



29. Aargang No. 12.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juni 1929

VORT BREMSESYSYSTEM.

Paa Foranledning af den Undersøgelse, der fandt Sted efter Svanemølleuheldet, udsendte Generaldirektoratet som bekendt en Erklæring, der indeholdt for det første Resultatet af nogle Prøvekørselsforsøg, dernæst nogle Udtalelser om, hvorvidt det var nødvendigt at vi gik over til et andet Bremsesystem, f. Eks. Kunze-Knorr Trykluftbremse, og for det tredje indeholdt Erklæringen Udtalelser om, hvorvidt det her i Danmark var nødvendigt at gaa over til fornævnte Bremse i Godstog, og til Slut omtaltes Bekostningen ved Indførelsen af Trykluftbremser. Bekostningen var saa stor, at alle Overvejelser, om hvorvidt man skulde indføre en Trykluftbremse, maatte bortfalde af sig selv, Landet kunde ikke betale det, og Statsbanerne ikke eller meget vanskeligt forrente Beløbet.

Iøvrigt er det Beløb, Maskinchefen nævner, meget stort, for stort; thi for et Par Aar siden kunde det gøres for ca. 8 Mill., hvorfor skulde det nu pludselig stige til 12 Mill. Det var rart at høre en Forklaring herpaa.

Og efter at Statsbanerne er kommet til dette Resultat fortsætter Statsbanerne Kørslen med alle Tog som om intet var passeret, jo, ganske vist foretager man nogle Ændringer ved Vakuumbremserens Nødbremseventil, mens Spørgsmaalet om Godstogenes Bremse er stadig uløst og skubbes til Side — indtil der kommer en eller anden Svanemølleaffære med Godstogene — og den kan jo nemt komme. Vor nye Maskinchef har vist ikke haft det lige let i alle Henseender ved at overtage Arven efter sin Forgænger, bl. a. har det vist ikke været helt let at overtage

hans Stilling til Motorførerspørgsmaalet, hvad vi nu for Resten heller ikke tror han har, af den Grund, at hans Kendskab til Motormaskiner var af en ganske anderledes intim Karakter end Forgængerens, saa han var nødt til at indtage omtrent den modsatte Holdning. Og vi skal selvfølgelig villigt indrømme, at det sommetider for den nye Mand kan være forbundet med Vanskeligheder at faa sin Holdning anerkendt, specielt naar den er modsat den gamles. Men vi beskæftiger os her med Bremsespørgsmaalet, og her har den nye Maskinchef den Lykke, at den gamle Chef var for Indførelse af Trykluftbremse, og denne Stilling mener vi, at der er god Grund til ogsaa for vor nuværende Maskinchef at indtage, selv om der ogsaa skal gøres et maske stort Arbejde for at faa Regeringen til at gaa med til at foreslaa Rigsdagen at anvende det nødvendige Beløb. Thi det er vel at blive en offentlig Hemmelighed, at naar vore Godstog daglig løber over Strækningen uden Uheld, saa skyldes det alene et vaagent Lokomotiv- og Togpersonale; thi dette sidste bremses i Reglen efter Kendingsmærker paa Strækningen og aldeles ikke efter Fløjtesignalerne fra Lokomotivet; hvilket bl. a. bølgede lille Brev med et medfølgende Udklip af »Kalundborg Dagblad« for den 7. ds. beviser. Brevet lyder saaledes: »I Tilslutning til Deres Artikler om Betimeligheden af en gennemgaaende Bremse i Godstogene skal jeg tillade mig at sende dette Udklip af et kalundborgsk Blad for den 7. ds. Det vil heraf ses, at Togpersonalet i Virkeligheden er indforstaaet med, at det Personale, der kører bag i Toget, ikke kan høre de af Lokomotivføreren afgivne Bremse-

signaler. Det maa herefter være klart, hvilken sikkerhedsmæssig Betydning det har for Lokomotivføreren at have en Bremse, som han ved altid kan virke, naar den skal bruges«. Artiklen lyder saaledes:

»En her i Kalundborg boende Jernbanepakmester har, som det synes, været udsat for uretfærdig Behandling fra Administrationens Side.

Vedkommende er noget tunghørig, dog ikke mere, end at man lod ham køre i ca. 1½ Aar som Togfører. Imidlertid naaede man saa det Tidspunkt, hvor Pakmesteren ifølge sin Tjenesteaalder skulde udnævnes til Togfører, med andre Ord skulde have Løn for den Stilling, han længe havde fungeret i; men da kom man paa Tanke om, at Manden var tunghørig, og at han ikke kunde udnævnes til Togfører, ja i det hele taget ikke mere maatte køre som Togfører. Siden da har Pakmesterens Tilværelse været præget af den største Usikkerhed, ja man har truet baade med Afsked og med en Stilling som Varehusportør.

Efter at Pakmesterens Hørelse var blevet prøvet af en Trafikinspektør, og Prøven formentlig var faldet tilfredsstillende ud, fik han dog Lov en Tid at køre rolig i sin Pakvogn i Tur sammen med de andre Pakmestre. Nu fik vi jo saa Motortogene, og dem skulde Pakmestrene køre som Togførere, og saa var det galt igen, vedkommende maatte fremskaffe sin 5. Lægeattest. Nu lever han saa igen paa det uvisse, indtil ny Afgørelse er truffet.

Fra Administrationens Side er det hævdet, at Pakmesteren ikke saa godt kan høre Bremsesignalerne fra Lokomotivet — hvad forøvrigt ingen Pakmester kan, naar man betjener Bagbremsen i lange Tog);* men de maa Pakmestrene være opmærksom paa, hvor man er, og saase efter Signalerne paa Stationerne. Derimod kan Togføreren langt lettere høre Signalerne, da han i Reglen kører ganske nær ved Lokomotivet.

Under den forrige Regering, som havde den Opfattelse, at der var for meget Personale, kunde man forstaa, at man forsøgte ovennævnte, forøvrigt ikke fine Maade at blive Manden kvit paa. Men nu, da der er Mangel paa Personale, og da Pakmesterens sidste Lægeattest nærmest er bedre end de forrige, kunde den nuværende Regering have Ære af at gøre Uretten god og udnævne Pakmesteren til Togfører. At han kan udføre Gerningen, har han bevist.«

Det, der i denne Artikel har speciel Interesse for os, er Udtalelsen om, »at ingen Pakmester kan høre Bremsesignalerne, naar de betjener Bagbremsen i lange Tog«. Det er »en Jernbanemand«, der har indsendt Notitsen til Bladet, og Jernbanemanden er uden Tvivl hørende til Togpersonalet, ellers vilde han næppe udtale sig saa bestemt. Saadan som denne Jernbanemand udtaler sig til Dagspressen, har vi forlængst udtalt os paa ansvarligt Sted, og endskønt det altsaa vides paa indflydelsesrige Steder, køres der daglig paa den Maade paa de samme Skinner, som Il- og Persontogene befarer, med Godstog, i hvilke det er umuligt at overholde den elementære Sikkerhedsbestemmelse, at Toget skal kunne bringes til Standning ved Fløjtesignaler — og paa Grund af dette Forhold opstaar der ogsaa Fare for andre Tog. Det, den Jernbanemand udtaler sig om, er formodentlig Togfremførsel paa Kalundborghanen, og det er jo slemt, men hvor meget værre er det ikke paa den jydsk Østbane, hvor der køres med H. Maskiner, og hvor Banen har mange stærke Stigninger og Fald, og hvor der køres med Tog paa op til 80 Vognladninger, og der er det en notorisk Kendsgerning, at denne kraftige Maskines Fløjte ikke kan høres mere end i 1/3 af Toget. Der har der ogsaa flere Gange været Bud efter Uheld, og det maa da kunne forstaaes, at den Gerning, som Lokomotivføreren udøver, selv om det er en rigtig Mandfolkegerning, ikke vedblivende kan bære den Utryghed, den nervedbrydende Usikkerhed, der hviler paa den.

Det er derfor nødvendigt, at der gøres noget, noget effektivt, og det eneste, der duer, er at skride til Indførelse af en gennemgaaende Bremse, der baade kan anvendes i Gods- og Persontog — og det er det nødvendigt at skride til for saa vidt Statsbanerne vil bevare sin høje Standard i sikkerhedsmæssig Henseende.

Den ret store Arbejdsløshed, der hersker for Tiden, burde forøvrigt give Anledning til Overvejelse, som vi i sidste Nummer skrev, om man ikke burde benytte Indførelsen af en saadan Bremse som Nødhjælpsarbejde, for derved at skaffe Arbejde til en Del arbejdsløse Smede- og Maskinarbejdere. Og der er saa meget mere Anledning til det, som det Arbejde er et absolut nødvendigt Arbejde, der helst skal sættes i Gang straks.

*) Fremhævet af os.

Red.

KØR LANGSOMT! ET PAR CIRKULÆRER

Efter alt at dømme lader det til, at det er forbundet med Vanskelighed at faa Lokomotivførerne til at nedsætte Kørehastigheden, naar det paa Grund af Sporarbejder eller lignende er foreskrevet. Det er i Grunden ikke til at forstaa, at Lokomotivførerne, der i al deres Tjeneste har et stort Ansvar, med Hensyn til dette specielle Spørgsmaal ikke vil indse, at de ved ikke at nedsætte Hastigheden til det normerede gør dem skyldig i et groft Brud paa Sikkerhedstjenesten, en Ting, som Lokomotivførere bevidst sidst af alle skulde indlade dem paa.

At der er enkelte Lokomotivførere, som har den Opfattelse, at de selv kan skønne over, hvor meget dette eller hint Sted kan tage, synes at være uomtvisteligt, ellers vilde man vel ikke faa Lejlighed til at stifte Bekendtskab med de Cirkulærer, man i den Anledning udsender i 1. Distrikt. Vi har her i Bladet omtalt dette Forhold før, og vi har indprentet Lokomotivmændene: »Kør langsomt« og kør saa langsomt, som det er paabudt, og hverken en eller fem km stærkere, men hellere under den tilladte Fart. Det haster jo ikke, det er jo Statsbanernes dertil udpegede Myndigheder, som har fundet sig foranlediget til at nedsætte Hastigheden efter Beregninger, som de maa staa til Ansvar for, om Hastigheden er sat for langt ned, er jo Lokomotivmanden ganske uvedkommende, han kan jo bare bruge den fornødne Tid, og ikke forsøge at gøre det Kunststykke, uanset Hastighedsnedsættelse, at holde Tid. Det er der jo ingen der forlanger, og hvorfor gøre det, naar det kan medføre Fare. Den 15. Maj har 1. Distrikt udsendt følgende Cirkulære:

»Under Hensyn til, at man atter har modtaget meget alvorlige Beklagelser over, at de for Tiden paabudte Hastighedsnedsættelser til 15 km ved Indkørslen til Vanløse fra Fb. og til 10 km ved Indkørsel til Vanløse Station fra Valby ikke overholdes, *indskærpes det atter paa det alvorligste alle Vedkommende ikke at fremføre Togene paa de omhandlede Steder med større Hastighed end til enhver Tid tilladt.* Banetjenesten er anmodet om at føre Kontrol med Togenes Hastighed de paagældende Steder og modtager man herefter Indberetninger om for stor Hastighed vil det — saafremt Indberetningen ved nærmere Undersøgelse viser sig beret-

tiget — eventuelt medføre, at den paagældende Lokomotivfører tages fra Strækningstjeneste.«

Et saadant Cirkulære skulde det være unødvendigt at udsende, thi Lokomotivførerne er jo ansvarsbevidste Mænd — og dette Spørgsmaal »Hastighedsnedsættelse« kan ikke skydes tilside, det er ligesaa vigtigt at overholde en saadan Bestemmelse, som Bestemmelsen om ikke at køre forbi »Stop«. For stor Hastighed og Passage af et »Stop« signal kan begge medføre Ulykker. Det burde altsaa ikke være nødvendigt at udsende saadanne Cirkulærer, men er det endeligt paakrævet, og det synes det at være, saa er der egentlig ikke noget at bemærke til, at den paagældende Lokomotivfører, der forser sig i saa Henseende, igennem Cirkulæret faar at vide, hvad han kan vente sig. Det er der intet at sige til. Men for at Lokomotivførerne kan kontrollere den Hastighed, de kører med, er det nødvendigt, at Maskinerne forsynes med brugbare Hastighedsmaalere, og saalænge man ikke forsyner dem med brugbare Apparater til dette Øjemed, saalænge bør man afvente med at indføre rigoristiske Straffebestemmelser.

Som vi har sagt før gentager vi: »Kør langsomt«, der er jo intet at haste efter. Dur Hastighedsmaaleren ikke, det er der jo desværre saamange, der ikke gør, sæt saa Hastigheden saalangt ned, at der ingen Tvivl er om at Farten er under den tilladte.

Altsaa: »Kør langsomt«. Sæt Hastigheden ned under Maksimum, der er ingen Grund til, at du udsætter dig selv og dit Tog for Fare — thi det haster jo ikke!

— — —
Et andet Cirkulære, der er udsendt i Begyndelsen af dette Aar, omhandler D Maskinernes Hastighed, har for saa vidt intet med foranførte at gøre, men den trænger til nogle Kommentarer. Cirkulæret lyder saadan:

»Det meddeles herved, at D. Maskinerne under egentlig Højtids trafik, d. v. s. *Jule-, Paaske- og Pinsetrafik*, maa køre Tog med største Hastighed af 70 km/tim.

Den øvrige Del af Aaret, altsaa ogsaa naar de fremfører de billige Søndagstog, maa Lokomotivernes maksimale tilladte Hastighed 60 km/tim ikke overskrides.«

Er det egentligt mærkeligt, at Lokomotivmændene, naar de læser et saadant Opslag, bliver forbavset over Indholdet. Det synes jo ret nærliggende, at naar D. Maskinerne i trafik-

stærke Perioder, som nævnt i Cirkulæret, kan køre 70 km Hastighed, tilsyneladende uden nogen Fare for Sikkerheden, ja, formentlig fuldstændig uden Fare, ellers indlod man sig vel ikke derpaa, saa kan de ogsaa i trafiksvage Perioder uden Fare løbe samme Hastighed. Men det kan de altsaa ikke! Forstaa det, hvo som kan. Det er da ikke saa mærkeligt, at Lokomotivmændene forbavses over saadan mørk Tale, thi Grundreglen er den, at en Maskine ikke maa gaa med større Hastighed end den er normeret til, og kan derfor ikke pludselig fordi det er Juledag løbe stærkere end sædvanlig, thi hvis Maskinens maksimale Hastighed er dens maksimale Hastighed, saa kan den ikke uden at der er forbundet nogen Fare dermed sættes 10 km op.

Vi kunde ønske at vide Besked paa dette, thi kan D. Maskinen løbe 70 km, saa sæt dens Maksimumshastighed op dertil — det kan man forstaa. — Men Cirkulæret er altsaa vanskelig at forstaa for den tænkende Lokomotivmand — medmindre hele Forklaringen er den, at man uden videre sætter Hastigheden op, fordi D. Maskinen skal køre 70 km Tog?

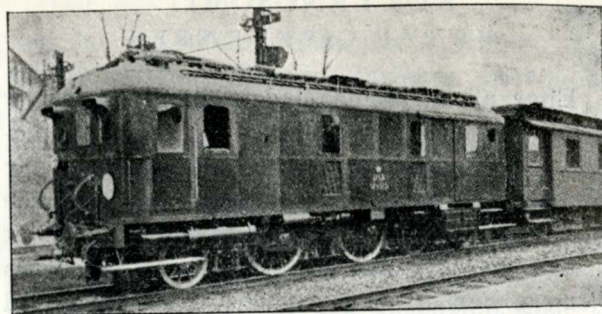
Hvis det er Forklaringen bøjer vi os i Ærbødighed!

DE NYE DIESELLOKOMOTIVER OG MOTORVOGNE.

Det vil være bekendt, at Statsbanerne for et Aars Tid siden overdrog hver af de to store Maskinfirmaer A/S Burmeister & Wain og AS Frichs Bygningen af to store Dieselelektriske Lokomotiver, der med 68 km Hastighed paa vandret Bane skulde kunne trække 120 Tons. Det blev iøvrigt overladt Firmaerne selv at udforme Konstruktionen og Udførelsen, og af den Grund har Leverancen været imødeset med nogen Spænding.

