



27. AARG. N^o. 2.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1927.

NEDSKÆRINGSPLANER?

Vore Medlemmer i de forskellige Landsdele har ganske sikkert ved den stedlige lokale Presse erfaret en Masse Rygter om, hvad det nuværende Ministerium agter at foretage sig. Saaledes har adskillige Blade beskæftiget sig med, hvad Trafikminister Stensballe paatænker vedrørende Statsbanernes fremtidige Drift, og herunder er ogsaa stærkt fremhævet, at Ministeren meget vel kunde tænke sig en Række Afskedigelser, dog navnlig af Ekstrafolk, hvis Antal i Øjeblikket anslaaes til ca. 4000 Mand.

Vi kan hverken bekræfte eller afkræfte de fremsatte Rygter, men vi kan oplyse, at det er os bekendt, at Ministeren har sat Statsbanernes Overkommando i travl Virksomhed med en Række Arbejder ved Undersøgelsen af en Række Problemer, som kan føre til en forbedret økonomisk Drift af Statsbanerne ved bedre Udnyttelse af Personalet, ved Omlægning af Driftsformen o. m. a. Overkommandoen udregner f. Eks., hvor meget Mandskab der vil kunne spares, om en Række Tjenestemænd blev ført op fra Normerne 8 Timer—9 Timer til henholdsvis 9 Timer—10 Timer; men Undersøgelserne omfatter endvidere, hvor mange Tjenestemænd i de forskellige Kategorier, som er over 65 Aar og under 30 Aar, Oplysninger om

hvor mange ugifte der findes, hvor mange Kvinder der beskæftiges, endvidere hvor mange Kvinder af dem, der er beskæftiget, der er gifte, og hvorledes deres økonomiske Stilling er, d. v. s. hvorledes deres Ægtefællers Stilling er. Kort sagt, Undersøgelserne er meget omfattende og afgjort ikke begrænsede, omfatter selvfølgelig ogsaa Lokomotivpersonalet, bl. a. om man ved at aflaste dette for en Del af Forberedelses- og Afslutningsarbejdet kan udnytte det til mere Kørsel.

At Ministeren selvsagt har sine Hensigter med disse Undersøgelser, er givet, thi de givne politiske Løfter skal jo indfries. Taksterne skal ned og en forretningsmæssig Driftsform skal være afgørende, dog efter en skarpere Form, d. v. s. efter hypermoderne Kapitalistteorier. Ministerens Mening og Villie vil næppe møde nogen Modstand hos Embedsmændene, det tør vi paa Forhaand paa ud fra, men værre, vanskeligere og ubehageligere bliver Opgaverne, naar man skal drøfte Sagerne med Organisationernes Ledere, thi disse er som Embedsmændene ikke altid indrettet paa det samme, at bukke, tie og føje de siddende Ministre. Derfor kan vi paa Forhaand forsikre om, at alle Forsøg paa at tvinge Statsbanernes Tjenestemænd til Vilkaar, som er uretfærdige over for den Arbejdsydelse, de præsterer for Statsbanerne, men som Privatbanedirek-

tørerne har Brug for, for med Statsbanernes Resultater for Øje at tvinge andre for at redde en Privatbane her og der, for at bjerge Aktionærernes Penge, vil føre til Foreteelser, som en noksaa stivnakket Minister vil komme til at ligge under for.

Efter den forøvrigt meget korte Finanslovdebat umiddelbart efter Rigsdagens Sammentræden i det nye Aar, kan man efter Regeringspartiets Ordførers Udtalelser vente sig en Række af Regeringens saakaldte Nedskaeringsforslag i Februar Maaned. At Regeringen vil forsøge at gaa meget skarpt frem paa alle Omraader, er jo hævet over enhver Tvivl, men fra at have en god Villie til et saadant Forsæt og til at se sin gode Villie gennemført som en Kendsgerning er der jo et Stykke Vej gennem den danske Rigsdag, og med vort Kendskab til den danske Rigsdags Arbejdsmaade og med vor Viden om de forskellige politiske Partiers Stilling over for den siddende Regering, vil sikkert meget af det, som de enkelte Ministre forbereder og maaske i skønne Drømme tænker sig gennemført, lide en krank Skæbne, naar Rigsdagen stilles over for det Ansvar, som Folkets Repræsentanter dog altid ved i det givne Øjeblik at tage i Betragtning forinden Beslutninger tages.

Medlemmerne kan være forvissede om, at Organisationens overvaager Begivenhederne paa det nøjeste, men vi beder Medlemmerne om ikke at fæste for stærk Tro til de mange Rygter, som er i Omløb og ikke lade sig ophidse af disse. Organisationens Ledelse vil paa rette Maade og, under rigtig Fremstilling underrette Medlemmerne om, hvad der maatte passere.

»Dick.«

ORGANISATIONENS ADMINISTRATION

I et Par foregaaende Artikler har jeg paa saa kortfattet Maade som muligt forsøgt at redegøre for Foreningens alminde-

lige Administration, Lokomotivtidendes og Kontorets Drift. I nærværende lille Opsats skal jeg, som jeg har stillet i Udsigt, søge at give en lille Oversigt over, hvorledes Foreningens Kontingent fordeles sig.

Som bekendt er Foreningens Kontingent 4 Kr. om Maaneden, og regner man med et Antal Medlemmer paa 1950, bliver den egentlige Sum, der indgaar til Organisationens, derfor 7800 Kr. pr. Maaned eller 93 600 Kr. pr. Aar. Denne ret betydelige Sum fordeles sig paa den Maade, at der maanedlig fra hvert Medlem straks overføres 1 Kr. til »Nordisk Lokomotivmands Forbunds Reservefond til Bestridelse af de Forpligtelser, Organisationens har indgaaet overfor Forbundet, samt de Forpligtelser man har indgaaet overfor »Den skandinaviske Jernbanemand's Union«, altsaa et Beløb paa 1950 Kr. om Maaneden eller 23 400 Kr. om Aaret.

Til Organisationens Kampfond henlægges ligeledes 1 Kr. om Maaneden pr. Medlem, hvilket atter giver det samme Beløb, som til »N. L. F.« eller med andre Ord, der henlægges straks forlods 46 800 Kr. om Aaret, hvilket med andre Ord vil sige, at Halvdelen af det af det enkelte Medlem indbetalte Kontingent, altsaa 2 Kr., straks henlægges til de respektive Fonds til Foreningens Konsolidering.

Den anden Halvdel af Kontingentet, de 2 Kr., er det Beløb, som Foreningen administreres med, saaledes at forinden Afdelingerne fremsender Kontingentet til de respektive Kredskasserer, tilbageholder de til egen Administration et maanedligt Beløb, der svarer til 36 Øre pr. Medlem i Afdelingen. Dette Beløb paa 36 Øre er saaledes en aarlig Sum af 8 424 Kr., men her til kommer, at Afdelingerne, der opkræver Kontingentet 4 Kr. pr. Maaned pr. Medlem, først $\frac{1}{4}$ aarlig bagud indbetaler den hele Sum ÷ de 36 Øre til Kredskassererne, som derefter straks afregner med Hovedkassen. Afdelingerne har saaledes foruden de 36 Øre en stor Renteindtægt af de ret store Beløb, de ligger inde med.

Denne betydelige Sum bruger Afdelingerne udover det ganske Land til Administration, til Møders Afholdelse og forskelligt andet, som kan være af Betydning for Organisationens almindelige Forhold, som man vil se et ikke ringe Beløb, men ogsaa et større Beløb, end man er tilbøjelig til at tænke sig, naar man tager i Betragtning, hvilke Beløb den egentlige Organisation har til sin Drift med Udgifter til Delegeretmøder, Kredsmøder, Hovedbestyrelsesmøder, og alt hvad der nu en Gang ligger inde i selve Foreningens Drift og Virksomhed.

