEM.

Der er nu skrevet en Del om den Sag, og gennem hvad der hidtil er skrevet, modtager man Indtryk af, at Længslen efter Hjemmet er stor. Det maa sikkert ogsaa være ud fra den Opfattelse, vor ærede Formand Hr. Rich. Lillie har skrevet sin paa-gaaende Opfordring i Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 21, om at skride til Handling.

Det synes noget mærkeligt, at Udvalget forholder sig tavs. Der er dog adskillige Spørgsmaal den Sag vedrørende, som man kunde ønske oplyst, før der skrives til Handling.

„En Interesseret“ gaar gaar gladelig ud fra, at saa — og saa mange Medlemmer à 120 Kr. giver saa mange Tusinder af Kroner og spørger i denne Forbindelse, om den Sum er tilstrækkelig til at naa Maalet. Paa dette Spørgsmaal maa Udvalget altsaa svare. Men „En Interesseret“ — og for den Sag ogsaa Hr. C. Thygesen — regner aabenbart med, at alle Medlemmerne er ligesom trukket paa en Snor, saa naar Formanden eller Udvalget trækker i denne „drejer hele Regimentet rundt“ og lægger 120 Kr. paa Bordet. Ja, Tanken er genial og god til Planens Udførelse. Hvis bare —? Ja, hvis bare alle Medlemmerne er paa Snoren, eller med andre Ord er optaget af Ønsket om et Feriehjem, men efter Udtalelser man daglig hører, er dette næppe Tilfældet. „c. m.“ synes at have Forstaaelsen heraf, og stiller sig tvivlende overfor den Optimisme, som kommer til Orde i Hr. C. Thygesens Indlæg, idet Hr. „c. m.“ fremhæver det frivillige Princip i hele Sagen.

Naar jeg gennem disse Linier beskæftiger mig med denne Sag, saa er det begrundet i dette, at netop Frivilligheden ganske underkendes i den Opfordring, Hr. Rich. Lillie har skrevet, idet der endog gaaes saa vidt, med Tilbagegivelse af Laanet, at binde Mennesker der i Fremtiden søger Ansættelse som Lokomotivmænd, til, ifølge en Generalforsamlingsbeslutning, at opretholde Hjemmet.

Mod saadan en Tanke vil jeg protestere. Jeg hylder den personlige Frihed, ogsaa naar det gælder, hvor jeg tilbringe mine Ferier. Kan Feriehjemmet rejses ad Frivillighedens

Vej, kan dette kun glæde alle, og mest dem der længes efter et saadant og mener at kunne benytte det.

De som hidtil har skrevet om Hjemmet synes ganske at overse dette Fakta, — at større Familier i disse Tider har daarligt Raad til at ofre disse Penge. (Nogle absolut ikke). At samme Familier ikke har Raad til at benytte Hjemmet er en Selvfølge. Desuagtet synes de samme Personer at mene, det er en ganske naturlig Ting, at disse Mennesker straks skal være rede til, maaske endog glade ved, at sende deres bedre stillede Kammerater paa Feriehjem. Dette synes mig dog for meget at vente.

En Sag bør ses fra mere end en Side, jeg har ingenlunde til Hensigt, at lægge Sten ivejen for Tilvejebringelsen af et Feriehjem, men lad det ske ad Frivillighedens Vej. Den Slags Foretagender tvinger man ikke til Deltagelse i. Der er andre og vigtigere Sager, som bedre taaler at gøres obligatoriske for Lokomotivpersonalet i Dansk Lokomotivmands Forening. Forøvrigt vil jo Medlemmernes Tilslutning vise hvor megen Trang og Ønske der er tilstede for saadant et Feriehjem.

Aug. Andersen.

Hr. Aug. Andersen vil protestere mod, at man paa et Delegeretmøde eventuelt vil stille Forslag om, at de ny tilkommende Medlemmer skal bindes til at tegne en Andel. — Det er der Tid nok til paa Delegeretmødet, og det er heller ikke det, *der foregaar nu!* — Nu indsamles der ad *Frivillighedens Vej!* Hr. Aug. Andersen siger videre, at han hyl-der den personlige Frihed, og at han frit vil bestemme, hvor han vil tilbringe sine Ferier. — Selv om den ærede Indsender tegnede sig for 1000 Kr., var der ikke een, der vilde tvinge ham, end ikke gøre Forsøg paa at tvinge ham, til at tilbringe en eneste Ferie paa Hjemmet. —

Det er et Foster af Hr. Aug. Andersens egen Fantasi!

Man overser virkelig ikke, at der findes Medlemmer som ikke har Raad til at laane disse Penge ud, men Hr. Aug. Andersen kan ikke uden videre gaa ud fra, at Udvalget stiller akkurat samme Regnestykke op som „En Interesseret“.

Hr. Aug. Andersen har faaet vendt op og ned paa det hele, han ser det fra den gale Ende, thi Sagen er jo slet ikke som Hr. Andersen skriver, at de, som ikke har Raad til at udlaane en Andel, og heller ikke har Raad til at benytte Hjemmet, skulde betale for,

endog være glade ved, at sende deres bedre stillede Kammerater paa Feriehjem.

Det er Hensigten, at skabe Mulighed for, at ogsaa de blandt Kammeraterne som sidder daarligt i det, og som *ikke nu* kan tilbringe deres Ferie paa et hyggeligt, sundt og fredfyldt Sted, kan faa Raad hertil, paa det relativt billige Opholdssted som Ferie- og Rekreatiøns-hjemmet forhaabentlig bliver. — Som i Sverrig og Norge! — Hertil bør vi alle, *efter Evne* bidrage og ad *Frivillighedens Vej*. —

Det er dette som for Tiden sker, og skal vi saa i Fællesskab tage fat i Brækstangen, Hr. Aug. Andersen, og flytte den Sten helt af Vejen for *Tilvebringelsen* af Ferie- og Rekreatiøns-hjemmet, som De har set, og som skal af Vejen — ogsaa ved *frivillig Hjælp*.

c. m.

REKREATIØNSHJEMMET.

Der er nu skrevet meget om Rekreatiøns-hjemmet og der bliver talt saa meget herom. Jeg sympathiserer ogsaa med Tanken og med at hver af os giver 120 Kr., men jeg mener ikke, at det skulde være nødvendigt at give 10 Kr. om Maaneden de første 4 Maaneder. Lad os nøjes med 10 Kr. Kvartalet, saa tror jeg bedre, vi faar alle med.

Der er et andet Spørgsmaal, vi maa knytte hertil, og det er dette: „Hvornaar kan vi komme der, og hvor mange?“

Det er vanskeligt at faa Permission naar vi ønsker det, og i Ferietiden kan en Mand, som ingen skolepligtige Børn har, slet ikke komme i Betragtning. Som Følge heraf, er der mange som siger, dette bør ændres forinden vi bygger Rekreatiøns-hjem.

Dette synes jeg ogsaa, og beder derfor Redaktionen om at udtale sig om de nævnte Spørgsmaal. da jeg ved, at der er enkelte der paa dette Grundlag vil holde sig tilbage.