Omtrent samtidig har begge Firmaer afleveret den første af de paagældende Maskiner. Vi bringer hosstaaende Billeder af de to Maskiner, og vi skal eventuelt senere komme ind paa en nærmere teknisk Redegørelse for de to Lokomotivtyper.

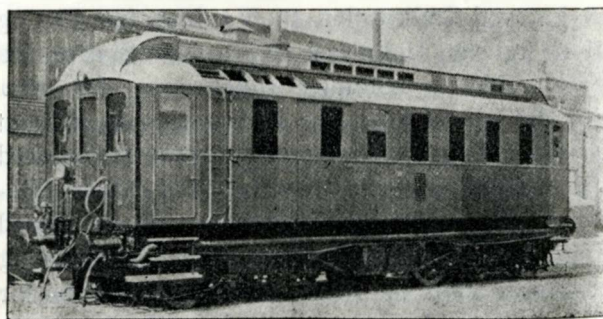
A/S Frichs, Aarhus, der er godt kendt af Statsbanernes Lokomotivmænd, for saavel de mange velbyggede og godt udførte Damplokomotiver de har leveret til Statsbanerne, som for den Række dieselelektriske Lokomotiver og



Diesellokomotiv fra A/S Frichs.

Vogne, de har bygget til saavel Privat- som Statsbanerne, har konstrueret sit Dieselelektriske Lokomotiv med en fast Ramme — Lokomotivramme — omtrent som P. Maskinernes — nemlig med 1 Løbehjulssæt, 2 Drivhjulssæt og en 2-akslet Truck. Drivhjulene, der bærer Elektromotorerne, er 1400 mm i Diameter. Overbygningen er helt af Metal og delt i et Maskinrum i Midten, i hvilket Dieselmotoren og den tilkoblede Dynamo samt Togopvarmningskedlen staar, og Førerrum i begge Ender, saaledes at Lokomotivet altsaa kan køre i begge Retninger. Dieselmotoren er af Frichs specielle Lokomotivtype, den er paa 425 HK., 6-cylindret og forsynet med Nedreguleringsanordning og Trykforstøvning. Den er tryksmurt overalt og fuldstændig lukket saaledes at ingen arbejdende Dele ligger fri. Dynamoer leverer Strøm til Drivhjulenes 2 Banemotorer. Baade Dynamo og Motorer er iøvrigt leveret af A/S Titan. Lokomotivet kan med den stipulerede Last præstere en Hastighed af 80 km i Timen. Det har iøvrigt under Prøvekørslen præsteret indtil 90 km.

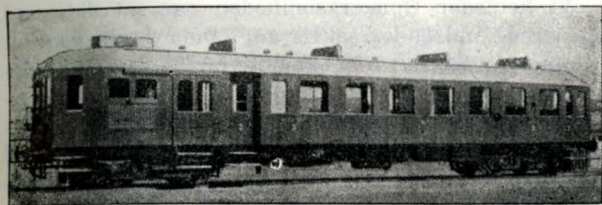
Saa vidt det har været os muligt at erfare noget om den Prøvekørsel Statsbanerne har arrangeret med dette Lokomotiv, har det været fuldstændig til de stillede Betingelser, ja, endog



Diesellokomotiv fra A/S Burmeister & Wain.

overgaaet disse, ligesom det udførte Arbejde fagmæssigt set er af den gode Kvalitet *Frichs* Arbejde sædvanligt er.

Det af A/S Burmeister & Wain konstruerede og byggede Diesel-Lokomotiv hviler paa 2 Trucks, der løber paa henholdsvis 4 og 6 Hjul. Overbygningen er af Træ, udvendig beklædt med Teaktræ, og ligner iøvrigt i sit Udstyr en almindelig Truckvogn, forsynet med en Række Vinduer paa hver Side samt Døre til Ind- og Udstigning i hver Ende af Vognen. Der er et særskilt Rum for Varmekedlen. I Maskinrummet er installeret en 400 HK., 6-cylindret B. & W. Stempelglider-Dieselmotor med Trykforstøvning af den særlige Lokomotivtype. Dieselmotoren driver en Jævnstrømsdynamo.



Benzin elektrisk Motortog fra De forenede Automobilfabriker.

mo, der leverer Strøm til de 2 Banemotorer, som er indbygget i hver sin Truck. Kølevandet til Dieselmotorens Afkøling passerer gennem en Køler anbragt i Taget, og Luften trækker herigennem ved hjælp af Ventilatorer.

Samtidig med disse nye Diesel-Lokomotiver har *De forenede Automobilfabriker* i Odense leveret en benzin elektrisk motordrevet Jernbanevogn. Denne nye benzin elektriske Jernbanevogn er betydelig større end de hidtil leverede og er for saa vidt ogsaa noget nyt, idet den nye Vogn er 21 Meter lang, d. v. s. noget længere end den længste Jernbanevogn Statsbanerne ejer. Vognen har baade Maskinrum, Bagagerum og Toiletrum m. m. og har 72 Siddepladser. Vognen kan præstere en meget stor Kørehastighed helt op til 85 km i Timen, og kan med en antagelig Fart trække 2 Truckpersonvogne, saaledes at Toget kan rumme 234 Passagerer. Drivkraften præstere af 2 6-cylindrede Benzinmotorer, der er sammenbygget med hver sin Dynamo, som atter leverer Strøm til 2 Banemotorer, der er anbragt paa Trucken modsat Maskinrummet. Reguleringen af Vogn-

nens Fart sker udelukkende ved større eller mindre Gastilførsel til Benzinmotorerne og sker ved Hjælp af et enkelt Haandtag i Førerhuset. Der er Førerplads i begge Vognens Ender, saaledes at den kan køre i begge Retninger. Midterpartiet optages af to smukt udstyrede Kupéer, een for Rygere og een for Ikke-Rygere. Samtlige Sæder er fjedrende og læderbetrukne, medens Vægge og Loft er beklædt med Birke-Finér og Mahognilister.

Det var oprindeligt Meningen at denne Vogn, hvoraf der i den nærmeste Fremtid vil blive leveret 4, skulde anvendes til Lokaltrafikken i Provinsen. Efter hvad vi har erfaret, har Prøvekørslerne, der er faldet meget tilfredsstillende ud, bevirket, at nogle Bestillinger paa andre Motorvogne af den tidligere Type er annulleret, men at der i Stedet for er bestilt flere Vogne af den her omtalte Type.

FRA MEDLEMSKREDSEN

OG SAA KOM KØRSELSFORDELINGERNE

Det kan ikke siges, at de nye Ture blev modtaget med nogen særlig Glæde, og det viser sig ogsaa i det store og hele, at de nuværende Ture er en Fortsættelse af Vinterplanen — fraset en stærk Forøgelse af Kørslen om Søndagen —; men hvad Søndagsplanen angaar, har den atter i Aar naaet en Norm, der ligger betydelig højere end de foregaaende Aar, og der er vel snart ingen Grænser for, hvad der kan bydes Personalet. Med en Nærtrafik som den, der findes i København, kan der altid stikkes et Tog ind i hvilken som helst Tur, og at det bliver udnyttet fuldt ud fra Administrationens Side, viser den nye Søndagsplan. — Tjenester med fra 10—12 Timer er det almindelige, og enhver, der har Kendskab til Nærtrafiken, ved, hvilken Anstrengelse og Paapasselighed, der maa udvises for at gennemføre sit Tog, der altid om Søndagen er oppe paa den største tilladte Belastning.

I et Fagblads Spalter er det ikke let at komme nærmere ind paa de Detailler, der findes i Kørselsfordelingerne som saadanne, og det er vel heller ikke nødvendigt, da vi har et Turudvalg til at foretage det fornødne Arbejde, men at deres Arbejde er stærkt begrænset, siger sig selv, da der altid fra Administrationens Side henvises til Tjenestetidsreglerne — som i Grunden er det rene Diktatur — og her er det efter min Mening, at Tampen brænder. Fra Organisationens Side maa der arbejdes med stærke Kræfter paa at faa slaaet Hul paa de nuværende Tjenestetidsregler, og paa saadan en Maade, at Spørgsmaalet løses til Bunds. Det er selvfølgelig ingen let Opgave at løse, da der maa stilles ret vidt-

gaaende Krav, men der gælder det gamle Ord: »Uden Kamp ingen Sejr, uden Sejr ingen Sejerskrans«; for ikke alene maa Kampen føres paa at skabe en retfærdig Tjenestefordeling, der tager Hensyn til Arbejdets særlige Karakter, — i den Forbindelse tænkes indført en anden Form for Nattjenesten, men mon Tiden ikke er moden til at arbejde paa at faa indført en 7 Timers Arbejdsdag? Alt tyder derpaa, vi kan ganske vist henvise til Kontorpersonalet, som forlængst har faaet indført 7 Timers Dagen, men ogsaa af Hensyn til det store Problem, der hedder Arbejdsløshedsspørgsmaalet, idet vi ved Indførelse af 7 Timers Dagen vilde være med til at skaffe Beskæftigelse til mange ledige Hænder, og det maa være Vejen ud, at vi selv tager Medbestemmelsesretten til at styre Samfundet!

O. Lørborg.

Der er allerede foretaget Skridt til en Ordning af Tjenestetidsspørgsmaalet. Men den ærede Indsender er forhaabentlig klar over, at Gennemførelsen af en 7 Timers Arbejdsdag ikke ligger lige for. Derfor har han formodentlig ogsaa givet sin Tanke Spørgeform — og vi kan roligt svare: Nej, Tiden er ikke moden til det — lad os fare frem med Lempe, saa faar vi nok indrettet os paa en tilfredsstillende Maade.

Red.

MOTORFØRERSTILLINGEN

Da vi har den Opfattelse, at alt for faa paa Kongressen fik Forstaaelsen af, hvad Tønder Afd. 51's Forslag gik ud paa og hvorfor vi ønskede at opretholde det, efter at Generaldirektoratet havde besluttet at holde Motorkursus paa Jernbaneskolen, finder vi Anledning til herved at gøre opmærksom paa, at dette Forslag i Virkeligheden indeholdt noget mere, og noget der for os Lokomotivmænd var ligesaa vigtigt som Kursus, nemlig, hvem der skulde have Kursus, for derved at opretholde Lokomotivmændenes Aldersret til Forfremmelse. Selvfølgelig skal D. L. F. ikke konkurrere med D. S. B. ved Oprettelse af Kursus, men vi ønsker i høj Grad, at D. L. F. sørger for, at de yngste Førere kommer paa Kursus, for, hvor Forholdene er saadanne, at der paa Grund af Motorkørsel bliver indskrænket Dampdrift; Motorkørsel kan beholdes indenfor de nuværende Føreres Rækker. Dette vilde man have opnaaet, havde man vedtaget Tønders Forslag.

Nu vil Forholdene hurtigt blive saadanne, at Forfremmelse til Lokof. praktisk talt ophører, de 200 yngste Førere faststaaende i Rangerturene og de 200 ældste paa mindre Depoter henvist til Godstogsturene, da Dieselførerne kører Persontogene.

Den, som husker Kampene for vor Anciennitets-Ordning, maa i Dag spørge: hvad gaar der af Hovedbestyrelsen? Lader den vor tilkæmpede Ordning i Stikken ved Angreb fra Ledelsen.

Ude blandt Medlemmerne ser det saaledes ud: de gamle staaende maalløse eller uforstaaende, troende det hele varer kun en Tid; de Unge higende efter For-

fremmelsen — hvad der ikke er noget at sige til — udnyttende den Chance, Generaldirektøren har nævnt, deres nuværende mindre Løn.

Derfor paahviler det Organisationen at paavirke Generaldirektoratet og faa det til at forstaa, at man har en Pligt til at tage Hensyn til sine gamle, vel-tjente Maskinfolk, for man kan vel nok kalde dem gamle, naar de har været ved Maskintjenesten i 25 Aar, selvom de kun har været Fører i 3—4 Aar, saaledes, at hvor Forholdene gør sig gældende ved et Depot paa den Maade, at man gaar over til Motordrift, at det da bliver de hidtilværende Lokof. paa Depotet, der faar Uddannelsen, saa meget mere som Motortogene hveranden Dag fremføres af Damplokomotiver, hvortil Motorførerne vel heller ikke efter Generaldirektoratets Mening har særlige Kvalifikationer.

Men dette vilde selvsagt være lettere, naar man stod og kunne tilbyde uddannede Folk.

H. Søgaard.

Vi henleder Opmærksomheden paa, at det, som den ærede Indsender særlig gør opmærksom paa, en eventuel Ansættelse af Lokomotivførere som Motorførere paa Depoter, hvor Damplokomotivkørsel helt ophører, ikke er udelukket, thi det er nævnt ved Forhandlingerne om dette Spørgsmaal, og ikke afvist af Generaldirektoratet. Det vil kunne ses af Forhandlingsprotokollen. Med Hensyn titl Anciennitetsordningen, som Hr. Søgaard ogsaa omtaler, staa den som hidtil ved Magt, og Hovedbestyrelsens Bestræbelser har da ogsaa gaaet ud paa, at Ancienniteten ogsaa skulde være gældende ved disse Pladseres Besættelse, selv om disse besættes efter Opslag. Endelig skal vi sige, at for saa vidt kun faa paa Kongressen blev klar over, hvad Tønder vilde med sit Forslag, maa Aarsagen formodentlig skyldes daarlig Redegørelse. Og til Slut det, at Hr. Søgaard ser vel pessimistisk paa hele denne Sag, det skal nok gaa altsammen, men ogsaa til denne Sags Ordning skal der Tid.

Red.

SKAL LOKOMOTIVFYRBØDERNE ANVENDES SOM HAANDVÆRKE

Under den haarde Vinter blev det nødvendigt at lade Remisearbejdere udføre Lokomotivfyrbødertjeneste, da den Madsen-Mygdalske Regering havde nedskaaet Normeringen af Lokomotivfyrbødere, og Statens Embedsmænd hjalp Regeringen efter bedste Evne.

Saa sent som i Juni Maaned kan man se Remisearbejdere paa vore Lokomotiver, og i disse Dage har Lokomotivmestrene paa Aarhus H. fundet det rigtigt at sætte nogle af de ældste Reservelokomotivfyrbødere til at forrette Haandværkertjeneste og lade Remisearbejderne fortsætte paa Lokomotiverne. Saadanne Dispositioner vidner ikke om nogen stor Forstaaelse af den Uddannelse, der er givet de unge Lokomotivmænd, naar Remisearbejdere fortrinsvis anvendes til Lokomotivfyrbødertjenesten.

»Gyvel«.

REFERAT FRA DANSK LOKOMOTIVMANDSFORENINGS KONGRES I AARHUS 8.—9.—10. MAJ 1929.

Kongressen aabnet Kl. 9,45.

Rich. Lillie aabnede Kongressen og bød Forsamlingen velkommen, særlig de fremmede og udenlandske Repræsentanter. Taleren omtalte de vanskelige Tider i de sidste Aar: Det der skete den 24. April vil — efter min Mening — blive til Gavn for Befolkningen og Tjenestemændene.

Punkt 1. Navneopraab af Repræsentanter.
Samtlige Repræsentanter var tilstede.

Punkt 2. Fastsettelse af Kongressens Forretningsorden.

De inden- og udenlandske Gæsters Navne oplæstes. Tilstede var følgende: C. Christensen, Es., Lillelund, K., Frode Nielsen, Briks, Aab., og Leonhard Hansen fra D. S. og M. F. samt Lauritz Hansen fra Værkstedssarb. Org. Fra Sverige var mødt Lokf. Borgsted, fra Norge Lokf. Rob. Lund og fra Østrig Baldreich,

De indbudte tyske Repræsentanter havde af vigtige Aarsager meldt Afbud.

Rich. Lillie mindedes de i de forløbne Aar afdøde Medlemmer; paahørtes staaende.

Forretningsordenen godkendtes enstemmig.