De respektive Kredse erhoder til deres Administration 64 Øre pr. Maaned pr. Medlem, hvilket tilsammen giver et Beløb af 14 976 Kr., Hovedkassen faar et Beløb af 77 Øre pr. Medlem pr. Maaned, hvilket giver et Beløb af 18 018 Kr. om Aaret, og endelig erhoder Lokomotivtidende 23 Øre pr. Medlem pr. Maaned, hvilket giver et Beløb af 5 382 Kr. om Aaret.

Med et Beløb mellem 5—6 000 Kr. som Tilskud til Lokomotivtidende sammenholdt med Redegørelsen for denne Del af Foreningens Virksomhed, vil Medlemmerne kunne forstaa, som har noget Kendskab til Papirpriser, Trykkeripriser, Postvæsenets Takster for Omdeling af Bladet, Clichépriser m. m. samt de forskellige Medarbejdernes Godtgørelse, at Foreningen slipper meget billigt, takket være en af tidligere Hovedbestyrelse truffet forstandig Ordning, ved Foreningens Overtagelse af Annonceforretningen.

Hvad angaar det Beløb af ca. 15 000 Kr., som Kredsene tilsammen raader over, skal dog bemærkes, at Kredsene hver tor sig saa godt som hvert Aar har været i Stand til at overføre 2—3 000 Kr. til Foreningens Reservefond. Derimod har Hovedkassen, som paa mange Punkter er meget stærkt spændt, ikke hvert Aar kunnet overføre noget; derimod er der, saavidt jeg kan se af Regnskaberne, aldrig nogensinde af det til Afdelingernes Raadighed stillede Beløb overført noget til Foreningens Reservefond.

Naar jeg har givet denne lille kortfattede Fremstilling af Kontingentets Fordeling, skyldes det i første Række den Misforstaaelse, som jeg fra saa mange Sider har truffet, at det Kontingent, som det enkelte Medlem indbetaler, nemlig 4 Kr., i manges Bevidsthed staar som det Beløb, der indbetales til Foreningens Administration, men som ovenstaaende maaske kan bidrage sit til at skabe den rette Forstaaelse af, og som forhaabentlig nu vil blive den herskende: at der af dette Kontingent kun medgaar det halve af de 2 Kr. til Foreningens Administration, at der i Foreningens Administration netop er mere end det, som Foreningens Medlemmer gør sig skyldig i, navnlig dem, som altid er optaget af Kritik overfor Foreningens Administration, at det er Foreningens Hovedkasse, der som saadan forbruger Midlerne.

Af ovenstaaende ser man jo klart, at Afdelingerne jo først og fremmest faar deres Part, som jo ikke er et ringe Beløb, at Kredsene dernæst faar deres Part, at Lokomotivtidende faar sin Part og Hovedkassen sin Part.

Jeg skal i en senere Artikel nærmere redegøre for de forskellige Fonds Oprindelse, som Foreningen raader over, altsaa Kampfonden, Nordisk Lokomotivmands Forbunds Reservefond, Foreningens Reservefond og enkelte andre Beholdninger, hvori Foreningen har sine Aktiver, for at man ved Behandlingen af Regnskabet som saadan ogsaa kan tage i Betragtning, hvilket stort og betydningsfuldt Arbejde, der i Aarenes Løb er udført for at konsolidere vor Organisation, for at gøre den saa rig, som Forholdene har kunnet tillade indenfor de Midler, som Organisationens ledende Mænd igennem Aarene har set sig i Stand til at kunne praktisere.

L. M. Schmidt.



LØNNINGSINDTÆGT I KALENDERAARET 1926 FOR LOKOMOTIVPERSONALET

<i>Lokomotivførere.</i>	a.	b.	c.	d.	e.	ingen Stedtillæg
Grundløn 3000 Kr. gifte	4507	4462	4342	4252	4132	4012
ugifte	4336	4291	4171	4081	3961	3841
ugifte under 35 Aar	4170	4125	4005	3915	3795	3675
do. 1 A. T. 300 Kr. gifte	4807	4762	4642	4552	4432	4312
ugifte	4636	4591	4471	4381	4261	4141
ugifte under 35 Aar	4470	4425	4305	4215	4095	3975
do. 2 A. T. 600 Kr. gifte	5132	5087	4967	4877	4757	4637
ugifte	4961	4916	4796	4706	4586	4466
ugifte under 35 Aar	4786	4741	4621	4531	4411	4291
 <i>Lokomotivfyrbødere.</i>						
Grundløn 2100 Kr. gifte	3580	3535	3415	3325	3205	3085
ugifte	3409	3364	3244	3154	3034	2914
ugifte under 35 Aar	3252	3207	3087	2997	2877	2757
do. 1 A. T. 150 Kr. gifte	3730	3685	3565	3475	3355	3235
ugifte	3559	3514	3394	3304	3184	3064
ugifte under 35 Aar	3402	3357	3237	3147	3027	2907
do. 2 A. T. 300 Kr. gifte	3893	3848	3728	3638	3518	3398
ugifte	3722	3677	3557	3467	3347	3227
ugifte under 35 Aar	3560	3515	3395	3305	3185	3065
do. 3 A. T. 450 Kr. gifte	4043	3998	3878	3788	3668	3548
ugifte	3872	3827	3707	3617	3497	3377
ugifte under 35 Aar	3710	3665	3545	3455	3335	3215

Ovennævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland stationerede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg).

Fra ovenstaaende Beløb er man berettiget til at fradrage det Beløb, der er svaret i Skat i det forløbne Aar, endvidere det Beløb der er betalt i Kontingent til Sygekassen, det Beløb der er svaret til Pensionskassen samt det Beløb der svares til den lovmæssige Invalideforsørgelse.

Der svares til Statsbanernes Sygekasse $1\frac{3}{4}$ pCt. af Grundløn og Alderstillæg, til Pensionskassen svares $2\frac{1}{2}$ pCt. af Grundløn og Alders-

tillæg. De Lokomotivmænd, der var ansat forinden Lønningslovens Ikrafttræden 1919, svarer endvidere 5 pCt. af Kørepengene henholdsvis 500 Kr. eller 250 Kr. for saa vidt de den Gang fremsatte Ønske derom.

Endvidere har man Ret til at fradrage de Beløb, der er betalt som Rente af Gæld og hvad man har betalt som Præmie for Ulykkes- eller Livsforsikring.

MANGE BÆKKE SMAA —

Som tidligere omtalt i Lokomotivtidende Nr. 5, 1922, Side 66, har man her i 2det Distrikt og særlig paa Aarhus H. Depot siden 1ste November 1918 med udmærket Held gjort Forsøg paa at nedbringe det for den Tid altfor uforholdsmæssige store Olieforbrug paa Lokomotiverne, og da der i de forløbne 8 Aar fra mange Sider er

ydet et godt Arbejde og udvist megen interesse for Sagen, ønsker jeg, som en Opmuntring til alle interesserede i det hidtil opnaaede gode Resultat, at give nogle Oplysninger om, hvad Olieregnskabet for Aarhus H. Depot efter 8 Aars Forløb udviser i Retning af opnaaet Besparelse, og om Grundene dertil.

Som Grundlag for Olieforbruget før 1ste November 1918 har man anvendt det

gennemsnitlige Olieforbrug pr. 100 Loko.-km paa de forskellige Lokomotivtyper i fast Tur Litra R., D. og K. for Oktober Maaned 1918, og under Sammenligning med Olieforbruget paa disse Lokomotivtyper for Oktober 1926 fremkommer følgende, omfattende henholdsvis 20 Loko 1918 og 23 Loko. 1926.

Olieforbrug pr. 100 Loko km	Loko Litra			Kort km	Sparat kg Olie	a 80,1 Øre pr kg Olie
	R	D	K			
Oktober 1918	5,02	4,78	3,62	69417	0	
Oktober 1926	3,09	2,84	2,01	115745	2187	658 Kr.