Med Tak for Optagelsen
H. H.

Den ærede Indsender mener ikke at det er nødvendigt, at der indbetales 10 Kr. pr. Maaned i den første Tid. Dette mener Udvalget derimod, som er nedsat til Fremme af Planen, og det er da ogsaa nødvendigt, at der er disponibel Kapital tilstede snart, for at Udvalget ikke skal hindres i mulige fordelagtige Dispositioner. Dette bør ikke være nogen Hindring for Sagens Realisation.

Vil man Hjemmet maa man ogsaa ville Midlerne!

Spørgsmaalet om, hvorvidt man kan komme paa Hjemmet og hvormange, i Tilslutning til Spørgsmaalet om Permission kan naturligvis have sin Berettigelse. Vi kan nu engang ikke *alle* faa Permissiøns netop i Ferietiden, men det er da heldigvis ogsaa Sommer udenfor den Tid, saa det skal nok gaa.

Vi vil antage at Hjemmet vil staa aabent for Gæster fra Maj til Oktober, som Hiemene i Sverrig og Norge, og kan man ikke komme i Ferietiden, kan man komme før eller efter.

Pladsforholdene paa Hjemmet spiller naturligvis ogsaa en Rolle, men bliver Pladsen for trang kan man jo senere udvide.

Vi vil derfor til den ærede Indsender sige, vær ubekymret, alle disse Ting jævner sig nok, nu gælder det kun „Vil danske Lokomotivmænd i Lighed med vore svenske og norske Kammerater — have et Ferie- og Rekreatiøns-hjem, saa maa de vise det i Handling!“

Derfor: „Skriv Dem paa De udsendte Tegningsindbydelsen.“
Red.

FERIE- OG REKREATIØNSHJEMMET.

Følgende Medlemmer har tegnet sig for Andele i Ferie- og Rekreatiøns-hjemmet:

Sønderborg. Lokomotivførerne F. Knudsen, Høgh Olsen, V. P. Hansen, J. A. Jensen og I. Schwalm samt Lokomotivfyrbøderne A. E. Martinsen, A. O. Jacobsen og Chr. Boldreel hver 200 Kr.

Skelde. Lokomotivfører H. P. C. Staberg. 120 Kr.

Tinglev. Lokomotivførerne H. J. Fournaise og E. A. Nielsen samt Lokomotivfyrbøderne E. J. Olsen og O. P. Jensen hver 200 Kr.

Tønder. Lokomotivførerne Ploug Rasmussen, K. P. Kristiansen, W. Clausen, P. J. Løy, N. S. Christensen, S. P. Sørensen og T. E. Elmue samt Lokomotivfyrbøderne C. M. Thomasen, C. Nielsen, C. Christensen, A. M. Jørgensen, R. B. Marcussen, Fr. Stockholm, Asmund Henriksen, J. A. Juultofte, W. P. Larsen, H. Nielsen, J. C. Roed, F. Rothenborg, H. P. O. Hansen og J. A. Nielsen hver 200 Kr.

Lokomotivfører A. Andersen 150 Kr., Lokomotivfører A. M. Bech og Lokomotivfyrbøder K. L. Eriksen hver 120 Kr.

Vamdrup. Lokomotivfører K. C. Frederiksen 300 Kr. Lokomotivførerne Rosenkilde Laursen, A. C. M. N. Nielsen, H. Agenholt, C. A. Christensen, L. P. Bramsen, I. H. Vrigsted, C. F.

Berg Petersen og J. C. Petersen samt Lokomotivfyrbøder A. West hver 200 Kr.

Aabenraa. Lokomotivfører P. Jensen 200 Kr. og Lokomotivfyrbøder R. P. F. Olsen 120 Kr.

Haderslev. Lokomotivførerne C. A. Lorenzen, O. C. T. Jensen og C. S. Eriksen hver 200 Kr. Ialt 10,130 Kr.

KNORR'S FØDEVANDSFORVARMER FOR LOKOMOTIVER.

Ved *Otto Bendixen.*

(Fortsat.)

Manometer.

Manometeret har ved Fødevandspumpen ikke den Opgave at vise Dampens Arbejdstryk, men skal udelukkende tilkendegive Lokomotivpersonalet, om Pumpen arbejder eller ikke. Pampestempelstangens Bevægelse kan nemlig i Reglen ikke ses fra Førerhuset, og da Pumpen selv med højt Slagantal arbejder roligt, saa vilde den ved med Kørslen uundgaaeligt forbundne Støj enhver Kontrol af Personalet angaaende Pumpens regelmæssige Arbejde være umulig, hvis Førerhuset ikke var forsynet med en Indretning til Iagttagelse af Pumpens Gang. For at Manometeret kan opfylde denne Opgave, er det i Forbindelse med Dækslet til Pumpens Omstyringskammer og saaledes ogsaa med det cylindriske Rum ved den øverste Ende af Omstyringsgliderstangen. Men dette Rum er ved en Kanal i Hjælpegliderkammerets Væg i Forbindelse med Rummet over Pumpedampsstemplet, staar altsaa afvekslende under Atmosfærens og Friskedampens Tryk. Manometerets Viser svinger saaledes, naar Pumpen arbejder, bestandig frem og tilbage, og Antallet af Udslagene gengiver direkte Antallet af Pumpens Dobbeltslag. Da en egentlig Trykmaaling ikke er tilsigtet er ingen Skala anbragt. For at Manometerets Varighed ikke skal skades ved for stærke Pendulbevægelser og ej heller Aflæseligheden lide, bliver Viserbevægelsen dæmpet ved en i Hjælpegliderkammeret Dæksel anbragt Drosling (Middel til delvis Afspærring).

Efter omstaaende Beskrivelse af det uundværlige Tilbehør til Knorr's Fødevandspumpe, Dampventilen, Oliepumpen og Manometeret, er der tre prøvede Suplementer, nemlig Sikkerhedsfødeventilen (Kedelventilen), Apparatet til Forhindring af Koldtfoedning og Forvarmer Omskiftningshanen. Disse har hver for sig en vigtig Mission, selv om ogsaa de benævnes Suplementer til Forvarmeranlægget, er for saa vidt uundværlige, naar det hele skal være komplet. De findes da ogsaa ved

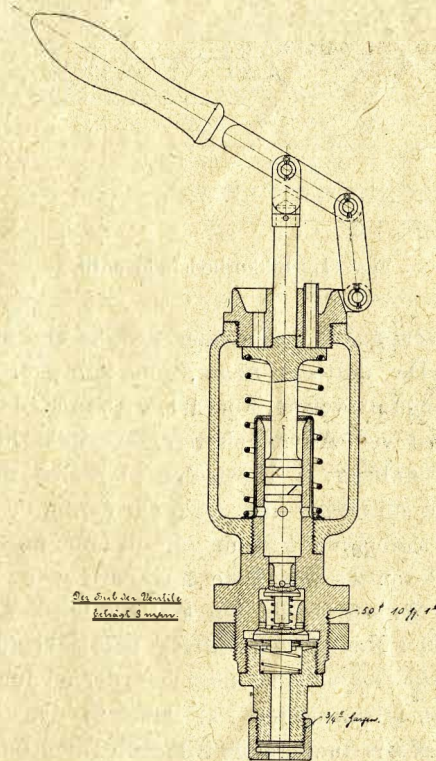


Fig. 10. Oliepumpe.

de Knorr Forvarmere, som er i Anvendelse ved nogle af Statsbanernes Lokomotiver Litra P og R. Vi skal derfor i det følgende beskrive disse Indretninger.

