



22. Aarg. Nr. 14.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

16. Juli 1922.

Lokomotivet!

Af Emil Bønnelycke.

*Jeg kender en Lyd af det rullende Jern,
hvad enten den toner saa nær eller fjern.
Det er Larmen med Bud fra det levende Liv.
Det er Toget; nej det er et Lokomotiv.*

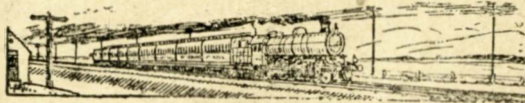
*Den stolteste Støj for den kørende Mand,
som plojer igennem det natlige Land —
af Lygter og røde Laterners Skær —
er Støjen, der lyder saa tordnende nær.*

*De bankende Stempler, de buldrende Hjul,
en Støj, som de hundrede Broer gør hul —
Ventiler og lukkede Verdnens Pres,
der larmende trækker det færende Læs.*

*Min Barndomstid er saa rig paa Træk
fra Lokomotivets Kommando-Dæk.
Jeg hører endnu det mangfoldige Fløjt
af Toge, der kommer og kalder højt.*

*Og I, mine Tanker, vær ofte dér,
hvor Mændene vaager i Fyrets Skær —
Og passer hver natlig Lygte og Mast,
og holder den Rejsendes Skæbne fast.*

*Engang skal jeg skrive et straalende Værk,
en Digting stor og vidunderlig stærk —
Fuld af det skønne og mandige Liv,
jeg mødte paa Faders Lokomotiv.*



KONGRESSEN

I Dagene fra den 27. til 30. Juni afholdtes Nordisk Lokomotivmænds Forbunds 10. Kongres i København.

Aabningshøjtideligheden fandt Sted Tirsdag den 27. i Paladsteatrets blaa Sal under meget festlige Former. Salen og Bordene var smykkede med Flag. Paa Væggene hang de forskellige danske Afdelingers Faner, og skandinaviske Flag prydede Bordene.

Et Orkester aabnede Kongressen med »Lokomotivfolkernes Marsch«, hvorefter Præsidenten, Lokomotivfører Mortensen, Esbjerg, hilste de mødte og bød de norske og svenske Kolleger Velkommen. Bød Velkommen til de indbudte Gæster og til alle, der var kommen tilstede og erklærede derefter Kongressen for aaben.

Den svenske Afdelings Formand, H. J. Molin, takkede paa sin Afdelings Vegne, hvorefter Kammeranger Peter Cornelius sang »Du gamla, du fria,« hvorefter Lokomotivfører Iversen paa den norske Afdelings Vegne bragte en Tak for Velkomsthilsen. — Peter Cornelius sang efter denne Tale »Ja, vi elsker dette Landet«.

Den danske Afdelings Formand, Lokomotivfører Lillie, udtalte sin Glæde over at være Værter for de skandinaviske Kolleger, udtrykte tillige sin Glæde over, at der var mødt en Repræsentant fra Tyskland og beklagede, at der ikke var fremmødt Repræsentanter fra Østrig. Bød paa D. L. F.s Vegne alle tilstedeværende hjertelig velkommen til København. Derefter sang Kammerangeren »Der er et yndigt Land«.

Lokf. Reichel, Berlin, bragte derefter Kongressen en Hilsen og takkede for Indbydelsen og udtalte sine bedste Ønsker for Kongressens Arbejde.

Præsidenten oplæste derefter de indløbne Telegrammer, hvorpaa Kongressens Gæster havde Ordet for at takke for Indbydelsen til at overvære Kongressen og for at udtrykke de bedste Ønsker for

Nordisk Lokomotivmænds Forbund og for at takke for godt Samarbejde.

Efter nogle orienterende Bemærkninger af Lillie afsluttede Præsidenten Aabningshøjtideligheden.

Kl. 2 Eftm. paabegyndtes de egentlige Forhandlinger.

Ordstyrer: Rich. Lillie.

Derefter fandt Valg af Sekretærer og Justeringsmand Sted.

Som Sekretærer valgtes: A. Borgstedt, Malmø, C. D. Jensen, Drammen, og Kr. Pedersen, Aarhus.

Som Justeringsmænd: Rosén, Stockholm, Sandberg, Kristiania, og le Fevre, Aalborg.

Ved Navneopraab konstateredes, at de Delegerede var tilstede.

Leo, Sverrig, foreslog nedsat et Udvalg, til hvilket mulig paakommende Sager kunde henvises. Dette vedtoges.

Til Udvalget valgtes: Leo, S., Sørbye, N., og G. O. F. Lund, D., for Sekretariatet: Molin, S., Sandberg, N., og Lillie, D.

Pkt. 3. Præsidenten aflagde derpaa Beretning, under hvilken omtaltes Strejken i Norge og forskellige andre Forhold.

Efter at Talere fra Sverrig og Norge havde haft Ordet, godkendtes Beretningen.

Pkt. 4. A. Ringdahl, Stockholm, redegjorde derefter for Forbundets Regnskab, som uden Diskussion godkendtes.

Pkt. 5. Præsidenten motiverede kort Aarsagen til, at Forslaget om Ændring af Vedtægterne var fremkommen.

Man gennemgik derefter Forslaget til Vedtægter Punkt for Punkt. Forskellige Ændringer vedtoges. Da man kom til § 4, blev der en langvarig Diskussion om Repræsentationen.

Kl. 5 Em. sluttedes Mødet.

— — —

Forhandlingerne fortsattes den 28. Juni Kl. 9 Fm.

Lillie aabnede Mødet.

Forskellige svenske og norske Talere havde Ordet ang. Antallet af Repræsentanter, hvorefter Lund paa den danske Af-

delings Vegne anbefalede den danske Afdelings Forslag.

Dette Spørgsmaal henvistes til det nedsatte Udvalg.

Derefter fortsattes Behandlingen af Vedtægterne. Flere Ændringer vedtoges, og endnu et Spørgsmaal henvistes til Udvalget.

Pkt. 6. Molin aflagde Beretning for Svensk Afd.

Iversen aflagde Beretning for Norsk Afd., hvorefter

Lillie aflagde Beretning for den danske Afdeling.

N. Madsen, Odder, talte derefter paa Privatbanernes Vegne.

Præsidenten takkede Ordførerne for Beretningerne, der alle godkendtes.

Pkt. 7. Sandberg, N., forelagde derefter Spørgsmaalet om Oprettelse af Bedriftsraad og fremsatte derefter Forslag til følgende *Resolution*,

»I Betragtning af den store Betydning, som for Tidens væsentligste Kommunikationsmiddel Jernbanerne har for Samfundet og Samfundsøkonomien og i Betragtning af den Betydning, som en fra alle Synsmaader økonomisk Drift har saavel for Samfundet som for de ved Jernbanerne beskæftigede Arbejdere og Funktionærer, udtaler Kongressen, at det vilde være af væsentlig Betydning, at Personalet ved Jernbanerne, Stats- som Privatbaner, faar virkelig Andel i Ledelsen af Bedrifterne; thi derigennem vil Personalet blive mere interesseret i Bedriften, og Personalets praktiske Indsigt vil være af stor Værdi i Bedriftsledelsen.

Kongressen mener, at Organisationerne bør udpege et passende Antal Repræsentanter til Ledelsen for derigennem ikke alene at have et ansvarligt Forum for hele Personalet, men ogsaa fordi at eventuelle Forslag til Reformen vedrørende Driften, Arbejdsmetoder m. v. paa Forhaand kan blive droftet, kritiseret og behandlet af Personalet paa ansvarlig organisationsmæssig Maade, førend Forslagene endelig fremsættes for de højeste og afgørende Myndigheder.«

der efter en lang Diskussion *vedtoges*.

Pkt. 8. Lillie motiverede Forslaget om at komme de tyske Lokomotivførere til

Hjælp og forelagde Sekretariatets Forslag om at tilstille disse 1 Million tyske Mark.

Efter nogen Diskussion *vedtoges* Forslaget.

Præsidenten meddelte, at Udvalget havde tilendebragt sit Arbejde.

Leo, S., redegjorde paa Udvalgets Vegne for de forskellige Forslag, der *vedtoges*.

Derefter godkendtes ved Afstemning Vedtægternes samtlige §§.

Lillie omtalte derefter den Underbestemmelse, der tænktes indlagt under § 5 i Vedtægternes Pkt. 2, nemlig Fastsættelse af den Sum, der indtil næste Kongres skulde være opsamlet for hvert Medlem i Forbundets Kasse. Af Sekretariatet stilledes 2 Forslag, et Flertalsforslag gaaende ud paa en opsamlet Sum af 50 Kr. pr. Medlem og et Mindretalsforslag gaaende ud paa at opsamle 60 Kr. pr. Medlem.

Leo, S., stillede et Ændringsforslag om 55 Kr., der efter nogen Diskussion *vedtoges*.