Besparelsen gennem de forløbne 8 Aar fra 1ste November 1918 til 31te Oktober 1926 udgør ialt 160 361 kg Olie, hvilket til den ovenstaaende Pris 30,1 Øre pr. kg (Olie beløber sig til 48 268 Kr., men Priserne var antagelig i de første Aar efter 1918 ca. 3 Gange saa høje som den nærværende.

At denne Besparelse er bleven mulig skyldes hovedsagelig Indførelsen af forskellige Forbedringer med Hensyn til Lokomotivernes Smøring.

1) At man er gaaet over til at anvende indstillelige Smørentiler til Stanglagene, hvilket gennem Stilbarheden giver Lokomotivføreren en Mulighed for stor Oliebesparelse, naar Smørerør og Ventil staar i det rette Forhold til hinanden med henholdsvis en indvendig Diameter paa 9,5 og 9,25 mm umiddelbart under Ventilsædet, men grundet paa Værkstedernes manglende praktiske Erfaring i Nødvendigheden af at overholde disse Maal meget nøjagtigt, finder man Smørerør, som er borede fra 0,1 til 0,2 mm for store, og Ventiler, som er drejede 0,1 mm for tynde, hvilket Forhold har gjort et stadigt Eftersyn af Lokomotiverne nødvendig ved Udgangen fra Værkstedet, rent bortset fra at Ventilernes Indstilling bliver i høj Grad vanskelig, gjort, særlig naar en for tynd Ventil anbringes i et for stort Smørerør, idet Ventilens Løføjde da maa formindskes fra ca. 3 mm til ca. 0,2 mm eller, som man i Praksis siger, fra ca. 18 til ca. 1 Kant af Stilleskruens sekskantede Hoved. En Ventil paa 9,3 mm kan under alle Forhold an-

vendes i Oliekopper med 2 Smørerør, hvorimod en Ventil paa 9,2 mm, som Regel for tynd.

2) At man nu anvender mekaniske Smørepumper til Smøring af Glidere og Cylindere, idet man herigennem har en Mulighed for at begrænse Olietilførslen efter Behovet. Da det blandt mange af Lokomotivpersonalet synes vanskeligt at komme bort fra den Tanke, at en Oversmøring af Glidere og Cylindere lønner sig gennem et mindre Kulforbrug, skal her henvises til en Artikkel i Lokomotivtidende Nr. 11, 1919, Side 134, hvori der omtales, at et Cylinderolieforbrug paa mere end 3 kg pr. 1000 Loko.km for de Dele, som bevæger sig i Berøring med Damp, er ikke alene i økonomisk Henseende et Spild, men fører under visse Omstændigheder til store Ulemper o. s. v. Antagelig tænkes her paa Lokomotiver med 2 Cylindere, hvortil svarer et Forbrug af 4,5 kg pr. 1000 Loko.-km til Lokomotiver med 3 Cylindere.

I Tyskland er det største tilladte Cylinderolieforbrug paa Lokomotiver med Stempelglider 2,5 kg pr. 1000 Loko.km, paa Lokomotiver med Kasseglider 3,0 kg pr. 1 000 Loko.km, hertil lægges 0,5 kg til Forvarmerens Fødepumpe pr. 1 000 Loko.km samt 0,5 kg til Luftpumpens Dampcylinder pr. 1 000 Loko.km, og dette Kvantum overskrides meget sjældent.

I England anbefales et noget lignende Forbrug, medens et Forbrug paa fra 5 til 7 kg ikke er ualmindeligt her i Distriktet.

3) At man i større Udstrækning nu indstøber hvidt Metal i Aksel og Stanglagere, hvilket har formindsket Varmløbninger i meget høj Grad.

4) At man paa de nyere Lokomotiver er gaaet over at anvende Uldgarnsvæger til Smøring af Linealer og Krydshovedbølte, hvilket har gjort det muligt at tilpasse Olietilførslen fra de paagældende Oliekopper mere økonomisk end ved de hidtil anvendte Ventiler. En lignende Forandring paa de ældre Lokomotivtyper vil medvirke til en betydelig Oliebesparelse.

Til disse Forbedringer, som hidtil har

givet saa gode Resultater, kan endnu tilføjes en Erfaring, som er indhentet her paa Aarhus H. Depot gennem det sidste forløbne Aar.

I September 1925 paabegyndtes her en Prøvekørsel med 4 Lokomotiver Litra R II Nr. 957, 958, 961 og 962 for at prøve den engelske S. H. S. Cylinderolie og Expressolie fra C. C. Wakefield & Co., London, mod den almindelige Cylinderolie for overhededet Damp og den mørke Mineralolie.

Før Prøven paabegyndtes, blev der paa Forslag af Repræsentant for det engelske Firma Mr. D. Jennings foretaget en Afblænding af flere af Styringsdelenes Oliekopper paa ovennævnte 4 Lokomotiver, idet et Rør blev presset udenom det oprindelige Smørerør, som derved blev forlænget til at udmunde over Oliekoppernes Dæksel, saaledes at kun Smørerøret blev efterladt til Olie tilførsel til de paagældende Bolte og Tapper, og det har vist sig gennem et Aars Prøvekørsel at være fuldt ud driftssikkert. (Mr. Jennings udtalte, at paa vore Lokomotiver var der altfor mange og i flere Tilfælde altfor store Oliekopper.) Gennem en Undersøgelse af Mineralolieforbruget paa de 4 ovennævnte Loko. i Forhold til 3 andre Loko. af samme Type Nr. 954, 959 og 960, hvorpaa denne Afblænding af Oliekopperne ikke er udført, udviser 1 Aars Forbrug fra 1ste September 1925 til 31te August 1926 et Mindreforbrug paa 1500 kg Mineralolie paa de 4 førstnævnte Lokomotiver.

Prøven viste endvidere langt mindre Skorpedannelse paa Glidere og Gliderkasser ved Brug af den engelske S. H. S. Cylinderolie end ved den almindelige Cylinderolie for overhededet Damp, hvilket medførte en ikke ringe Besparelse ved Glidernes Udtagning og Rensning samt Glideringenes Fornyelse.

Den engelske Expressolie udviste en langt bedre Smøreevne end den mørke Mineralolie, den efterlod en høj Politur paa Slidefladerne og deraf følgende mindre Slidtage. Paa Grund af dens lyse Farve gav den Maskinerne et renere Udseende.

men synes for kostbar til vore mere beskedne Forhold.

Under den i den senere Tid indførte Praksis, at lade skiftende Personale betjene Lokomotiverne, stiger Olieforbruget meget, idet Interessen for at foretage de paakrævede Indstillinger derigennem svækkes. Under disse Forhold synes et effektivt Tilsyn med de forskellige Maskiners Betjening meget paakrævet.

Endelig skal endnu udtrykkelig fremhæves, at ovenstaaende kun refererer sig til ca. 20 Lokomotiver paa Aarhus H. Depot. Kunde lignende, eller som personlig Erfaring har vist, ved effektiv Kontrol betydelig forbedrede Resultater opnaaes ogsaa paa Statsbanernes øvrige vel over 400 Lokomotiver, vilde dette betyde en ikke uvæsentlig Faktor i Statsbanernes Sparebestræbelser alene, hvad »den billige Olie« angaar.

Aarhus, den 14. Januar 1927.

J. J. Nissen, Ar. H.

Det er os altid en Glæde at modtage Lokf. Nissens Indlæg om Sparebestræbelserne i 2. Distrikt, hvilket vidner om, at han har Forstaaelsen af, at det ikke er gennem utidig Hemmelighedskræmmeri man naaar frem, men ved at lægge Kortene paa Bordet og ved at pege paa, hvor Fejlene skjuler sig. Lokf. Nissen har før fortalt os om sine Erfaringer paa Olieomraadet, men hans Eksempel er desværre endnu ikke naaet at komme over og virke paa denne Side af Bæltet.

De Erfaringer, Nissen har gjort i Jylland med Hensyn til Smøreventilernes uensartede Tykkelse saavel som Hullernes uensartede Størrelse, har vi ogsaa gjort her, og vi er ganske enige med Nissen i det meningsløse i denne Uensartethed, der gør Indstillingen vanskeligere og kan resultere i omtrent ingen Løftehøjde. Det var derfor ønskeligt, om Værkstederne vilde tage Nissens Bemærkninger til Efterretning.

Red.

DEN SPANSKE NORDBANES 2 D 1 FIRECYLINDER-KOMPOUND-OVERHEDER- HURTIGTOGSLOKOMOTIVER

Af Dipl.-Ing. Adolf Wolff, Overingeniør, Hannover.
Oversat af Lokomotivfører Fr. Spær.

Af Spaniens Jernbaner indtager den spanske Nordbane (Compania de los Caminos de Hierro del Norte de Espana) første Pladsen med Længden af Banenetet og Antallet paa det rullende Materiel.

Ifølge Landets hjergrige og kløftede Terræn var der ved Banens Bygning store Vanskeligheder at overvinde. Den vigtigste Strækning fra Irun over St. Sebastiaen—Burgos—Valladolid føres ved La Canada i 1358 Meters Højde over Siera Guadarama. Dette Pas er næst efter Brennerpasset (1370 m) det højeste i Europa med en bredsporet Jernbane. For at naa op i den Højde er lange Stigninger paa 10 til 18 pro mille ikke usædvanlige; de er ganske vist ikke saa stærke som Alpebanernes med over 25 pro mille, men til Gengæld saa meget længere.

Allerede i 1909 kunde de forhaanden-værende trekoblede Lokomotiver ikke befordre Hurtig- og Persontogene over Strækningerne med de stærkeste Stigninger, og man anskaffede derfor 1 D Tvilling-Overheder-Lokomotiver, Serie 400 og 4400¹. Disse Lokomotiver, der var belgisk og tysk Fabrikat, opfyldte foreløbigt de Krav, der stillede til dem, men det viste snart, at de som Tvilling-Lokomotiver med forholdsvis smaa Drivhjul (1560 mm) ikke egnede sig saa godt til de hurtigste Tog. Saa anskaffedes i Aaret 1913 2 D Firecylinder-Kompound-Overheder-lokomotiver, Serie 4000², fra Elsässischen-Maschinenbau-Aktiengesellschaft i Grafenstaden, som med en bedre Udligning af de roterende Masser gjorde en stor Hastighed mulig paa Horisontal- og Faldstrækninger. Paa disse blev Kedlen bygget saa stor, som det forøgede Akselantal tillod. Der byggedes lidt efter lidt 45 Lokomotiver af denne Type med et Akseltryk af 15,2 t, men paa Strækningerne Madrid—Segovia og St. Sebastian—Cega-

ma med Stigninger paa indtil 18 pro mille blev de hurtigt for smaa. I 1922 anskaffedes derfor svære 2 D Trilling-Lokomotiver med et Akseltryk af 15,5 t, Serie 4300³, fra Firmaet Babcock & Wilcox i Bilbao. Forøgelsen af Akseltrykket fremkom væsentlig ved en Forstørrelse af Kedlen og Ristareralet. Til Godstogs-trafikken anskaffedes under Krigen fra American Lokomotive Co. 55 Stk. 1 D 1 Tvilling-Overheder-Lokomotiver, Serie 4500⁴, der tillige med de førstnævnte 1 D Lokomotiver ogsaa fremfører svære Person- og Blandettog. Betegnende er det, at alle de her nævnte Lokomotiver har en Drivhjulsdiameter paa 1560 Millimeter.

Paa et Afsnit af Strækningen Irun—Madrid mellem Medina del Campo og Miranda, hvor Stigningerne ikke overstiger 13,5 pro mille, anvendes siden 1911 til den gennemgaaende Hurtigtogstrafik Paris—Madrid 2 C 1 Firecylinder-Kompound-Overhederlokomotiver, Serie 3000⁵, der ligesom Lokomotiverne af Serie 4000² byggedes af Elsässischen Maschinenbau-Aktiengesellschaft. Disse har en Drivhjulsdiameter paa 1750 mm og er i Stand til at befordre et Tog paa 300 t op ad Stigninger paa 10 pro mille med en Hastighed paa 50 km/Tim.; paa fladere Strækninger kan opnaas en Hastighed paa over 90 km/Tim.

Da den gennemgaaende Trafik vedblivende tiltog, og det ikke var økonomisk forsvarligt at forhøje Togenes Antal, begyndte Banens Ledelse allerede i 1921 at tænke paa at anskaffe nogle kraftige 2 D 1 Hurtigtogslokomotiver. Det blev bestemt, at det skulde være Firecylinder-Kompound-Lokomotiver med de Glehns Drivværk.

I Slutningen af 1924 kom den offentlige Udskrivning, hvori forlangtes et Udkast til et Firecylinder-Kompound-Overhederlokomotiv Type Montain (Bjergtype), der er i Stand til at befordre et Tog paa følgende Betingelser:

Paa Stigninger 13 pro mille med en Hastighed paa 55 km/Tim.

Tabel 1. Oversigt over den spanske Nordbanes nyere Lokomotiver.

Nummer.....	1	2	3	4	5	6
Fabrikationsaar (det førstes)...	1909	1913	1922	1917	1911	1925
Type	1 D P og G	2 D P	2 D P	1 D G	2 C S	2 D S
Serie	400 og 4400	4000	4300	4500	3000	4600
Cylinderdiameter.....mm	610	2×400/620	3×520	584	2×370/570	2×460/700
Slaglængde	650	640	660	641	640	680
Drivhuldiameter.....»	1560	1560	1560	1560	1750	1750
Løbehuldiameter.....»	860	860	860	860	860/1220	860/1220
Kedeltryk.....at	12	16	13	12.7	16	16
Ristearreal R.....m ²	3.05	4.1	4.65	4.1	4.0	5.0
Hedeflade i Fyrkassen.....»	14.7	14.9	18.4	15.3	15.5	23.4
» » Rørene.....»	169.8	169.8	207.0	205.4	168.1	208.0
» » Kedlen H.....»	184.5	184.7	225.4	220.7	183.6	231.4
» » Overhederen H _{ii}»	46.6	56.0	58.4	59.4	56.0	83.6
» » Ialt.....»	231.1	240.7	283.8	280.1	239.6	315.0
Forholdet $\frac{H}{R}$	60.5	45.0	48.5	54.0	46.0	46.6
Forholdet $\frac{H}{H_{ii}}$	3.96	3.3	3.86	3.72	3.28	2.77
Cylinderrumfangsforhold	—	2.4	—	—	2.37	2.32
Tomvægt.....t	67.5	70.7	79.5	76.2	68.5	94.3
Adhæsionsvægt.....»	62.0	61.0	62.0	59.2	47.0	64.6
Tjenestevægt.....»	75.0	78.7	88.0	85.3	79.0	104.2
Kedelkonstant $C_k = \frac{J^*}{R}$	63.0	47.1	45.0	42.4	41.0	52.5
Adhæsionskonstant C_r	25.0	25.8	27.7	23.6	25.2	29.5

*) J = Cylinderrumfang.

Paa Stigninger 11 pro mille med en Hastighed paa 65 km/Tim.

Paa Stigninger 5 pro mille med en Hastighed paa 90 km/Tim.

I Stigningerne er der taget Hensyn til Kurverne. Til Brændsel skal anvendes en Blanding af Briketter og Stenkul af 7500 Varmeenheder og med 12 pCt. Askeindhold. Akseltrykket maa for de koblede Hjul være højst 16 t paa hver. Endvidere maa Lokomotivets og Tenderens Vægt tilmaales saaledes, at Belastningen paa hver Meter af den samlede Længde ikke overskrider 6 t. Tenderen skal være som dem, der allerede anvendes med fire Aksler og 50 t Tjenestevægt. Iøvrigt skal Lokomotivet bygges efter Profilmålene for den spanske Nordbane.

»Hanomag« (Hannoveranische Maschinenbau Aktiengesellschaft) fremkom med tre Udkast, der adskilte sig fra hverandre ved de Midler, der kom til Anvendelse for at bringe Kedlens Vægt saa langt frem som nødvendigt for at faa en passende Fordeling af Akseltrykket, der paa den bageste Løbeaksel ikke maatte være mere end 16 t.

De tre Udveje var følgende:

Anvendelse af en Kedel med Forbrændingskammer efter amerikansk Mønster.

Anvendelse af en Kedel med lyreformet Risteflade som den allerede anvendes paa Lokomotiverne af Serie 3000, 4000 og 4300.

Anvendelse af en Kedel af sædvanlig Form med bred Fyrkasse og usædvanligt langt Røgstammer med indbygget Ballast til Forskydning af Kedlens Vægt.

I disse Udkast blev Belastningen paa den forreste Truck 23 t, og 16 t paa hver af de øvrige Aksler; den samlede Tjenestevægt blev 103 t.

Af Hensyn til den foreskrevne fireakslede Normaltender paa 50 t var en større Tjenestevægt med en Belastning paa kun 6 t pr. 1 m Længde ikke mulig.

Den spanske Nordbane bestemte sig til det første Udkast med Anvendelse af en Kedel med Forbrændingskammer og bestilte seks Lokomotiver hos »Hanomag«. Med Bestillingen fulgte nærmere Bestemmelser om de enkelte Dele, der gjorde det nødvendigt at omarbejde Udkastet, dog saaledes at Hovedmaalene blev de samme. Det derefter fremkomne Lokomotiv, som ses i Fig. 1, beskrives i det efterfølgende.

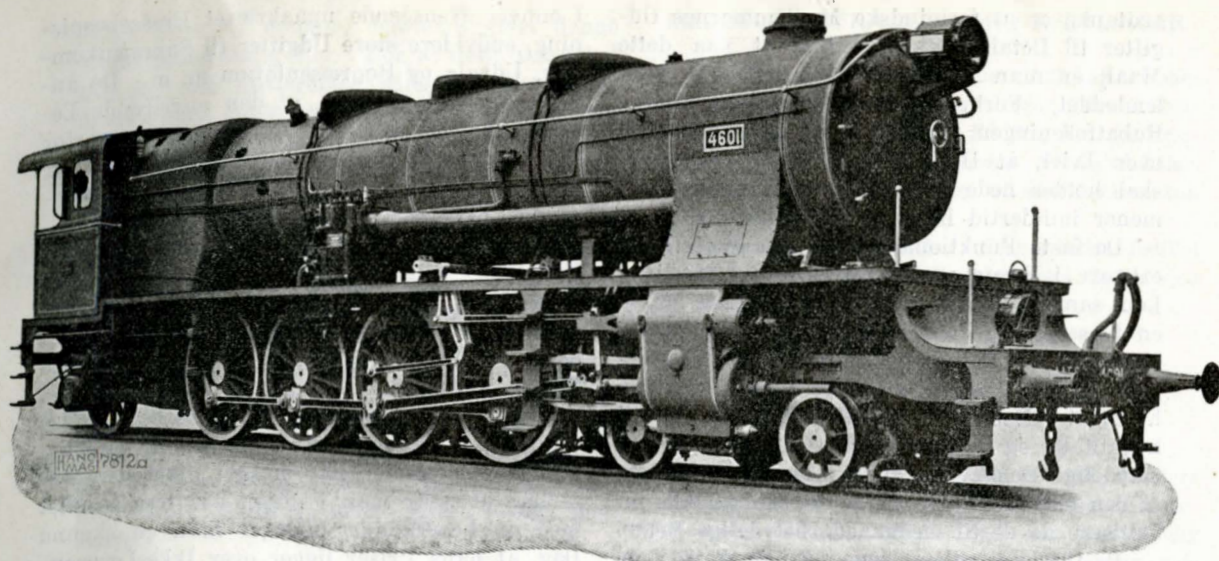


Fig. 1. Den spanske Nordbanes Firecylinder — Compound — Overheder — Hurtigtogslokomotiv.
Konstrueret og bygget af „Hanomag“ 1925.

Hovedmaalene:			
Sporvidde	1676 mm	Kedelrørens Diameter	50/55 mm
Cylinderdiameter.....	2x460/700 "	Overhederrørens Antal	30
Slaglængde	680 "	Diameter	125/133 mm
Drivhjulsdiameter	1750 "	Mindste indvendige Kedeldiameter ..	1750 "
Løbehjulsdiameter	800/1250 "	Største "	1950 "
Fast Hjulstand	5550 "	Kedelmidte over Skinnen	3150 "
Samlet "	12675 "	Ved 150 mm { Kedlens Vandindhold ..	10.5 m ³
Kedeltryk	16 at	Vandstand { " Damptrum	4.45 "
Risteareal	5 m ²	" Fordampnings-	
Hedeflade i Fyrkassen	15.20 "	Fyrkassen { overflade	15.23 m ²
- Forbrændingskamret	5.60 "	Tomvægt	94300 kg
" paa Vandrørene i Fyrkassen	2.60 "	Adhæsiønsvægt.....	64600 "
Samlet Hedeflade i Fyrkassen	23.40 "	Tjenestevægt.....	104200 "
Hedeflade i Kedelrørene	140.28 "	Lokomotivets Længde mellem Pufferne	
- Overhederrørene	67.72 "	og Trækkassen.....	16950 mm
Samlet Hedeflade paa Kedlen.....	231.40 "	Lokomotivets og Tenderens Længde mel-	
Hedeflade paa Overhederen	83.60 "	lem Pufferne.....	25500 "
Kedelrørens Antal.....	155	Maksimalhastighed pr. Time	110 km

FORBRUGSFØRENINGEN FOR EMBEDS- OG BESTILLINGSMÆND SAMT LÆGER.

Vi har fra en Oppositionsgruppe inden for Repræsentantskabet i ovennævnte Forening modtaget nedenstaaende Indlæg, som vi, da ogsaa Lokomotivmænd er Medlemmer af Forbrugsforeningen, i Lighed med andre Fagblade skal offentliggøre.

Indlægget er den Tale, Ordføreren for Gruppen har holdt paa Repræsentantskabsmødet og indeholder Oplysning om, hvad den tilsigter.

Efter Valget til Repræsentantskabet bestaar Repræsentantgruppen af 1924 (Oppositionen indenfor Repræsentantskabet) nu af Repræsen-

tanterne for Toldvæsenet, de kommunale Repræsentanter samt Kommunalærerinderne.

Paa Repræsentantskabets første Møde efter Valget fremsattes af Gruppens Ordfører, Toldkasserer, cand. jur. Withpetersen, Gruppens Program, og da man maaske let kan blive enige om, at det har sin store Betydning, at Medlemmerne — uanset personlig Opfattelse — kender Gruppens Program, det Maal, den har sat sig, og den Vej, ad hvilken den vil søge at naa dette, fremsættes her et stærkt sammentrængt Referat af Programtalen efter Ordførers Manuskript:

Foreningens Formaal er at skaffe Medlemmerne deres Livsfornødenheder billigere end sædvanlig; dette søges for Tiden effektivt gennem det saakaldte Rabatsystem, hvis Ho-

vedtanke er at formindske Medlemmernes Udgifter til Detailhandlerne. For at naa dette Maal, er man nødsaget til at indskyde Mellemledet, Forbrugsforeningen, eller rettere Rabatforeningen; men det maa jo være hævet over Tvivl, at Udgifterne til dette Mellemlid skal holdes nede paa det mindst mulige. Vi mener imidlertid ikke, at dette sker.

De faste Funktionærer, der har deres Livserhverv i Foreningen, skal have en ordentlig Løn samt Pension. Der findes udover disse en Kasserer og en Forretningsfører, to Tjenestemænd, der faar henholdsvis ca. 5000 Kr. og godt 7000 Kr. aarlig; vi nærer nogen Tvivl om, hvorvidt disse kan præstere Arbejde, der i kvantitativ og kvalitativ Henseende dækker saa betydelige Beløb. Da vi ikke kender Omfanget af den løse Medhjælps Arbejde, skal vi ikke nu kritisere de dertil medgaaede betydelige Beløb.