Sikkerhedsfødeventilen.

Naar Pumpen sættes i Gang uden, at Kedelafspærringsventilen forinden er aabnet, saa fremkommer, som Følge af den store Kraftoverføring mellem Damp- og Vandcylinderstemplerne, utilladeligt store Tryk i Delene mellem Pumpe og Fødeventil, og som

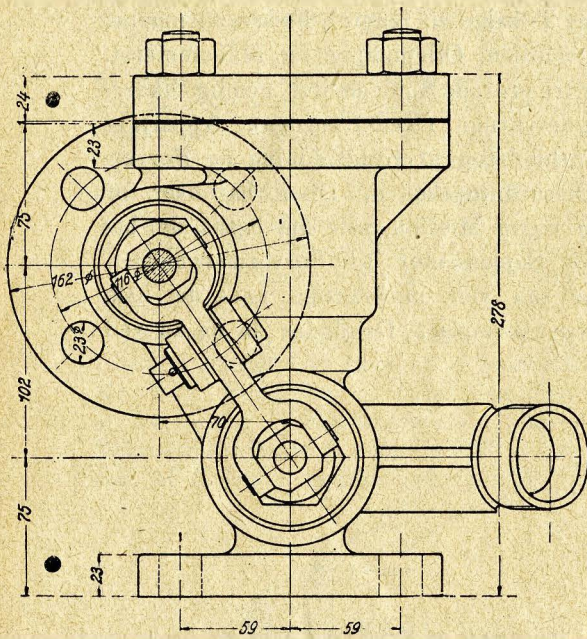
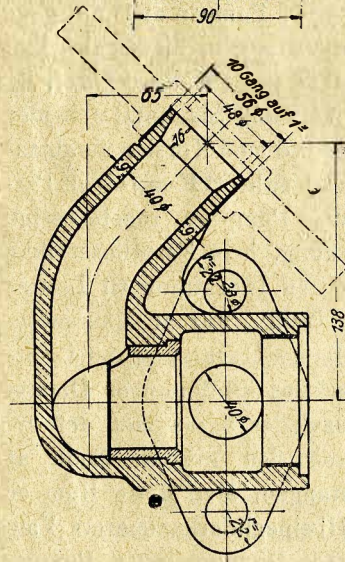
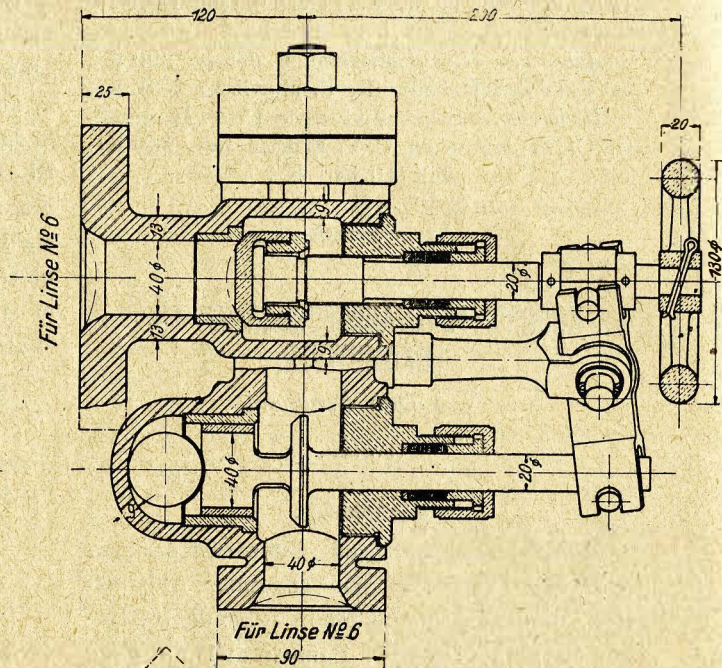


Fig. 11. Sikkerhedsfødeventil.

de tyndvæggede Forvarmerrør ikke kan modstaa. Da dette er noget, som kan ske, har man søgt at værne Forvarmeren mod denne Overlast ved Anvendelsen af en Sikkerhedsventil anbragt i Nærheden af Stedet, hvor Vandet strømmer ind i Forvarmeren.

Vi skal ikke komme ind paa denne Sikkerhedsventil, der ikke anvendes mere ved nyere Anlæg, fordi den kun træder i Virksomhed i Nødstilfælde, altsaa yderst sjælden, og derfor let svigter, man har derfor fundet det hensigtsmæssigere at erstatte den kun lejlighedsvis fungerende Sikkerhedsventil med en anden Art Sikkerhedsventil (Udgangsventil) og forbinde denne saaledes afhængig med Kedelventilen (Afspærringsventilen), at den med aaben Kedelventil er lukket og med lukket Kedelventil aaben. Denne Knorr's Sikkerhedsfødeventil, som ses i Fig. 11 og 12, har frem for andre Konstruktioner den Fordel, at en Udstrømning af Kedelindholdet er umulig, selv om Kedelventil og Sikkerhedsventil samtidig er aabnede. Denne Sikkerhed er altsaa til Stede saavel for Overgangsstillingerne fra aaben til lukket Kedelventil som ogsaa for det Tilfælde, at Kedelventilen er bleven utæt, og den opnaas ved



Anordningen af en Kontraventil mellem Kedelafspærringsventilen og Sikkerhedsventilen, der ved en Vægtstang er afhængig af hinanden og ved Kontraventilens Konstruktion.