Pkt. 9. Præsidenten genvalgtes med Akklamation.

Pkt. 10. Revisorer og Suppleanter genvalgtes etstemmig.

Pkt. 11. Efter Forslag af *Molin, S.*, *vedtoges* enst. uden Diskussion at afholde næste Kongres i Stockholm.

Pkt. 12. Præsidenten takkede Forsamlingen for det gode Samvær og udbragte et kraftigt besvaret Leve for Nordisk Lokomotivmands Forbund.

Efter at *Reichert*, Berlin, havde haft Ordet, erklærede *Lillie* Forhandlingerne for afsluttede.

LOKOMOTIVTJENESTEN VED SYDGRÆNSEN

IV.

Motto: Et selvbehersket og dygtigt Menneske formaar at herske over mange Mennesker uden at løfte en Finger.

Gennemgaar man de fremdragne Tilfælde af Hr. Hersøms uskrevne Ordresamling for Sønderjylland i de foregaa-

ende Artikler og sammenligner disse med de udstedte obligatoriske Bestemmelser fra Administrationen, kan den fremtrædende Mangel paa Konsekvens kun vække Forundring. Betragter man Sagen lidt nøjere, bliver Resultatet nemlig, at disse uovervejede og i Flæng udstedte Bestemmelser i høj Grad griber forstyrrende ind i de daglige tjenstlige Forhold og Tid efter anden svækker Arbejdslysten og Interessen for Tjenesten iblandt Personalet, eftersom man tilsidst ikke bliver i Stand til at holde de enkelte Traade fra hinanden.

Hvorledes disse absurde Forhold kan opstaa og blive Resultatet er denne Artikels Opgave, og vi begynder med det i Lok. T. Nr. 11 fremdragne Tilfælde angaaende Hr. H.s Forbud mod at skære Mærker i Trægrebene paa Smøreapparaterne, som, for at sige Sandheden rent ud, jo i Virkeligheden grænser til Latterlighed, saa selv den Del af vor Ingeniørstand, der har læst Omtalen, sikkert har modtaget denne med Hovedrysten og stillet Paalideligheden i Tvivl. Bortset herfra forsvinder det komiske, naar man kender vort Retssystem; thi forudsætter man, at den samme Fører opdages atter at foretage den samme Handling, hænges han op, maaske efter Bestemmelserne om Beskadigelse af Statsbanernes Ejendele eller Nægtelse af at efterkomme en given Ordre, medens hans øvrige Kollegaer Landet over kan vaske deres Hænder og sige, at de kender intet til et saadant Forbud og følger den gamle brugelige Tradition fra vore Forgængeres Tid, som end ikke vor nuværende højeste Chef nogensinde i sin tidligere Stilling vist har fundet Anledning til at paatale; *netop fordi det er en Nødvendighed at have saadanne Mærker.*

Og Tilfældet med de to Fyrskovle. Hvad vilde være sket, om Lokf. ved sin Tilbagekomst til Hjemstedet havde afleveret den ene Skovl »efter Ordre« og nægtet at beholde den paa Maskinen i Henhold til Bestemmelser for Lokpersonalet,

Pag. 2, 2. Stk., der udtrykkelig siger, at det er en Pligt at efterkomme Ordre, der meddeles Personalet af dets Foresatte? Mon ikke Depotet og hans andre Kolleger vilde have næret Tvivl om Lokf.s mentale Sindstilstand?

I Tilfælde, hvor Vognopsynsmanden ikke kan komme tilstede, er det Lokomotivførerens Pligt at efterse Vognene i Toget. Se Ordre 81, Side 47, i Serie »G«.

Denne Bestemmelse, der ganske vist særlig tager Sigte paa Sneforhold, maa vel ogsaa forstaas derhen, at Lokf. i ethvert Tilfælde, hvor der ingen Fagfolk er tilstede, ved indtrufne Omstændigheder er forpligtet til at yde sin Bistand i Tjenestens Medfør?

I den første Artikel omtaltes et Tilfælde, der kuldkaster denne Opfattelse for Synderjyllands Vedkommende, idet Lokf. modtager til Belæring en Reprimande, netop fordi han har villet bidrage til at fremme Tjenesten. Det lyder utrolig, men er desværre sandt. Hvad bliver nu Følgen af denne Ordre til Enkeltmand? Selvfølgelig at vedkommende tager sig denne ad notam og i Fremtiden retter sig derefter; thi gør han det ikke, løber han jo den Risiko at blive indberettet af Maskingeniøren. Men hvad nu med de øvrige Lokomotivførere, som ingen saadan Ordre kender? Man maa lade Spørgsmaalet staa aabent til Besvarelse, omend den almindelige Anskuelse er, at den »dumme« bliver naturligvis tilsidst Lokføreren, der retter sig efter den givne Ordre, saafremt et Uheld eller Tidsspilde skulde forekomme og der findes Holdepunkter for, at Lokf. maaske »kunde« have bidraget til at forhindre dette ved sin Tilstedeværelse ved Eftersynet. Jvf. »Vejledning for Vacuumbremsen« Punkt 8—9 i det foreliggende Tilfælde.

Og endnu mere iøjnefaldende er Tilfældet med Togføreren, der forlanger Udsættelse af Boggievognen, fordi kun de halve Bremsklodser virker paa Hjulene. Her ligger Forholdet jo saaledes, at Bremsvirkningen beregnes dobbelt = 2

Bremser. Forudsætter man nemlig, at Togføreren ikke retter sig efter den i Ordre 218 i Serie »G« foreskrevne Anvisning, »hænges han op«, og retter han sig efter Maskiningeniørens Opfattelse, bliver Følgen, at han ogsaa »hænges op«, saafremt der indtræffer Uheld, som tilskrives omtalte Mangler.

Et tydeligere Bevis paa, hvor stor Indflydelse det kan faa, naar den enkelte Foresatte umotiveret forsøger at ignorere Hovedbestemmelserne i den bestaaende Ordresamling, kan næppe fremskaffes.

I Bestemmelser for Lokomotivpersonalet Pag. 14 og 23, jvf. O og B, »P. No. 5« og f, gives Vejledning om, hvorledes Lokomotivpersonalet skal forholde sig, saavel ved Igangsættelse som med Maskineftersynet paa Mellemstationerne under Opholdet. Heraf fremgaar, at Lokf. skal have sin Opmærksomhed henvendt paa Togføreren's Afgangssignal, ligesom Lokomotivpersonalet skal efterse deres Maskine paa Stationerne.

Men hvorledes skal Lokomotivpersonalet i 6. Sektion forholde sig efter det i nærværende Blad Nr. 13 fremdragne? I det forstømtalte Tilfælde er Lokomotivføreren paa Maskinen, længe før Togføreren maa afgive sit Afgangssignal, og i sidstnævnte staar Lokomotivføreren ogsaa paa Maskinen, da Afgangssignalet lyder, og sætter personlig Toget i rettidig Bevægelse. Ved en Sammenligning mellem de forefaldne Tilfælde og Maskiningeniørens Forlangende, at Lokomotivførerne — Ordren maa vel forstaas derhen, at den ikke gælder Enkeltmand — skal være paa Maskinen, naar Udkørselssignalet sættes af Stationerne, opstaar uvilkaarlig Spørgsmaalet: Er dette Krav i Overensstemmelse med Hovedbestemmelserne og Togsikkerheden?

Ved nogle Eksempler, hentet fra den daglige Virksomhed, illustreres klart de farlige Konsekvenser, der uvilkaarlig vil blive Følgen ved en Overholdelse af denne Særbestemmelse.

En Dag forekommer det Lokomotiv-

personalet i et Tog, at en Vogn slingrer stærkere end sædvanlig under Kødselen. Paa den første Station gaar Lokomotivføreren ned og undersøger Vognen, *hvor han opdager et Brud paa den ene Akselkasse*. Det videre kan være Sagen ligegyldig. Et andet Tilfælde drejer sig om en Lokf., der trods al Anspændelse af Maskinen vedblivende taber Tid mellem Stationerne. Maksimalbelastningen var opgivet, og Vejrforholdene gode. Paa en Station med et længere Ophold, gaar Lokf. Toget igennem og tæller Vognene, hvor det viser sig, at der findes 4 Vogne med ca. 6 Vognladninger mere end opgivet. Med de aarelange Erfaringer kunde fortsættes, dog for ikke at trætte, skal afsluttes med et Tilfælde paa Maskinen. Under Kørselen høres efter Afgangen fra en Station en mærkelig dump og svag Lyd med bestemte Mellemrum. Paa første Station foretages et Eftersyn, der ikke synes at bringe nogen Forklaring om Aarsagen. Ganske tilfældig opdages imidlertid pludselig at den ene Gaffel paa Drivstangen er knækket tæt oppe ved Krydshovedbolten. Om Følgerne o. s. v. vil enhver Fagmand selv kunne dømme, saafremt Bruddet ikke var opdaget i Tide.