Æresmedlem C. Christensen, Es.: Jeg er nu ud over den Alder, at jeg kan tage Del i Arbejdet, men jeg glæder mig fremdeles over de Fremskridt, som der gennem Aarene er sket. Det er en Selvfølge, at i de gode Aar er det lettere at opnaa gode Resultater end i en Nedgangsperiode. Jeg takker for Indbydelsen og ser deri et Bevis for, at De ikke har glemt Deres gamle Formand.

Lokf. Briks, Aalborg, takkede som Privathanernes Repræsentant for Indbydelsen og bemærkede, at vi alle var Lidelsesfæller, men at vi gennem Fællesskabet støttede hinanden.

Leonhard Hansen, Ar., vilde paa det hjerteligste takke for Indbydelsen. Jeg ser mange kendte Ansigter fra tidligere Tider og mener derfor ogsaa, at Eders Organisation er stærk. Der har gaaet en Bølge over Landet, der har skyllet den afgaaede Regering bort, og jeg er overbevist om, at dette betyder bedre Tider for hele Befolkningen. Jeg ønsker Deres Kongres al Held og Lykke med Arbejdet.

Lauritz Hansen: Som Repræsentant for Værksted^s. og Remisearbejderne vil ogsaa jeg takke for Indbydelsen. Jeg har faaet Paalæg om at rette Kri-

tik, men den skal være meget mild. Jeg tvivler ikke paa, at den kommende Formand vil følge i Rich. Lillies Spor, hvis Arbejde for Deres Forening, som jeg ved Samarbejde kender en Del til, har været godt. Ogsaa jeg og paa mine Klassefællers Vegne vil ønske til Lykke med Kongressen.

Lokf. Borgsted, Sverige, takkede for Indbydelsen og udtalte bl. a., at havde Sveriges Lokomotivførere haft lige saa stærk en Organisation som Danmark, vilde Forholdene have formet sig betydelig bedre for Sveriges Lokomotivmænd.

Lokf. Rob. Lund, Norge, omtaler Nødvendigheden af skandinavisk Enighed; thi overalt gælder Indskrænkninger og Nedsækning, men det rette Skridt i den rigtige Retning, var det, som den danske Befolkning gjorde ved Valget i April. Taleren vil hermed ønske Kongressen Held med Arbejdet.

Johan Baldreich, Østrig: Man har overdraget mig Hvervet at bringe de østrigske Jernbaneorganisationers og specielt Lokomotivmændenes Hyldest til Kongressen. Med Glæde har vi modtaget Deres Indbydelse; thi selv om vi ved, at de tjenstlige Forhold omtrent er ens i alle Landene, saa ved vi dog, at vi altid har noget at lære ved at overvære Forhandlingerne indenfor andre Organisationer og af det Stof, som disse har arbejdet med. Selv om det har været langt at rejse hertil fra Wien, saa paatager vi os gerne denne Vanskelighed; thi det er ikke alene de faglige Forhold der knytter os til det danske Folk. Vi Østrigere glemmer aldrig den danske Befolknings Godhed overfor os i Krigstiden og erindrer udmærket, at Danmark var i 1ste Række i Arbejdet for at anbringe vore Børn i Rekreationsophold. Vi er altid taknemmelige derfor og glemmer det heller ikke.

Jeg ønsker paa vore Vegne alt godt for det danske Lokomotivpersonale, og ønsker ogsaa, at Kongressen maa bringe det danske Lokomotivpersonale et godt Resultat for Fremtiden. Vi læste, forinden vor Afrejse fra Wien, om det gode Valgresultat i Danmark og føler os overbeviste om, at dette vil faa en stor Indflydelse paa Lokomotivpersonalets Fremtid.

Rich. Lillie oplæste følgende Telegram fra Finlands svenska Lokomotivmannaförening.

»Med Tak for venlig Indbydelse til Eders Kongres. Da vi ikke er i Stand til at efterkomme Indbydelsen ønsker vi de danske Lokomotivmænd god Fremgang og et lykkebringende Arbejde paa Kongressen.«

Punkt 3. Valg af Tillidsmænd.

Valgte blev:

Dirigenter: *Ramkilde, Mortensen, Svendsen, Lønkvist.*

Sekretærer: *Herm. Ohlsen, Juulloft.*

Protokolrevisorer: *K. Olsen, Vasa Nielsen.*

Stemmetællere: *Karl Olsen, Hougaard, C. Petersen, N. R. Nielsen.*

Punkt 4. Beretning om Foreningens Virksomhed,
herunder Forslag a) fra Afd. 1, b) fra Afd. 2, c) fra Afd. 22, d) fra Afd. 40.

Formanden, Rich. Lillie: Naar jeg idag for sidste Gang, efter 11 Aars Forløb og Virksomhed indenfor Foreningen, skal aflægge Beretning, er det med en underlig Følelse, at jeg gør det. For 2 Aar siden blev der sagt til mig, at vi gerne maatte bruge alle Kassens Pengemidler for at imødegaa Angrebene mod os. Det har vi ikke, tværtimod; Kassebeholdningen er bleven større end den var for 2 Aar siden. Ude omkring i Depoterne har man sagt: Hvad gør HB? Jeg vil hertil sige, at man skal have nøje Kendskab til Forholdene, og en god Portion Indsigt for at forstaa, hvad Modparten vil foretage sig. Det forstaaer de fleste Medlemmer ikke, de ser kun Fremskridtene naar de foreligger.

Man begyndte med at præsentere os for nogle Tjenestetidsregler, efter hvilke Lokf. for Iltogene maatte køre indtil 234 Timer, mens Lokf. paa Sidebanerne kunde nøjes med 208 Timer. Omtalte derefter Forhandlingsretten og gav nogle Eksempler paa, hvorledes den virkede for D. L. F. Var af den Anskuelse efter de Forhandlinger, som han havde ført med Stensballe, at denne ikke ønskede at stille sig kontra Lokomotivmændene. Med Hensyn til Overassistent-spørgsmaalet fremsatte Taleren den Bemærkning, at saalænge det drejede sig om Post-, Telegraf- og Toldvæsenet alene, var Overassistentstillingen fuldt berettiget; men da Statsbanernes Assistentklasse kom med forandredes Situationen. Vi fandt det da berettiget for os, at ansøge om et Trøsttillæg paa 400 Kr. til de ældre Lokf. Som det vil være bekendt modtog vi ganske vist et Afslag, men Spørgsmaalet henvises til Lønningslovens Revision. Vi har dog ikke hermed opgivet Forslaget.

Angaaende Lønningsfortolkninger har der været forskellige Sager, som har mere eller mindre Interesse. Hertil, af de indvundne Erfaringer, vil jeg sige til enhver: Gør lidt mere for at dygtiggøre Jer til Varetagelsen af det Hverv, som betroes Eder af Medlemmerne, og saaledes, at man formaar at skelne, hvorvidt en Afdelingsformand kan bruges, uden at han paa Forhaand ødelægger en Sag. Enhver Tillidsmand bør vide, at han har et Ansvar og bør være inde i alle Bestemmelser; særlig gælder det om at dygtiggøre sig i Anciennitetsreglerne.

Vi har arbejdet for at nogle Lokfrb., som har været holdt tilbage, har kunnet faa Oprensning. Nogle af disse Sager er det lykkedes os at gennemføre, andre ikke.

Taleren følte Trang til at sige, at vi maa huske fra tidligere Tider, hvorledes man anvendte Lokfrb.

til Strækningstjenesten. Fra 1914 har vi som bekendt arbejdet med dette Forfremmelsesspørgsmaal. Taleren kom derefter ind paa en Omtale af de stedfundne Forhandlinger, og den daværende Generaldirektør Ambts Modstand mod Forfremmelserne. Giver derefter et Billede af Foreningens Arbejde fra Aar til Aar og indvundne Resultater, samt hvorledes Systemskiftet influerede paa Personalet. Vi har nu atter givet Rigidagen en Oversigt over, hvorledes Lokfrb. bruges som Lokf.

Et Spørgsmaal, som er rykket os ind paa Livet, er Motorførerspørgsmaalet. Oplyste, at den fhv. Maskinchefs Stilling til denne Sag var mindre fagmæssig end Generaldirektørens, idet han til Dieselvognene mente at kunne bruge enhver Mand. Tiden har givet os Ret, idet Fabrikkerne ligefrem forlanger Anvendelsen af Fagfolk, da de ikke ønsker deres Renomé ødelagt. Taleren gaar derefter over til Omtalen af Motorførernes Placering og bemærker, at fhv. Maskindirektør Floors Afgang var Lokomotivpersonalet aldeles ligegyldig, thi hos ham havde vi ingen Støtte kunnet vente. I saa Henseende havde Minister Stensballe stillet sig mere forstaaende.

Forhandlingerne medførte, at vi fik Motorførerne op i 12. Lønningsklasse, uden Forskel paa Diesel- og Benzinvojsførere. Vi har fremsat Ønske om Lokf. paa Motorvogne; men dette er afvist, dog hvis paa enkelte Strækninger Motorvognene helt overflødiggør Dampdrift, saa maaske, ellers ikke. Ved Antagelse til disse Stillinger er man gaaet frem efter helt forkerte Principper. Organisationen kræver de ældste ind paa disse Pladser. De vordende Lokomotivmænd skal i Fremtiden ogsaa undervises i Motorlære. Omtalte Tjenestetidsreglerne, som havde skabt stor Bitterhed, og vilde tro, at denne Kongres vilde give den nye Minister en kraftig Opfordring til at forbedre disse. Vi skal og maa bort fra 10 Timers Arbejdsdagen.

Haabede, at den nye Minister vilde være ligesaa ekspedit til Forbedringer som den afgaaede til Forringelser.

Det var de nye Tjenestetidsreglers Skyld, at vi inden for Organisationen paa et Tidspunkt havde 200 Mand overkomplette. Omtalte de første Regler vi fik i 1915. I 1920 opnaaede vi at faa meget bedre Regler. Alligevel blev HB. angrebet for disse, men med Urette. Den Vej Organisationen gik for at afværge og afbøde Afskedigelser og yde de Medlemmer, som blev afskediget, en Understøttelse paa Størrelse med den D. S. & M. F. gav sine arbejdsløse, kan vi i Dag se var den rigtige. I Løbet af et Aar trak 51 Lokf. sig tilbage mod at faa et Naadsens-Aar, og Valuta for at gaa. Alle Organisationens Medlemmer fik Fortjeneste ved denne Ordning paa flere Maader.

Der er nedsat et Udvalg, som har til Opgave at give nye Regulativer angaaende Uniform.

Jeg bliver i Eksamenskommissionen til 1930. Vælg da en Mand, som er forstaaende og som vil den bedst mulige Uddannelse. Omtalte Velfærdsforanstaltninger. Vi er paa dette Punkt kommet et vældigt Skridt frem. Vi skal paa Lokomotiverne have saa mange

gode Velfærdsforanstaltninger som muligt. Først og fremmest fjedrende Sæder.

I de to Aar, der gik, var vi altid i Forsvar, nu er Tiden Kravenes Tid. I første Række kommer Tjenestetidsspørgsmaalet, det er det vigtigste. Dernæst Lønsørgsmaalet. Vi staar overfor en Revision, og vi haaber jo i alle Kategorier paa bedre Vilkaar. Der er af Ministeren nedsat en Lønkommission; men i den faar D. L. F. ikke nogen Repræsentant. HB. har gjort et betydeligt Forarbejde i Lønsagen. Til Forslaget fra Gb. 2 vilde han sige, at de udtraadte lever deres Liv dels paa Bladartikler og paa Nedrakning af Organisationens Tillidsmænd. Jeg selv er nu sidst blevet angrebet, men jeg ved ogsaa, at Svar derpaa følger. Disse Folk er Spild. Lad dem altid blive betragtet som Spild. Deres eneste Opgave er at give alle andre Indtrykket af, at vor Organisation er slet ledet — og vildledt. Danske Domstole har allerede bedømt dem. Alle vore Sager har vi vundet. Paa Gb. 1 findes Folk med en Rem af Huden. Kritiser sagligt — aldrig personligt. Lad være at gaa deres Ærinder. Lad være at abonnere paa deres Blad. Pas paa disse Judasser, de findes ogsaa her i Dag. Vilde tro, at Navnene paa de udgaaede kunde gives i en Sortbog.

Sluttelig takkede Formanden Tillidsmændene i HB.; takkede særlig de to Kredsformænd og Redaktøren.

Nu, da jeg trækker mig tilbage, er jeg glad ved at have opdraget en Sekretær, som vil blive en ypperlig Hjælp for den nye Formand. Tak for alt godt Samarbejde. Tak for sund Kritik.

Efter Formandens Tale udbød Forsamlingen i et Leve for Rich. Lillie.

Punkt 4 a. Beretning fra Ferie- og Rekreativehjemsudvalget og fra Statsfunktionærernes Laaneforening,

herunder Forslag: a) tre Afdeling 14.

Lokf. G. O. F. Lund, Gb: Driften de sidste 2 Aar har omtrent formet sig som de tidligere. Vi har nu Kontraktforholdene ordnet. Ved Bortforpagtningen første Gang var vi ikke saa heldige, som vi i Virkeligheden forment vi havde været. Vi har faaet Forpagningsafgiften op fra 200 til 800 Kr. Det bedste som vi har opnaaet er dog, at vi har faaet skilt Økonomi og Forpagtning fra hinanden. Ved denne Adskillelse har vi skabt et langt gunstigere Resultat i Forhold til tidligere. Jeg takker de mange Kolleger, der har skænket Penge, samt alle de Mennesker, som har sendt Gaver til Hjemmet.

Man har forbedret Sengene betydelig. vi har for- søgt med Beplantninger, der har bevirket større Udgifter, men ogsaa større Behagelighed. Vi har søgt at skaffe Forbedring for Medlemmerne ved at afskaffe Drikkepengesystemet og skabt en Ensartethed ved at indføre Procentsystemet.

Feriehjemmet besøges aarligt af ca. 450 Gæster. I denne Forbindelse vilde Taleren være taknemmelig for, at Foreningens Medlemmer støttede Feriehjemmet ved at anbefale deres Bekendte dette.

Sluttelig siger jeg alle Medlemmerne en hjertelig Tak for deres Støtte af Hjemmet.

Følgende Resolution vedtoges enstemmig:

»De ferslewske Blade har ved en Artikel den 5. Maj d. A. bibragt Offentligheden et bundfalsk Indtryk af Dansk Lokomotivmands Forenings mangeaarige, velansete og dygtige Formand Hr. Rich. Lillie. Artiklen er bygget over Stof i et Blad »Lokomotivføreren«, der er Organ for 25 Lokomotivførere, som enten er udtraadte eller slettede af vor Organisation.

I den Anledning udtaler Dansk Lokomotivmands Forenings Kongres sin Forbavselse og Harme over, at de ferslewske Blade, som indtager en førende Stilling indenfor den konservative Presse, kritikløst og uden at erkendte sig om den paagældende Kildes Værdi, har viderebragt Bladet »Lokomotivføreren«s tendentiøse og uvederhæftige Skrivelser.

Kongressen, der repræsenterer 99 pCt. (ca. 1850) af samtlige ved de danske Statsbaner ansatte Lokomotivmænd, beklager, at Formanden, Hr. Rich. Lillie, paa Grund af Forfremmelse ikke kan fortsætte sin værdifulde Gerning for danske Lokomotivmænd; man takker ham for hans store, fortjenstfulde og ansete Virksomhed i Organisationens Tjeneste. Kongressen bringer Hr. Lillie sine bedste Ønsker om Held og Lykke i hans nye Gerning.

Kongressen forventer, at den ferslewske Presse paa en ligesaa fremskudt Plads vil bringe denne Berigtigelse til Offentlighedens Kundskab.

Pens. Lokf. Lillelund ønskede at redegøre for Laaneforeningens Virksomhed. Taleren fandt Lejlighed til at sige en hjertelig Tak for Tilliden og Indbydelsen. Ønskede at sige den afgaaende Formand en hjertelig Tak for Samarbejdet

Derefter tog Diskussionen sin Begyndelse med

Jul. Nielsen, Kb, som første Taler. Han vilde straks paatale Formandens Bemærkning fordi han ikke vilde anbefale eller stemme paa Kuhn. Fandt ikke at det passede sig at omtale personlige Forhold paa Møder og deslige. Oplyser, at han havde rejst sammen med Repræsentanter fra Gb., og der havde været fuldstændig Enighed om, at der skulde skabes Ro i Foreningen.

C. F. Petersen, Kb.: Vi har fra 1. Dag været i Stand til at følge Forholdene paa Feriehjemmet, og jeg finder, at Opholdet paa dette er for dyrt og uoverkommeligt for de Unge, som dog tvungent maa betale dertil.

Rosenkilde-Laursen: Jeg vil straks fra denne Plads udtale, at Kritiken før har været ført meget skarpere. Vi maa ikke glemme, at det jo altid er i de større Byer, at Revolutionerne udbryder. Taleren var sikker paa, at Lokf. Foreningen vilde dø ud; den har iøvrigt allerede begyndt at dø. Kritiserede, at Rich. Lillie kun sjældent har været til Møde paa Gb., og mente, at var dette sket, vilde Forholdet ogsaa have været bedre. Taleren pointerede, at han altid havde søgt at faa et af HB-Medlemmerne til at give Møde ved Afdelingens Sammenkomster, ogsaa Hr. Schmidt, fordi det betød noget naar man kunde

faa eventuelle Oplysninger, men det er ikke lykkedes for os. Det der har gjort ondt i Afdelingen med sine ca. 200 Medlemmer er, at Motoraspiranterne kører Dampogene, medens Lokf. maa sidde paa Stuen i Uvirksomhed. Iøvrigt hævder Taleren at være berettiget til Fremsættelsen af Kritik, uden at han og Afdelingen behøver at underkendes. Mener ogsaa, at HB. selv har en stor Del Skyld i den skabte Uro.

H. H. K. Nielsen, Gb., var af den Mening, at Rich. Lillie burde have undladt at sætte Gb. Afd. i Gabestokken; thi havde han efterkommet Opfordringen og havde givet Møde ved Afdelingsmøderne, vilde der have været skabt nyt Blod og renere Linier. Lokf. paa Gb. mener, at vi er sat til en Side. Rich. Lillie har idag meddelt, at HB. har indgivet et Lønningsforslag med 400 Kr. Forhøjelse, men dermed er vi ikke tilfredse. Vi kræver at komme i Placering med Værkmestre af 2. Grad. Nævner i denne Forbindelse forskellige Eksempler. Nu er det jo bleven saaledes, at man ikke mere kan sige til Rich. Lillie, at der vil vi staa; nej, nu maa man sige: Husk, Sophus Jensen, at vi vil placeres med Værkmestre af 2. Grad.

Petersen, Fa., omtaler Motorspørgsmaalet og anbefaler at komme bort fra alle Vilkaarligheder.

Andreasen, Gb., føler at det altid er Gb. Afd. der skal staa for Skud. Anser det for en ærlig Sag ogsaa at holde Modstandernes Blade og erkendte ærlig, at han ogsaa holdt Lokf. Bladet. Jeg holder ogsaa Politiken, men læser desuden andre Blade af Modstanderne. Taleren kom ind paa Omtalen af Feriehjemmet, hvis Administration han kritiserede, ligesom han var en Modstander af at Fremmede, der kunde krybe i Skjul, fordi der var billigt at bo.

Viberg, Aarhus. Taleren erklærede straks, at han i høj Grad var uenig med Rich. Lillie, paa Grund af dennes sure Optræden overfor Modstanderne. Til Slut anbefaler Taleren Sophus Jensen, men vil vedgaa, at han ikke kender hans Evner.

J. Knudsen, Gb., ønsker at oplyse, at Gb. Lokfrh. Afd. ikke mere abonnerer paa de Ferslewske Blade, da man ikke ønsker at faa Lussinger, og det faar man ogsaa, naar man holder Lokf. Bladet.

Grauballe, Gb.: Rich. Lillie har ikke paa en særlig rosende Maade omtalt Gb. Jeg vil dertil have Lov til at sige, at det mest vanartede Barn er undertiden det bedste, saa paa den Maade er Gb. maaske ogsaa det bedste Barn. Kommer man ud i Provinserne er de jo ikke saa lidt kommunistiske anlagte.

M. Rasmussen, Gb.: En klog Feltherre slaar ikke paa sin Modstander, naar han ligger paa Valen. Det var en uklog Udtalelse af Rich. Lillie. Taleren kritiserede Motorførernes Anvendelse som Lokf. paa Damplokomotiverne og forlanger en Ændring indført.

C. L. Christiansen, Fa., ønskede at vide hvor Skindtrøjerne blev af. Til Gb. Afd. vil Taleren sige Tak for den Maade, som Gb. ar fremsat sin Kritik paa, og er glad for, at denne nu er gledet over i en saglig Form. Taleren er særlig glad for, at Hr. Liljekrantz ikke mere kommer her. Taleren kommer ind paa Tonen i Vibergs Kritik af Rich. Lillie, som ikke var passende. Kritiserer til Slut, at det for at blive Mo-

torfører skal være nødvendigt at der afgives en særlig Indstilling.

Gronemann, Aalborg, anser Rich. Lillies Udtalelse om Afdelingsformændenes Dygtiggørelse, som rigtig, men vil dog gøre gældende, at man maa tage i Betragtning, at Bestemmelser o. s. v. besørgeres udformet af Jurister. Omtaler Kritiken af Motorførerne, men anser ogsaa disse for selv at have en stor Del Skyld. Kritiserer til Slut, at Lokf. Andreasen, Gb. holder Lokf. Foreningens Blad og fandt, at man derigennem kun støtter denne Forening.

K. M. Petersen, Es.: Naar vi har maattet modtage Nedskæringen er Aarsagen næppe HB., thi naar den har nedlagt Protest, saa er der gjort, hvad der kan gøres. Medlemmerne har selv en stor Del Skyld i, at Forholdene er bleven som de er, ved at møde før den ansatte Mødetid, og give Afkald paa deres Fritid. Man siger Tryk avler Modtryk, men det har Lokomotivpersonalet ikke gjort. Kom derefter ind paa en Omtale af Rich. Lillie og takkede ham for hans Ærlighed. Angaaende nogle Udtalelser om Feriehjemmet, ønskede Taleren at spørge om det ikke var mest passende at lade nogle Spørgsmaal, som har foreligget for 7 Aar siden, rolig forblive liggende. Til Viberg vilde Taleren rette det Spørgsmaal: Hvilken Forening her i Landet er ikke opbygget paa en vis Grad af Tvang?

Naar vi idag skal træffe en Beslutning af begge Kredse maa vi ikke glemme, at HB., paa Grund af det afgaaede Ministeriums Magtbrynde, ikke har været i Stand til at opnaa det, som var deres Hensigt. Dette bør vi under ingen Betingelse forglemme.

Søndergaard, Gb.: Lillie talte om Forhandlingsretten, den har i de senere Aar været ret problematisk. Lillies Person er suggesterende. Han vinder Folk for sine Meninger. Vi skal have Lov til at sige vor Mening. Omtalte Velfærdsforanstaltninger. Danmark er meget langt tilbage paa dette Punkt. Udlandet er bedre med. Vi maa kræve vort Legeme beskyttet, saa vi opnaar en højere Levealder. Kaldte »Lokomotivførers« Artikler modbydelige« Gb. 1 tager Afstand fra disse Folk. Lokomotivmænd skulde have alle Motorførerpladserne. Anbefalede Optagelse i D. L. F. af alle Motorfører. Feriehjemmet er udmærket, det gør Lokomotivmændene Ære. Lund leder Hjemmet udmærket. Lad os nedlægge Vaabnene Lillie har i 17 Aar arbejdet godt for Organisationen.

J. Hansen, Ar.: Naar man ser paa Arbejdet i de sidste to Aar, ser man, at HB. har gjort et stort Arbejde for at dæmme op for Nedskæringen. Den fortjener en Tak for dette Arbejde. Særlig Tjenestereglerne blev ikke saa slemme som ventet. Nu er Tiden ind til at faa disse revideret. Mente ikke HB havde været heldig i Motorsagen. Det varer ikke længe inden vi faar Diesellokomotiver svarende til K-Maskiner. Og den Mand, som da staar ene om Arbejdet og Ansaret, bør da staa i Klasse med Lokf. Tog Afstand fra Viberg. Han staar alene i Aarhus Afd. Han er altid ude efter Organisationens Tillidsmænd, ogsaa i Afdelingen. Kunde støtte at Lokf. kom i Lønklasse med Værkmestre af 2. Grad. Det glædede ham, at der nu synes at blæse en mildere

Vind fra Gb. 1. Takkede Lillie varmt for de sidste to Aar. Troede Jyderne i Alminedlighed altid havde været glade for Lillie.

Andersen, Ar.: Lillie har sat som Maal: Førere paa alle Lokomotiver. Derfor Tak. Fandt at det Antal Lokf. Organisationen krævede var for lille. Man skulde have været inde paa, at Lokoførerne skulde have haft Motorvognene, ligesom hos Privatbanerne. Ning—Hads Herreds Bane udnævnte endog Lokfrb. til Lokf. for at gøre Tjeneste som Motorførere.

Søgaard, Tdr., takkede HB. for Afgørelsen i Motorsagen. I Tønder fik vi straks den Ordning HB. nu kom med. I Motorsagen er vi stadig to Aar bag- efter, uagtet HB havde gjort et godt Arbejde i denne Sag. Dog er der en Ting, som ikke er berørt til- strækkeligt. Nemlig Motorførerne fra Togpersonalet. Det betyder dog noget, at Manden, der fører Vognen, har staaet i Spidsen for Toget nogle Aar, han er jo nemlig ene om Ansvar. Det glædede ham, at Aarhus Afd. stadig havde staaet i Spidsen og krævet en god Uddannelse for dette Personale. Det var kedeligt, at Ancienniteten ikke blev fulgt fra Begyndelsen af. Det lokale Kursus i Aarhus var meget paa sin Plads. Den særlige Egnethed maa findes blandt dem, som deltager i disse Kursus. Takkede Afd. 22 fordi de trak deres Forslag tilbage. Vilde anbefale, at Togbetjentene optoges i D. L. F. Mindede om da Lillie af os krævede 600 Kr. til Foredrag, da fik han kun 300 Kr., og derfor fik vi kun 300 Kr. i Tilskud af Staten. Sluttede med at takke Lillie.

Martinsen, Gh., takkede HB. for dens Arbejde i Sagen vedrørende Funktionsvederlag til Lokfyrb., der gør Tjeneste paa Rangermaskiner. Vilde antage, at Regeringsskiftet vilde have skabt bedre Vilkaar i Sagen: Lokf. paa alle Rangermaskiner. Delte fuldt ud HB.s Syn paa de udmeldte Medlemmers Bagholdsangreb — disse Mennesker har selv valgt den Stilling, de ønsker at indtage. Og enhver Lokomotivmand bør behandle dem efter Fortjeneste. Vi burde allerede i 1925, da disse Medlemmer nægtede at bøje sig for Kongresbeslutningen, have taget noget haardere fat. Blødgørlighed havde ikke været nødvendigt i dette Tilfælde. Det har vist sig, at disse Mennesker senere ikke tog Hensyn. Takkede Lillie for hans fremragende Arbejde for Lokomotivmændenes Interesser.

J. Bille, Ar.: Nu er den mørkeste Tid overstaaet. Manglede Oplysninger om Rangermaskinernes Betjening med 2. Manden. 2. Manden er væk; men vi maa se at faa ham tilbage, ellers taber vi nogen Anseelse. Man udvider stadig Banegaardene. Den nye Rangering ligner slet ikke den gamle. Nu rangerer vi altid under Ansvar overfor Signaler, alle Steder og hele Tiden. Den mindste Uopmærksomhed kan blive skæbnsvanger. Hav Opmærksomheden hen- vendt paa dette Forhold. 8 Timers saadan Tjeneste er for meget. Vilde have Dieselførerne op paa Siden af Lokf., lønningsmæssigt ste. Talte for at afværge Arbejdsmænds Anvendelse som Lokfyrb. Man er utrygge med disse Mennesker. Advarede imod at sætte Lokf. i 2 Klasser ved den kommende Revision. Forstaar godt Gh. 1's Harmes over Motorførernes

Anvendelse som Lokf. I Aarhus har vi det samme Forhold, men der har ganske vist Lokf. Arbejde nok alligevel.

Th. Frandsen, Gb., kunde støtte Pedersen, Es., og Bille, Ar., i deres Udtalelser. Talte for at Afdelings- møderne blev bedre besøgte. Det var beklageligt, at Instruksen fra HB. ikke blev bedre fulgt. Han havde paataalt Masser af Tilfælde paa for hurtig Rangering. Paa Strækningen vandtes altfor megen Tid. Man skal forlange Afløsning og ikke køre ud over den nor- merede Tid. Disse Forhold bør rettes. I Fremtiden viser vi vor HB. og Afd. B. den Skyldighed at tage Hensyn til udsendte Instrukser.

J. Hansen, Ar.: Naar jeg gav Tilslutning at Lokf. blev flyttet op i en højere Lønklasse, mente jeg, at dette først skulde ske efter 15 Aars Ansættelse som Lokf.

Aug. Andersen, Ar., omtalte Muldvarpearbejdet paa Gh. og Bladet »Lokomotivføreren«. Bad Medlem- merne, som holdt dette Blad, lade være. Fra Gh. høres altid Kritik. Gh. tror, at HB gør en Undta- gelse med Sager fra Gh. Dette er slet ikke Tilfældet.

Motorfører *H. P. Christensen, Ar.,* omtalte Motor- spørgsmaalet. Den første Gang dette Spørgsmaal op- stod, pegede Aarhus Afd. 38 paa, at denne Sag vilde blive betydende for Organisationens Medlemmer. Dette vilde man ikke forstaa den Gang. Fremtiden hører Motorvognene til. Alle Motorpladserne skal ind under D. L. F. Fra andre Sider er man ude efter disse Pladser. Dette maa afværges. Motor- førerstillingerne skal paa Højde med Lokoførerstil- lingerne. Skal vi ikke kræve samme Løn for samme Arbejde.

Klem, Ro., forsvarede Gh. De Delegerede fra Gh. i Dag er alle unge Lokf., og alle gode Organisations- mænd. Bad Gh. være paa Vagt overfor de 25 derude. Lad dem passe sig selv. Lad nu være fra Gh. at tale om, at vi ikke har Forhandlingsret. Det har vi jo. Det vises paa mange Maader.

— — —
Hr. Trafikkontrolør Parup, som var indbudt Gæst, fik derefter Ordet og udtalte: Paa Dansk Jern- baneafholdsforenings Vegne takker jeg for Indbydel- sen og beklager, at det igaar var mig umuligt at kom- me her tilstede paa Grund af tjenstlige Forhold. Ta- leren kom derefter ind paa det organisatoriske Spørgsmaal og udtalte, at det jo ikke var for For- mernes Skyld man kom sammen, og bemærkede bl. a., at netop paa Spørgsmaalet om Velfærdsforanstalt- ninger træffer vi hinanden. Vi har i vor Forening man- ge Medlemmer og ønsker flere, men kun ad Frivil- lighedens Vej.

Takker til Slut for Indbydelsen og udtaler Ønsket om al godt for Kongressen.

Robert Lund (Formand for det norske Lokomotiv- personale) meddeler nu, at han paa Grund af tvin- gende Forhandlinger hjemme maa rejse og oplyste, at han om Fredagen skulde til Lønningsforhandlin- gerne med Regeringen. Omtalte derefter Rich. Lillies store Arbejde for Foreningen, hvilket dens pekuniære Fundament og øvrige Standpunkt beviser. Vi Nord- mænd har sat stor Pris paa Rich. Lillie for hans

store Organisationsevne, idet han altid sætter Sagen over Personen. Jeg sagde i 1927, at D. L. F. altid har staaet foran, og paa Norsk Lokm. Vegne siger jeg endnu en Gang Tak til Afsked.

Rich. Lillie: I de 11 Aar, som jeg har været Formand for D. L. F., har jeg lært Hr. Lund at kende, særlig da han er den eneste norske Lokomotivmand, der sidder i Sekretariatet siden Begyndelsen, og hvor jeg har lært alle den norske Forenings Prøvelser og Foreteelser at kende; Vilkaar overhovedet, som vi herhjemme heldigvis ikke kender. Det var rigtigt, som vor norske Kollega sagde, at vi undertiden har staaet skarpt sammen; men er det ikke saaledes det skal være? I modsat Tilfælde vil det hele kun være en almindelig selskabelig Sammenkomst. Vi har til Trods herfor respekteret hinandens Synspunkter. Tak Kollega Robert Lund.

Taleren gaar over til Beretningen. Fandt ikke at der havde været nogen rigtig Kritik og syntes, at de faldne Udtalelser nærmest havde formet sig som en Tak til ham. Berørte Feriehjemmets Tilblivelse og senere Udvidelse, indrømmede at Hjemmet ganske rigtig fandt større Interesse hos andre Tjenestemænd end Lokomotivmændene og beklagede den herskende Skepsis fra Lokomotivpersonalets Side. Hjemmets Forhold er grundigt bleven undersøgt, førend Tilskud paa 2000 Kr. blev givet os. Forhandlingerne med Stensballe medførte, at Nedskæringen kun blev paa 500 Kr., altsaa ialt 1500 Kr. Tilskud.

Naar disse Mennesker godkender de gode Principper og Idéer, saa bør Hjemmets Modstandere være saa hensynsfulde, at de dog mindst kan tie stille. Forstaaelsen begynder at trænge igennem ved at man ser Undervisningen begynder.

Til Hr. Lillelund vilde Taleren sige Tak for hans Arbejde, idet han for sidste Gang deltager. Hr. Lillelund har været som den gamle Bedstefader, der ikke har taget i Betragtning at foretage Rejser for at ordne Sagerne med Laanedeltagernes Kreditorer. Man maa undertiden i saadanne Tilfælde ogsaa være haardhjertet til Gavn for Laantagerne selv.

Til Viberg, Aar., vilde han ikke benægte, at han havde brugt Udtrykket »Splittelssemand«, men der forekommer her i Livet Tilfælde, hvor visse Mennesker ikke ønsker, at andre skal være mere forudseende end dem selv. De kritiserer Feriehjemmet, ja, selv Kampfondet, alt for at saa Splittelse. Vi andre saa, at der skulde Samling til, og husk dog ogsaa, at vi kun er ca. 2000 Mennesker. Ogsaa udad til faar dette Betydning; thi naar den ene Part ligger og lurar paa, hvad den anden opstiller som Forslag, saa benytter den 3die Part sig deraf og stiller sine Krav i Forhold dertil. Det er rigtig, som Redaktøren en Gang sagde, at naar en Lokfyrb. forfremmes, forvandler han sig til en mindre god Organisationsmand.

Jeg rejste ud til Fyrb. og kom hjem med 30 000 Kr. De vil kunne se det, naar Regnskabet forelægges.

Taleren henviste derefter til Kritiken, som Modstanderne havde fremdraget mod Foreningens Administration. Jeg maa vel med Rette have Lov til

at tilbagegive denne Kritik som ubegrundet, naar vi i Løbet af 14 Aar har skabt en Værdi af ca. 500 000 Kr. i solide Papirer foruden Feriehjemmets Værdier. Det forekommer mig lidt for uberettiget at beskyldte mig for Faneflugt. Jeg opfordrer indtrængende alle Foreningens Medlemmer til vedblivende at konsolidere Foreningen; thi ene og alene deri ligger Styrken. Jeg finder, at det tværtimod maa tjene os til Ære, at vi var saa forudseende den Gang. Nu er Grundlaget lagt, som der maa bygges videre paa.

Taleren gaar derefter til Omtalen af den fremsatte Ændring af Stillingsbetegnelsen og bemærkede hertil, at han virkelig ikke kunde finde end bedre Betegnelse end Lokf. og henviser bl. a. til Forholdene i Tyskland, hvor der findes Overlokf., der dog udfører almindelig Lokftjeneste. Taleren kan kun opfatte Kravet, som om man ønsker denne ændret til Overlokf. for de ældres Vedkommende.

Taleren replicerede derefter til Andreasen, Gb., for hans Stilling til Lokf. Foreningen og vilde hertil kun sige, at da hele Opgaven kun er at undregrave vor Forening, saa er der noget galt med Moralen paa Gb., og naar denne Afd. sender Repræsentanter hertil, som støtter denne Bevægelse, saa siger jeg .. Pas paa dem; thi der maa være noget galt.

Angaaende Leverancen af Skindtrøjerne fra sidste Aar, meddelte Taleren, at der ikke manglede mange endnu.

Med Hensyn til Fridagsspørgsmaalet fra Struer, hvorvidt de 52 Dage skulde regnes med Kalenderaaret, da havde Taleren forhandlet med Generaldirekt. derom. Denne vidste ikke den Dag, hvorledes Beregningen skulde foregaa. Taleren fandt, at Medlemmerne altfor ofte var ude for at handle derom og udtalte, at hvis der omkring i Landet findes Medlemmer, der kun har haft 2 Fridage om Maaneden, saa skal han have Penge. Det er ganske malplaceret ikke at kræve det. Bagefter kommer man saa til HB. og siger, at den har Skylden derfor. En saadan Sag kan absolut vindes ved Retten. D'Hrr. maa være paa Vagt.

Angaaende Motorspørgsmaalet vil jeg sige, at man først og fremmest maa have en fastere Ordning; thi en Ting er givet, at er der opstaaet en ny Maskine, saa maa vi ogsaa ændre vore organisatoriske Forhold.. Jeg vil saaledes paastaa, at om nogle faa Aar har vi indenfor Nærtrafiken i Kh. kun elektrisk Drift. Vi bør ikke i Fagstolthed forlede os til at tro, at vi ikke kan være i samme Stue med andre Mennesker. Netop i dette Spørgsmaal gælder kun et — Samling.

Til Spørgsmaalet om de 2 Mands betjente Rangermaskiner vil jeg kun sige: »Personalet har selv Skyld i Afskaffelsen«. Taleren nævnte derefter forskellige Eksempler. Imidlertid har Tiden ogsaa paa dette Omraade skabt Forandring, idet vi stadig faar flere og flere optiske Signaler, som absolut nødvendiggør 2 Mand paa disse Maskiner.

Angaaende den fra Dagspressen bekendte Arvesag oplyste Taleren, at Lokf. ikke skulde vente sig noget særligt deraf, da Sagen af Arvingerne er for Retten. Arvesummen udgjorde ialt 135 000 Kr. til

mange Arvtagere, deraf havde afdøde tilskrevet Lokp. 20 000 Kr., hvilket der protesteres imod af Familien, som har hævdet, at han har været sindssyg. Taleren anbefalede, hvis Arvesummen tilfalder Lokf., at man da lader dem forblive som samlet Sum til Konsolidering indenfor Foreningens Rammer.

Med Hensyn til et Punkt, som Taleren stille og ubemærket havde beskæftiget sig med, var Byggefondet. Hertil vilde Taleren tro, at Personalet var tilfredse med Udbyttet fra Marketenderiet paa Gb., som har givet et ret godt Udbytte. Fandt, at vi netop skulde henvende os til vor HB. med Sager fra vore Afd. ogsaa i Fremtiden. Taleren mente, at Blodet blandedes godt nok i Organisationen. Vi trænger ikke til helt nyt Blod. Lad os se bort fra smålige Hensyn ved Formandsvalget.

G. O. F. Lund, Gb.: Det er en let Opgave at replikere her for Feriehjemmets vedkommende. Forslaget fra Kb. forbavtede ham, da vi jo allerede nu har en Ordning saaledes, at vi hjælper Medlemmer, der paa Grund af Sygdom eller anden Aarsag trænger til Rekreation til et Ophold paa Hjemmet til halv Pris før og i Sæsonen.

Til Andreasen vilde han sige, at private Folk ikke optager Pladserne paa Hjemmet. I Almindelighed besøges Hjemmet kun af 100 fremmede om Aaret. Sidste Aar var Antallet 83, og tilsvarende Tal for Medlemmer var 365. Vi modtager kun fremmede for at udnytte alle Værelser saa godt som muligt. En kortere Anmeldelsesfrist end 14 Dage kan ikke gives. Lad os alle arbejde saaledes, at vi i Fremtiden undgaar Kritik af Hjemmet paa vor Kongres. Viberg slog altid forkert. Tvang findes absolut ikke i dette Spørgsmaal. Til Søndergaard vilde han kun sige, at han ikke skulde være bange for at høre Jernbanesnak paa Hjemmet. Der taler man om ganske andre Ting. Personlige Betragtninger om mig kan jeg kun tilbagevise. Jeg gjorde altid, hvad der blev pålagt mig, men har altid trukket mig ud af Sagerne paa en passende Maade. Jeg har Pligter overfor min Gerning paa Hjemmet, og dette giver mig rigeligt Arbejde og levner mig ikke Tid til at deltage i Afd. Arbejde. Sluttede med at henstille til alle at gøre et Arbejde for Hjemmets fortsatte Vækst.

Søndergaard, Gb.: Jeg er Andelshaver og mener, Hjemmet bliver ledet godt. Det skal ogsaa ledes godt. Vi skal arbejde hen til at faa et større Tilskud af Staten. For vi Lokomænd trænger til Rekreation.

Lillelund, Kø., takkede for alt godt i de forløbne Aar. Omtalte Arbejdet i Laaneforeningen. Pengene var for dyre, derfor skal Laantagernes Antal søges indskrænket og Ansøgningerne kritisk undersøgt. Var dog ikke glad for al for megen Sigtning. Jeg mener at have hjulpet mange, et Laan har ofte gjort Underværker. Det bedste, man kan give min Eftermand, er Tillid.

C. Christensen, Es., paahørte med Glæde Lillie i Gaar. Man maa huske paa, at i opadgaende Tider er det let at opnaa noget; men i nedgaende Tider er det ikke saa ganske let at værne om de opnaaede Goder. Man bør aldrig sige, at HB. lader 7 og 9 være lige. D. L. F.s bedste Mænd staar altid i Spid-

sen for Organisationens. Jeg følger Arbejdet i Organisationens med stor Interesse endnu. Jeg var med fra Begyndelsen. I de mange Aar fra 1901 til 1918 havde vi et brydsomt Arbejde for at tømre Organisationens sammen. Da led Lokf. af honnet Ambition, og det gik mange til Hovedet. Der kom en Tid, da vi skiltes. Det gjorde mig ondt. Vi burde altid staa som en fasttømret Blok, der var urokkelig. Det gjorde mig ogsaa ondt, da vi deltes i 2 Kredse. Jeg mente, vi skulde staa sammen i een Organisation. Velfærdsforanstaltningerne var, da jeg begyndte, noget lignende som Karlekamrene paa Landet. Splitelsesbestrebelse er typisk sjællandske, men er ubetydelig og faar ingen Betydning. I skal altid staa sammen om Organisationens og værne om den. Det er Lillie, I kan takke for, at I i Dag har en Formue. Penge er uundværlige. Det viser Tiden. Og Tak, fordi I altid tænker paa Eders gamle Formand. (Haandklap.)

Forslag fra Gb. Afd. 2.

Det paalægges HB. stadig at holde Medlemmerne underrettet om, hvilke Lokomotivmænd der staar udenfor Dansk Lokomotivmands Forening.

Modtoges af HB.

Forslag fra Fredericia Afd. 22.

Det henstilles til HB., saafremt der ikke er truffet nogen Ordning forinden at arbejde for, at de en Gang udnævnte Motorførere ikke mere kan opnaa Stillinger som Lokomotivførere.

Efter at Sophus Jensen havde fraraadet Forslaget og henstillet til Afd. 22 at trække dette tilbage, trak Afd. 22 Forslaget tilbage.

Forslag fra Skanderborg Afd. 40.

Da man mener, at Hovedformandens store Arbejde for Organisationens Medlemmer ikke paaskønnes efter Fortjeneste, foreslaas af Hovedkassen at udbetale ham 1 000 Kr.

J. A. Juultoft, Sd., anbefalede kort Forslaget, da Afd. 40 stillede dette, var det under Forudsætning af, at Lillie fortsatte som Hovedformand. Da dette jo nu desværre ikke bliver Tilfældet, ser vi gerne, at der bliver stillet Ændringsforslag, saaledes at Summen forhøjes.

Sophus Jensen: Paa HB. Vegne foreslaar jeg at forhøje Summen til 3 000 Kr. at betragte som en Æresgave til Rich. Lillie som Tak for hans store Arbejde for vor Organisation.

Rosenkilde Laursen vilde mene, at en Landsindsamling vilde være mere værdig, et mere personligt Udtryk for Tak.

C. C. Nielsen, Str., sluttede sig til Rosenkilde Laursen. Dersom vi vedtager de 3 000 Kr., risikerede vi at komme ud i noget ulovligt.

J. Boyesen anbefalede HB. Forslag. Det er absolut den smukkeste Maade at hædre Lillie paa. Saa kommer vi alle til at yde, og ingen kan krybe i Skjul. Selvfølgelig er det lovligt. Sagen er paa Dagsordenen, og til et Forslag kan man stille Ændringsforslag.

M. Mortensen, Es., var forbavset over den Diskussion, den var ikke denne Forsamling værdig. Lad os vedtage Forslaget.

Aug. Andersen, Ar.: Paa Kreds 1's Generalforsamling var dette Forslag jo vedtaget uden Afstem-

ning, og saa kommer man nu med saadanne Udtalelser.

Lillelund: Det vedtoges paa Generalforsamlingen, at denne Gave skulde gives uden Diskussion. Har Medlemmerne da ikke altid sat stor Pris paa Lillie. Altid anerkendt hans store Arbejde. Lad os nu sige ham Tak. Holdt en varm Takketale for Lillie. Jeg skylder Lillie meget. Har lært meget af ham.

Sophus Jensen: Naar der kommer Forslag om Landsindsamling, er Grunden jo ikke den, at man ikke vil være med at yde Lillie en Erkendtlighed, for derom er vi alle enige. Lillie anerkender alle. Ham er vi stolte af, og han er stolt af os. Lad os vedtage HB. Forslag. Dette er den smukkeste og værdigste Maade at takke Lillie paa. Forslaget er absolut lovligt.

Ændringsforslag: Foreslaar, at der i Stedet foretages en Landsindsamling.

Rosenkilde Laursen.

Dette forkastedes med 59 Stemmer mod 22 Stemmer.

HB. Ændringsforslag.

Kongressen beslutter, at der af Hovedkassen ydes Formanden 3000 Kr. som en Tak og Erkendtlighed for hans store og opofrende Arbejde for Dansk Lokomotivmands Forening.

Vedtoges ved, at alle de Delegerede rejste sig op.

Rich. Lillie: Tak, fordi I ærer mig paa denne smukke Maade. Tak ogsaa for Beløbet. En Landsindsamling vilde jeg bestemt have frabedt mig. Jeg ønskede ikke, at min Person skulde diskuteres Landet over. Tak for Æren og Paaskønnelsen.

Punkt 4 a.

C. Petersen, Kb.: Vi har stillet Forslaget for at faa en fastere Form. Taleren anbefalede en Vedtagelse.

Vedtoges med 52 mod 3 Stemmer.

Formanden Beretning vedtoges derefter enstemmigt.

Beretningen fra Funktionærernes Laaneforening og Feriehjemmet vedtoges enstemmigt.

Punkt 5. Foreningens Regnskab.

Thygesen, Ng., trækker Hovedforslaget tilbage.

Schmidt, Ng., gav Oplysning om Lokfyrb.s Anvendelse i Remisen og oplyste, at endnu 2 kan løbe Risikoen at komme i Værkstedet. Taleren ønskede at meddele, at Lokfyrb. i Ng. ikke har nydt nogen Art Erkendtlighed og haaber derfor, at Kongressen vil høre deres Klage.

C. C. Nielsen, Str., vilde stemme for Forslaget, men ønskede en anden Form for Opstillingen.

Dyrberg, Fh., oplyste, at han ogsaa var blandt de uheldige. Henstillede, at der ydes 30 Kr., dette vil sikkert vække Tilfredshed.

Schmidt, Ng., meddelte, og ogsaa han havde følt Stensballes Besparselse. Anmodede Kongressen om at vise Forstaaelse for de unge og anbefalede, at Ancienniteten følges saaledes, at ikke Depotarbejderne anvendes til Fyrb.tjeneste. Den værste Forringelse var den økonomiske; thi det var hver Maaned et Tab

paa 20 Kr. Forespurgte, om der under disse Forhold ikke var Grundlag for en økonomisk Understøttelse og fandt det kun retfærdigt, at Organisationen træder hjælpende til. Taleren vilde minde om, at Lokfb. havde et godt Renomé ude i Landet. Jeg vil kun sige, at ca. 50 Lokfyrb. med Længsel venter at se, Forslaget bliver vedtaget.

Hovedkassereren replicerede og gjorde gældende, at det, regnskabsmæssigt set, vilde være et uoverkommeligt Arbejde at gennemføre Forslaget. Vi savner ikke Forstaaelsen, men vi kan af den nævnte Grund ikke gaa med dertil.

Et Ændringsforslag fra Schmidt, Ng., vedtoges med 45 mod 22 Stemmer.

Andreassen, Gb.: Jeg anser Regnskabet for saa stort, at Hovedkassereren burde være kommen noget dybere ind derpaa. Naar man betragter dette Regnskab nærmere, saa finder jeg Anledning til at anmode den ny Bestyrelse om at foranledige økonomiske Indskrænkninger indført under Henviisning til, at vort Overskud ikke vokser i Forhold til, hvad der indgaar. Taleren kritiserede derpaa Hovedkassereren, fordi han ingen Oplysninger vil give om de forskellige Beholdninger og fandt det mærkeligt, at alle Kontier er belastede med Administrationsudgifter, kun ikke Kampfondet.

Nissen, Skanderborg, ønskede Oplysninger om forskellige Udgiftsposter.

Hovedkassereren vilde meddele Hr. Nissen, at der ikke kunde spares mere, end der blev gjort. Med Hensyn til Tabskontoen, da er det den sædvanlige 10 pCt. Afskrivning. Hvad angaar Reservefonden, at der er forbrugt 7000 Kr., da er det kun ifølge Vedtagelse. Taleren finder, at Andreassen ikke burde bebyrde ham med unyttige Skriverier, saameget mindre som begge har Telefon og blot behøvede at ringe og faa det ønskede Svar. Til Kampfondets Regnskab skulde han oplyse, at man havde trukket de udmeldte Lokf. Lock-out Bidrag ud.

Rich. Lillie ønskede Ordet til Kritiken om, at der rejses for meget. Sagen er nemlig den modsatte — der rejses for lidt. Det er Hr. Andreasens sædvanlige Fremgangsmaade for at saa Mistænelighedsgørelse. Taleren vilde indrømme, at Diæterne var for smaa, men ogsaa gøre gældende, at han i de mange Aar har rejst for samme Betaling. Som Modbevis til Andreassen vilde Taleren blot nævne, at han ikke i 2 Aar har haft Tid til at besøge Struer og flere andre Byer. Taleren oplyste, at han ofte havde været uenig med HB. angaaende Regnskabets Opstilling. Pandt, at den foretagne Vedtagelse af Erstatning for Lokfyrb. Emolumenter var en uklog Handling af Hensyn til Konsekvenserne. Jeg vil give Hr. Andreassen Ret i, at Foreningens Regnskab er meget indviklet, men der er Forhandlinger i Gang om en Simplificering af Foreningens hele Regnskab. Taleren vilde spaa, at om 2 Aar har man den samme Kritik om igen mod den ny Bestyrelse. Jeg vil til Medlemmerne sige, at Lokomotivpersonalet stiller store Krav til Administrationen, men indenfor deres egne Rækker er de de daarligste.

Regnskabet vedtoges derefter enstemmigt.

(Fortsættes.)

MIT BESØG PAA REKREATIONSHJEMMET

Det er nok gaaet Dem som saa mange andre Lokomotivmænd, De har endnu ikke set vort Rekreationshjem, og da vil jeg sige, saa har De noget tilgode, som De hurtigst muligt maa faa rettet. Min Hustru og jeg tog ned for at se dette meget omtalte Hjem. Jeg havde jo nok tænkt mig noget stort, men det jeg saa gik over al Forventning, og straks, da jeg stod af Bilen, kom jeg til at tænke paa Ordsproget: »Mange Bække smaa gør en stor Aa.«

Nu vil jeg beskrive mit Indtryk af Hjemmet. Ved Ankomsten til Hjemmet kom Kongen for det hele, Herr Lund, og bød os Velkommen og derefter Økonomaen, og det skal slaas meget fast, at det var hjerteligt ment. Derpaa blev der vist os, hvor vi kunde gøre os i Stand til Frokosten og det varede ikke længe, før der blev sagt at Bordet er dækket og vi satte os til en dejlig Frokost med en varm Bøf og alt til et koldt Bord hørende samt Kaffe. Da vi var færdig med Frokosten, tog Hr. Lund os ud og ind for at se alt, hvad Hjemmet havde. Vi saa alle Værelserne, og det man fandt der var Renhed, som man skal lede længe efter, ydermere har Herr Lund haft den store Idé at udsmykke alle Værelserne med forskellige Farver, saa efter det at dømme kan Herr Lund nemt staa for Farveprøven, men det var meget smukt og det fortjener han Anerkendelse for, men det faar han jo ogsaa nok mange Gange, naar Fatter og Mutter ligger og ser op og ned ad Væggene og tænker paa den gode Mad, de har faaet og den, de skal have i Morgen. Det skal bemærkes, der er ingen som ved, hvad Middagen staar paa, før de er ved Bordet. Derpaa førte Herr Lund os ud og viste os Anlægget op ad Skrænten og den morsomme Stendysse, hvor man finder mange kendte Navne, Skipperstenen og mange andre store og berømte Lokomotivmandsnavne, ligesaa den evige Kilde ved Gavlen af Hjemmet; der siges, at et af vore Medlemmer har sit Værelse der ud til for at han kan høre Havets og Kildens Sang. Saa tog vi ned til Havet og saa Badehuset og Broen, som fører ud i Havet. Paa denne Bro var der en Kokusmaatte, som skulde være en Slags Stødpude for Ligtørne. Lidt længere henne paa Strandbredden havde nogle prøvet paa at udhugge en Havfrue i en Sten, men Kvindeteknik har de savnet, men der er ogsaa saa mange Former, saa det er ikke helt let. Vi tager saa fra Stranden op til Plantagen og Udkigstaarnet, hvorfra der er en smuk Udsigt over Kattegat; der oppe fra kan Fynboerne se hjem; jeg som Jyde maatte vende om og misundte dem, der kunde se hjem. Herfra gik vi igennem Skoven og var ovre at se en lille Æblehave og derfra gik vi op til Gaarden; nu har vi da Lov til at kalde os Gaardmandssønner alle sammen og det betyder noget, men jeg tror ikke, man kan laane paa det. Derfra gik vi hen og saa Skansen, som stammer fra den svenske Krig, saa de, der ikke har været Soldat, kan endnu naa at være med til at tage Skansen, og det kan nemt gøres, naar alle Lokomotivmænd stiller sig op og der bliver sagt: »Gaa paa«, saa kan intet staa. Nu tror

jeg snart, jeg har fortalt mine Oplevelser, men der er endnu en til Slut, og det er den bedste, for da vi kom ned til Hjemmet, stod Frk. Petersen og sagde: Middagsmaden venter, og saa tog vi fat igen paa den gode Mad og Dessert, og det var en fin og nobel Betjening, saa de forskellige Fruer kan glæde sig til en Gang imellem at være fri for at varte op, men kun til at sidde til Bords og have det ligesom Mændene altid har det? Jeg vil anbefale alle, som ikke har set det og dem, som er bange for at det ikke er noget godt, Lokomotivmændene har dernede ved Kalundborg, om hurtigst muligt at tage en Tur derned, da vil de hurtigt komme paa andre Tanker og sige som gammel Smedesvend: »Værsgod, her er en Lap«. Man kan nemt gøre det paa een Dag ved at tage med Toget fra København Kl. 9,46 og fra Kalundborg Kl. 20,03, og du og din Hustru vil blive glad for Turen og sige til hinanden: der vil vi ned igen, og for unge Mennesker er der mange dejlige Gemmesteder, hvor ikke altid den værdige Svigermoders skarpe Øje kan naa. Ja, der er noget for alle og derfor vil jeg sige til enhver, gør ligesom jeg, tag ned og se paa det, saa vil du ogsaa støtte det nu.

Jeg vil slutte med at ønske for os og vore Efterkommere, at det Hjem, som nu er bygget op, maa staa som et Minde om De Danske Lokomotivmænd, samt for Frihed, Sundhed og Kraft.

Til Slut en Tak til Herr Lund for sin store Venlighed og de mange Oplysninger.

Jyden.

OLIE.

Medens det 19. Aarhundrede antagelig vil gaa over i Historien som »Kulalderen«, maa vi formode, at det 20. Aarhundrede af vore Efterkommere vil blive benævnt »Oliealderen«.

Man skelner mellem mineralske Olier og saakaldte fede Olier. De første »tappes« af Jorden og er saaledes et rent Naturprodukt, eller de fremstilles som Kunstprodukt ved Tørdestillation af Skifer, Tørv eller Brunkul. De fede Olier udvindes af visse Dyr og Planter, f. Eks. Kokosolie, Hørfrøolie, Tran o. l. — Vi skal i denne lille Artikel kun beskæftige os med mineralske Olier, der i deres forskellige Former gaar under Fællesbetegnelsen: Olie.

I det moderne Samfund, men ikke mindre i Fremtiden, vil Olien for hver Dag komme til at spille en større og mere dominerende Rolle, og allerede nu er det ganske ugørligt at nævne et eneste praktisk Felt eller Erhverv, der ikke paa den ene eller anden Maade er afhængig af, eller betinget af Olien — til Belysning eller Opvarmning, som Drivkraft af Motorer og Ma-

skiner, som Smøreolie, som Gade- og Vejmaterialer, som Medicin o. s. v. o. s. v.

Men selvom Olien først i de sidste to Menneskealdre har naaet sin kolossale Anvendelse, og selvom det ikke er stort mere end 75 Aar siden de første 12 Tønder amerikansk Petroleum blev udbudt i New York, hvor de iøvrigt kun med Nød og næppe fandt Købere, maa man ingenlunde tro, at Olie er et moderne Fænomen — tværtimod. Saa længe Mennesket har levet paa Jorden har mineralske Olier været kendt og anvendt, om ikke paa anden Maade saa uden Tvivl som Lægemiddel.

I sin faste Form, som Asfalt, har Olien ligeledes været benyttet af de første primitive Mennesker, til Tætning af Hyttens Tag og lignende.

Baade det Gamle og Nye Testamente omtaler Olier, og alene Navnet Petroleum, Olie fra Klippen (Petra), tyder paa et ældgammelt Naturprodukt. Profeten Elias formaner Enken: »Sælg Olien og betal Din Gæld«. Job taler om Klippen, hvorfra strømmer »Floder af Olie«, og i det Nye Testamente fremføres Lignelsen om de syv Jomfruer og de brændende Lamper.

For mere end 2 Tusinde Aar siden tændtes om Aftenen kommunale Olielamper i Byerne paa Sicilien, og senere læser vi om den Række mægtige Fyrtaarne, der af Romerrigets Kejser byggedes fra Alexandria, langs Middelhavets og Atlanterhavets Kyster til Kanalen mellem England og Frankrig. Uden Tvivl har Olien ogsaa her været anvendt til Vedligeholdelse af det mægtige Baal paa Taarnets Top, hvilket er saa meget mere sandsynligt, som Olien, i langt højere Grad end Brænde og Kul, var i Stand til at udvikle den kraftige Røg, der fandtes nødvendigt i de Tidens Fyrvæsen.

I Landene omkring det Kaspiske Hav sivede Olien mange Steder frem af Jorden, og Menneskene valfartede gennem Tusinder af Aar til disse Kilder, der ligesom vore hedenske Brønde betragtedes som hellige og undergørende. At Olien besad lægende og helbredende Egenskaber har Menneskene altsaa erfaret paa et tidligt Tidspunkt, og nu om Stunder er den rensede Mineralolie jo et almindeligt anerkendt Helbredelsesmiddel for saavel udvendige som indvendige Skavanker.

I Nord- og Mellemamerika var Oliekilderne ligeledes gennem Aartusinder Samlingsstedet for Indianerstammerne; Kilderne ansaas for

hellige og Olien ordineredes af Medicinmanden ikke blot mod legemlige Sygdomme, men ogsaa og især til Fordrivning af onde Aander.

Som man ser af ovenstaaende har Olien været kendt i umindelige Tider, men det er først efter at Menneskene lærte at rense den raa Olie og tage Tekniken tilhøjelp ved Boring og Udnyttelse, at Olien fik sin enorme Udbredelse.

En lille Ting, som maaske mere end noget andet har fremskyndet Udbredelsen, er Opfindelsen af Lampeglasset. Oliens Tilbøjelighed til at ose forhindrede tidligere dets Anvendelse i Beboelsesrum, men Lampeglasset fjernede denne Ulampe og gjorde med et Slag Petroleum populært. Denne Forbedring i Belysningstekniken er ikke ældre end at mange gamle Mennesker endnu kan mindes dens Fremkomst. Men Udviklingen skrider jo frem med Stormskridt nu om Stunder — Petroleumslampen er atter kasseret til Fordel for bedre og stærkere Lys — og vore Børn aner næppe, hvad et Lampeglas er.

Om Oliens Oprindelse har der i Tidens Løb staaet mangen Diskussion, men det er nu fastslaaet, at den hidrører fra mægtige Ophobninger af Smaaorganismer, enten vegetabiliske eller animalske, der ved Jordskorpens Forskydninger er draget ned i Dybet, og her under et voldsomt Pres i Forbindelse med Jordens Varme har undergaaet den kemiske Proces, der resulterede i Oliens Tilblivelse.

Det var tidligere antaget at Olien laa i store, aabne Søer i Jordens Indre, men dette er ikke Tilfældet, snarere maa det siges at ligge i uhyre Sandlag, hvor Sandet som en Svamp er mættet med Olien. Over Sandlaget vil ofte dannes Gasarter, der mange Steder, f. Eks. i Nordamerika, ved direkte Rørledninger anvendes til Belysning af Gader og Boliger.

Olie findes næsten overalt paa Jorden, i meget forskellige Kvaliteter og i meget forskellige Dybder. De dybeste Boringer man hidtil har kunnet præstere naar ca. 6000 Fod ned, men der er Grund til at tro, at Fremtidens Ingeniører ved forbedrede Metoder vil kunne naa langt dybere, og i disse Dybder træffe Olielag, der antagelig langt overstiger de nu udnyttede.

Der har for Oliens Vedkommende som for Kullenes været udtalt Frygt for, at Jordens Beholdninger skulde slippe op som Følge af den stærke »Tapning«, og faktisk har mange af de righoldigste Kilder i Tidens Løb mindsket

deres Ydeevne. Men paa den anden Side har andre Kilder strømmet uformindsket gennem et Par Menneskealder, og nye olieholdige Distrikter findes stadig overalt paa Jorden. Noget øjeblikkelig Fare for Oliemangel foreligger sikkert ikke. Alene Nord Amerikas nu kendte Oliedistrikter menes i deres kilometerdybe Lagre at rumme 12 000 000 000 000 Tønder Olie — og hertil maa altsaa føjes Beholdningerne i de endnu ukendte Distrikter.

Olieboring er selvsagt en meget kostbar Affære, og ikke mindst fordi man, selv i Oliedistrikter kan sænke det ene Bor efter det andet uden at træffe det olieførende Lag. Paa den anden Side er Gevinsten, hvis Boringen lykkes, ofte ganske overvældende.

— For et Par Maaneder siden havde et Oliekompagni i Californien Held til efter tre Aars forgæves Arbejde, der havde kostet Milioner, at træffe en saadan Olieaare. Pludselig skød Gassen og Olien ud af det 20 Tommer brede Borehul med en saadan Voldsomhed, at det 4000 Fod lange Staalbor, foruden Maskinhus og Maskiner slyngedes flere miles bort. Støjen fra Faldet var øredøvende og kunde høres i en Afstand af seks danske Mil, og Værdien af den ustandselig udstrømmende Olie repræsenterede en Sum af 50 000 Dollars i Døgnet — ca. 200 000 danske Kroner.

— — —
For 75 Aar siden: 12 Tønder amerikansk Petroleum, som ingen havde Brug for i New York; idag: Millioner af Motorer i Fabriker, Skibe, Lokomotiver og Automobiler, og Hundrede Tusinder Kilometer oliebehandlede Gader og Veje — det er Eventyret om Oliens Sejrsang i Oliens Aarhundrede.

ENERGIANVENDELSE I JERNBANEDRIFT

Forsøg paa at forbedre Damplokomotivets Virkningsgrad.

Efter *Die Lokomotivtechnik* ved F. Spær.

Sammenligner man et stationært Dampkraftanlæg med et Damplokomotiv, vil man hurtigt opdage, at Damplokomotivets Forbedringer, hvad angaar større Økonomi i Driften, ikke har kunnet holde Skridt med de stationære Dampkraftanlæg. I sidstnævnte er Dampkedlernes Konstruktion undergaaet Forandringer fra

Flammerørs- til Vandrørs- og Højtrykskedler, medens Lokomotivkedlen, fraregnet de aller-seneste Forsøg med Højtryks-Lokomotivkedler, i det Væsentligste har beholdt den af Stephenson givne Grundform. Afvigelser derfra, som den tekniske Udvikling og de større Krafttydelser gennem et Aarhundrede har bragt med sig, har indskrænket sig til at omfatte Indførelse af mere hensigtsmæssige Enkeltdeler. Overhedning af Kraftdampen, der forhøjer Kedlens Virkningsgrad betydeligt ved at Dampen i Overhederen optager mere af den udviklede Varme og derved faar større Arbejdsenergi, har ikke ændret Lokomotivkedlens Grundform, og med Hensyn til Fødevandsforvarmeren da er denne kun et besparende Supplement, hvori en Del af den i Spildedampen indeholdte Varme nyttiggøres ved at optages i Fødevandet. Fødevandsforvarmeren ændrer ikke Kedlens Evne til at overføre den i Fyret udviklede Varme til Kældvandet eller overhede den udviklede Damp.

Hvad Lokomotivmaskinen angaar, har den første Form, Stempeldampmaskinen, hævdet sig gennem Aarene. Fraregnet Lokomotiver med Compoundvirkning, hvis Rolle forøvrigt bliver mindre og mindre efter den overhede Damps Fremtrængen, er det kun Overgangen fra Fladglider til Rundglider, der har ændret denne.

Ved stationære Dampkraftanlæg begyndte man allerede for Aartier siden at gaa over fra Stempelmaskiner til Turbiner. Fordelen ved Kondensationsdrift er større ved Turbinen, hvilket har sin Aarsag i, at Dampturbinen arbejder mere økonomisk paa de lave Tryktrin ned til det lavest mulige Sluttryk. Dog har Dampturbinen ikke helt kunnet fortrænge Stempeldampmaskinen, da Erfaringerne viser, at Stempeldampmaskiner, naar de ikke er paa over 700 HK, og Anlægsomkostningerne medregnes, godt kan hævde sig overfor Dampturbinen. At man i Elektricitetsværker saa godt som udelukkende anvender Dampturbiner skyldes, at Værkerne i de senere Aar er anlagt i meget store Dimensioner og fordrer store Krafttydelser, Saaledes leverede Firmaet *Brown Boveri* til Elektricitetsværket Hellgate i New York en Damp-turbine paa ikke mindre end 160 000 KW, svarende til ca. 210 000 HK. I Turbinens Lavtryksdel, af hvilken Turbinehuset alene vejer 340 t (= Vægten af $3\frac{1}{2}$ tjenestefærdige S-Maskiner), arbejder Højtryksdelens Spildedamp med et Begyndelsestryk af 0,2 at og trinvis ned til Kon-

densatortrykket af 0,695 Vakuum, medens Friskdamp af 19 at arbejder i Højtryksdelen.

Hvad der har hæmmet Damplokomotivet i at følge de stationære Anlæg i Udviklingen er først og fremmest Banernes Fritrumsprofil. Dertil kommer, at man paa et Lokomotiv ikke kan anvende og betjene saa mange Indretninger, som er taget i Brug i stationære Anlæg. Ikke desto mindre har man i de senere Aar søgt at nyttiggøre Erfaringerne fra Land- og Skibskedelanlæg ogsaa paa Damplokomotivet.

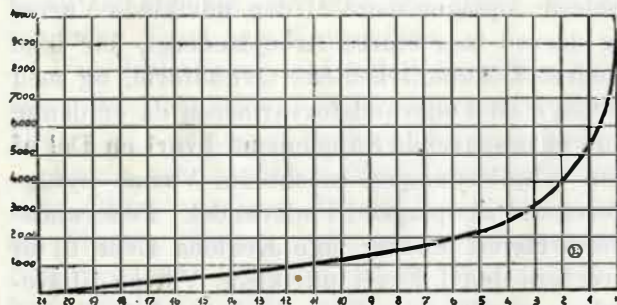


Diagram af en 10 000 KW Kondensations-Dampturbine.

Det har saaledes vist sig muligt at bygge Damplokomotiver, som er billigere i Driften enten ved at anvende Damp af højere Tryk, eller ved at udnytte Dampen ned til et meget lavt Sluttryk, eller ogsaa begge Dele i Forening. 12 at Kedeltryk har længe været det almindelige; derpaa gik man over til 14 at, og endelig har de nye tyske Hurtigtogslokomotiver et Kedeltryk af 16 at.

Forhøjelsen af Kedeltrykket har ført til Forsøg med Højtrykslokomotiver med indtil 100 at Kedeltryk. Udnyttelsen af meget lave Damptryk er naturligvis kun mulig ved at kondensere Spildedampen, men dette har vist sig at give gode Resultater. Hvis Spildedampen fra en Lokomotivmaskine, som ved normal Fyldning har et Tryk af ca. 0,2 at, kondenseres naar den forlader Cylindrene, er den i Stand til at udføre et Arbejde ned til et Tryk af 0,95 Vakuum; der staar da ved samme Kedeltryk mere end 1 at yderligere til Raadighed. Betydningen af denne Forøgelse i Trykfaldet kommer først rigtig frem, naar man betragter Fordeelingen af Dampens Arbejdsydelse paa de forskellige Tryktrin i en Dampturbine. Vedføjede Diagram stammer fra en 10 000 KW Kondensations-Dampturbine for 21 at Damptryk (absolut Tryk). Kurven i Diagrammet, som i Begyndelsen kun stiger meget lidt for til sidst at gaa stejlt opad, viser, at der ved Trykfaldet fra

21 at til 11 at udføres et Arbejde paa $\frac{1}{10}$ af Turbinens Arbejdsydelse, og at der ved Trykfaldet fra 0 at Overtryk til 0,95 Vakuum udføres omtrent $\frac{2}{3}$ af Turbinens Arbejdsydelse.

Denne Kendsgerning i Forbindelse med Erkendelsen af det store Varmetab ved at Spildedampen fra et Lokomotiv gaar ud i det fri med en forholdsvis høj Temperatur, bragte Lokomotivkonstruktørerne paa den Tanke at lade Spildedampen arbejde i en Spildedampturbine med Kondensator. Det første Spørgsmaal, der meldte sig, var, om man kunde lade en supplerende Maskine arbejde paa Drivhjulsakslen, men den Tanke maatte hurtig opgives, thi Lokomotivets Igang sætningskraft kan ikke forhøjes, da Kraften til at bevæge Drivhjulene rundt i saa Fald ikke staar i Forhold til Adhæensionsvægten, og Hjulene vilde spille paa Skinnerne. En Udvej er det at lade Turbinen arbejde paa én eller to Løbehjulsaksler, men Amerikanerne er gaaet en anden Vej og har anbragt Turbinen paa Tenderen.

I Tyskland er der fra Firmaet *Henschel und Sohn*, Kassel, fremkommet et Lokomotiv med Drivtender. Til Forsøget anvendtes et ældre Lokomotiv, som ombyggedes i Røgkamret og fik under Tenderen 3 Løbehjulsaksler samt 2 større Drivaksler for Spildedampturbinen. Spildedampen ledes gennem bøjelige Rør til Turbinen eller rettere sagt to Turbiner, én Frem- og én Bakturbine, hvorved man mener at kunne give Lokomotivet en Trækraftforøgelse paa 500—600 HK. Til at frembringe den nødvendige Træk i Fyret og til Kondensationsanlægget er anbragt Ventilatorer, som drives af smaa Dampturbiner. Anvendelsen af Kondensation bringer den Fordel med sig, at det af Spildedampen fremkomne Kondensat (Fortætningsvand) tilføres Kedlen paa ny, og Kedelsten undgaas.

Trods den gode Idé synes Drivtendermaskinen ikke at have nogen Fremtid for sig i Tyskland, aabenbart paa Grund af den indviklede Konstruktion og Vanskeligheder ved at betjene begge Maskingrupper. Snarere synes Overgangen til rene Turbinelokomotiver at have Tilhængere.



AARSMØDET I UHELDSFORSIKRINGS-FORENINGEN FOR DE DANSKE STATS BANERS PERSONALE.

Uheldsforsikringsforeningen afholdt den 13. Maj sit aarlige Repræsentantskabsmøde i København.

Samtlige Repræsentanter var mødt med Undtagelse af Togfører Rodevang, Randers, der havde meldt Forfald.

Til Sekretær valgtes Trafikinspektør Okkels.

Formanden, Forretningsfører Charles Petersen bød Forsamlingen velkommen, særligt det ene af Æresmedlemmerne, Togfører P. D. Pedersen. Foreningens andet Æresmedlem, Trafikminister Friis-Skotte, indfandt sig først senere under Mødet.

Forretningsfører, Fuldmægtig Chr. Schmidt aflagde Regnskabet, der ser saaledes ud:

Driftsregnskab for 1927—28.

INDTÆGT		Kr. Ø.
1. Skadereserve fra forrige Aar	12 800.00	
2. Præmieindtægt (heraf er 18 866 Kr. 75 Ø. overført fra Bonusfonden)	38 464.20	
3. a. Genforsikringsandel i Erstatninger	4 529.68	
b. Overskudsandel i Genforsikringen	756.95	
4. Renter	4 381.85	
	60 932.68	
UDGIFT		Kr. Ø.
3. Genforsikringspræmie	8 282.00	
5. Erstatninger (hvoraf 2 568 Kr. er Lægehonorarer)	19 071.00	
6. Administration:		
a. Lønninger	3 103.20	
b. Præmieopkrævning	1 087.10	
c. Juridisk Konsulent	50.00	
d. Repræsentantskabet	1 131.65	
e. Indmeldelsehonorar	48.50	
f. Porto, Telefon, Tryksager, Stempel m. m.	683.65	
g. Agitation for Tilgang af ny Medlemmer	881.00	
h. Diverse Udgifter	99.07	
	7 084.17	
7. Til Skadereserve (Aarets ikke afregulerede Skader) afsættes Kr. 16 000, heraf refunderes 20 % af Genforsikringen	12 800.00	
8. Henlæggelse til Bonusfonden	13 695.51	
	60 932.68	

FORMUEREGNSKAB		Kr. Ø.
Formue den 1. December 1927	90 139.39	
Forøgelse af Bonusfonden (ifølge Konto 8)	13 695.51	
Kursavance ved Køb af Obligationer	2 262.50	
	106 097.40	
Formindskelse af Bonusfonden	18 866.75	
Formue den 1. December 1928	87 230.65	
	106 097.40	

STATUS

1. December 1928.	
50 000 Kr. 5 % Statsgældsbeviser af 1917, Købsværdi	29 424.78
40 000 Kr. 5 % Statsobligationer af 1928, Købsværdi	39 000.00
Sparekasse og Kontant	18 805.87
	87 230.65

Skadereserve	Kr. Ø.
Reservefond	12 800.00
Bonusfond	42 638.35
Kursavancefond	29 529.80
	2 262.50
	87 230.65

Dernæst aflagde Forretningsføreren Beretning:

Som det fremgaar af Regnskabet, har det forløbne Aar økonomisk set været særdeles tilfredsstillende for Foreningen. Da der ifølge Lovene intet skal henlægges til Reservefonden, vil Aarets hele Overskud, Kr. 13 695.51, være at overføre til Bonusfonden, som dermed naar en saadan Størrelse, at der atter i Aar forelægges Repræsentantskabet Forslag om Bonusfordeling til Medlemmerne.

Antallet af anmeldte Skader har i det forløbne Aar været noget højere end i det foregaaende Aar. Skadeprocenten har udgjort 7,90 pCt. mod 6,47 pCt. Aaret forud.

Ved forrige Regnskabsaars Afslutning henstod endnu som uafgjort 47 Skadetilfælde. I det forløbne Aar er der som tidligere nævnt anmeldt 303 ny Tilfælde, og desuden er 2 tidligere afgjorte Skader genoptaget til Behandling. Af disse ialt 352 Tilfælde blev de 304 afregulerede inden Aarets Udgang, saaledes at der som uafgjort henstod 48 Skadetilfælde.

Af de 304 afregulerede Skadetilfælde er de 282 endelig afgjort ved Udbetaling af Dagserstatning, 12 Tilfælde medførte Invaliditetserstatning og 1 Tilfælde Døds-erstatning, 6 Tilfælde medførte intet Erstatningskrav, og i 3 Tilfælde maatte Erstatningskrav afvises.

Det omtalte Dødsfald skete ved, at den paagældende under Rangering blev klemt mellem Pufferne ved at gaa ind mellem Vognene. Han døde straks efter.

Forsikringssummen 1000 Kr. udbetalt Enken.

Invaliditeterne fordeler sig saaledes:

Forstuvning af venstre Knæ. Følgen: Arbejdsevne forringet. Muskelkrampe og Smarter i Lemmet. (5 %)

Muskelsprængning i højre Laar. Følgen: Muskelbetændelse i Benet. Ledbetændelse i h. Hoftelid. (12 1/2 %)

Beskadigelse af Hoved, venstre Skulder og højre Lænd ved Rangering. Følgen: Nervøs Lidelse. Ikke fuldt arbejdsdygtig. (5 %)

Beskadigelse af Hoved og Bryst ved Rangering. Arbejdsevne forringet. Nogen Døvhed. Tilbøjelighed til Svimmelhed (25 %).

Contusion af venstre Haand ved Snedkerarbejde. Følgen: Beskadigelse af Tommel- og Pegefingers Hudsnerver (5 %)

Slag paa højre Skulder ved et Fald. Følgen: Indskrænkning af Bevægelighed i Skulderled og Arm. (30 %)

Contusion af Mund og Tænder. 4 Fortænder slaaet ud ved Pal paa Drejeskive. Arbejderforsikringsraadet bevilger 8 % (8 %)

Forstuvet begge Fødder under Arbejdet paa Vareshuset. Lidelse i begge Fodled. Kan ikke bøjes og strækkes i fuldt Omfang. Tilstanden blivende. Afsked. (10 %)

Contusion af højre Arm ved Fald paa Varehusrampe. Indskrænket Bevægelighed i h. Arm. Nedsat Følelse af Huden. Betændelse i Nervebundterne. (25 %)

Brud af højre Arm og Albueledet ved Rangering. Indskrænket Bevægelighed i Skulder og Albue. Svind af Muskler. (22 %)

Contusion af Brystkassen, venstre Arm og Skulder ved Arbejde under en Vogn. Traumatisk Neurose. Kan ikke taale at bukke sig. Indskrænket Bevægelighed i venstre Albue. (15 %)

Forstuvet venstre Fodled under Rangering. V. Fodled traadt skævt. Arbejderforsikringsraadet bevilger 5 % (5 %)

Foreningens Medlemstal var ved Forsikringsaarets Udløb den 30. November i Fjor 3834 med en samlet Forsikringssum af 5 827 500 Kr. Sammenlignet med Forholdet Aaret forud betyder det en Nedgang i Medlems-tallet paa 12 og i Forsikringssum paa 21 000 Kr.

(Fortsættes.)



MEDDELELSE FRA HOVEDKASSEREREN

I Anledning af Motorførererkredsens Oprettelse fra 1. Juni d. A. bedes Afdelingskassererne erindre at føre dem, der for Fremtiden bliver udnævnt til Motorførere, til Afgang i deres Regnskab pr. den paagældende Udnævnelsesdag, der formentlig vil være den 1ste i Maaneden. Sker en Udnævnelse i Løbet af Maaneden, da den paafølgende 1ste.

Da Afdelingerne skal betale 20 Øre pr. Medlem pr. 1. Juli til Velfærdsforanstaltninger meddeles, at Beløbet vil blive afkortet herfra i Juli Kvartals Administrationsbeløb, der vil tilgaa Afdelingerne i sidste Halvdel af September Maaned.

Denne Meddelelse bedes opbevaret af Afdelingskassererne.

L. M. Schmidt.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-
BESTYRELSESMØDE

Tirsdag den 28. Maj 1929. — Alle var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Kredsformanden aabnede Mødet og bød Velkommen og udtalte Haabet om, at vi for den Periode, vi gaar imøde, maatte faa udført et godt Arbejde for Kredsen.

Aflagde derefter Beretning om de af ham førte Sager og de mange Skrivelser fra Afdelingerne blev gennemgaaet.

Et Spørgsmaal om Betaling for nogle Medlemmers Deltagelse i en Studiekreds drøftedes og henvistes til Hovedbestyrelsen. Det vedtoges at Medlemmer ikke kunde forvente Tilskud fra Kredsen uden forud indhentet Sanktion.

Spørgsmaalet om ensartede Regler for fri Anciennitet drøftedes og henvistes til Hovedbestyrelsen.

En Sag om Aflønning af Haandværkere — Lokomotivfyrbøderaspiranter — og Reservelokomotivfyrbødere behandledes.

Man drøftede Nyttens af Trærammen for Anbringelse af Kul paa Tenderen, og kunde anbefale at ogsaa andre Maskiner end H, R og P blev forsynet med saadanne.

Det vedtoges at rette en Henvendelse til Kreds 1 om Kultagning.

En Anmodning fra fhv. Lokofb. J. Sørensen, Thisted, kunde ikke imødekommes.

Afgaaende et Anciennitetsspørgsmaal fra Lk. maatte man formene, at det bør være de i Anciennitet ældste Lokofb., der kører i Afløsituren, idet der forekommer saavel Lokof.- som Lokofb.-Tjenester.

En Sag om dobbelt Husførelse, hvorom der var tilskrevet Generaldirektoratet, var imødekommet.

Punkt 2. Valg af Næstformand og Sekretær.

Til Næstformand foresloges A. Hasberg og H. Poulsen. A. Hasberg valgtes.

Til Sekretær valgtes H. Poulsen.

Punkt 3. Sager henvist fra Kredsgeneralforsamlingen.

De paa Kredsgeneralforsamlingen vedtagne Forslag og Resolutioner drøftedes og de forskellige Spørgsmaal vil snarest blive fremsat.

Der har været rettet Henvendelse til Ministeren angaaende Lokof. Antal paa Normeringsloven, men det har ikke været muligt for indeværende Aar at faa Antallet forøget.

Det vedtoges at anbringe Kredsens Pengemidler i Arbejdernes Landsbank.

Punkt 4. Forslag til Valg af Medlemmer af de faste Udvalg.

Kredsbestyrelsen drøftede og udpegede Medlemmer til de faste Udvalg. — Se Referatet fra Hovedbestyrelsesmødet.

Punkt 5. Eventuelt.

Herunder drøftedes forskellige Spørgsmaal for kommende Arbejder.

H. P.



Kunze-Knorr Bremsen

skal nu ogsaa indføres i Norge, idet man paa Grund af de Vanskeligheder, som Omskiftningen mellem Systemerne ofte medfører i Gøteborg, har besluttet at indføre Trykluftbremsen i de gennemgaaende Nattog paa Ruten Gøteborg—Oslo. De norske Statsbaner samt Bergslagens Jernbane og Dalslands Jernbane i Sverrig anvender som vi her i Danmark Vakuumbremsen, men Sverrigs Statsbaner har forlængst moderniseret deres Bremsesystem ved at gaa til Kunze-Knorr Bremsen, hvilket har afstedkommet fornævnte Vanskeligheder. De norske Hurtigtogslokomotiver paamonteres derfor Apparater for Trykluftbremsen, hvilket formentlig inden længe efterfølges af almindelig Indførelse af Trykluftbremsen i Norge.

Der er opnaaet Forlig i Norge

mellem Regeringen og Repræsentanter for Tjenestemandorganisationerne om det efter Dommen stadig uafgjorte Lønsprogsmaal. Denne forligsmæssige Ordning skal tiltrædes af Organisationerne ved Afstemninger. Forliget gaar ud paa, at der tilkendes Personalet 20 Mill. Kr., medens Dommen lød paa 29 Mill. Kr.

De tyske Rigsbaners

Sommerkøreplan viser, at Iltogenes Hastighed paa mange Strækninger er bleven forøget. Iltoget Berlin—Paris holder saaledes paa den 176 km lange Strækning Hannover—Hamm en gennemsnitlig Fart af 90,5 km. Det er første Gang siden Krigsudbruddet at noget tysk Tog overskrider 90 km Grænsen. I Frankrig og England er der Tog, som holder endnu større Gennemsnitshastighed. Parisekspressen bruger præcis 7 Timer om den 600 km lange Strækning Berlin—Køln. Berlin—München kan man nu rejse paa ni Timer, og Berlin—Frankfurt paa 7 Timer.

I Holland

er man i Færd med en omfattende Udvidelse af Elektrificeringen af Jernbanerne. Flere af de store Jernbanelinier forventes at blive elektrificerede til 1930.

I Sydafrika

har man fra og med den 25. Marts faaet to Luksustog af den moderneste Slags. Disse Tog løber mellem Kapstaden og Johannesburg og kaldes »Union Ekspres« og »Union Limited«. I alle Togets Kupeer findes varmt og koldt Vand, Læselamper, elektrisk Ringeledning og Telefon og særlig Betjening for hver Vogn o. s. v. Hver Vogn indeholder Baderum. Togene befordrer kun Rejsende i første Vognklasse mod en Tillægsafgift af 10 pCt. til Billetprisen.

»Union Ekspres« afaar fra Kapstaden tre Gange om Ugen Kl. 10.45 og ankommer til Johannesburg den paafølgende Dag Kl. 16.30. »Union Limited« gør Rejsen i modsat Retning paa 29½ Time.

JERNBANEETATENS MUSIKFORENING

Under ovennævnte Navn er Foreningen stiftet d. 18. November 1927.

Foreningen henvender sig herved til alle dem som kunde have Lyst og Interesse til at dygtiggøre sig i Orkesterspil.

Der afholdes Prøve hver Torsdag Aften Kl. 8 i det store Lokale ved Siden af Lampisteriet, Københavns Hovedbanegaard.

Nedgangen fra Gaden sker ad Trappen i Restaurationflojen.

Foreningen optager alle mulige Instrumenter som hører med i et Symfoniorkester.

Vi beder alle, som kunde tænke sig at være med, henvende sig enten Prøveaftenen eller til Orkestrets Dirigent, Kontorist Henning Nielsen, 1. Distrikt B.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge G. Busck, Islands Brygge 9, er bortrejst fra den 15. Juni til den 19. Juli d. A. Hans Praksis varetages af Læge Neumann, Islands Brygge 13

Konsultationstid: Kl. 12—13 og Fredag Kl. 18—19.

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, Sortedamsgade 5, er bortrejst fra den 24. Juni til 3. August d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge N. Sjørslev, Sortedamsdossering 23, Tlf. Nora 5003.

Konsultationstid: Kl. 12—13 samt Fredag Kl. 18—19.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

NYE BØGER

44.-Følter. Jyl.-Fyn.

8782b A.953b*) do. do.: Mester og Lærling. Drøm og Daad. En Nat mellem Fjeldene. Feriegæsterne. Familietvist.

3782c A.953c*) do. do.: Tordenvej. Eva. Karens Garde. Under Snefog.

15155 Ekmann, Gösta: Den tänkande August.

15156 Hallström, Per: Leonora och andra Noveller.

15157 Hoel, Sigurd: Syndere i Sommersol.

15158 Søften, Johan: Holger Danske.

13561a 15159a Siwerts, Sigfrid: Familien Selamb. I Del.

13561b 15159b do.: Familien Selamb. II Del.

13478 15160 Engberg, Gunner: Jul.

12542 15161 Clausen, H. V.: Det danske Landskab.

13367 15162 Bodelsen, G. A.: England.

12545 15163 Newbigin: Klode og Kultur.

15164 Brøndsted, H. V.: Biologi.

13505 15165 Barfoed, Viggo: Ærbødigt — 1928.

15166a Møller, Niels: Verdenslitteraturen, I Bog: Orienten.

15166b do.: Verdenslitteraturen, II Bog: Antiken.

15167 Krag, Vilhelm: Paa Guds Veje.

15168 Blæksprutten 1928.

15169 Svikmøllen 1928.

15170a Thrap-Meyer, Johannes: Egoister.

15170b do.: Anakreons Død (Fortsættelse af »Egoister«).

15171 Galsworthy, John: Swan Song.

12328ab 15174ab Geismar, Eduard: Søren Kierkegaard. Livsskildring og Forfattervirksomhed.

9675pq 15172ab Tilskueren 1928.

15173 Nielsen, Werner: Gamle Melodier.

13495 15175 50 Sommerhuse. Udvalgt efter Politikens Arkitektkonkurrence.

13612 15176 Hamilton, E.: Gamle og Nye Dage.

15177 Rode, Edith: Paris i en Nøddeskal.

15178 Havstad, Gunnar: Guttene, Tiden og Djevelen.

15179 Asbjørnsen og Moe: Eventyr.

3774 15180a Baedeker: Berlin und Umgebung.

3773 15180b do.: Rheinlande.

5600 15180c do.: Süddeutschland.

11125 15180d do.: Tirol.

3775 15180e do.: Schweiz.

3776 15180f do.: Ober-Italien.

5180 15180h do.: Mittel-Italien und Rom.

15180h do.: Holland.

14791 Jong, de: Merinus Gejsens Barndom.

15181 13594 Wolff-Heinrich, v. d. Mülbe: Harald Borchs Dødsfart.

15182 13593 Ludendorff, Erich: Frimuriets Afsløring.

15184 13597 Woel, Cai M.: Evald Tang Kristensen.

15185 Sapper (H. C. Mc. Neile): Bulldog Drummond. Tredie Runde.

15186 4462a Kjelland, Alexander L.: Garman * Worse.

15187 13648 Jacobsen, H. P.: Alverden gaar omkring.

15188 13637 Domela, Harry: Den falske Prins.

15189 13656 Marshall, Edison: Den fjerne Stemme.

15190 13639 Frich, Øvre Richter: Journalisten og Filmstjernen.

15191 13649 Kehler, Henning: Overmennesker og andre.

15192 Rubow, Paul V.: Originaler og Oversættelser.

15193 13614 Remarque, E. M.: Im Westen nichts neues.

15194 13661 Rode, Edith: Afrodite smiler.

15195 13651 Kessel, J.: Fyrstenætter.

15196 13665 Strange, Helene: Søren Sværke.

- 15197 13645 Hodgson, W. H.: Porten til Helvede.
 15198 13638 Ferber, Edna: Teaterbaaden.
 15199 Grey, Zane: Grænselandets Svøbe.
 15200 Larsen, Johs.: Saulus fra Tarsus.
 15201 13666 Singh Sadhu Sundar: Søgende Sjæle.
 15202 13653 Kruif, Paul de: Mikrobejægere.
 15203 13659 Reinhard, C.: Mands Mod.
 15204 13657 Nielsen, R. Jørgen: Meksikaneren paa Kostskole.
 15205 13644 Hempel, Hellen: Gerdas Forvandling.
 15206 13660 Rochau, Else: En Drivhusplante.
 15207 13647 Hørlyck, Helene: Mens Gudrun ventede.
 15208 13664 Segerkrantz, G.: Lord Hunter spiller Harsard.
 15209 13636 Dine, van: Hvem dræbte — Margaret Odell?
 15210 13632 Bentzon, Inger: Lykkejægere.
 15211 13654 Langenscheidt, P.: Slyngler.
 15212 13663 Sabatini, R.: Kvindebadaaren.
 15213 13662 Rowlands, E. A.: Hans Fortid.
 15214 Christensen, H. Georg: Silhouetter. Viser og Vers.
 13599 Burke, Th.: The wind and the rain.
 13600 Deeping, W.: Sorrell and son.
 13601 Dunsterville, L. C.: Stalkys Reminiscences.
 13602 Hull, E. M.: The Lion — Tamer.
 13603 Loche, W. J.: The great Pandolfo.
 13604 Feuchtwanger, Lion: Pep. Liederbuch.
 13605 Hermann, Georg: Die Zeitlupe.
 13606 Herzog, Rud.: Kornelius Vanderwelts Gefährtin.
 13607 Lersch, Heinr.: Manni!
 13608 Sudermann, Herm.: Purzelchen.
 13609 Didring, Ernst: Skådespelarskan.
 13610 Mjöberg, Eric: I tropikarnas villande urskogar.
 13611 Deledda, Grazia: Rö för vinden.
 13613 Lersch, Heinr.: Mensch im Eisen.
 13615 Arlen, Michael: Lily Christine. (Paa Engelsk).
 13616 Gibbs, Philip: Darkened Rooms.
 13617 L'Ami du Lettré pour 1929.
 13618 Bernard, Tristan: Mathilde et ses Mitaines.
 13619 Bordeaux, Henry: Sous les Pins aroles.
 13620 Delarue-Mardrus, L.: Hortensia dégénéré.
 13621 Egger, Lilla: Robes ouvertes ames closes —.
 13622 Frondane, Pierre: La cote des dieux.
 13623 Gillouin, René: Trois crises.
 13624 Guerin, Daniel: La vie selon la chair.
 13625 Blansco-Ibanez: Sous la pluie blanche des oranges.
 13626 Kessel, J.: Belle de jour.
 13627 Larroug, Maurice: Le trident.
 13628 Londres, Albert: Terre d'ébène.
 13629 Manue, G. R.: Sous le Signe du Dragon.
 13630 Margueritte, V.: Au fil de l'heure.
 13631 Sauvage, André: La nouvelle Julie.
 13672 Lewis, Sinclair: Dodsworth (paa Engelsk).

TAKSIGELSE

Til Lokomotivførerne ved D. S. B. paa Falster.
 Modtag gennem disse Linier vor bedste Tak for Opmærksomheden ved vort Guldbryllup.

J. Poggense og Hustru.

Hjertelig Tak for al udvist Deltagelse ved min kære Mand Lokomotivfyrbøder N. C. Pedersens Sygdom, Død og Begravelse. En dyb og hjertelig Tak til Aarhus Lokomotivpersonale for den smukke Deltagelse i min store Sorg og for den store Pengegave, der er tilstillet mig. En Tak til Fredericia Afdelingerne for Fanerepræsentationen. Ligeledes Tak til Afdelinger Landet over for de smukke Dekorationer.

Anna Pedersen, Aarhus.

Min hjerteligste Tak for al den Imødekommenhed, Venlighed og Støtte, som er vist mig under min Hustrus Sygdom og hendes Død.

*Julius Poulsen,
 Lokomotivfyrbøder, Gb.*



Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. 1—5—29:

Lokofb. L. A. Nielsen, Padborg.

Overført som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører H. M. A. