

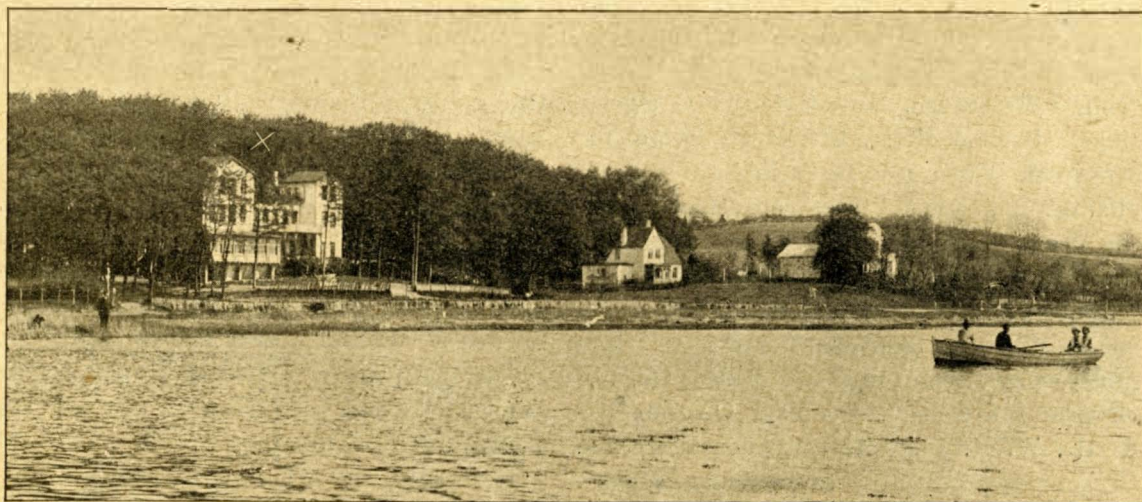


21. Aarg. Nr. 8.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. April 1921.

Feriehjemmet.



Udvalget præsenterer her en Bygning, som foreløbig er udset til Feriehjem for Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer.

Bygningen er det nuværende Hotel „Rønshoved“, beliggende ved Flensborg Fjord med Dampskibsforbindelse flere Gange daglig, med Graasten, Sønderborg og Faaborg, og til den anden Side med Flensborg.

Bygningen ligger i rolige og (hvad der kan ses af Billedet) smukke Omgivelser: mod Syd Fjorden, mod Nord et ægte dansk stærkt bakket Terræn.

Fra Hotellets Veranda er der en smuk Udsigt over Fjorden med Lyksborg lige overfor, mod Sydvest ses Mørvig med Flensborg i Baggrunden.

Selve Bygningen, der ligger paa et med Bøgetræer beplantet Areal paa 2 Tdr. Land, indeholder foruden de fornødne Fælleslokaler som Selskabssal, Spisesal, Læseværelse, Spille- og Rygeværelse, en lukket Veranda tillige 26 monterede Gæsteværelser, hvoraf de 20 er store og rummelige, de 4 endogsaa meget store. Udvalget er enig om, at dersom De-

legeretmødet bestemmer at erhverve Bygningen, vil vi der faa en Bygning, der i alle Maader svarer til Hensigten: at være Feriehjem.

Maa jeg nu, da jeg har Pennen i Haanden, fremsætte nogle Bemærkninger i Anledning af den Polemik, der har været ført i vort Blad om denne Sag.

Der er fra Kritikerne hævdet, at Udvalget har grebet Sagen forkert an, at Tegningen af Andele er bleven en Fiasko, at vi i Stedet for frivillige Bidrag skulde have tvungne, altsaa Kontingentforhøjelse, at mnn ikke i denne Sag vil vide af nogensomhelst Tvang m. m.

Maa jeg bede Medlemmerne se paa disse forskellige Udtalelser, og de vil derefter indrømme, at det ikke er Udvalget, men derimod d'Hrr. Kritikere, der er paa den forkerte Side. Udvalgets Stilling er lige til. Vi foreslaar en bestemt Ordning, som Medlemmerne i stor Udstrækning har fulgt, og som de sikkert vil følge endnu mere beredvillig i Fremtiden. Derom tvivler vi aldeles ikke. Dersom d'Hrr. Kritikere i Stedet for at spille Tiden med Snak fulgte den givne Parole, saa vilde de ikke alene baade gavne og glæde sig selv, men tillige bidrage til yderligere at slaa fast Dansk Lokomotivmands Forenings indre Sammenhold og Styrke. Da de jo alligevel alle vil medvirke hertil, saavel som til Løsningen af den stillede Opgave, hvorfor saa de mange unødige Omsvøb.

Hr. W. N. Vibe, Aalborg, konstaterer, at Tegningen af Andele er bleven en Fiasko.

En Fiasko! Ja saamænd, saa lad os tage den med; men saa heller ikke flere. Maa jeg erindre om, at Udvalget udsendte sine Tegningsblanketter i Januar Maaned, altsaa for mindre end 4 Maaneder siden, og har til Dato naaet en Tegning af ca. 50 000 Kr.

Ja, man kan jo gerne kalde det en Fiasko, men saa maa det tilføjes: „af den gode Art“. Jeg kan ikke indrømme, at Resultatet er daarligt, og heller ikke, at det kunde være synderligt bedre; man maa dog indrømme baade Udvalget Tid til at arbejde og Medlemmerne Tid til at tænke. De skal se, Hr. Vibe, efter Delegeretmødet, naar den

endelige Arbejdsplan er fastslaaet, kommer der igen Fart i Tingene.

Naar Hr. Vibe videre tilføjer, at Sagen er forhastet — thi efter Vibes Mening bestaar Udvalgets Arbejde kun i at undersøge Prisen paa en Ejendom, der kunde egne sig for Formaalet — saa glæder det mig at kunne meddele, at ogsaa Udvalget har den Opfattelse, at det er en af Opgaverne.

Men skal vi nu ikke gaa tilbage til Begyndelsen, nemlig Delegeretmødet i 1920, hvor det vedtoges: „Til at forberede Forslag og Planer til Oprettelse af et Rekreativehjem nedsættes et Udvalg — —“. Dette Arbejde gik Udvalget i Gang med og forberedte Sagen gennem Artikler i „Dansk Lokomotiv Tidende“ den 2. Juni, 2. August, 16. September og 2. November. Udvalget gik i sine første Overvejelser ud fra, at der maatte opføres en Bygning til Formaalets Løsning eller i hvert Fald vente, til der tilbød sig et Lejlighedskøb paa Vilkaar, der maatte anses for billigere end Nybygning. Dette indtraf netop i December Maaned 1920, idet Lokof. V. P. Hansen, Sønderborg, henledede Udvalgets Opmærksomhed paa Hotellet i Rønshoved, som Ejeren ønskede at sælge. Prisen, der forlangtes, var en saadan, at den i hvert Fald maatte anses for et godt Forhandlingsgrundlag. Prisen, der nævnedes, er ved Forhandling med Ejeren gaaet betydelig ned; det er Udvalgets Opfattelse, at dersom vi møder med Pengene kontant, saa kommer vi endnu længere ned*), saa langt i hvert Fald, at det senere vilde blive bebrejdet os stærkt, om vi af formelle Grunde uden videre lod Tilbudet gaa fra os. Udvalget havde her ikke andet at gøre end forsøge at samle Medlemmerne i ssa stort Tal, at det nødvendige Beløb til Købet blev sikret, for derefter at kunne faa Planen og Forslaget godkendt paa Delegeretmødet.

Dette er hvad Udvalget foreløbig har udrettet. Vi tvivler ikke om, at Medlemmerne, naar de paa Delegeretmødet faar nærmere Rede paa Prisen og øvrige Detaljer, vil godkende Udvalgets Virksomhed.

*) Medlemmerne bedes undskyldte, at vi ikke ønsker at offentliggøre Prisen.

Vi beder erindre om følgende Fakta. I December Maaned tilbydes os en saadan Ejendom passende i Indretning, Beliggenhed og Pris. Tænk nu engang den Tanke. Udvalget siger som saa, nej, der staar ikke i det vedtagne Forslag, noget om at vi skal gøre andet end stille Forslag, og at vi saa af denne formelle Grund lod Fuglen flyve. Hvad d'Hrr. Kritikere i saa Tilfælde vilde have sagt, ved Udvalget ikke; men det ved vi, dersom vi udenvidere havde undladt at tage Sagen op, saa havde Medlemmerne haft Ret til Kritik.

Vi mente altsaa det var vor Pligt at holde Sagen i Gang. Dette kunde kun ske derved, at vi søgte allerede da, at interessere Medlemmerne for at tegne sig for et saa stort Beløb, at Ejendommen kunne købes og betales kontant. Dette er ikke fuldt ud lykkedes for os. Det tegnede Beløb er ikke helt tilstrækkeligt til at betale hele Summen kontant, selv om langt det største Beløb er tegnet.

Altsaa Forslaget og Tegningerne er færdige og foreløbig underbygget med ca. 50 000 Kr. Nu har Delegeretmødet Ordet. Men indtil da bør alle Vennerne af Planen gøre et energisk Stykke Arbejde for at faa tegnet det resterende Beløb, saaledes at Ejendommen ikke paa Grund af manglende Midler skal gaa fra os.

Esbjerg, April 1921.

M. Mortensen.

PROTOKOL

over Forhandlingerne mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening Lørdagen 9. Oktober 1920 Kl. 2 Em. om den af et af Generaldirektoratet for Statsbanerne nedsat Udvalg afgivne Betænkning angaaende Ændring af Reglerne for Lokomotivpersonalets Tjenestetid m. m.

Forhandlingerne førtes i Fortsættelse af de paa Mødet den 9. September 1920 førte Forhandlinger.

Tilstede var:

For Generaldirektoratet:

Generaldirektør Andersen Alstrup, Chef for Regnskabsafdelingen, Direktør N. J. U. Andersen, Kontorchef K. J. Jacobi, Maskingeniørerne E. H. Schmidt og H. L. H. Havning samt Fuldmægtig A. Jensen.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivførerne Rich. Lillie, C. A. Lillelund og C. M. Christensen (Protokolfører) samt Lokomotivfyrbøderne L. Rasmussen og E. Kuhn.

Generaldirektøren indledede med at udtale, at han havde haabet, at man kunde have fortsat til man havde naaet et Resultat, men paa Grund af en Konference med Ministeren Kl. 4, vilde det være nødvendigt at afbryde nogen Tid forinden. Gennemgik derefter Forslagets § 10. Generaldirektøren kunde ønske, at der foran „fritaget“ i 1. Linie i 2. Stykke blev indskudt „saa vidt mulig“, og at der foran „20 Minutter“ i sidste Linie samme Stykke blev indskudt „indtil“. Angaaende de foreslaaede Forbedelses- og Afslutningstider bemærkede Generaldirektøren, at saa vel Afdeling som Distrikter ansaa den for at være for lange og mente, at den Tid, der nu gives, er tilstrækkelig. Det synes i øvrigt at fremgaa af Betænkningen, at Udvalget ikke har været helt enig om de foreslaaede Tider, og at man har bøjet sig for et Krav fra Foreningens Repræsentanter i Udvalget. Generaldirektøren spurgte derefter, om Foreningens Repræsentanter kunde gaa med til en Forbindelse af de foreslaaede Tider og de ønskede Ændringer i Paragrafen.

Lillie troede at være i Overensstemmelse med Generaldirektøren, naar han gik ud fra, at Tjenestetidsreglernes enkelte Paragrafer skulde affattes saa klare og utvetydige som muligt, saa at ingen Fortolkning eller Skøn kan give Anledning til Uoverensstemmelser. Han maatte formene, at man ved at indføre Ordene „saa vidt mulig“ foraarsager, at denne Bestemmelse kommer til at hvile paa Skøn af Lederne og derved giver Anledning til en Gnidning, der bør undgaas.