Med Henblik paa den mærkelige Bestemmelse fra Sektionen og Eksp. Nr. 1 af de foran anførte Tilfælde, vil Lokf. uvægerlig blive tiltalt, saafremt han ikke opdager Bruddet, og Ingeniøren tilfældigvis skulde komme til Stede; thi en Kendsgerning er jo, at vedkommende Fører i saa Tilfælde ingen Beviser kan forelægge om Aarsagen til at han forlod Maskinen. Udkørselssignalet var sat og dermed Basta.

I Tilfælde Nr. 2 vil Resultatet være bleven, at Lokf. havde faaet en Reprimande for sin Kørsel, saafremt han ikke havde foretaget den omtalte Handling, men da han ikke var paa Maskinen, da Udkørselssignalet blev sat, tilkommer der ham jo alligevel en saadan, eller muligvis nøjedes han med at faa overrakt den fra Hr. Hersøms Drivhus fremelskede Sprogblomst »Idiotisk Optræden«. Det latin-

ske Navn kendes ikke paa denne sjældne Blomst, lige saa lidt som det kan siges om der indenfor det polytekniske Studium dyrkes den Art Planter. Da den imidlertid staar i intim Forbindelse med Vand maa den vel henregnes til Svampeslægten, eftersom den næppe er nogen Allægger af Sangen: »Vort Modersmaal er dejligt, o. s. v.

Med Hensyn til Tilfældet Nr. 3 vil Forholdet sikkert blive det samme saafremt det forekomer i 6. Maskinsektion og Fejlen ikke opdages. Det er selvfølgelig da kun en søgt Paastand af Lokomotivforen, for at slippe fra Ingeniørens Ordre om Udkørselssignalet. — Utak er som bekendt Verdens Lon.

Er Opretholdelsen af saadanne Forbud, som afskærer Lokomotivføreren fra de i Hovedbestemmelserne fastsatte Eftersyn forsvarelige? Enhver Lokf. Landet over vil svare nej, thi her vil Divergensen mellem Teorien og Praksis vise sin Svagheit. En Kendsgerning er nemlig, at kommer et Tog ind paa en Station, sættes Udkørselssignalet ofte saasnart Toget holder eller Rangeringen er forbi. *Lokomotivføreren maa altsaa ikke forlade Maskinen, efter de i 6. Maskinsektion gældende Regler, men han skal efterkomme de i »P« 5 f gældende Regler for Eftersyn.* Et særligt Kursus, i Fortolkningsreguladetri er en Nødvendighed for her at udregne det rigtige Facit.

Idet vi hermed afslutter Kritiken over de bestaaende Forhold indenfor Maskinafdelingen i Sønderjylland, vil det være paa sin Plads at opfriske de Udtalelser, som før Overgangen fremkom i Dagspressen, efter et Interview med Generaldirektøren. I dette udtaltes bl. a. om det Personale, der skulde være med til Pionerarbejdet hernede, at det var ældre og godt anskrevne Folk. Dersom ikke disse Ord kun skal forstaas som løs Tale, maa det selvfølgelig vække Forundring at høre, hvorledes Forholdene i Virkeligheden har formet sig for Lokomotivpersonalet, der i ingen Henseende ønsker nogen Art Særrettigheder, men kun forlanger at blive behandlet paa

samme Maade som deres Kolleger i den øvrige Del af Landet.

Det skal ærligt indrømmes, at den Tanke kan ligge nær for Udenforstaaende, at den fremsatte Kritik er et Udslag af manglende Forstaaelse eller Antipati mod Ingeniørstanden. Denne Opfattelse maa paa det bestemteste tilbagevises. Selv om vi kun er Praktikere, erkender vi fuldt ud Teoretikens Nødvendighed for Udviklingen, ligesaavel som vi forstaar at værdsætte det forudgangne aarelange Studium for Opnaaelsen af Kundskaber, som vi Praktikere mangler; men i al Beskedenhed maa tilføjes, at ogsaa her som overalt i Livet er der Forskel. Det er ikke afgjort, fordi et Menneske gaar rundt med Lommen fuld af f. Eks. Eksamensbeviser, at han derfor passer i alle Brancher. Vi Praktikere har Erfaringer for, at der gives to Slags Ingeniører, nemlig Maskiningeniører og »Papir«-Ingeniører. De første har efter Afslutningen af deres Eksamen gennemgaaet en mangeaarig praktisk Uddannelse omkring i Værksteder o. s. v., medens de sidstnævntes Uddannelse er bleven fortsat paa Tegnestuer, Kontorer eller et Laboratorium.

En selvsagt Ting er at en Mand med en alsidig Uddannelse i langt højere Grad formaar at beherske vanskelige Situationer, i Særdeleshed naar vedkommende er i Besiddelse af en retlinet og bestemt Karakter, med klart Overblik over de daglige Forhold. For Statsbanernes Vedkommen- de vil man kunne finde de førstnævnte saavel i Landets fjærneste Egne, som i Centralværkstedernes stovede Lokaler.

Og neop en saadan Leder er det vi Lokomotivfolk hernede mangler, og i Fremtiden vil savne under det nuværende System.

Per Prent..



FORHOLDENE I PADDEBORG

Ved Sønderjyllands Overtagelse var Personalet klar over at der til at begynde med vilde være visse uheldige Forhold, som der maatte ses igennem Fingre med, men man havde rigtignok haabet, at der fra Administrationens Side vilde blive gjort alt for at faa dem ændrede snarest muligt, men i den Retning er Personalet blevet sørgelig skuffet, og dette til Trods for, at der Gang efter Gang er blevet gjort opmærksom herpaa.

Jeg skal ikke dvæle ved dette »storslaaede« Remiseanlæg, som findes i Paddeborg, men udelukkende beskæftige mig med de Ting, som i særlig Grad berører Personalet, naar de skal opholde sig her, Ting, som det aldeles ikke er uoverkommeligt at ændre, men som vilde blive hilst med Tilfredshed af Personalet.

Ved »Remisen« findes en Barakke, som i sig selv kan være ubehagelig nok. Men hvilken Beliggenhed! Togene ruller der forbi i en mistænkelig Nærhed paa den ene Side, og paa den anden Side er et Spor, hvor ankommande Maskiner henstilles, og hvor Fyrrensning og alle andre Arbejder foregaar.

Tænk hvilket genialt Hovede, der har regnet ud, at her maatte være Ro og Hygge for Personalet. Nej, her er aldrig Ro, saa faa snarest muligt den Barakke flyttet bag ved »Remisen«, selv om det maa ske ved at købe Jord.

Renholdelsen kunde ogsaa nok ske paa en anden Maade end ved Depotarbejderne, thi selv om de gør sig aldrig saa megen Umage, saa er det nu alligevel ikke det samme, som naar en Kvinde møder i sit rene Tøj, thi man kan ikke forlange, at Depotarbejderen skal vaske sig og klæde sig om hver Gang han skal gøre et Værelse rent eller rede en Seng, men tænk en Gang over, hvorledes saadant Sengetøj maa komme til at se ud, som stadigvæk behandles paa den Maade, det maa selvfølgelig blive i højeste Grad uappetitligt.

Men dette Forhold skulde vel ikke skyldes Fedteri i disse Sparetider, eller en vis Embedsmands mindre hensynsfulde Dispositioner?

Hvordan mon man egentlig har tænkt sig, at Personalet skal komme til og fra de Værelser, som findes i »Remisen«, og i Særdeleshed i

Ildebrandstilfælde; thi naar en Maskine er anbragt i Porten, og den kan jo ikke komme indenfor, saa findes der ingen Steder, hvor man kan komme ind eller ud, medmindre Vinduerne skal benyttes hertil, saa en Dør fra »Remisen« og ud i det fri er i højeste Grad paakrævet.

Hvad der maa betragtes som et skandaløst Forhold er, at der ikke findes Vaske- eller Drikkevand, til Trods for, at der for længe siden er boret en Brønd, men dermed synes Interessen for Vand i Paddeborg ogsaa at være sluppen op, thi der mangler at pumpe Brønden ren, saa Vandet bliver brugeligt, ligesom Dækslet over Brønden endnu kun er lagt ganske interimistisk, saa alt mulig Snavs kan komme derned, og saa selvfølgelig en Pumpe, der kan pumpes med. Det Savn, som herved kunde afhjælpes, vil blive hilst med Glæde af Personalet.

Hvis disse Linjer kunde blive en medvirkende Aarsag til, at Forholdene i Paddeborg inden længe kunde blive forbedret, da var Hensigten naaet. W.



ENTEN — ELLER!

Den ærede Redaktør skriver i Anledning af Artiklen »Enten-Eller« blandt andet »at Dansk Lokomotivmands Forening ikke er den virkelig ansvarshavende«. Kommen til dette Resultat ved at fortolke Udtrykket »disponeres over« saaledes, »at der er paalagt de paagældende Tjeneste i nævnte Tidsrum.«

Det er jo hyggeligt, Redaktøren har denne Opfattelse, dog tvivler jeg om, at Medlemmerne indenfor D. L. F. deler den.