Denne er, saa længe den er tæt, ved sin Beliggenhed mellem Afspærrings- og Sikkerhedsventilen i Overgangsstillingen ved begge disse koblede Ventiler, en virksom Beskyttelse mod Udstrømningen af Kedelindholdet i det Fri. Paa den anden Side gør ved Knorr's Sikkerhedsfødeventil en stærk Utæthed ved Kontraventilen eller hvis den bliver

hængende, sig straks kendelig af sig selv, gennem Udstrømning af Damp og Kedelvand ved Omstilling af Ventilen og kan straks afhjælpes. Faren for Utæthed, og for at Ventilen skal blive hængende, er imidlertid ved Klokkeformen og Ventillegemets øverste Styr saavel som ved Undgaaelsen af enhver ensidig Belastning af Ventilen væsentlig formindsket og dermed tillige ogsaa Faren for stærk Afsætning af Kedelsten i Forvarmer-rørene, hvilket særlig foranlediges ved Tilbagestrømning af varmt Kedelvand over den utæt bleve Kontraventil ind i Trykledningen, naar Pumpen er standset. Sikkerheds- eller Udgangsventilen udmunder i Ildslukningsstuds, der ikke som almindeligt er

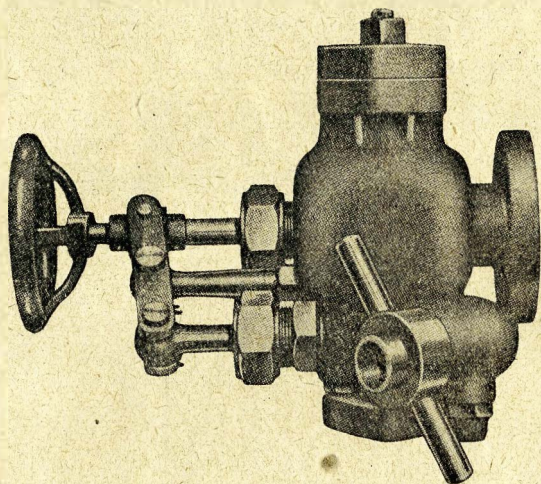


Fig. 12. Sikkerhedsfødeventil.

lukket med en Bundmøtrik. Ildslukningsstuds er tværtimod stadig åben og viser af sig selv Personalet Afspærringsventilens Driftstilstand eller Uregelmæssighed i Stillingen ved det gennem den udstrømmende Vand. I Almindelighed er den forbunden med et Spilderør.

Den her beskrevne Sikkerhedsfødeventil er anvendt ved de danske Statsbaners Lokomotiver med Forvarmeanlæg. Foruden Konstruktionen med Vægtstangsoverføring mellem Kedelafspærrings- og Sikkerhedsventil har man ogsaa en Konstruktion, hvor Tandhjuls-overføring danner Forbindelsen. Ventilspindelen forskydes da ikke paa langs, men

skruer ved Hjælp af Gevind Ventilsædet op eller ned.

Apparat til Forhindring af Koldtfødning.

Ringere Dampforbrug, saaledes som vi tidligere har omtalt, saavel som højere Varmetilbagevinding giver ved Lokomotiver med Forvarmer Pumpefødning Overlegenhed over Straalefødning. Derimod har Fødevandsforvarmning med Stempelpumpedrift en Ulempe derved, at naar Lokomotivet holder stille eller kører uden Damp, altsaa naar Spildedamp til Forvarmerens Opvarmning ikke staar til Disposition, tilføres Kedlen Vand med Luftens Temperatur, medens ved Straalefødning Vandet aldrig kommer koldere i Kedlen end 50—60°. Ogsaa med kort Afbrydelse af Lokomotivets Arbejde under Kørslen er Faren for Koldtfødning med Stempelpumpen meget stor. Alt efter Størrelsen af Forvarmerhedeflader og den Vandmængde som pumpes, synker Temperaturen ved det Vand, som trykkes ind i Kedlen gennemsnitlig 90° til næsten 10° i Løbet af 2—3 Minutter. For at forlænge Afkølingstiden endnu længere maatte Pumpens Ydelse, naar Lokomotivet holdt stille eller kørte uden Damp nedsættes til et Minimum, hvilket særlig ved kort Afstand mellem Holdstederne eller hyppig Vekslen af Fald vilde kræve en bestandig Regulering af Pumpen og derved en ubejagelig Forøgelse af Fyrbøderens Arbejde. Men at Koldtfødning med saa lave Temperaturer er en stor Fare for Tætheden ved Kedlens Nitte- og Valsesteder er enhver Tekniker bekendt, og her gælder denne Fare desuden i samme Grad ogsaa for Forvarmeren.

For Spildedamps Forvarmeranlæg med Stempelpumpedrift ved Lokomotiver er derfor en Indretning til Undgaaelse af Koldtfødning om ikke en Nødvendighed, saa dog i det mindste en i høj Grad ønskelig Komplettering. Denne Indretning vinder yderligere i Værdi, naar den er selvvirkende, d. v. s. naar det Moment som betinger Faren for Koldtfødning, Afbrydelsen af Spildedampstilsførslen til Forvarmeren, ogsaa direkte eller indirekte lader Midlet til Over-

vindelsen af denne Fare træde i Virksomhed.

Opgaven paa selvvirkende Maade at forhindre Indstrømningen af ikkeforvarmet Fødevand i Kedlen tillader forskellige Løsninger som kan tilpasses efter de forskellige specielle Ønsker og Anskuelser. Men alle overhovedet mulige Udføringsformer har til Betingelse enten den selvvirkende Afbrydelse af Kedelfødningen, altsaa selvvirkende Standsning af Pumpen, eller ved fortsat Fødevandstilførsel den selvvirkende Erstatning af Maskinspildedampen med Friskdamp til Opvarmning af Forvarmeren. Den selvvirkende Standsning af Pumpen ved Lukning af Regulatoren ret-

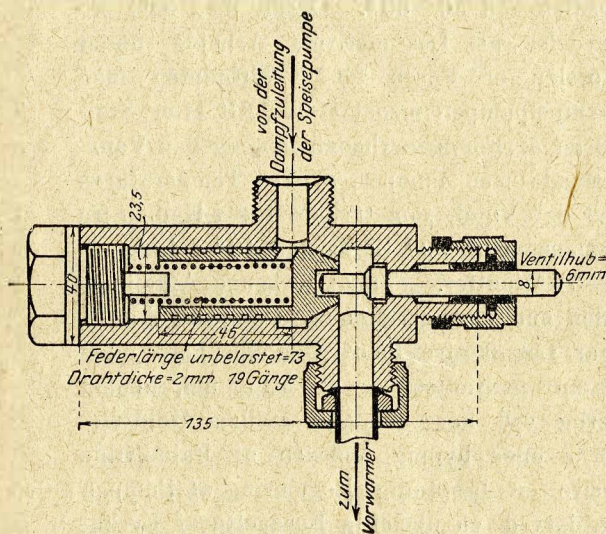


Fig. 13. Stødventil.

færdiggøres ved den Betragtning, at naar der ikke bruges Damp fra Kedlen, behøver den heller ikke at tilføres Vand. Ligeledes vil den midlertidige Afbrydelse af Stempel-pumpefødsningen snarere foranledige eller eventuelt endog tvinge Fyrbøderen til bejlighedsvis at benytte Injektoren, hvilket kun er ønskeligt for at prøve dens Driftssikkerhed og Beredskab. Friskdampsopvarmning af Forvarmeren vil tilfredsstillende dem mere, som lægger Vægt paa uafbrudt, regelmæssig Fødevandstilførsel, og som ved en Udsætning af Pumpeopvarmningen (naar Pumpen staar stille) befrygter en Frysning af Pumpecylinderen og Ledningen om Vinteren. Ved Stats-

banerne Loko. R & P benyttes den selvvirkende Standsning af Pumpen.