Bestyrelsesmedlemmerne — ialt 8 — har hver 1200 Kr. aarlig, dog Formanden 2400 Kr. Vi hævder, at Bestyrelsen kun skal udføre Bestyrelsevirksomhed, og i saa Fald er Bestyrelsens Virksomhed i en ren og skær Rabatforening kun lidet omfattende, men Bestyrelsen foretager desuden en Del Revision. Dette bør den ikke, naar vi har to lønnede Revisorer; er Bestyrelsen ikke tilfreds med Revisorerne, skal den have nogle andre. Men naturligvis løber der ved denne Revision en Del Timer paa, der giver Bestyrelsen et ydre Skin af, at den arbejder. Bestyrelsen skal holde sig til det, der er dens naturlige Hverv og ikke sprede og spille sine Kræfter paa uvedkommende Arbejde; Bestyrelsen skal være Foreningens Hjerne, ikke dens Penneskaft. Følgen af de relativt store Honorarer er — af let forstaaelige Grunde — at Bestyrelsen meget sjældent ved Valg indpodes nyt Blod (i de sidste 14 Aar — længere tilbage gaar vor Statistik ikke — har der kun fundet Afgang Sted paa Grund af Død) — og at den krampagtig holder fast paa Rabatsystemet og kun paa dette, utvivlsomt vel, fordi et saadant System en Gang sat i Bevægelse ruller af sig selv. Alt dette lammer Bestyrelsens Handlekraft. Hertil kommer, at Bestyrelsens Medlemmer er Tjenestemænd som os andre; 2 Lærere, 2 Ministeriefolk, 1 Telegrafmand, 1 Stabssergent, 1 Jernbanemand og 1 Læge, med andre Ord Personer, der ikke tilfører Bestyrelsen en her tiltrængt særlig teknisk Indsigt, som har et naturligt Krav paa et særligt Vederlag.

Decisor har 1000 Kr. aarlig, hans Arbejde drejer sig næppe om mere end højst 3—5 Timer aarlig, altsaa praktisk talt en Gave. Denne Post fordrer Gruppen nedlagt.

Ogsaa paa andre Omraader har Bestyrelsen efter vor Mening udvist Mangel paa Økonomi; eksempelvis kan nævnes: næsten 500 Kr. til en

i enhver Henseende upaakrævet Pressebespisning, endvidere store Udgifter til Sammenkomster, Udvalg og Repræsentation m. m. De anførte Forhold viser os, at den nuværende Ledelse ikke har den rette Ansvarsfølelse overfor Foreningens Midler, og bevirker, at vi ikke har nogen Tillid til dens Virken indenfor de Omraader, hvor vort Øje nu ikke rækker hen.

Gruppen foreslaar her, at der nedsættes et Udvalg — valgt ved Forholdstalsvalg — suppleret med Fagmænd, og disse sidste skal undersøge Foreningens Økonomi fra øverst til nederst og fremsætte Forslag om hele Driftens Reorganisation.

En Rabatforenings Eksistensberettigelse staar og falder med, at Rabatten er effektiv. Mange Medlemmer har sikkert gjort den Erfaring, at naar man i nogen Tid har handlet med en Leverandør, opdager man en skønne Dag, at hans Priser ligger over Ikke-Leverandørens. Derfor bør Bestyrelsen etablere en Priskontrol i det Omfang, dette lader sig gøre.

Foreningen ejer for tiden ingen Kapital — bortset fra Pensionsfonden. — Foreningen bør have et Reservefond, der skal bruges dels som et Reguleringsfond (til Regulering af Aarsprocenter) dels til Financiering af saadanne Opgaver, der efter Ledelsens Opfattelse vil kunne virke fremmende for Foreningens Formaal: Medlemmernes økonomiske Fordel. Kapitalen skal udelukkende fremskaffes ved helt eller delvis at tage de Penge, der bespares ved Indførelse af en forbedret Økonomi.

Efter Foreningens Formaal bør Foreningen ikke holde sig udelukkende til Rabatsystemet, hvis Fordele er yderst tvivlsomme, da man nu med overordentlig mange Detailhandlere kan ordne sig saaledes, at man mod kontant Betaling faar 8 à 10 pCt. Nedslag i Prisen. For Foreningens Vedkommende er det eneste sikre, at man paa Forhaand skal af med godt 90 000 Kr. til Administration.

Derfor forlanger Gruppen, at Bestyrelsen til Stadighed skal overveje og undersøge, om der ikke er andre Veje, ad hvilke man eventuelt kan hjælpe Medlemmerne økonomisk — Veje, der mulig kan betrædes, samtidig med at Rabatsystemet helt eller delvis bevares. Bestyrelsen bør saaledes undersøge, hvorledes andre tilsvarende Foreninger i Udlandet virker. Gruppen mener dog, at Etablering af selvstændige Forretninger nu og i en overskuelig Fremtid, næppe er farbar Vej.

Jeg personlig var i sin Tid med til at stifte en Oppositionsgruppe her i Foreningen; ved denne Lejlighed udtalte en Person: »Ja, det kender jeg; der er nogle, der har Benene, nu er der nogle andre, der hellere vil have dem«. De senere indtrufne Begivenheder har, efter

deres Ydre at dømme, desværre givet denne Mand fuldstændig Ret. For at dette ikke skal ske for den nuværende Mindretalsgruppe, er hvert enkelt nuværende Medlem indgaaet paa, og skal hvert fremtidigt Medlem — for at kunne optages i Gruppen — indgaa paa, hvis paagældende modtager et lønnet Hverv indenfor Foreningen, at Honoraret højst bliver $\frac{1}{3}$ à $\frac{1}{4}$ af de nuværende Honorarer. Personlig vil jeg, for at undgaa enhver Misforstaaelse, aldrig modtage noget Vederlag for Virksomhed for Foreningen.

Hverken jeg eller nogen anden af Gruppen har nogen personlig Uven indenfor Majoriteten; der var ingen, man vilde til Livs, man kæmpede udelukkende for Sagens Skyld. Personerne var Gruppen ligegyldige. Kampen mod den nuværende Ledelse vilde blive loyal, men skarp.



DELEGERETMØDET OG KREDSGENERALFORSAMLINGERNE

Opmærksomheden henledes paa, at Forslag, der ønskes behandlet paa Delegeretmødet eller paa Kredsgeneralforsamlingerne, maa være henholdsvis Formanden for Delegeretmødets Vedkommende eller Kredsformændene for Kredsgeneralforsamlingernes Vedkommende i Hænde senest den 1ste Februar i Henhold til Lovenes § 5 henholdsvis Kredslovenes § 6.
Hovedbestyrelsen.

DET FØRSTE SKRIDT

Ved Redaktionens Slutning erfarer vi, at Finansministeren har meddelt Formændene for Centralorganisationerne, at den af det forrige Ministerium indførte Voldgiftsret ophæves og at man samtidig har meddelt de paagældende Medlemmer af Voldgiftsretten, at de er fritaget for det dem saaledes paalagte Hverv.

Centralorganisationen har øjeblikkelig afsendt Svar til Finansministeren med Protest under Henviisning til Loven om Statens Tjenestemænd af 1919, § 24.

Da vi læste Korrektur, erfarede vi Ministeriets næste Skridt, og det var, at dette med et Pennestrøg slettede den tekniske Forhandlingsret.

MEDDELELSE FRA AALBORG AFDELINGER

Da Afdelingerne den 1. Januar 1927 har bestaaet i 25 Aar afholder Aalborg Afdelinger i den Anledning Søndag den 6. Februar Kl. 6 $\frac{1}{2}$ Em. en Festlighed med Middag i Klubbens Selskabslokaler, hvori alle tidligere Medlemmer af Afdelingerne kan deltage.

Meddelelse om Deltagelse i Festen bedes tilstillet en af undertegnede Afdelingsformænd inden den 25. ds.

M. P. Røgilds.

S. E. Boye.

FRA LAKSESTADEN

Søndag den 9. Januar afholdt D. L. F. Randers Afdelinger deres aarlige Juletræsfest paa Højskolehotellet. Denne formede sig i Aar ualmindelig godt og vellykket med den største Tilslutning, som endnu er præsenteret ved Afdelingernes Fester i Randers, og en Del af Grunden hertil maa vel nok søges i det udmærkede Forarbejde, som Festudvalget havde gjort. Ligeledes maa en Del af den gode Stemning vel ogsaa tilskrives den Kendsgerning, at en Masse Gaver var skænket til Uddeling og Bortlodning Aftenen igennem, men sidst og ikke mindst det aldrig svigtende Humør, som Deltagerne møder med ved slige Fester.

Men, for at begynde ved Begyndelsen, begyndte Festen for Børnene Kl. 6. Der var da samlet ca. 50 Børn, som med glad Forventning saa til Døren, bag hvilket Herlighederne ventede. Kl. 6,15 blev der »fløjet Afgang«, og til Tonerne af Lokomotivmands-Marchen marcherede hele Selskabet ind i den festlige dekorerede Sal, hvorefter Lokofører Hj. Nielsen, bød Velkommen, idet han særligt takkede de indbudte Gæster, som var kommet til Stede for at overvære Festen, ligeledes rettedes en Tak til de ædle Givere af Gaverne, derefter Afsyngelse af vore gamle Julesalmer, som var uddelte. Derefter begyndte Dansen og Legene, og man morede sig, som nu engang Børn kan more sig, de voksne med forresten; og de to stakkels Nisser blev i den Grad beundret og bestormet, at det kan ej beskrives, det maa ses. Kl. 7,15 blev der uddelt Godter i Poser til Børnene, og at de var ualmindelig gode og faldt i god Bund skyldes vel, at Leverandøren af disse selv er ikke saa lidt i Familie og Kontakt med Lokomotivmændene.

Efter at man saaledes havde sørget for det materielle fik Damerne en lille Opmærksomhed, bestaaende af Æbler og Vindruer og andet Kræs, derefter fik man en sund Latter til Befordring af Fordøjelsen, idet Lokofører Nich. Christensen, Tønder, der i Dagens Anledning var »udkommanderet« (d. v. s. var rejst den lange Vej for at more os), nu traadte op paa Podiet og gav en saa morsom og humoristisk Børneunderholdning, at Børnene var

stormende henrykte, og N. C. maatte da ogsaa give flere Ekstranumre. Herefter blev Lodtrækning af en Dværgelefant (lige indfanget paa Mols), skænket af Hr. Kbm. Holger Sørensen til Pigerne, og et Løbehjul, skænket af Frk. Aarkroe til Drengene, bekendtgjort, idet Godteposerne var nummererede, og de heldige Vindere kunde derefter sadle. Umiddelbart efter var der Lodtrækning om en dejlig Kælk, skænket af Hr. Lokofyrb. Thøgersen. Saa kom der en Overraskelse, idet der uddeltes Huer til Børnene, som herefter blev forvandlede til Kinesere, Indianere og Narre m. m., og medens Serpenterne svirrede igennem Luften dansede og legede Børnene, men nu var Kl. naaet 10-Tallet, og Festen skulde slutte for deres Vekommende.

Kl. 10,30 begyndte Festen for de Voksne. Salen var i Mellemtiden blevet ryddet, og Juletræet indrangeret paa et Sidespor. Til det udmærkede Orkestres Toner charlestonerede, foxtrotede og valsede man derefter under stor Stemning og Humør en Times Tid, hvorefter der atter var en Lodtrækning, idet man skulde gætte paa et Antal Risengryn i en forseglet Flaske. At Øjemaalet trænger til Fornylse hos en Del, var klart, idet der blev givet Bud lige fra 500 Stk. til 7000 Stk.; det rigtige Antal var 3261, og den lykkelige Vinder, Erik Blach, Søn af Lokofører B., som havde gættet paa 3275 fik herefter Gevinsten, et smukt lille Maleri, skænket af Lokofører Nich. Christensen, Tønder, der ligeledes var Ophavsmanden til Idéen med Grynene.

Kl. 11,30 intonerede Orkestret Lokomotivmandsmarchen, og ca. 60 Par gik derefter til det smukt dekorerede Kaffeobrd. Ved en Mellemstation under Marchen fik Damerne en rød Sukkerstang og Herterne en blaa dito udleveret, men disse maatte ikke aabnes før efter nærmere Ordre. Da man var bænked, bød Hj. Nielsen igen Velkommen og takkede hele Forsamlingen og særligt Gæsterne for den store Deltagelse. Ligeledes fik de ærede Givere her et stormende Leveraab. Nu fik man Lov til forsigtigt at aabne for Sukkerstangen, som ikke var Sukkerstænger, men derimod indeholdt en Sang fra Festudvalgets Damer til Lokomotivmændenes Pris samt en f. f. Cigaret til Damerne og en ligesaafin Cigar til Herterne. Man lagde her Mærke til, at Damerne Sang var nummererede, og nu kom Festens Clou, idet disse Numre gjaldt for en Lodtrækning af en dejlig Palme, skænket af Hr. Gartner Andersen. Denne blev under stormende Begejstring vundet af Frk. Magda Sørensen, Datter af Lokofører S. Efter at Afsyngelsen af Lokomotivmandens Pris var Ordret frit, og Talerne faldt herefter en Masse samt et udbragt Leve for Festudvalget for deres store Arbejde samt Festudvalgets Damer for Sangen. Saa bød Formanden Velbekomme, hvorefter man atter valsede til de indsmigrende Toner. Men Programmet var endnu ikke udtømt. Kl. 12,30 traadte Nicolaj atter op paa Tribunen og gav nogle glimrende humoristiske Sange og Oplæsninger.

Overvældende Bifald blev Resultatet. Damerne blev herpaa inviterede paa en lille Opmærksomhed, nemlig en lækker og fin Konfekt. Kl. 1,00 var der amerikansk Lotterispil om en stor Konfektskaal med dejligt Indhold, skænket af anonyme Givere, samt 12 Kaffeskeer, alt i alt fine Ting. Kl. 2,00 skulde man ifølge Planen holde op, men man blev »en Time forsinket«, idet Deltagerne forlangte Arbejdstiden forlænget, altsaa til 9 Timer. Kl. 3,00 var det herefter uigenkaldeligt Slut, og man skiltes med Bevidstheden om en dejlig Fest, hvorpaa Mindet lever længe, og gik til Morpheus Tjeneste eller for nogles Vedkommende den mere haandgribelige Maskintjeneste.

Alt i alt en rigtig Fest, hvor »Dampen var overhedet«, og det gode Samarbejde altid er til Højbords.

En tilfreds Deltager.

JULETRÆJ

Lørdag den 8. Januar afholdt Lokomotivmændene i Nyborg deres aarlige Juletræsfest. Festen forløb i alle Maader udmærket, og derfor skal Festudvalget have Tak for deres store Arbejde. En Tak til Julenissen, som stadig har noget nyt paa Programmet, og som aldrig bliver træt af at byde Børnene paa Overraskelser. Jeg vil samtidig gerne bringe Lokomotivmester Rasmussen en Tak for hans store Anstrengelser for at skaffe alle fri, der var tegnet til Juletræsfesten. Naar det ikke helt lykkedes, saa var Skylden ikke Lokomotivmester Rasmussens, men en usynlig Haand, der synes til Staddighed at vilde gøre sig gældende, selv om vi i de Dage ikke kunde faa Øje paa den.

Tænk at et Krav, stillet af Lokomotivførerne paa Rangermaskinerne i Sonmer, om at komme ud som 3die Mand paa Strækningen, inden de skulde tages ud til Strækningstjeneste, kunde faa Indflydelse paa Juletræsfesten i Nyborg. Hvorledes skal man forstaa, at 2den Maskinsektion sender 10 Lokomotivfyrbødere til Nyborg for at afløse dem, der ønskede at deltage i Juletræsfesten, men ikke maa benyttes udenfor Nyborg Station.

Jeg takker endnu engang alle, der medvirkede ved Lokomotivmændenes Juletræsfest i Nyborg, og saa 2den Maskinsektion, men jeg havde ventet, at Klavsulerne forsvandt med »Krigen«.

En Festdeltager.

FRA EN JULEFEST

Ved de københavnske Lokomotivfyrbødernes Julefest i Haandværkerforeningen den 7. Januar 1927 blev følgende Numre udtrukket:

Hvide Sedler: 122.

Røde Sedler: 310 — 436 — 823 — 576 — 374 — 28 — 749 — 875 — 468 — 1238 — 613.

LODTRÆKNING

Ved de københavnske Lokomotivføreres Julefest den 8. Januar 1927 blev følgende Numre udtrukne:
215 — 310 — 227 — 297.

ENKEKASSEN

Afstemningen over det af det nedsatte Udvalg udarbejdede og udsendte Forslag til Love for »Lokomotivmændenes private Enkekasse« er nu tilendebragt og de nye Love er vedtagne.

Der blev afgivet 394 Stemmer, af disse var 325 Stemmer for og 69 Stemmer imod. Medlemsantallet 477.

Kontingentforhøjelsen træder i Kraft den 1. Februar d. A.

Udvalget.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

I Aarets Løb er Bestyrelsens Næstformand, pens. Kontorchef L. Schwanenflügel, afgaaet ved Døden, og Assistent J. A. Møller, der er udnævnt til Bibliotekar, er udtraadt af Bestyrelsen.

De tilbageblivende Bestyrelsesmedlemmer Trafikinspektør R. Harboe og Assistent P. Gliim skal efter Tur fratræde 1. Maj d. A. (Vedtægternes § 6).

De hidtilværende Suppleanter for Bestyrelsen, Fuldmægtig C. P. Pedersen og Trafikkontrolør R. Heurlin, er i Stedet for Kontorchef Schwanenflügel og Assistent Møller indtraadt i Bestyrelsen for indeværende Valgperiode, men skulde ligeledes som Suppleanter fratræde 1. Maj d. A.

Der maa herefter fra nævnte Dato finde Nyvalg Sted af samtlige fire Bestyrelsesmedlemmer og to Suppleanter.

Hidtilværende Revisor (og Bestyrelsessuppleant) Trafikkontrolør Heurlin er ved sin Indtræden i Bestyrelsen fratraadt som Revisor og erstattet af Revisorsuppleant Assistent E. A. L. C. Olsen, der ligeledes som saadan skulde fratræde 1. Maj, og endelig fratræder fra s. D. efter Tur Revisor Trafikkontrolør Møller-Holst.

Der skal herefter nyvælges to Revisorer og en Revisorsuppleant. Trafikkontrolør Møller-Holst ønsker ikke Genvalg.

Kandidatlistes bedes indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket, Istedgade 3, 1., inden 8. Februar d. A. Bestyrelsen.

HJERTELIG TAK

Maa jeg med disse faa Ord paa Søskenes og egne Vegne bringe Dansk Lokomotivmands Forening samt Generaldirektoratet vor hjerteligste Tak for den smukke Maade, 50 Aarsdagen for Hansted Ulykken blev mindet i Aarhus.

F. Biernbaum,
Lokomotivfører.

Lokomotivfyrbøderne paa Østerbro retter herved en Tak til Hr. Lokomotivmester H. Kann for den Venlighed og gode Forstaaelse, hvormed den forholdsvis store Afløsning til Juletræsfesten blev foretaget, saa alle, som ønskede at deltage, kom med.

Østerbro i Januar 1927.

P. Jensen.

TIL MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

1. Januar 1927: Lokomotivfyrbøderaspirant A. A. Johansen, Aarhus.



Afsked paa Grund af Svagelighed med Pension:

Lokomotivfører O. E. Poulsen, Kbhavns Godsbgd., fra 31.—3.—27 (min. Afsked).

Lokomotivfører Hans Christian Pedersen, Københavns Godsbgd., fra 30.—4.—27 (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder C. J. Andersen, Kbhavns Godsbgd., fra 31.—3.—27.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfyrbøder H. C. Hansen, Aarhus H., den 5.—1.—27.

Tilladelse til at træde uden for Nummer forlænget:

Lokomotivfyrbøder uden for Nummer C. C. Jensen, (Frederikshavn), har faaet den ham meddelte Tilladelse til at træde uden for Nummer i Tiden 1. Marts 1926—28. Februar 1927 forlænget til at gælde indtil 29. Februar 1928.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Januar.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A², København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition
Ny Vestergade 7³, København K.
Telefon Central 14,613.
Kontortid Kl. 10—4.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Vesterbros Vinimport

Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

For smudsige Hænder brug
Aggerbecks
Motor-Sæbe

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning, Strømper, Sokker.
Leverandør til Forbrugsforeningen.

Engelsk-Dansk Beklædnings-Magasin
Langgade 61. VALBY. Telef. 51.

Største, billigste og bedste
Herre- og Drengeskæpings-
Forretning og -Skræderi,
Underbeklædning, Hatte og Huer.



Tiklo

RENSECREME
renser alt
for Olie, Maling, Tjære o.lign.

Faas i Dasser fra 1 Kr. 50 til 20 Kr.
„Tiklo“ er drøj i Brugen
WÖRNING & PETERSEN, VEJLE

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605.

Helgolandsgade 1.

FILIAL: Vodroffsvej 22. Telefon Vester 3992.

Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark. — Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst. — Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder, Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

Søg vore Restauranter

„Hallen“

Vesterbrogade 35
Tlf. Vester 8885

„Sønderbro“

Amagerbrogade 7
Telf. Amg. 3678

„Taarnborg“

Allégade 18
Tlf. Vester 1990

„Øbro“

Østerbrogade 39
Telf. Øbro 1039

„Nørrehal“

Nørrebrogade 88
Tlf. Nora 1088

„Mejlhal“

Store Torv 16, Aarhus
Telf. 6047

God, billig Mad . . . Pensionærer modtages . . . Ingen Drikkepenge

KAR

Kvindernes Alkoholfrie Restauranter

KAR

Den skal får ha'



Amk. Gummivare

Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. B.
Vodersprejter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
Ill. Prisliste mod 30 Øre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

STØT DANSK INDUSTRI

Forlang

„Slotsbryggeriet“'s
Husholdningsøl & Skibsol

Original pasteuriseret Aftapning
Faas paa Hel- og Halv-Flasker

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.
VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

Telf. 9327. Istedgade 64, Istedgaard. Telf. 9327.

J. Agerskov's Bageri & Conditori
Flensborggade 61. Tlf. Vest. 8357

anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med 1. Klasses Varer.

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Morgenbrød bringes.

Morgenbrød bringes.

STØT DANSK INDUSTRI

KØB DANSKE VARER

Vordingborg

JOHAN O. FRANKEL

BAGERI & CONDITORI

Algade 42

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

Brødet bringes i Byen.

Færgegaardsvejens
Købmandshandel

anbefaler sig til d'Hr. Jernbanemænd.

Ærbødigst

F. G. Jørgensen.

VORDINGBORG

Tandlæge

FRU ANNA BAGGER

fra 9—12 og 1—4

Telefon 259

Vordingborg by Garmesterforretning

Algade 67 Telef. 181

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende.

Billige Priser.

R. F. Hansen

Masned Sund

Masned Sund Brødfabrik

anbefaler sig til d'Hr. Jernbanemænd

Ærbødigst

E. CHRISTENSEN

Færgegaardsvejens
KONDITORI & CAFE

bringes i velvillig Erindring

Ærbødigst

AXEL FRANDSEN