Flertallet vil sikkert give mig Medhold i min Opfattelse, at man ved at »disponere over« Lokomotivpersonalet bør forstaa: »Raadighed i Hjemmet, i Remisen, Nedbrudsraadighed, Begyndelses- og Afslutningstjeneste, Rangering, Strækningskørsel samt Ophold paa fremmed Depot«. Kort sagt al den Tid Personalet ikke selv frit kan disponere over.

Dansk Lokomotivmands Forening er dog værre, paa Grund af at Formanden, Hr. Lillie, — uden at spørge Medlemmerne — har givet de paagældende Tjeneste-

tidsbestemmelser sin Tilslutning, den virkelige ansvarshavende.

Administrationen havde endda, ved sin Medvirkning ved Udarbejdelsen og Vedtagelsen af særlige Tjenestetidsregler for Lokomotivpersonalet godkendt Nødvendigheden af saadanne.

I en Nedgangsperiode, som den vi er inde i nu, maa alt og alle selvfølgelig følge Nedgangen, det kan ikke være anderledes, Spørgsmaalet er, paa hvilken Maade, — hvor det kan forsvares at spare.

Naar der f. Eks. fra en bestemt Side kræves ensartede Tjenestetidsbestemmelser, og Repræsentanterne fra de forskellige Organisationer — »de Sagkyndige« — ved Forhandlingen har givet sin Tilslutning til saadanne, skulde man jo tro, at særlige Tjenestetidsregler for Lokomotivpersonalet ere upaakrævede — ikke nødvendige.

De øvrige Hovedbestyrelsesmedlemmer tier — godkender.

Hr. Lillie mener jo ogsaa at Resultatet er — »godt« — han gav sin Tilslutning ved Forhandlingen om Tjenestetid m. m.

Esbjerg, den 26. Juni 1922.

Magnus Larsen.

Den ærede Indsender synes noget forbavset over, at vi har den Opfattelse, at man ved Udtrykket »disponere over« forstaa, at der er paalagt de paagældende Tjeneste. Hr. Larsen kan nu ikke forsøge paa at indbilde et eneste Menneske, at der i den Henseende er sket nogen Forandring i dette Forhold fra vor Side — siden Ordre H 271, der indeholdt Tjenestetidsregler for Lokomotivpersonalet, udsendes. I denne Ordre, der desværre ikke gælder mere, staar nævnt alt hvad der beregnes som Tjeneste og under dette er ikke nævnt Ophold paa fremmed Depot — for saa vidt det strækker sig over et vist Tidsrum. Noget i saa Henseende tilsvarende er optaget i Ordre H 300 omend Tidsmaalet er kortere.

En Ting er, hvad Hr. Larsen mener man »bør« forstaa ved at »disponere over«, en ganske anden Ting er, hvad der forstaas derved.

Vor Opfattelse er altsaa ikke undergaaet nogen Forandring og er ikke dikteret af Ønske om, at gøre de nugældende Tjenestetidsregler bedre end de er, men af de faktiske Forhold som de var før og som de er nu.

Naar den ærede Indsender nu, af den Grund vil slaa til Hovedbestyrelsen og

Formanden, mener vi, at han slaar helt ved Siden af. — *Akkurat det samme*, som Hr. Larsen, i sin første Artikel ankede over, *kunde have været Tilfældet under vore gamle Tjenestetidsregler*, men den Gang slog Hr. Larsen ikke sit Slag, og hvorfor? Fordi et Slag af den Karakter har mere Udsigt til Virkning i en Nedgangsperiode end i en Opgangsperiode!

Af samme Grund vil et Flertal eller maaske et Mindretal finde paa at følge Hr. Larsen, naar han paa den Vis lover Guld og grønne Skove, *hvis han samtidig giver Anvisning paa den Metode der skal anvendes og som Medlemmerne vil være med til at benytte.*

Vi er langt fra tilfredse med vore Tjenestetidsregler, hvad vi paa forskellig Maade har givet Udtryk for, og Hr. Larsen har derfor ikke nogen Ret til at skrive, at Formanden finder Resultatet »godt«, fordi der er givet Tilslutning. — En saadan Udtalelse vidner om, at Hr. Larsen ikke har Begreb om hvad der er sket og hvorfor det er sket.

Har Hr. Larsen ikke tænkt sig Muligheden af, at det nuværende Ministerium, der bærer Hr. Larsens Farve, i Virkeligheden er de rette Ansvarshavende for den Sparapolitik, der bl. a. gav sig Udtryk i vore nuværende Tjenestetidsregler, i den store Nedsættelse af Konjunkturtillæget — trods Tjenestemændenes Protester. Til det burde vi alle slaa ved første Lejlighed — men hvor finder vi saa den ærede Indsender?

Saa skal vi nok se ham som Forsvarer og Beskytter af Ministeriet Neergaard. —

Men paa den Plads vil han ikke nogensinde kunde finde os!

Vi vil imidlertid tro, at Hr. Larsen nærer et brændende Ønske om visse Ændringer i Tjenestetidsreglerne, og vi vil ogsaa tro, at dette Ønske er stærkere end Lysten til at slaa til Hovedbestyrelsen, i saa Fald kan vi følges og ved første Lejlighed søge at faa rettet de værste Ulemper ved den nu gældende Ordning.

Red.

UHELDSFORSIKRINGS-FORENINGENS AARSBERETNING OG REGNSKAB

Den 11. Juni afholdt Uheldsforsikrings-Foreningen sit aarlige Repræsentantskabsmøde. Til Stede var samtlige Repræsentanter med Undtagelse af Forretningsfører Ch. Petersen (anmeldt Forfald). Formanden Togfører P. D.

Pedersen, ledede Mødet. Til Mødets Sekretær valgtes Kontrolør Rommelfeldt.

Styrelsen aflagde følgende Aarsberetning:

Regnskabet for Forsikringsaaret fra 1. December 1920 til 30. November 1921, Foreningens 9. Aar som selvstændig Forsikringsforening, viser følgende Tal:

Driftsregnskab for Aaret 1920—21.

INDTÆGT.	Kr. Ø.
1. Skadesreserve fra forrige Aar	10 400.00
2. Præmieindtægt	41 177.00
3 a. Genforsikringens Andel i Erstatninger	2 858.42
b. Overskudsandel i Genforsikringen	236.77
4. Renter	2 474.68
	57 146.87

UDGIFT.	Kr. Ø.
3. Genforsikringspræmie	8 395.79
5. Erstatninger og Lægehonorar	13 554.50
6. Administrationsudgifter:	

a. Lønninger	2 871.74
b. Præmieopkrævning	1 299.17
c. Lægekonsulent	655.98
d. Juridisk Konsulent	50.00
e. Repræsentantskab	862.59
f. Indmeldelseshonorar	130.00
g. Porto, Tryksager, Telefon, Stempling	
m. v.	537.78
	6 407.26

7. Til Skadesreserve (Aarets ikke afgjorte Skader) afsættes 13 000 Kr., hvoraf 20 pCt. refunderes af Genforsikringen	10 400.00
8. Henlæggelse til Reservefond	6 751.92
9. — Bonusfond	11 637.40
	57 146.87

Formueregnskab.

	Kr. Ø.
Formue den 1. December 1920	47 313.81
8. Forøgelse af Reservefond	6 751.92
9. — Bonusfond	11 637.40
	65 703.13

	Kr. Ø.
Formue den 1. December 1921	65 703.13
	65 703.13

Status.

	Kr. Ø.
Formue i Sparekasse og Kontant	65 703.13
	65 703.13

7. Skadesreserve	10 400.03
8. Reservefond	32 160.00
9. Bonusfond	23 143.10
	65 703.13

Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale.

København, den 23. December 1921.

J. Friis-Skotte.

Regnskabet er af os revideret og befundet i Overensstemmelse med Bøgerne og Bilagene. Kassebeholdningen er tilstede.

København, den 13. Januar 1922.

Chr. Schmidt.

R. Kantse.

Det forløbne Aar har, som det fremgaar af Regnskabet, været i økonomisk Henseende særdeles tilfredsstillende for Foreningen. Aarets Overskud, 18 389 Kr. 32 Øre, fordeles sig med 6 751 Kr. 92 Øre til Forøgelse af Reservefond og 11 637 Kr. 40 Øre til Forøgelse af Bonusfond, saaledes at Foreningens Nettoformue, hvortil ikke kan medregnes Skadesreserven, ved Aarets Udgang androg 55 303 Kr. 13 Øre.

Herved er imidlertid det Tidspunkt naaet, som forudsættes i Lovenes § 21, der foreskriver, at »naar Bonusfondet maatte have naaet en Størrelse lig med Halvdelen af det afsluttede Aars samlede Præmieindtægt, fordeles dets Midler blandt Foreningens Medlemmer gennem Præmienedsættelse overensstemmende med de nærmere Regler, der i saa Henseende maatte blive vedtaget af Repræsentantskabet«.

Repræsentantskabet vil saaledes i Aar for første Gang have at træffe Bestemmelse om Fordelingen af Foreningens Bonusfond, hvis Størrelse er 23 143 Kr. 10 Øre. Det Formaal, Foreningen satte sig i 1912 ved sin Overgang til selvstændigt Forsikringsselskab, nemlig dels at sikre sine Medlemmer en altid kulant Behandling i Skadetilfælde og dels at lade Overskudet af Foreningen komme Medlemmerne til Gode i Stedet for uvedkommende Forsikringsselskabs-Aktionærer, er nu i begge Henseender sket Fyldest. Foreningens Konsolidering, Opsamlingen af betryggende Reserver, forinden der kunde tilflyde Bonusfondet noget, gjorde, at der maatte hengaa ni Aar, inden første Bonusfordeling kunde ske. Fremtidig vil en betydelig hyppigere Fordeling kunne ventes.

Antallet af anmeldte Skader er stadig nedadgaende trods Medlemsantallets Forøgelse. Nedenstaaende Tal viser den ejendommelige Svingning i Skadeprocenten, som har fundet Sted i Aarene siden Krigens Begyndelse, og som er altfor sammenfaldende med Arbejdstidens Længde i de paagældende Aar til ikke netop at vise, at der bestaar en intim Forbindelse mellem Arbejdstid og Ulykkestilfældenes Antal.

Aar	Antal Skader	Medlemstal	Antal Skader i pCt. af Medlemstallet
1914	258	2736	9,43
1915	296	2759	10,73
1916	333	2820	11,81
1917	305	2951	10,34
1918	244	3050	8,00
1919	226	3432	6,59
1920	190	3738	5,09
1921	132	3752	3,52

Fra Skadeprocenten i 1914, ca. 9½ pCt., som var den normale i Aarene forud, stiger Procenten under den forøgede Trafik i de første Krigsaar og den overordentlige Brug, der gjordes af Personalets Arbejdskraft og ubegrænset forlængede Arbejdstid, op til ca. 12 pCt. i 1916. Dens senere Dalen helt ned til 3½ pCt. i det forløbne Aar falder nøje sammen med Driftsindskrænkningerne og Indførelsen af 8 Timers Dagen. Efter Indførelsen af de ny Arbejdstidsregler fra Foraaret 1922 skulde saaledes en Stigning i Skadeprocenten være sandynlig.

Ved forrige Regnskabsaars Afslutning henstod endnu uafgjort 33 Skadetilfælde. I det forløbne Aar er der som tidligere nævnt anmeldt 132 ny Tilfælde. Af disse ialt 165 Tilfælde blev de 148 afregulerede inden Aarets Udgang, saaledes at der som uafgjort henstod 17 Skadetilfælde.

Af de 148 afregulerede Skadetilfælde er de 132 endelig afgjort ved Udbetaling af Dagerstatning. 8 Tilfælde medførte Invaliditets-erstatning og et Tilfælde Dødsrerstatning. 3 Tilfælde medførte intet Erstatningskrav, og i 4 Tilfælde maatte Erstatningskrav afvises.

Dødsfaldet skyldtes Overkørsel af et Tog paa Station. To af de afviste Skadetilfælde skyldtes Deltagelse i Fodboldkamp, hvilket ikke omfattes af Forsikringen; det tredje var et Broktilfælde, der ikke kunde erkendes at være opstaaet som Følge af Legemsbeskadigelse, og i det fjerde Tilfælde kunde der ikke findes at være nogen Mulighed for Aarsagsforbindelse mellem den angivne Skade (Forløftelse) og den senere opstaaede Sygdom (Mavesaar).

Invaliditeterne fordeler sig saaledes:

Tab af venstre Arm og højre Fod (100 pCt.); Tab af venstre Arm og venstre Ben (100 pCt.); nedsat Brug af højre Ben efter et Benbrud (40 pCt.); traumatisk Nevrose efter et Slag i Hovedet (30 pCt.); traumatisk Nevrose efter et Fald fra Toget med forskellige Contusioner (20 pCt.); operative Følger af en Contusion af testis (20 pCt.); traumatisk Nevrose efter en Muskelbristning i h. Lænderegion (12 pCt.); indskrænket Bevægelighed i venstre Pege- og Langfinger (7 pCt.).

Ingen af Aarets Skader har været henvist til Voldgiftsretten.

Foreningens Medlemstal var ved Forsikringsaarets Udløb den 30. November i Fjor 3752 med en samlet Forsikringssum af 5 466 500 Kr., hvilket betyder en Fremgang fra forrige Aar i Medlemsantal af 14 og i Forsikringssummen af 53 000 Kr.

Skadeudvalget meddelte, at det havde gennemgaaet samtlige de i Regnskabsaaret afregulerede Skader og paa Grundlag heraf kunde indstille Beretningen til Godkendelse.

Regnskabsudvalget meddelte, at det havde foretaget de foreskrevne periodiske Eftersyn af Foreningens Regnskabsbøger og Kassebeholdning og intet fundet at bemærke.

Aarsberetning og Regnskab godkendtes enstemmig.

I Anledning af, at Foreningen stod overfor sin første Bonusfordeling, som forhaabentlig fremtidig vilde kunne gentages med faa Aars Mellemrum, bragte Formanden, Togfører P. D. Pedersen, i Erindring Foreningens Historie, fra den i 1901 kom ind under Organisationernes direkte Ledelse, og idet han særlig dvælede ved den historiske Begivenhed den 1. December 1912, da Foreningen løsnede sig fra sin hidtidige Forbindelse med et privat Selskab og gik over til at danne et selvstændigt Forsikrings-selskab. Formanden mindede om om de forskellige Forsøg, som private Forsikringsselskaber, bistaaet af Folk indenfor Etaten, hvis Tendenser gik i separatistisk Retning, havde gjort for at spænde Ben for Uheldsforsikrings-Foreningen, sidste Gang Bagholdet i 1912, da det af Foreningen hidtil benyttede Selskab, »Royal Exchange Assurance« forsøgte at hindre Foreningens Start som selvstændigt Selskab. Heldigvis var alle disse Forsøg slaaet fejl. De private Selskaber havde vel endnu noget Tilhold indenfor Etaten, men det eneste Agitationsgrundlag, de havde haft at arbejde paa, og som de ogsaa indtil det sidste stadig havde benyttet, nemlig Fremhævelsen af Risikoen ved at være Medlem af et kooperativt Selskab var nu slaaet dem ud af Hænderne. De Ansatte, som endnu var forsikrede gennem den separate Forsikringsbevægelse, og som gennem Aarene havde været Vidne til, hvorledes Uheldsforsikrings-Foreningen begyndte med en disponibel Kapital i 1912 paa ca. 500 Kr. og nu raader over en opsparet Formue af ca. 65 000 Kr., hvoraf Foreningen nu fuld forsikringsmæssigt konsolideret begynder sin Bonusfordeling, havde al Grund til at gøre sig klart, at deres Forsikringsoverskud i den samme Aarrække er forsvundet

i Selskabernes Lomme. Forhaabentlig vil den Tid nu kunne imødeses, da alle Forsikrede indsaa deres Fordel ved at slutte sig til Organisationernes eget Selskab: »Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale«.

Efter Forslag fra Styrelsen vedtoges det dernæst enstemmigt at lade *Bonusfordelingen* foregaa ved

et halvt Aars Præmiefritagelse,

saaledes at alle, der er Medlemmer af Foreningen forud for 1. December 1921, fritages for at betale deres Forsikringspræmie i Oktober og December Kvartaler i indeværende Aar, idet Bonusbeløbet, der netop svarer til et halvt Aars Præmieindtægt for Foreningen, og som ifølge Lovene skal fordeles gennem Præmienedsættelse, derved lettest og uden paaløbende Omkostninger kommer Medlemmerne i Hænde.

Derefter foretoges de foreskrevne Valg. Samtlige Tillidsmænd genvalgtes.

Til Formand: Togfører *P. D. Pedersen*, til Næstformand: Maskinarbejder *Kirketerp*. Til Revisorer: Kontrolør *Chr. Schmidt* og Matros *Kantsoe*. Til Suppleant for Revisorerne: Maskinarbejder *Kirketerp*.

Til Styrelsen genvalgtes som Forretningsfører Kontrolør *Friis-Skotte*, som Sekretær Togfører *N. P. Christensen* og som tredje Medlem Rangermester *P. Andresen*.

Til Kasserer: Fuldmægtig *Simonsen*.