Vi kan derfor ikke tiltræde, at denne Tilføjelse indføres i Paragrafen. De samme Aarsager gør, at vi heller ikke kan tiltræde den anden Ændring. Angaaende Forberedelses- og Afslutningstiderne bemærkede han, at disse er fremkomne efter lange og motiverede Forklaringer i Udvalget, som det vil blive for omstændeligt atter nu at komme ind paa; men de Tider, der nu er anførte, er som Gennemsnitstider absolut de laveste Tider, vi kan gaa med til som Forberedelses- og Afslutningstider. Erklærede paa en Forespørgsel fra Maskiningeniør Havning, at han gik ud fra Lokomotivpersonalet, naar Depotpersonalet var optaget paa anden Maade, selv udførte Fyrrensning og Kullempning. For øvrigt havde det Spørgsmaal aldrig voldt Vanskeligheder.

Regnskabsdirektøren redegjorde for Udvalgets Syn paa de omtalte Tider, om hvilke man i det store og hele havde været enige. Saaledes har Maskiningeniør Schmidt været enig i de foreslaaede Tider under Hensyn til, hvad der kræves af Personalet, medens Ingeniør Sørensen vel har haft et Særstandpunkt, men nærmest har ønsket Tiderne opstillet paa en anden Maade. De eventuelle Besparelser, der derved har været Tale om, drejede sig kun om faa Minutter. Anførte, at der af Foreningens Repræsentanter var fremført gode Argumenter for de af Udvalget foreslaaede Tider, og at Forholdet ikke var det, at Udvalget nødtvunget havde bøjet sig.

Maskiningeniør Schmidt omtalte derefter Grunden til, at han var enig i de foreslaaede Tider, idet han oplæste, hvad der kræves af Personalet som „Forberedelses- og Afslutningstjeneste.“ For saa vidt man kræver dette overholdt, maa man ogsaa give Personalet den fornødne Tid dertil. Et andet Spørgsmaal er, om man kan indskrænke det krævede Eftersyn, hvad der antageligt var muligt, for saa vidt angik Eftersynet efter Ankomsten. Paa den anden Side kan man, naar man giver de foreslaaede Tider, ogsaa paalægge Personalet Ansvar for mulige Fejl.

Christensen. Ingeniør Sørensen har i Udvalget villet lægge Tiderne om, saaledes at

der blev givet længere Tid udenfor Hjemstedet og kortere Tid paa Hjemstedet, men ved en Sammenlægning af Tiderne kom man til omtrent samme Resultat.

Generaldirektøren. Det er af Maskinafdelingen udtalt, at det maaske burde overvejes at gaa over til det i Amerika anvendte System, hvorefter Lokomotivpersonalet overtager Maskinerne ved Afgang og afleverer dem ved Ankomst, medens Eftersynet besørges af Depotpersonalet. Ligeledes nævnes det, at Tiderne særligt er for lange for de ganske smaa Maskiner.

Lillie. Det er vist meget rigtigt, at man i Amerika anvender et saadant System, men jeg maa meget indtrængende fraraade at fratage Lokomotivpersonalet Klargøringen af Maskinerne. Den Utryghedsfølelse, der vilde opstaa herved, kunde medføre Konsekvenser for det Hensyn, man absolut skylder Sikkerhedstjenesten ved Statsbanerne. Ved en saadan Ordning vil man undergrave Personalets Ansvarsfølelse.

Ingeniør Schmidt: Man kan muligvis fastsætte særlige Tider for de ganske smaa Maskiner, d. v. s. 2 cylindrede Lokomotiver.

Lillie mente ikke, at der var nogen Anledning hertil, da det drejer sig om ganske enkelte Maskiner, som for en Del har indvendigt Gangtøj, og som muligvis snart staar for Tur til at ophugges.

Generaldirektøren: Personalet skal naturligvis have den fornødne Tid, men paa den anden Side ikke „tjene“ paa Tiderne. Forespurgte derefter, om Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen delte Forberedelses- og Afslutningsarbejderne mellem sig.

Lillie redegjorde for dette Forhold og omtalte herunder de Arbejder, som Rensning af Røgkammer, Askekasse, Kul- og Vandtagning, som baade Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder altid maa være tilstede ved. Selvfølgelig er der Arbejder ved Maskinens Klargøring, som Lokomotivfyrbøderen i Reglen ene bestrider. Ligesom f. Eks. en Kontorchef og en Fuldmægtig deler Arbejdet i Kontoret, saaledes deles Arbejdet paa Lokomotivet, og det er vel naturligt, at Lokomotivføreren, som den ældste, forskaanes for de

svære fysiske Arbejder, og at Lokomotivfyrbøderen udfører disse. Til Gengæld har Lokomotivføreren Rapportskrivning. Hvor meget der overlades Lokomotivfyrbøderen, beror meget paa, hvor paalidelig han er.

Vød en af 1. Distrikt foretagen Kontrol har det vist sig, at Lokomotivførerne gennemgaaende mødte lidt senere og Lokomotivfyrbøderne lidt tidligere end Forberedelsestiden begyndte.

Christensen bemærkede i Tilslutning til Lillie, at Lokomotivføreren bl. a. havde den Pligt at gøre sig bekendt med alle nye Ordre eller Bestemmelser, der vedrørte den Strækning, han skal befare, saaledes at han var fuldt fortrolig med mulige Forandringer vedrørende Kørselen.

Efter forskellige Bemærkninger angaaende Forberedelses- og Afslutningstiderne, spurgte *Generaldirektøren*, hvad den ny Bestemmelse under Punkt c tog Sigte paa.

Ingeniør Schmidt bemærkede hertil, at denne Bestemmelse udfyldte et Hul i de gamle Regler, idet det var naturligt, at man gav Personalet den Forberedelsestid, de har paa Hjemstedet, naar en anden Maskine skal anvendes til Hjemkørsel. Motiverede dernæst den for Københavns Godsbanegaards Vedkommende foreslaaede Forlængelse af Tiderne med 10 Minutter.

Generaldirektøren: Til Kap. IV haves ingen Bemærkninger, og Kap. V har vi jo behandlet. Vi kan da maaske gaa over til det af Udvalget udarbejdede Udkast til Ændring af Ordre H. 213. Mente, at det muligvis vilde være ønskeligt, at Lokomotivpersonalet bibeholdt særlige Regler for Tilstaaelse af Fridage.