Begge disse Hovedsystemer ved Fremgangsmaaden, af hvilke i det følgende den første vil blive betegnet med A, den sidste med B, lader sig praktisere ved meget forskellige men konstruktivt altid lige enkle Former. En, navnlig i Sydtyskland, meget udbredt og prøvet Metode er den af Regulatorhaandsvinget betjente Stødventil (Fig. 13 og 14), og som saa vidt vides ogsaa bruges ved de af Statsbanernes Lokomotiver, Litra R, der har Fødevandsforvarmer. En i Tilfældet A

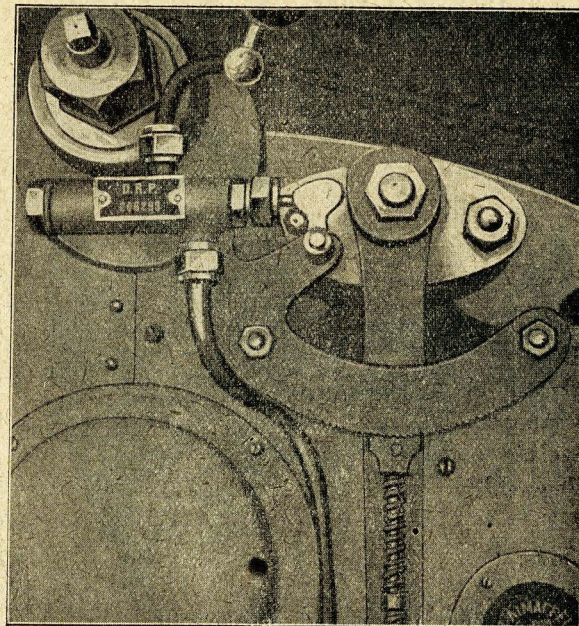


Fig. 14. Anordning af Stødventil ved Regulatorbaandsvinget.

i Pumpens Damptilførselsledning liggende Ventil bliver anbragt i Nærheden af Regulatorhaandsvinget saaledes, at i Regulatorens Lukkestilling bliver Ventilen lukket, medens den stødes op ved Aabning af Regulatoren. Paa denne Maade bliver altsaa ved Betjeningen af et og samme Organ, Regulatorhaandsvinget, Dampen til Lokomotivets Maskine og Pumpen samtidig sat til eller spærret af. I Tilfældet B ligger Stødventilen i en Ledning, som bag ved Afspærringsventilen afviger fra Pumpens Friskdampledning og er ved lukket Regulator aaben ved aaben luk-

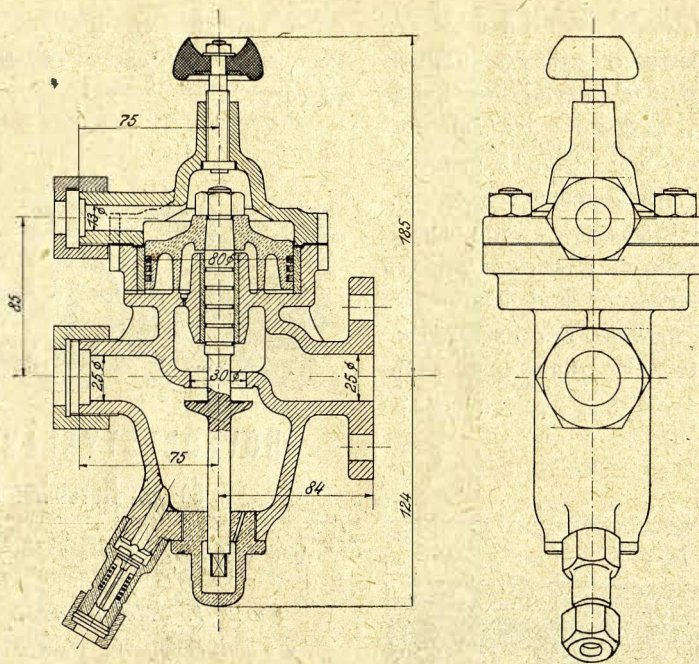


Fig. 15. Afspærringsventil til Fødepumpen fungerende ved Damp fra Glideren.

ket. Fødevandstilførslen bliver altsaa ikke afbrudt, men kun Friskdamp tilført Forvarmeren, naar Regulatorhaandtaget staar i Lukkestilling. Fig. 14 viser Stødventilen og dens Anordning efter Tilfældet B. Aabningsbevægelsen bliver overført til Stødventilen fra Regulatorhaandtaget ved Hjælp af Knastskive og Trykker, en i Ventilhuset anbragt Trykfjeder sikrer Lukningen af Ventilen i Regulatorens Aabenstilling. Metoden med Stødventilen lader sig ogsaa gennemføre paa

andre Maader ved Anvendelse af Trykluft ved Lokomotiver med Trykluftebremse.

Banedirektioner, der af driftstekniske Grunde afviser Belastningen af Regulatorhaandsvinget med et hvilket som helst Apparat, vi foretrække en Anordning, ved hvilken den Ventil, som overvaager Damptilførslen til Pumpe eller til Forvarmer, umiddelbart paavirkes af Damptrykket i Dampledningen henholdsvis Gliderummet. Fig. 15 og 16 viser to Former af saadanne selvvirkende Ven-

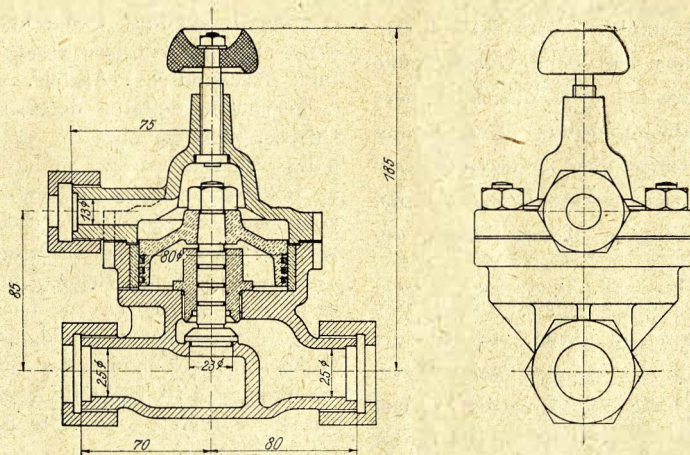
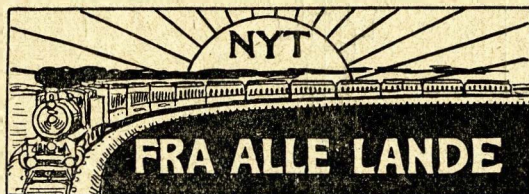


Fig. 16. Forvarmer Friskdampventil fungerende ved Damp fra Glideren.

tiler, af hvilke den første er forbunden med Pumpens Dampindstrømningsflange (Tilfælde A) den sidste lagt i Forvarmerens Friskdampvarmeledning. (Tilfældet B). Den første af disse Ventiler, den i Fig. 15 gengivne anvendes ved de af Statsbanernes Loko. P., som har Fødevandsforvarmer. Den nærliggende Tanke at forhindre Koldtøfning ved at lade Pumpen arbejde med Damp fra Gliderummet lader sig ikke praktisere, grundet paa Damptrykkets Foranderlighed i Gliderummet. (Sluttes.)



LYDLØSE MOTORER TIL FLYVE- MASKINER.

Gasturbinen betragtes af mange Teknikere som Fremtidsmotoren; naar enkelte tekniske Vanskeligheder overvindes, har den saa store Fortrin, at disse Forventninger vel nok kan anses berettigede fordi den — som Eksplosionsmotorer — arbejder uden Dampkedlen som Mellemed, og ikke har den førstes tekniske Mangel, den frem og tilbagegaaende Bevægelse, men som Dampturbinen Fordelen af at være direkte roterende.

Særlig i Tyskland har man arbejdet paa at fuldstændiggøre denne Maskintype, man husker saaledes Holzwarth Typen og dens vidtrækkende Prøver, og nu forlyder det over Zürich, at flere af de største tyske Maskinfabriker bl. a. Krupp i Essen i dybeste Hemmelighed er travlt beskæftiget ved Forsøg med en Aeroplanmotor, som skal overgaa alle tidligere Konstruktioner og fremfor alt være lydløs.

Det drejer sig om en Gasturbine med direkte Overførsel af Drivkraften til Skruen, og der siges at man allerede har bygget kæmpemæssige Flyvemaskiner, som kan bære 64 Mennesker! Det sidste faa staa ved sit Værd, men er det rigtigt at Gasturbinen nu har naaet en saadan Udvikling, at den kan anvendes i Praksis, staar man

sikkert overfor en Revolution i al Motordrift, som naturligvis ogsaa vil komme Automobiltilgode.

Tids. f. M.



HOVEDBESTYRELSESMØDET den 2. November 1920.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Formanden omtalte først Monumentafsløringen den foregaaende Dag, kom derefter ind paa Sagen fra Lunderskov—Vamdrup, hvor han blandt andet havde spurgt om, hvem der ønskede at komme derfra, fik intet Svar, men fik senere og meget sent Oplysninger fra enkelte. Omtalte derefter Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiverne og de udsendte Cirkulærer desangaaende. — Besvarelsenerne er behandlet og der er udarbejdet et Forslag. Kom derefter ind paa Tjenestetidssagens Forløb og redegjorde for Forhandlingerne.

Efter en ret udførlig Diskussion om denne Sag godkendtes de opnaaede Resultater enstemmigt.

Formanden refererede derefter forskellige behandlede Sager og kom nærmere ind paa Omstændighederne ved en fra Vamdrup til Aarhus forflyttet Lokfyrb.s Anciennitetsforhold og mente, at den paagældende paa Grund af Forholdene burde have sin fulde Anciennitet.

Efter forskellige Bemærkninger, vedtoges det enstemmigt, at den paagældende skulde have sin fulde Anciennitet i Aarhus.

Formanden omtalte derefter Førerpladserne i Odense, der var besatte og der havde ingen ledige Pladser været. Vi har faaet gennemført, at Beklædningshjælp udbetales til afskedige Lokomotivmænd eller deres Enker og Foreningen har faaet Pengene til Udbetaling.

Efter forskellige Bemærkninger om Forflyttelserne fra Vm. og Lk. og om Lodstjenesten henvises disse Sager til Lokomotivfører kredsen.

Formanden kom derefter ind paa det afsendte Strejkebidrag til Norge til Aspiranterne der havde været i Strejke, og omtalte derefter den foreliggende Situation.

Mortensen redegjorde derefter for sin Rejses Forløb til Norge og meddelte, at Medlemmerne

vil gennemfører Strejken til Sejr. Hvis ikke Strejken aflæses, maa vi understøtte Normændene paa bedste Maade, at de kan vinde Kampen.

Formanden meddelte, at de første 5000 Kr. var afsendt til Wien, omtalte de Rykkerskrivelser der var afsendt til Distrikterne angaaende Uniformsleveringen. Besvarelserne gik ud paa at Leveringerne vilde blive fremskyndet det mest mulige. Angaaende Depotforstanderpladsernes Besættelse var der Divergens mellem Foreningens Opfattelse og Generalsekretærens Syn paa Sagen. Vi har redegjort for Sagen i en Skrivelse til Generaldirektøren. Omtalte derefter de udsendte Cirkulærer angaaende Anciennitetsforholdet for Lokomotivfyrbødere og angaaende Uniformerne. Meddelte at Tinglev Underafdeling var henført til Tønder fra Sønderborg af praktiske Grunde. Vi har faaet Svar angaaende Forhandlingsmaaden i 2. Distrikt. — Paa Grund af en Artikel i D. L. T. har vi faaet Skrivelse fra Statsbaneudvalget af 1920 med Anmodning om Bidrag til Løsning af Sagen.

Toges til Efterretning.

Mødet den 3. November 1920.

Formanden: Vi har modtaget Skrivelse fra International Transportarbejder Forbund og af denne fremgaar det, at man ønsker Svar paa om Organisationens ønsker at tiltræde Forbundet.

Sagen skal toges op til fornyet Overvejelse.

Oplæste endnu et Par Skrivelser fra nævnte Forbund bl. a. angaaende 8 Timers Dagen Gennemførelse og om en Kongres i London. Om dennes Sag er der udvekslet Skrivelser angaaende Repræsentation paa Kongressen. Vi har forstaaet Ax. Ringdahl.

Mortensen: Der er Enighed om at sende Ringdahl som Nordisk Lokomotivmands Forbunds Repræsentant.

Forskellige andre i Skrivelserne nævnte Forhold henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 2. Hovedkassererens Beretning.

Kann redegjorde for Indtægter og Udgifter i 3. Kvartal der viste en større Indtægt af ca. 900 Kr., men i alle 3 Kvartaler er der en større Udgift af ca. 1800 Kr. — Kampfondens Størrelse ved Aarets Udgang er ca. 53 000 Kr. — Redegjorde udførlig for D. L. T. Regnskab og for Reservefondens.

Efter at forskellige Medlemmer havde haft Ordet til de fremsatte Oplysninger toges Hovedkassererens Meddelelser til Efterretning.

Vording fremsatte derefter paa kritisk Udvalgs Vegne forskellige Bemærkninger, der besvaredes, og foreslog at man tegnede en Kautionsforsikring for Inkassatoren.

Dette henvistes til Forretningsudvalget.

Vording gennemgik derefter, paa Kontroludvalgets Vegne, en Regnskabsoversigt for Annoncevirksomheden. —

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Meddelelser fra Udvalg m. m.

Formanden omtalte Fællesudvalgets Arbejde og omtalte herunder Lønningsbestemmelserne som Udvalget havde til Hensigt at underkaste en nøjere Undersøgelse. — Redegjorde derefter for Fællesrepræsentationens Udkast til Vedtægter som Organisationens maa tage Stilling til, hvorfor disse udsendes til H. B.s Medlemmerne. — Til den Forhandling der skal finde Sted med Regeringen om Konjunkturtillægget skal vi vælge en Repræsentant.

Formanden meddelte endvidere, at det af Organisationens indsendte Andragende angaaende Konjunkturtillæg stod i nøje Overensstemmelse med det af Funktionærgrupperne indsendte.

Efter forskellige Bemærkninger godkendtes Andragendet, hvorefter *Formanden* valgtes til at repræsentere Organisationens.

Eventuelt.

Herunder behandlede en Anciennitetsag fra Aarhus, en Sag angaaende Beregning af Natpenge, og angaaende Beregning af Kørepenge i Sønderjylland.

Endvidere behandlede, paa Lillelunds Foranledning, Uniformssagen, og de indkomne Besvarelser besluttedes det at udsende til Cirkulation blandt H. B.s Medlemmer.

C. M. C.

LOKOMOTIVFØRERKREDSSENS

Bestyrelsesmøde den 1. November 1920.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Lillelund aabnede Mødet med at meddele, at *Mortensen* nu ønskede at overtage Hvervet som Kredsformand.

Kredsformanden overtog derefter paany sit Hverv med en Tak til *Lillelund* for hans Røgt af Formandsposten i den forløbne Tid.

Lokomotivfører C. Mogensen. Randers, som var tilstede i Anledning af en for Tiden verserende Sag mod ham, redegjorde for denne og udbad sig Kredsens Assistance for at faa Sagen afsluttet.

Efter forskellige Udtalelser herom fik Lokomotivfører *Mogensen* Tilsagn om den ønskede Hjælp.

Lillelund redegjorde derefter for Undersøgelser han havde foretaget angaaende Forholdene ved

forskellige Depoter i Sønderjylland, der var noget mangelfulde.

Det besluttedes at fremme disse Sager saa at Forholdene kan blive taalelige.

Kredsformanden redegjorde derefter for en Sag angaaende Velfærdsforanstaltninger i Esbjerg, og det besluttedes at rette Henvendelse til Distriktet.

En Anciennitetssag fra Aarhus undersøges nærmere inden videre foretages.

En af to Medlemmer rejst Sag angaaende Besættelse af et Par Rangerførerpladser behandledes, og det meddeles de paagældende at der ingen særlig Hjemmel er for at rejse Sagen.

Forskellige andre Smaasager behandledes, hvor efter man gik til

Punkt 2. Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet og redegjorde saavel for Indtægts- som Udgiftsposterne.

Efter nogen Diskussion herom, toges Regnskabet til Efterretning.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSENS

Bestyrelsesmøde den 1. November 1920.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden omtalte en Afskedigelsessag fra Aarhus, hvor en tilskadekommen Lokomotivfyrbøder var afskediget uden Pension, forment at denne Sag maatte forfølges.

Henvistes til Forretningsudvalget.

Fra Ar. Afd. forelaa to Anciennitetssager. For den ene Sags vedkommende kunde man tiltræde Afdelingens Stilling, medens den anden henvistes til Afgørelse i Hobro.

Fra Sønderborg og Tønder var fremsendt en Sag angaaende de uheldige Rangerforhold paa disse Stationer.

Henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag fra Herning angaaende Beregningsmaaden for Nattimebetalingen henvistes til Hbst.

Fra Skive, Glyngøre og Nykøbing M. forelaa Anmodning om at blive overført til Struer Afdeling.

Anmodningen, der var anbefalet af Viborg Afd. kunde anbefales af Kredsbestyrelsen, naar samme Ønske fremsattes af Lokomotivførerne paa de omtalte Steder.

En Sag fra Ribe angaaende Kultagningen ved Depotet omtaltes, det vedtoges at tilskrive 3. Distrikt om dette Forhold.

Fra Gb. Afd. forelaa en Protest i Anledning af nogle Forflyttelser ved Forfremmelse.

Kredsformanden redegjorde for Forholdet ud fra de Oplysninger der forelaa, mente man kunde undersøge Sagen nærmere, og til sin Tid tage Sagen op til Behandling.

Tiltraadtes.

Fra Lfb. Melchiors forelaa Anmodning om, at kunne udtræde af Foreningen og faa udbetalt det Beløb der paa hans Konto indestod i Kampfonden. Kredsbestyrelsen kunde ikke tiltræde Anmodningen, der henvistes til videre Behandling i Hbst.

Punkt 2. Meddelelse fra Kredskassereren.

Kredskassereren fremlagde Regnskabsoversigt pr. 31. Oktober 1920.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

Kredskassereren fremsatte Anmodning fra Aarhus Ø. og Tønder Afdeling om at faa nogle Billeder til Opholdsværelserne.

Henvistes til Forretningsudvalget.

K. J.

TIL MEDLEMSLISTEN.

*Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
fra 1. November 1920.*

Lokomotivfyrbøderne E. Nicolaisen, E. A. Bjørneboe, S. A. Andersen, C. J. Larsen, C. E. Hansen, S. A. Hansen, M. A. Nielsen, K. O. Svendsen, J. V. Jensen, G. A. Jensen, H. P. Carlsen, N. J. Thomsen, J. H. Larsen, K. C. Hansen, G. L. J. Bagger, M. E. H. Kruse, C. F. Olsen, N. H. Bang Jørgensen, P. H. Würtz, S. E. Madsen, A. P. H. Hansen, M. C. L. Boesen og Emil Olsen i København G.

O. B. Nielsen i Kallundborg.

V. S. J. Hechmann, K. L. Frederiksen, K. E. Ohlendorff, P. S. Christensen, J. S. A. Larsen og C. Frederiksen i Slagelse.

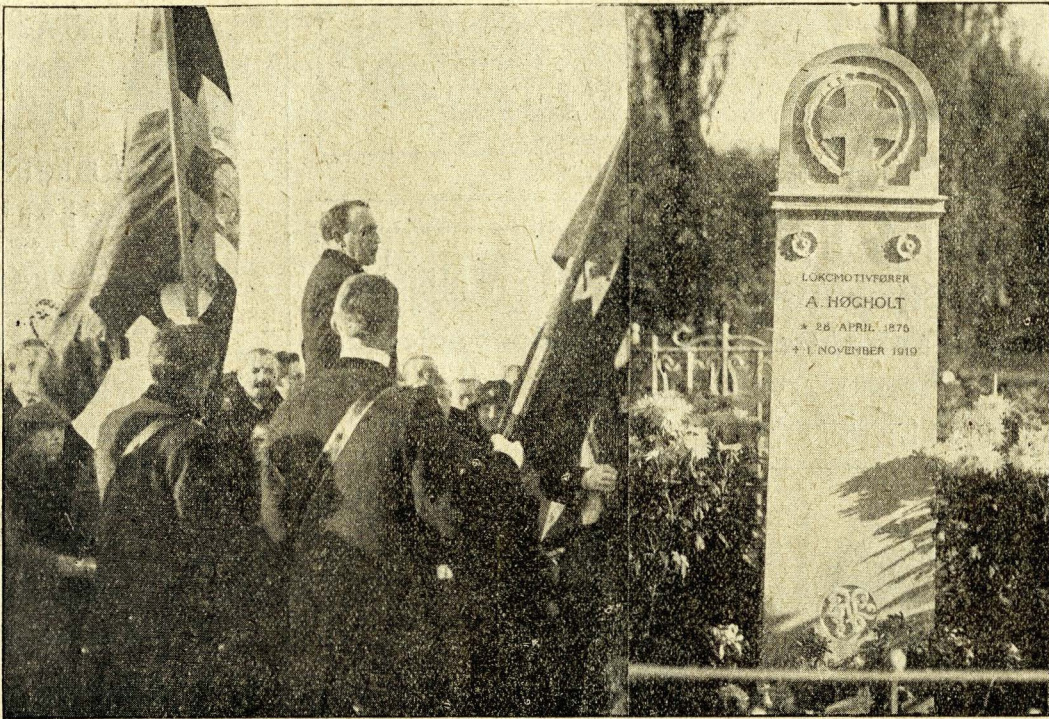
P. A. K. Nielsen, C. E. Jensen, N. O. Frederiksen, A. H. Petersen, C. G. Jensen, A. L. Hansen, V. E. T. Sørensen, V. J. Madsen, K. T. A. Mortensen Albech, E. K. Kristensen, N. P. V. Frederiksen og J. E. Wittenburg i Korsør. S. J. C. E. Stahnke og H. Mathiasen i Thisted.