Til Skadeudvalg: Kontrolør *V. Madsen* og Overportør *O. Andersen*. (Suppleant: Kontrolør *Rønnfeldt*).

Til Regnskabsudvalg: Kontrolør *V. Madsen* og Maskinarbejder *Kirketerp*. (Suppleant: Overportør *J. Hansen*).

Endelig genvalgtes som Formand for Voldgiftsretten Overlæge ved Arbejderforsikringsraadet Dr. med. *P. N. Hansen*.

WÜRZBURG!

I Würzburg ringer de Klokker til Fest
I Würzburg huer mig Pigerne bedst.

Saaledes har en Digter besunget den By, hvor vor tyske Broderorganisation i Dagene fra 13. til 16. Juni afholdt sit Delegeretmøde. Det var derfor med spændte Forventninger, vore Repræsentanter — Hr. Lokf. Lillelund og undertegnede — rejste derned for som Gæster at overvære det nævnte Møde. Som indbudte Gæster var endvidere til Stede Formanden for den Organisation, som i Februar Maaned var ude i Strejke, »Rigsfagforbundet af tyske Jernbaneljænestemænd og Aspiranter«, Hr. Overinspek-

tør Menne, samt som Repræsentant for det østrigske Lokomotivpersonale Hr. Lokf. Smeykal og Harthenthaler.

Naar det ovenfor er sagt, at Delegeretmødet af os imødesaas med Forventninger, saa var dette selvfølgelig i langt større Grad Tilfældet indenfor den tyske Organisation »Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer«. Dette ses bl. a. deraf, at der foruden de ca. 300 Delegerede var anmeldt ca. 800 udenbys boende Gæster.

Aftenen før Mødernes Begyndelse afholdtes en Festlighed, hvorved Mødedeltagerne — Delegerede saavel som Gæster — havde Lejlighed til at hilse paa hinanden, eventuelt lære hinanden at kende. Denne Festlighed, der formede sig som et fuldstændigt Varietéprogram med et Festspil, Akrobatik, Folkedans og Sang m. m. og som tildels udførtes af Lokomotivmænd med Damer, var arrangeret af Formanden for det lokale Distrikt, Lokf. Karl Kuhn.

Selve Delegeretmødet havde til Behandling foruden en Række Lovændringsforslag stillede af Hovedbestyrelsen, 390 Forslag, stillede af de forskellige Afdelinger. Naar Dagsordenen alligevel kun bestod af 16 Punkter, var Aarsagen den, at omtalte Forslag deltes efter Dagsordens forskellige Punkter: Organisationspørgsmaal, Løsspørgsmaal, Tjenestetidsspørgsmaal m. m. Straks efter Formandens Beretning nedattes 10 Kommissioner, som hver fik sit Arbejdsspensum af de mange Forslag, og som hver fik beskikket et Hovedbestyrelsesmedlem eller en af Hovedbestyrelsens Medarbejdere til Medlem. Kommissionerne gav saa gennem deres respektive Ordførere Beretning om, hvilke Forslag de havde godkendt, og hvilke der var forkastede, hvorefter Vedtagelsen paa Delegeretmødet i flere Tilfælde foregik »en Blok«. En saadan Arbejdsmaade, som i høj Grad virker befordrende paa Sagernes Fremme, kræver, at de Delegerede er yderst opmærksomme ved Afstemningerne, og der skete da ogsaa det, at en Delegeret, der fik et af ham stillet Forslag tilbage, fordi det stred mod en »en Blok« Vedtagelse den foregaaende Dag, hævdede, at de Delegerede ved nævnte Afstemning var voldtagne.

Alle Taler blev stenografisk refereret, og det vedtoges, at enkelte Taler skulde optrykkes i deres fulde Omfang. Saaledes Taler holdte af Scharfschwerdt, Menne, samt af Østrigeren Smeykal. Maaske bliver der Lejlighed til senere at komme nærmere ind herpaa.

Af Formandens, Hr. Sperlbaums Beretning skal kun tages et kort Udpluk.

Han gik tilbage i Tiden fra længe før Krigen og paaviste, hvordan Statstjenestemændene havde været 2den Klasses Borgere, som ikke

maatte have noget som helst med Politik at gøre. Lønningerne var elendige, men man lokkede Personalet med forskellige »Ærestegn«, saasom Guldtrusser, Skulderstropper, Fortjenstmedaljer o. m. a., og selv om der af Personalet dannedes Foreninger, saa var disse saa mange i Tal — 63 — at de, med deres forskelligartede Interesser, intet formaaede at ændre. Da imidlertid som Følge af Revolutionen Tjenestemændene opnaaede baade politisk Frihed og Foreningsfrihed, var Lokomotivmændene de første, der i Lighed med hvad Arbejderne forlængst havde gjort, dannede Fagforbund. Og allerede i Efteraaret 1919 var Lokomotivførernes Organisation G. O. L. ikke alene dannet, men stod som den første Tjenestemandorganisation fast sammensluttet. Formanden meddelte, at man i 1920 havde 6,000 Reserve-Førere, som gjorde fast Tjeneste som Førere, at det var lykkedes i 1921 at faa 4,000 af disse Reserve-Førere forfremmede til Lokførere, men at man paa indeværende Finanslov ikke vilde gaa med til Forøgelse af Lokomotivførernes Antal, oplyste endvidere, at Forfremmelsen til Lokomotivfører gennemsnitlig finder Sted efter 12—13 Aars Ansættelse. Men at man overfor andre Tjenestekategorier var mindre karrig, anførte f. Eks. Personalstanden i Ledelsen af Værksted og Remiser i Dieringhausen, hvor man havde følgende Antal Tjenestemænd henholdsvis i

1914	og	1922
1 Værkmester		1 Ingeniør
2 Værkførere		2 Værkstedsforstandere
1 Værkmesteraspirant		2 Værkmestre
1 Underassistent		1 Værkfører
		3 Lokomotivtjenesteledere
		4 Sekretærer og Skrivere

til Trods for at det tjenstgørende Personales Antal var reduceret fra 82—71.

Gjorde endvidere opmærksom paa, at paa Jernbanestationen i Leipzig fandtes højere Embedsmænd i følgende Omfang:

1914	1922
2 Regningraad	3 Amtmænd (Kontorchefer)
4 Overstationsforstandere	12 Overinspektører
4 Stationsforstandere	20 Inspektører
	73 Overstationsforstandere

Med Hensyn til den i Februar overstaaede Strejke oplyste Hr. Sperlbaum, at Forretningsudvalget havde modtaget 270 Resolutioner, som alle krævede energisk Handling. Trafikministeren havde sendt et Udvalg ud paa Undersøgelse, heri havde bl. a. Sperlbaum og Rigsdagsmand Lokf. Neuman Sæde, Udvalget havde i mange Tjenestemandshjem set Nød og Elendighed, havde set, at mange Steder manglede det allernødvendigste, og da det efter Hjemkomsten aflagde Beretning til Trafikministeren, havde denne sagt: Jeg har selv opsøgt Tjenestemandsfamilier ude i Vesten og har konstateret det

samme som De.* Til Trods herfor meddelte Ministerial-Direktør Hitzler i en Beretning til Ministeriet, at han kom fra Essen, Elberfeld og Halle og havde intet mærket til Uro blandt Tjenestemændene, det var kun i Forbundscentralerne i Berlin, denne var til Stede; 4 Dage derefter udbrød de første partielle Strejker i de vestlige Distrikter, hvilke det som bekendt lykkedes at bringe ud af Verden. Da Regeringen dog ikke gjorde Skridt til at imødekomme Tjenestemændenes Krav, fremsatte »Rigsfagforb. for Jernbanetjenestemænd og Asp.« (250,000 Medlemmer) et Ultimatum; men da de samme daarlige Raadgivere vidste at fortælle Ministeriet, at der bag Lederne Menne og Scharfschwerdt højst stod 5,000 Mand, fik R. G. intet Svar paa sit Ultimatum, og Strejken brød ud. Man kan nu sige, at Strejken sluttedes for tidligt; men hvem der, som vi Organisationsledere, saa, at Generalstrejken vilde komme i Løbet af 24 Timer, at Regeringen da vilde blive styrtet, og at hele Landet vilde komme i Kaos, vil ogsaa forstaa, at vi havde Hensyn at tage, nemlig Hensyn til det tyske Folks Helhed. Derfor blev Strejken sluttet ved Overenskomst med Rigskansleren, og dermed falder ogsaa de Anklager til Jorden, som var rejst imod Strejkelederne, at de var Kommunist; thi disse var jo ikke interesserede i indre Ro.

Den bekendte Kapitalist Hugo Stinnes havde i Februar Maaned sagt i Rigsdagen, at det værste ved hele Strejken var, at Tjenestemændenes Krav var berettigede. Strejkens Resultater var da ogsaa tilredsstillende*) paa nær Spørgsmaalet om disciplinære Afstraffelser. Rigskansleren havde lovet, at der kun skulde rejses Tiltale mod ganske enkelte af Strejkens Ophavsmænd, dette var ikke overholdt, idet der var rejst Sag mod flere Hundrede Jernbanemænd, og mange var afskedigede uden Pension. En væsentlig Aarsag hertil var den, at Rigskansleren var rejst til Konference i Genua, og at Trafikministeren betragtede denne Sag som en indre Jernbanesag, hvori kun han havde noget at sige. Hertil kom, at mangfoldige Dommere endnu havde de gamle kejserlige Anskuelser i Blodet, og derfor fandt en vis Tilfredsstillelse i at kunne bremse saadanne Fremstød af Tjenestemændene. Imidlertid var Rigskansleren nu kommen hjem fra Genua, og Organisationerne vilde da sætte alt ind paa at faa ændret disse Forfølgelser; men indtil da maatte det være Organisationernes helligste Pligt at sørge for de saaledes gennem Disciplinærstraffe forfulgte.

*) Det oplystes, at Indtægten for en Lokf. med 2 Børn i Berlin den 1. Februar var ca. 24,000 Mark aarlig. Ved Forhøjelser den $\frac{1}{4}$, den $\frac{1}{5}$ og den $\frac{1}{6}$ var den samme Mands Indtægt nu ca. 70,000 Mark aarlig.

Formandens Beretning godkendtes ved en Resolution, der erklærede Delegeretmødet indforstået med den Organisationspolitik, der var ført saavel af G. D. L. som R. G., og som næst efter at have udtalt sin fulde Tillid til Bestyrelserne, tilsagde dem fuld Støtte til Fortsættelse af denne Fagforbundspolitik.

Der vedtoges en skarp Protestresolution mod et af Trafikministeren udsendt Cirkulære, hvori han giver de ikke faglærte Lokomotivfyrbødere, der under Strejken forrettede Skruebrækkertjeneste som Lokomotivførere, Løfte om Forfremmelse til Lokf.

Næstformanden Scharfswerdt holdt en stor Tale, hvilken der, som allerede sagt, muligvis senere bliver Lejlighed til at komme nærmere ind paa. Han belyste en Masse Enkeltheder Strejken vedrørende og meddelte, at man i de tyske samvirkende Fagforbund havde indset, at den af dem under Strejken anvendte Taktik var forkastelig, hvorfor der mellem Ledelserne af henholdsvis R. G. paa den ene Side, og det tyske Jernbaneforbund (D. E. V.) samt de tyske samvirkende Fagforbund (A. D. G. B.) paa den anden Side var sluttet Overenskomst gaaende ud paa ikke mere at modarbejde hinanden, men skabe en Enhedsfront og arbejde i Fællesskab, saaledes at R. G. skulde have til Medlemmer alle, der har Stemmeret til Valg af Tjenestemandsrådene, medens D. E. V. skulde have til Medlemmer alle, som stemmer til Bedriftraadene (Arbejderrådene). Dette vilde betyde, at der skulde overføres ca. 60,000 Tjenestemænd fra D. E. V. til R. G., og ca. 10,000 Arbejdere fra R. G. til D. E. V. Denne Overenskomst skulde dog først godkendes af de respektive Organisationers Generalforsamlinger eller Delegeretmøder.

Ved Valg af Forretningsudvalget genvalgtes Formanden H. Sperlbaum med 205 Stemmer. Hans Modkandidater fik henholdsvis 44 og 15 Stemmer.

Næstformanden, Hr. Scharfswerdt, var saa optaget af Arbejde i R. G. at han ikke turde paatage sig Næstformandspladsen i G. D. L. Til Næstformand valgtes da Res.-Lokf. Gottschalck, Dresden, hvorhos Scharfswerdt fik Sæde og raagivende Stemme i Forretningsudvalget. Af de øvrige Valg er der Anledning til at nævne Lokf. Reichert, samt Lokf. Aspirant Gross.

Da Diskussionen om alle Smaating førtes i tidligere nævnte Kommissioner, vil det forstaaes, at det almindeligvis var Storpolitik, der drøftedes i Salen, som da ogsaa til Tider var »ladet« med Sprængstof; men som det dog ved en energisk Forhandlingsleder lykkedes at komme igennem paa værdig Maade. Alt i alt et interessant og lærerigt Delegeretmøde at overvære.

Med Hensyn til Rejsen, selve Byen Würz-

burg, samt Omgivelserne er der derimod ikke saa stort at fortælle. Møderne begyndte nemlig saa tidlig og sluttede saa sent, at der saa godt som ingen Tid var levnet. Vi havde dog Lejlighed til at faa oplyst, at Aarsagen til Digtet, hvoraf et Par Linier er anført ved denne Artikels Begyndelse, sikkert er, at Klokkerne i den ene af Byens Kirker er af rent Sølv. Byen, som ligger i en smuk Dal ved Main-Floden, er omgivet af frodige Vinbjerger, den har 90,000 Indbyggere og var tidligere Hovedstad i den bayriske Provins Nedre Franken. Nogle af Tysklands fineste Vine er fra disse Egne, Klimaet var hennrivende mildt, Roser og Acacier blomstrede i fuldt Flor og i Slotshaven saa man halvmodne Oranger.

Torsdag den 15. Juni var Katolikernes største Festdag, »Frohen Leichnam«, paa dansk hedder den vistnok »Kristi Legemsfest«, da var alle Forretninger lukkede og en kæmpemæssig Procession drog gennem Byen, først alle Skoledrenge, saa forskellige Foreninger — Ungdomsforeninger, Haandværkerforeninger, Fagforeninger, Sangforeninger, Skytteforeninger osv., de uniformerede Korpsstudenter, Borgmestre, Magistrat; midt i Processionen gik Biskoppen under en Baldakin, og derefter fulgte Munke i forskellige Ordensdragter, Nonner, Skolepiger i hvide Kjoler og sluttelig forskellige Kvindeforeninger. Overordentligt smukt var det at se de mange Hundrede Smaafiger, alle i hvidt og med Blomster i Haaret. Hele Processionen, som drog ind i Domkirken, var ca. 1½ Time om at passere, og det mærkeligste ved den var, at der blandt de mange Deltagere var 2 Kompagnier Militær med Geværer og Staalhjelme, da de kom til Pladsen foran Domkirken, opløstes Kompagnierne, Mandskabet traadte ud i en Sidegade, og medens Salmesangen, som uafbrudt lød fra Processionen, vedvarede, meddelte drønende Trommehvirvler om Militærets Afmarsch.

Ved Remiseanlægene havde vi Lejlighed til at bese et under Opførelse værende nyt Anlæg til Maskinernes Udrustning med Vand, Kul, Sand og Olie samt Rensning for Slagger og Røggassersmuld.

Da Maskinerne alle var forsynede med Vipperist, var de nye Kanaler meget dybe og forsynede med Vand. Hen over alle Kanalerne var en Løbekran, som, naar Pladsen var tom, kunde tage Slaggerne op. Ved Siderne af Kanalerne var anbragt ialt 12 Vandkraner. Naar Maskinerne skulde kulforsyne, kørte de hen ved en 2-etages Bygning, hvorfra Kullene gennem Trakte styrtede ned paa Tenderen, 1 Tons ad Gangen, medens dette foregik, lagdes en Slange ind i Røggasseret, som ved Sugning rensedes for Smuld, endvidere fyldtes Sandkasserne lige-

ledes gennem Slinger, og endelig skulde der ligeledes gennem Slinger eller Rør udleveres Olive; men denne Del af Anlægget var ikke paabegyndt. Hele Anlægget skulde kun betjenes af nogle faa Mand, det var saaledes indrettet, at Kullene, som ankom i Jernbanevogne, kørtes ind paa en Brovægt, et Par Hager greb fat om Hjulakserne og naar Vognen var vejet, drejedes hele Vægtklappen, saa Vognens Indhold faldt ned i en Grube, hvorfra det med en Elevator efter Muddermaskine-Systemet transporteredes op i øverste Etage, her transporteredes de paa et bredt »Baand« indtil de ved Hjælp af Stopperer styrtedes ned i store Tragte, hvorefter der var 8, og som kunde tage hver 200 Tons Kul. Sandet transporteredes paa samme Maade og naar det var tørret løb det ud i lignende Tragte, heraf var dog kun 2, én paa hver Side af Bygningen. Dette udmærkede Anlæg manglede efter vor Opfattelse 2 Ting, nemlig Ventilationsapparater i den øverste Etage, naar der hjemkom ny Forsyning af Kul, samt Apparater til Gennemvanding af Kullene før Udleveringen. Vi havde tillige Lejlighed til at bese Skolelokalerne, hvor Lokf. Asp. uddannedes, her forefandtes mange forskellige Modeller, saaledes af saavel Westinghouse — som Kunze-Knorr Bremsen — til begge disse forefandtes Lufttryk, saa de kunde benyttes, endvidere var der Modeller af forskellige Styringer, Glidere, Hjul med Krumtappe m. m. m. De nuværende Aspiranter var i Færd med at lave en Model af et af de bayriske Iltogslokomotiver, Længden var ca. $\frac{1}{2}$ m og Udførelsen skulde være nøjagtig som Originalen i alle Enkeltheder.