Lillie: Naar *Generaldirektøren* mener, at dette vil være formaalstjenligt, kan jeg paa Organisationens Vegne sige, at vi intet har imod, at der bibeholdes særlige Regler for Lokomotivpersonalets Fridage. Der er næppe Tvivl om, at de andre Organisationer, og med Rette, vil kræve at være med i Forhandlingerne om en eventuel Ændring af Ordre H. 213.

Generaldirektøren: I § 1 foreslaas i 2. Stk. efter „Hjemstedet“ indsat „(Udstationerings-

stedet)“. Omtalte, at man havde ment, at det vilde medføre store Konsekvenser at fastsætte, at mindst $\frac{1}{6}$ af Fridagene skulde falde paa Søn- eller Helligdage.

Lillie redegjorde for Aarsagen til, at man havde faaet denne Bestemmelse, der dog laa langt lavere, end hvad Organisationen havde krævet og i Virkeligheden havde faaet Tilslutning til af Maskinafdelingen, men Udvalgets Formand har forstaaet at faa os til at fire af paa vore Krav, — egentlig meget mere end vi burde. Vi kan derfor ikke gaa med til en Forringelse af denne Bestemmelse, med mindre andre Tilsagn gives.

Generaldirektøren omtalte derefter, at man nærede Betænkeligheder ved den i § 2 indsatte Bestemmelse om, at Fridagen skal slutte med en Nattehvil, hvilken Bestemmelse ligesom Bestemmelsen om Tiden for Fridagens Paabegyndelse og Afslutning forment i høj Grad at ville vanskeliggøre Udnyttelsen af Afløsningspersonalet.

Lillie: Man faar Indtryk af, at Distrikterne gør sig Umage for at gøre Sagen sværere. Vanskelighederne bortfalder, hvis man bibeholder særlige Fridagsregler for Lokomotivpersonalet, idet dette allerede har Bestemmelser som de omhandlede.

Regnskabsdirektøren syntes, at Bestemmelsen om, at der efter en Fridag skulde være en Frinat, var naturlig, og mente, at Vanskelighederne ikke var saa store som anført af Distrikterne. Maskiningeniør Schmidt bekræftede, at de omhandlede Bestemmelser ikke for Lokomotivpersonalets Vedkommende havde vanskeliggjort Udnyttelsen af Personalet.

Generaldirektøren anførte, at det af Distrikterne var udtalt, at Gennemførelsen af de foreslaaede Regler vilde medføre et meget indviklet Bogholderi, og oplæste et af Distrikternes Skildring heraf (se 2. Distrikts Udt.).

Regnskabsdirektøren mente, at Distrikternes Indsigelser paa dette Punkt ikke var af megen Betydning, idet de forskellige Manipulationer, der var anført af Distriktet, ikke var væsentlig andet, end hvad der altid

maatte foretages ved Anvendelsen af Tjonestetidsregler, uanset hvorledes disse var.

Gsneraldirektøren afbrød derefter Forhandlingerne og meddelte, at et nyt Møde vilde finde Sted efter Aftale.

Andersen Alstrup. C. M. Christensen.

REKREATIONSHJEMMET

Hr. „Sungam“ polimiserer i D. L. T. Nr. 7 mod min forrige Artikel, og har faaet det Indtryk, at jeg er Idealist og savner Logik i min Skrivemaade og m. m. Alle disse forskellige Argumenter fra Deres Side, Hr. „Sungam“ er vist ikke heldige valgt. At jeg skriver, et Rekreationshjem rejst ad Frivillighedens Vej vilde være Idealet, forudsætter aldeles ikke Deres Argument. Der er jo mange Maader at realisere denne Sag paa, ogsaa ad Frivillighedens Vej. Mit Indtryk af den foreliggende Situation er, at skal der rettes noget ved Udvalgets Materiale, skal det være i Retningen, at Indbetalingerne bliver anlagt lidt mere demokratisk, bliver lettet, saaledes at det bliver overkommelig for alle at være med. Saa skal De se Hr. „Sungam“, saa kommer der Bevægelse i det stillestaaende Vand, og vi faar denne Sag gennemført uden Mislyd. Nu docerer De som Deres Opfattelse, at alle Maal en Organisation sætter sig, skal gennemføres ad obligatorisk Vej. Efter min Formening er det ikke alt en Organisation kan gennemføre paa den Maade, De anviser. Den foreliggende Sag er i mine Øjne af en saa særegen Art, at skal den have en heldig og ærefuld Gennemførelse bør den være frivillig. Jeg skrev i min forrige Artikel, at kunde Sagen gennemføres paa den Maade De anviser, var der ikke noget at indvende herimod. Men samtidig præciserede jeg som min Mening at Medlemmerne var imod Tvang, og som saadan var Deres Forslag uigennemførlig.

Desuagtet udleder De deraf at jeg akcepterer Deres Forslag. Er det ikke at være lidt i Retningen for naiv? Det er i hvert Tilfælde det mest karakteristiske i det De skriver imod mig! Saa er De endvidere inde paa Kontingentforhøjelserne, og udleder heraf at jeg sigter til at De skulde være iblandt Kritikerne. Det har jeg jo aldeles ikke skrevet noget om, altsaa maa det være Dem der er ulogisk, og jeg synes ikke De skulde

save den Gren over De selv sidder paa. Naar jeg skriver Hovedbestyrelsens Beslutninger o. s. v., saa mener jeg, Hr. „Sungam“, at naar Hovedbestyrelsen har afgivet sit Votum i et Spørgsmaal, saa skal der i mine Øjne et vist moralsk Mod til at fremsætte noget andet, som koliderer med Hovedbestyrelsen og Udvalgets Materiale. Det er muligt som nogle Medlemmer mener, at Udvalgets Arbejdsmaade er forhastet, og noget i Retningen ufyldstgørende og for snevert begrænset, men det faar vi nok i Orden paa Delegeretmødet.

Jeg skrev om Indbetalingerne at den sikkert burde lattes saaledes at Pengene først skulde være indbetalt paa 2 Aar, her vil jeg indrømme Hr. „Sungam“, at tilsyneladende ser det ud som savnede jeg Logik, idet at Ordet *mere* er glemt. Udvalgets Forslag er paa 2 Aar 5 Maaneder, ved 2 Aar mere, altsaa ca. 4 $\frac{1}{2}$ Aar med at indbetale Beløbet vilde det være overkommeligt for alle at være med. Og som Hr. Milne skrev i en Artikel „Rom blev jo ikke bygget paa en Dag.“

Iøvrigt vil det efter Hr. „Sungam“'s Forslag være ca. mellem 5 à 6 Aar med at gennemføre Sagen ad obligatorisk Vej. Men nu kommer Hr. „Sungam“'s Forslag jo til Behandling paa Delegeretmødet, og saa vil det jo vise sig om det er levedygtigt. Hvad jeg endnu engang tillader mig at betvivle.

B. 34.

ANDELE I REKREATIONSHJEMMET.

Nedennævnte Lokomotivfyrbødere i Fredericia har til Rekreationshjemmet tegnet sig for følgende Beløb:

O. K. Djernæs, V. Loft, G. Schou, J. Knudsen, Chr. L. Christensen, C. P. Simonsen, H. M. Hansen, A. Holmtoft, A. Hasberg, N. C. Nielsen, H. E. Petersen, F. A. Jensen, V. Sørensen, S. A. Kunchel og M. Christensen hver 120 Kr., ialt 1 830 Kr.

Med det tidligere tegnede 49 270 Kr.

LOKOMOTIVMESTRENE OG D. L. F.

Ved Reorganisationen i 1912 blev samtlige Lokomotivmænd paa faa — „Undtagelser“ nær samlede i D. F. L. og har siden vist,

at Modgangstiden 1906—12 netop har ansporet Medlemmerne til med fornyet Kraft og Energi gennem Valg af en energisk Hovedbestyrelse at gennemføre Forbedringer for Lokomotivpersonalet, som dette kun kan være tilfreds med; — Kendsgjerningerne fortæller, hvad der er opnaaet, i Særdeleshed de sidste 3 Aar.

Desværre har det modsatte gjort sig gældende for Lokomotivmestrene, idet disse, som Kendsgjerningerne ogsaa viser, i deres Egenskab af Medlemmer i Jernbaneforeningen fra denne har savnet den fornødne Støtte og Forstaaelse af, at Stillingen bør være ikke alene en Forfremmelse i social Henseende, men først og sidst i økonomisk Henseende.

Ligeledes er Tjenestetidsforholdet for mange Lokomotivmestres Vedkommende saa forældet, at faa Tjenestemænd tildeles en saa lang Tjeneste henholdsvis i Remise og Hjem som disse.

Disse uheldige Forhold har affødt en tiltagende Utilfredshed blandt Lokomotivmestrene.

Lkm. Lorentzen, Str. Nielsen Ar, Søby Sd samt undertegnede har derfor arrangeret en Afstemning blandt Lkm. for at erfare Stillingen til en Anmodning om eventuel Tilslutning til D. L. F.

Resultat er blevet, at et stort Flertal har stemt for at tilstille D. L. F. før nævnte Anmodning.

Min Erfaring som fleraarig Afdelingsformand i D. L. F. og 5 Aars Praksis som henholdsvis fungerende og udnævnt Lkm. har givet mig Forvisningen om, at et saadant Samarbejde maa kunne realiseres. Jøg har ligeledes erfaret, at, omend Lokomotivmestrene kun er faa i Tal, gives der Forhold, under hvilke det er af Betydning, at der er Samhørighed mellem disse og Lokomotivpersonalet.

Iøvrigt tør jeg vel paastaa, at D. L. F.s Medlemmer, der rekrutterer Lkmstillingen, i nogen Grad er interesseret i, at denne saavel i økonomisk som tjenstlig Henseende er saaledes beskaffen, at Forfremmelsen ikke — som for Tiden — bliver en Tilbagegang i begge Henseender.

Det ligger nu i d'Hrr. Delegeredes Haand ved D. L. F.s Delegeretmøde i Aar at træffe Bestemmelse, om Lokomotivmestrene kan gaa i Forbund med D. L. F., eller Nægtelse af Anmodningen.

Omend jeg desværre ikke p. T. tilhører D. L. F., vil jeg alligevel tillade mig at anbefale d'Hrr. i Henhold til ovenstaaende at stemme for Sammenslutning mellem Loko-

tivpersonalet og Lokomotivmestrene; Fremtiden vil sikkert vise, at et Samarbejde er baade klogt og rigtigt.

Aarhus, i April 1921.

Mich. Sørensen.
Lkm.

DAMPLOKOMOTIV OG ELEKTRISK LOKOMOTIV

Ved *Otto Bendixen.*

Her skal blot fremføres Chicago—Rock—Island—Parcificbanens 2 D 1 Iltogslokomotiv, saakaldte Mountain Type og Baltimore—Ohio Banens 1 E 1 Godstogslokomotiv. Det er dog ikke korrekt, at de amerikanske Lokomotiver har dobbelt saa stor Præstationsevne som de stærkeste preussiske. Ogsaa det saksiske 1 D 1 Iltogslokomotiv er de amerikanske 2 D 1 ca. 50% overlegen. Disse Maskiner findes med omtrent de samme Maal hos en Række forskellige Jernbaneselskaber, og det samme gælder 1 E 1 Lokomotiverne. Det drejer sig her helt igennem om gængse, prøvede Typer. Dette er altsaa ganske bortset fra de snart i de kæmpemæssige gaaende amerikanske Mallet Lokomotiver, ved hvilke findes endnu betydeligt større Riste- og Hedeflader. Man vil, skriver „Die Post,“ i en ikke saa fjern Tid være tvungen til at kræve Lokomotivydelse, som ikke mere kan bestrides af Damplokomotiver, fordi nu en Gang Kedlens Dimension, og endvidere Muligheden for at kunne medtage tilstrækkelige Kul- og Vandmængder, sætter bestemte naturlige Grænser. I Modsætning hertil er man allerede nu i Stand til at bygge elektriske Lokomotiver, som naar den dobbelte Præstationsevne af moderne Damplokomotiver, det vil sige udtrykt i Hestekræfter 3000—4000 H. K. mod 1500—3000 H. K.

I Tyskland turde Præstationen paa 3000—4000 H. K. kun under ganske særlige Forhold komme i Betragtning. Vore nuværende Iltogslokomotiver beforder over jævn Bane Tog indtil 52 Aksler med 90—100 km. Hastighed. Længere Tog og større Hastigheder, som naturligvis kunde opnaas med

Damplokomotivet, turde næppe forekomme i overskuelig Tid. Desuden kørte saadanne Tog 1914 over Strækningen Berlin—Hannover (254 km.) uden Ophold og dertil med Lokomotiver uden Overheder.

Godstog over jævn Bane lader sig meget bekvemt befordre med fireakslede Lokomotiver, og følgelig er med fem og seksakslede Lokomotiver en Forøgelse af Præstationen paa 50% uden videre gennemførlig. Kul og Vandforholdene kommer her slet ikke i Betragtning, fordi Godstogslokomotiver paa Grund af Overhalinger o. s. v. stedse i korte Afstande har Tid til, uden tilføjet Tidstab, at forsyne sig med Kul og Vand.

Lokomotiver paa Grund af Koblingsspørgsmaalet*) slet ikke anvendelige. Men betaler det sig nu virkelig at jage op ad Stigninger paa, lad os sige, 1,80 eller 1,50 med 50 eller flere km. i Timen? Vi lader dette Spørgsmaal aabent. Da de tyske Stigninger af denne Størrelse kun er forholdsvis korte i Sammenligning med Alpelandenes, saa vilde saadanne svære Lokomotiver, i Forhold til den mulige Tidsgevinst, utvivlsomt blive for dyre.

Interessant er det, at Chefen for de svenske Statsbaners elektrotekniske Bureau er kommen til det Resultat, at det er økonomisk fordelagtigere at gøre de elektriske be-

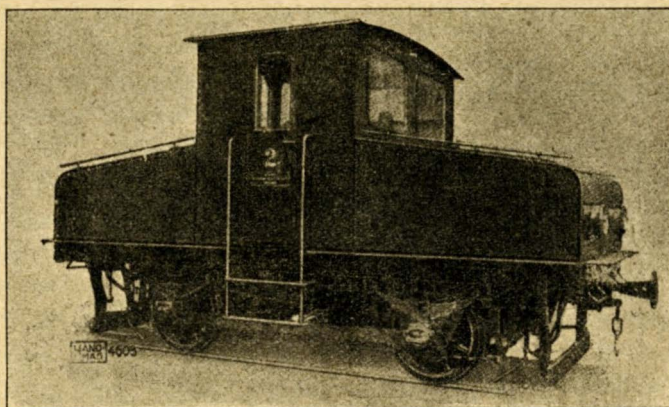


Fig. 1. Toakslet Akkumulator-Lokomotiv.
Sporvidde 1435 mm
Hjulstand 2800 mm
Hjuldiameter 900 mm
Vægt af den mekaniske Del 8,0 t
— det tjenstfærdige Lokomotiv 21,0 t

For hele Nordtyskland med, sine Lavlandsstrækninger bortfalder altsaa i overskuelig Tid Nødvendigheden af Lokomotiver paa 3000—4000 H. K. De kan kun komme i Betragtning for Bjærgstrækninger, som man har dem i Schlesien, Thüringen og i Syd-tyskland. Men her strander saadan Kraftudfoldelse foreløbig paa Koblingsspørgsmaalet. 4000 H. K. tilsvarende ved en Hastighed

V = 20 km.	en Trækkraft paa	54000 kg.
30	—	36000 kg.
40	—	27000 kg.
50	—	20600 kg.
60	—	18000 kg.

Ved V = 60 km. var altsaa saadanne

fordrede Godstog mindre, saaledes at et større Antal Tog kan blive befordret, tilsyneladende fordi dette giver en regelmæssigere Belastning af Kraftstationen.

Naar der nu bliver Damplokomotivet forudsagt, at det har naaet Højden af sin Udvikling, saa skal kun erindres om, hvilke Fremskridt Damplokomotivet har gjort i de sidsto 20—30 Aar. Forøgelsen af Damptrykket fra 10 eller 12 Atm. til 15—16 Atm.,

*) Den paa Kongressen i Budapest 1910 vedtagne Kobling har 45 t. Brudstyrke. De preussiske Statsbaners nye Lokomotiver og Vogne bliver siden 1914 forsynede med Koblinger, som er bestemt for en Trækkraft paa 22000 kg.

Compoundanordningen, Overhederen, Fødevandsforvarmeren og Kedelstensudskilleren er ganske væsentlige Forbedringer. Skulde virkelig hermed al videre Forbedring være udelukket? Der mangler endnu Kondensa-

spændte Arbejde, nemlig en Førers og to Fyrbøderes. Igen maa henvises til de forenede Stater. Man har der hyppigt Riste-flader paa 9—10 m² (ikke som Forsøg, men i talrige Udførelser), og betjener dem med

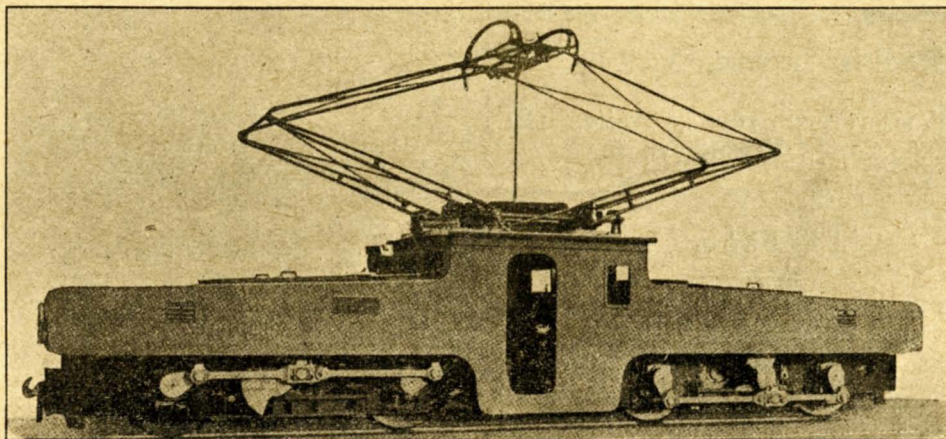


Fig. 2. B + B elektrisk Lokomotiv for Ledningsdrift.
 Sporvidde 735 mm
 Hjulstand 2100 + 2700 + 2100 = 6900 mm
 Hjuldiameter 900 mm
 Vægt af de mekaniske Dele 16,0 t
 Vægt af det driftsfærdige Lokomotiv 25,0 t

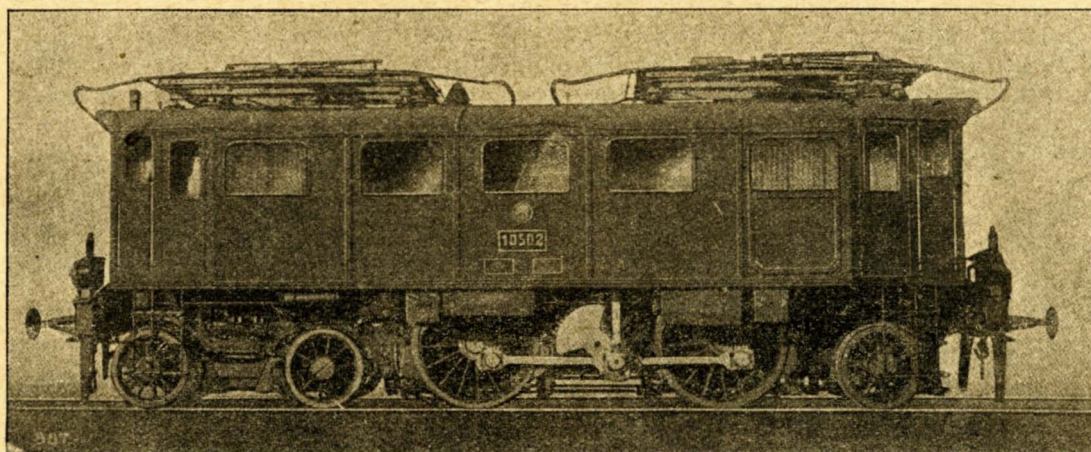


Fig. 3. 2 B 1 Enfaset-Vekselstrøms Lokomotiv for Dessau-Bitterfeld.
 Sporvidde 1435 mm
 Hjulstand 2200 + 1900 + 3000 + 1900 = 9000 mm
 Drivhjulsdiameter 1600 mm
 Vægt af den mekaniske Del 41,0 t
 Vægt af det tjenstfærdige Lokomotiv 69,1 t

tionen, Spildegasarterne, som nu gaar bort med 300°, kan videre udnyttes, Luftmodstanden kan anvendes til Trækkets Forøgelse i Fyret o. s. v.

Man har endvidere sagt, at de store Damplokomotiver nu krævede tre Mands an-

mekaniske Fyreapparat, af hvilke talrige Arter er i Brug. Endnu enklere er den der navnlig paa Linierne i Kolorado og Texas, sædvanlige Oliefyring, der ikke kræver nogen legemlig Anstrængelse.

(Forts.)



Bedes bemærket.

Hovedkassererens Adresse rettes til:
Dybbølsgade 25, 1., København B.

FOREDRAG.

Mandag den 7. Marts lod Hovedbestyrelsen afholde Foredrag for Fredericia Afdelinger. Foredragsholderen, Hr. Kontrollør Schmidt fra Haderslev, holdt et godt tilrettelagt Foredrag om sønderjydske Forhold, før, under og efter Afstemningen. Foredraget paahørtes af ca. 100 Herrer og Damer. Lokomotivfører Afdelingens Formand, Hr. Lokofr. Soph. Jensen bragte paa Afdelingens Vegne Foredragsholderen en Tak for Foredraget, som af de tilstedeværende var bleven fulgt med Interesse.

I Forbindelse med Foredraget havde Afdelingerne arrangeret en selskabelig Sammenkomst med fælles Kaffeboard, og et Par Timers Dans. Ved Kaffeboardet herskede en gemytlig Stemning hvortil en i Dagens Anledning skreven Sang bidrog.

Maskiningeniør Kragh og Lokomotivmestrene Eriksen og Cohn deltog efter Indbydelse i Festligheden.

M. Rx.

FORTEGNELSE OVER 2. INDSAMLING TIL NØDLIDENDE ØSTRIGSKE LOKOMOTIVMÆND'S BØRN.

Nr.	Afdeling	Kr. Ø.
1	København G.	748.
2	—	138.
3	— H.	18.
4	—	10.
5	— Ø.	86.
6	—	97.
7	Helsingør	41.
8	—	39.
9	Roskilde	103.
10	—	100.
11	Gjedser	41.
12	—	5.
13	Kallundborg	25.
14	—	65.
15	Slagelse	51.

Nr.	Afdeling	Kr. Ø.
16	—	24.
17	Korsør	150.
18	—	61.
19	Nyborg	218.
20	—	119.
21	Fredericia	250.
22	—	197.
21-22	Kolding	25.
23	Esbjerg	210. 50
24	—	135.
25	Thisted	45.
26	—	105.
27	Struer	50.
28	—	142.
29	Viborg	98.
30	—	71.
31	Frederikshavn	7.
32	—	21.
33	Aalborg	96.
34	—	81.
35	Randers	50.
36	—	56.
37	Aarhus	164.
38	—	174.
39	Skanderborg	54.
40	—	65.
41	Vamdrup	30.
42	—	2.
43	Brande	73.
44	—	60.
45	Langaa	20.
46	—	44.
47	Masnedsund	26.
48	—	20.
49	Sønderborg	50.
50	—	40.
51	Tønder	70.
52	—	84.
	En Jubilar og Hustru fra Aalborg	50.
	Overskud fra Juletræsfesten i Afd. 39 og 40	18. 45
	Ialt	4 822. 95

Da alle de udsendte Lister ikke er tilbage-sendte hertil, bedes Afdelingsbestyrelserne overbevise sig om, at Beløbene er i Overensstemmelse med den hertil indsendte Sum, som Afdelingskassererne har modtaget Kvittring for.

København, den 12. Marts 1921.

H. Kann,
Hovedkasserer.



SYGEKASSEN.

Jernbanelæge Lindes Praksis som Jernbanelæge i 1 D I Lægedistrikt besørger under hans Bortrejse fra 30. Marts d. A. i ca. 5—6 Uger af Korpslæge Heggum, Nørrebrogade 148, I. Konsultation Kl. 2—3.



TAKSIGELSER.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

A. Østerberg.

Hjertelig Tak for al udvist Opmærksomhed mod mig i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum, for de mange gode Ønsker og Telegrammer samt for det dejlige Guldur jeg modtog fra Kollegaer paa Jubilæumsdagen.

A. C. Kirkensguard.

En hjertelig Tak for Opmærksomheden i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum.

*A. Lorentzen,
Struer.*

For al udvist Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum min hjerteligste Tak.

O. Johansen.

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. P. Christensen.

Vor hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved vort Jubilæum.

Aarhus, den 3. April 1921.

K. S. Rohde. J. C. Møller. J. J. Pedersen.

G. Holm Petersen. N. H. Christensen.

Modtag min hjerteligste Tak for den store Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

*A. M. Jensen,
Struer.*

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

L. Frederiksen.

For al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum takkes paa det hjerteligste. En særlig Tak til mine gamle „Svende“ for de smukke Gaver.

V. A. H. Lund. Korsør.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lauritz Nielsen. Helsingør.

BYTNING.

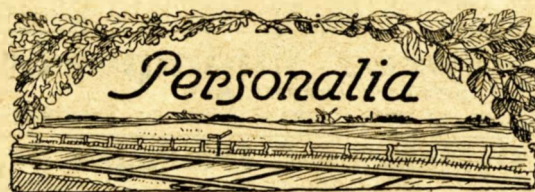
En Lokomotivfyrbøder paa Sjælland ønsker at bytte Opholdssted med en Kollega i Jylland, der samtidig kan bytte Læjlighed.

Billet mrkt. 1389 modtager Bladets Kontor.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN.

Lokomotivførerafdelingene.

Fredericia: Formandens Adr. rettes til: Soph. Jensen, Bjergegade 59, 1., Fredericia.



Min. Udnævnelse til Lokomotivfører fra 1/4 1921:

Lokofyrb. C. J. Nielsen, Aarhus H, i Esbjerg.
— J. M. Junge, Kbh. Gdbg., i Vamdrup.
— H. P. Hansen, Esbjerg, i —
— G. Hansen, Aarhus H, efter Ansøgning i Skive med Funktion som Depoforsr.
— E. O. A. Thomsen, Kbh. Gdbg, i Struer
— S. P. Bjørnaa, Aarhus H, i Tønder.

Navneændring:

Lokofyrbøder C. M. Larsen, Aalborg, har under 9/3 1921 faaet Tilladelse til at hedde Christian Marinus Løvaa.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1/4 1921:

- Lokofyr. N. P. Laursen, Vamdrup, til Langaa.
 — F. C. Jensen, Brande, til Thisted.
 — A. C. M. N. Nielsen, Vamdrup, til
 Hobro (Depotforstander) ifølge Opslag,
 — M. Nielsen, Brande, til Fredericia, og

Lokofyrb. T. A. A. Christiansen, Kolding (Ranger-
 fører), til Korsør.

Tilbagekaldt Forflyttelse.

Forflyttelsen under 21/2 1921 af Lokofyrb.
 J. Jeusen fra Aarhus H til Aalborg er tilbagekaldt.



Nærværende Nummer er afleveret
 paa Avisposten den 16. April

Baldersgades Messe.

Baldersgade 51 — Telf. Taga 585 x
 Nørrebro billigste
 Manufaktur- og Trikotageforretning.
 Stort Udvalg. — Billige Dynner.
 Egen Systue. — Gode Varer.
 Reel Behandling I. P. Tholstrup.

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905 x.
 Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-
 bering og Tandudtrækning. Moderate
 Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.
 Reparation udføres paa faa Timer.
 Jernbanefunktionærer indrømmes 50%

FREDERIKSBERG
 BOGTRYKKERI
 FALKONERALLE 11

Lys
 96

FALKONERALLE
 A. STEEN ANDERSEN
 Statsaut. Installatør.
 Tlf. 6663.

H. J. HANSEN

Skrædermester
 38, Sønder Boulevard 38.
 anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd
 Telefon Vester 1574 y.
 Leverandør til Vareløtteri.

Marie Petersens Eftfl.

V. Sørensen.
 Gl. Kongevej 150. Telf. Vest. 5056 y.
 Børnekonfektion og
 Baby-Udstyr.

CHR. ELIASSEN, KOLONIALHANDEL,
Hj. af Borups Allé og Skotterupgade,
 anbefaler sig til Foreningens Medlemmer.

Nørrebro Vinimport Nørrebrogade 173.

ROBERT BERTHELTSEN Telefon Taga 1300.
 Stort Lager af 1ste Klasses Vine og Spirituosa. Billigste Priser.

Cykelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

1. Klasses Cykler — Engelsk Model — Smaa Priser — Afoetaling indrømmes.
 Fuld Garanti.

TRÆSKOSTØVLER

brugte og nye forede med Sælhundeskind. Alle Reparationer af saavel
 Træ- som Læderfodtøj udføres.

„Omnia“, Gasværksvej 37.

Eget Røgeri

1. Klasses Røgeri og Paalægsforretning
 Varer modtages til Saltning og Røgning
 Johs. Olesen, Istedgade 121. Tlf. V 1867

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15.

bør være Deres **FODTØJ**
 Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Rentefrit Laan

til Indkøb af Herre- og Damegarderobe
 ydes af Tjenestemændenes Indkøbs-Bu-
 reau, Østerfarimagsgade 14², Telefon
 Øbro 973 y.

Etablissementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

anbefales ærede Fagforeninger til
 Møder og Baller.

Ærb. I. C. Christoffersen.

HUSK!

C. Knudsens

Fedevare- og Paalægsforretning,
 55, Dybbølsgade 55.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.
 Største Udvalg i **Hatte, Huer og**
Manchetskjorter.
 5 pCt. til Jernbanefunktionærer.
 Største Udvalg paa Vesterbro i alle
 Slags **Straahatte.**

BRILLIANTRINGE

GULDURE SMYKKER
BILLIGST I BYEN

1, Skoubogade 1,

.. KØBENHAVN. ..

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22^a, Kjøbenhavn B.

Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.

Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

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

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.