G. F. Gjødesen og T. C. Lindgreen i Aarhus. N. V. Sørensen i Langaa.

L. F. Christensen, C. P. Nielsen, M. K. Jørgensen, H. Møller Jensen, C. A. Ankerstjerne i Esbjerg.

P. M. Pedersen og C. A. Thomsen i Viborg. A. F. Conradsen i Frederikshavn.

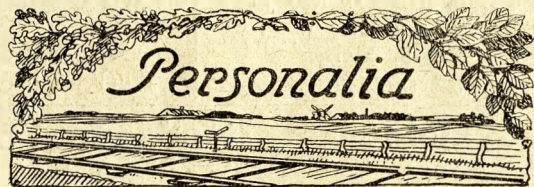
Fra Monumentafsløringen.



N. O. Kornerup i Roskilde.
 A. Nielsen, P. Jensen og V. R. O. Berg i
 København Ø.
 S. H. Kastor, C. P. T. Pedersen, C. Rasmus-
 sen, V. Borch, K. B. H. Lorenzen, I. K. Bent-
 sen, O. Hansen og J. P. E. Larsen i Brande.

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
 fra 1. December 1920.

Lokomotivfyrbøder C. Langemark i København Ø.



RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

København G. Lokomotivfyrbøder Afdelings-
 formandens Adresse rettes til: *Jesper Brokmanns-
 gade 3¹, tv.*

Hovedbestyrelsesmedlem og Afdelingsformand
 for Kb. Afd. Nr. 14 E. Kuhns Adresse rettes
 til: Baggravene 47.

Frederikshavn Lokfrb. Afd. Formands Navn
 og Adresse rettes til: A. Møbius, Søndergade 58.
 Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. Møl-
 ler Jensen, Søndergade 96.

Afsked af Min. f. o. Arb.:

med Udgangen af November Md. d. A. e. Ans.
 p. G. af Svagelighed med Pens. Lokofører An-
 ders Christian Petersen, Kbhavns Godsbanegaard;
 med Udgangen af December Md. d. A. e. Ans.
 p. G. af Svagelighed med Pens. Lokofører K. F.
 Schmidt, Kbhavns Godsbanegaard, og
 med Udgangen af December Md. d. A. e. Ans.
 p. G. af Alder med Pens. Lokofører C. Mikkelsen,
 Esbjerg.

Tilladelse til at bytte Opholdssted under 13. November 1920:

Lokofyrbøderne J. J. Pedersen, Randers, og
 J. A. Pedersen, Korsør.





Nærværende Nummer er afleveret paa Avisposten
den 2. December

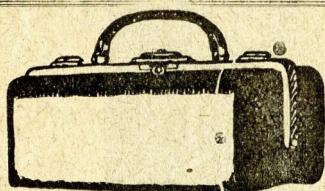
ALT TIL AUTOGEN SVEJSNING OG SKÆRING

1/2 DANSK ILT & BRINTFABRIK

Havnegade 35 Telf. 5279 København K.

Telegram-Adresse: „DANSKILT“.

C. B. Møller & Co.'s
Cigarer - Cigaretter
Cigarillos & Tobakker
 faas hos d'Herrer Forhandlere samt
 Østergade 1 og Østerbrogade 27



Reparationer
udføres

Lædervare-Forretningen
 Sdr. Boulevard 44-46
 anbefales.
 Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer
 Skoletasker, Tegnebøger m. m.
 i stort Udvalg.
 Telefon Vester 1494 v.

Vesterbros Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,
 bør være Deres **FODTØJ**
 Leverandør i
 Forretningen grundlagt 1879.



K. HINTZ,
„Flippen“, Istedgade 128, Kjøbh. B.

PRØV

*Zephyr
& Gummi
Kravetøj*

Praktisk og bil-
ligt, ingen
Vaskeregning
mere, kan af-
vaskes af enhver
i koldt Vand.
Føres i alle Fa-
cons.

Cyklelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

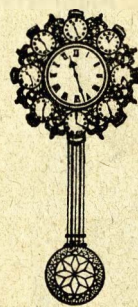
1. Klasses Cykler — Engelsk Model — Småa Priser — Afbetaling indrømmes.
Fuld Garanti.

SMØRCENTRALEN Altid friske Varer i
Smør, Margarine, Æg, Fedt
 ISTEDEGADE 31 samt godt lagrede Oste.

S. JOHANNESSEN

Største Udvalg. **13, HØJBROPLADS 13.** Største Udvalg.
Statskontrolleret Virksomhed.
 Telf. 3349. Rester udsælges billigt Fredag og Lørdag. Telf. 3684.

Husk! Fabriks-Udsalget Husk!
 Stort Udvalg
Den elektriske Skomager Saxogade 77.



F. O. Carlssons Eftd.
 Carl Jensen.
Urmager.

Amagertorv 31,
København K.

Grundlagt 1877.
Telefon Byen 7754.

Th. Langs
Bageri,
 Ny Carlsbergvej 11, Tlf. Vester 1896 y.
 anbefales.

Kun 1ste Klasses Varer anvendes.

MOD GIGT — MOD RHEUMATISME!

er det bedste Middel!

KAMELHAARS-

**Trøjer - Sweaters - Gama-
 scher - Luffer - Vanter - Tør-
 klæder - Huer - Knævarmere
 Fodvarmere - Taavarmere**
 Mavebælter

MANUFATURHUSET
„TACHAU“

Nørrebrogade 158
 Hj. af Thorsgade.

Leverandør til Vare- og
Landbrugslotteriet.

FREDERIKSBERG
BODTRYKKERI
FALKONERALLE 11

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 5 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.