Sluttelig skal her fortælles et Par Ord om det jævne tyske Folks spartanske Levemaade. En af Aftenerne i Mødedagene var man enedes om at samles i Bürgenbrauhausens Have, her fandt »Festmaaltidet« Sted og bestod for saa godt som alle Deltageres Vedkommende deri, at der droges et meget tykt Stykke Brød op af den ene Lomme og en Frikadelle eller et Stykke Pølse op af den anden Lomme, Smør kendes ikke, ja en ikke ringe Del af Deltagerne var tilfredse med Pølse til den første Skive Brød, og spise det efterfølgende Brød tørt — der er simpelt hen ikke Raad til mere. Selvfølgelig blev der drukket en Del Øl, og det er med varme Følelser man tænker paa, hvor anerkendelsesværdigt det er, at man i den tyske jævne Befolkning, trods Savn, trods Nød og Elendighed, dog forstaar at holde Humøret oppe.

E. Kuhn.



TIL MEDLEMMERNE!

Som det er Foreningens Medlemmer bekendt har man til Ferie- og Rekreationsophold for Foreningens Medlemmer, deres Hustruer, Børn og Paarørende købt et Badhotel paa Refsnæs ved Kalundborg.

I den Anledning skal man meddele, at Ferie- og Rekreationshjemmet fra Dags Dato modtager Gæster.

Prisen for Opholdet paa Hjemmet bliver:

For Medlemmer af D. L. F. 4 Kr. pr. Dag pro persona.

For Medlemmers Børn:

Børn fra 2 Aar til 6 Aar 2 Kr. pr. Dag pro persona.

Børn fra 6 Aar til 10 Aar 2 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

Børn fra 10 Aar til 14 Aar 3 Kr. pr. Dag pro persona.

For Ophold paa Hjemmet i 2 Dage og derunder 5 Kr. pr. Dag pro persona.

For Besøgende 5 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

For Besøgendes Børn:

Børn fra 2 Aar til 6 Aar 2 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

Børn fra 6 Aar til 10 Aar 3 Kr. pr. Dag pro persona.

Børn fra 10 Aar til 14 Aar 3 Kr. 50 Øre pr. Dag pro persona.

Besøgende ved Ophold paa Hjemmet i 2 Dage og derunder 6 Kr. pr. Dag.

(Ingen Drikkepenge.)

Medlemmers Børn, som er over 18 Aar, betragtes som Besøgende.

Forplejningen paa Hjemmet vil blive følgende:

Fra Kl. 7 Fm. til 9 Fm. Morgendrikke — Kaffe eller The med Brød og Smør.

Fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Fm. til 1 Em. Frokost. — 1 lille varm Ret, Brød, Smør og Paalæg (hertil Mælk, Hvidt- eller Skibsol).

Kl. 5 Em. Middag. — 2 Retter Mad og Kaffe.

Imellem Frokost og Middag serveres Kaffe med Brød.

Man henleder Opmærksomheden paa, at Hjemmet ligger ca. $5\frac{1}{2}$ Kilometer fra Kalundborg Jernbanestation, og da det ikke i Aar har været muligt at faa en tilfredsstillende Ord-

ning med de stedlige Vognmænd, maa Medlemmerne tage dette Forhold i Betragtning.

Henvendelse om Ophold paa Hjemmet i over 2 Dage sendes til Foreningens Kontor, Vordroffvej 3 b, København V, hvor iøvrigt Oplysninger om Ferie- og Rekreationshjemmet vil kunne indhentes.

For Ophold paa Hjemmet i eller under 2 Dage maa Henvendelse ske til *Økonoma Fru Petersen*, Adr. Lokomotivmændenes Rekreationshjem, Refsnæs pr. Kalundborg. Telefon: Raklev 67 pr. Kalundborg.

JUBILÆUMSFEST

Lokomotivfører J. A. Bechs Jubilæumsdag d. 1. Juli blev en Festdag.

En Deputation af Førere og Lokomotivfyrbødere indfandt sig hos Jubilaren, og efter nogle anerkendende Ord for dennes Trofasthed overfor D. L. F., overrakte i Dagens Anledning Jubilaren et Guldur med Inskription, samt overrakte Jubilarens Hustru en Plante. Jubilaren takkede varmt for Gaven og indbød paa en god Frokost. Efter et hyggeligt Samvær med Familien og en Del af dennes Venner, som var mødt i Dagens Anledning, skiltes Deltagerne.

X.



KRANSEKASSE

Lokomotivpersonalet i Vamdrup og Lunderskov har oprettet en Kransekasse, som ved Dødsfald giver en Krans til Medlemmer af D. L. F., naar Meddelelse herom sendes til Vamdrup Afdeling.

Chr. M. Christensen.
Lokomotivfører,
p. t. Formand.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge A. G. Lauritzen er bortrejst fra 7. Juli i ca. 1 Maaned, og hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Osier, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl, Vesterbrogade 82, daglig 12—1.

Sygebesøg anmeldes inden Kl. 9 Form. paa Læge Osiers Bopæl, Vesterbrogade 19, 1., Tlf. Vester 3386.

Jernbanelæge Petri er bortrejst fra 9. Juli til 15. August d. A., og hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Wolff, Classensgade 25, Tlf. Øbro 90.

Konsultationstid: Kl. 1—2.

TAKSIGELSER

Min varmeste Tak for de smukke Gaver samt for al udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

F. E. Rademacher.

Tak hver især snm venligst hædrede og glædede mig paa min Jubilæumsdag.

P. Hansen.

Modtag herved min hjerteligste Tak for al Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. F. Petersen, Nyborg.

Min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

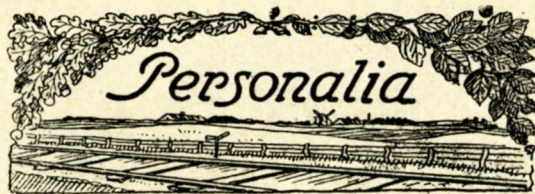
E. Wunderlich.

Tak til alle fra nær og fjærn som venligst hædrede og mindedes mig paa min Jubilæumsdag.

O. E. Poulsen.

BYTNING

En Lokomotivfyrbøder ved sjællandsk Pro vinsdepot ønsker Bytning med en gift Kollega i Gedser. Nærmere Aftale ved Billet mrkt. »Bytning«, der bedes indsendt snarest til Bladets Redaktion.



Udnævnelse.

Lokomotivmester II F. M. Soby Skanderborg, efter Ansøgning til Lokomotivmester I i Skanderborg fra 1. Juli 1922 (kgk. Udn.).

Forflyttelse.

Lokomotivfyrbøder C. J. Andersen, Slagelse, efter Ansøgning til Kbhvn.s Godsbgd. fra 1. Juli 1922, og

Lokomotivfyrbøder K. E. Ohlendorff, Slagelse, efter Ansøgning til Kbhvn.s Godsbgd. fra 1. Juli 1922.



Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 18. Juli

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Værelotteriet.

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning

Istedgade 32.

(Fotoartikler)

Specialitet: Java Mocca Kaffe.

HATTE
SKJORTER
SLIPS

MAGASIN OSBORNE

Jagtvej 57 — Telf. Taga 1809 x.

(ved Folkets Hus).

Egen Import
derfor billigst

A. Petersen, Vesterbrogade 75.

Telefon Vester 5973 y.

1. Kls Møbler til Værkstedspriser. Reparationer udføres.

H. Borgwardt's Bageri og Conditori

Dybbølsgade 25. Tlf. Vst. 1168 x.

anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med 1ste Klasses Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Salg direkte fra Lager,

Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr.

FJELLANDER & LARSEN

Kontor og Prøvelager

Telf. Vest. 3858. Vesterbrogade 36, Bagbygningen. Telf. Vest. 3858

Statshanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Alfred Petersen

Cigar — Tobak — Papir
Vin — Øl — Spirituosa.

Stefansgade 36. Tlf. Taga 2049.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat.

Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

1ste Kl.s Kolonial,

I. P. Madsen, Arkonagade 21.

BILLIGSTE PRISER

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i Hatte, Huer og

Manchetaskjorter.

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle
Slags **Stræhatte**.

W. Schabraham

forh. mangeaarig Tilskærer hos
C. P. Lauritzen & Co.

1. Klasses Herre- og Dameskræderi

Telefon Vester 1165 v.

VESTERBROGADE 104.

Støt vore Annonceører.

PRØV Zephyr & Gummi
Kraveøj

faas i alle Nr. til 52.



Ryg
CREMO
Tobak.

Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 6,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.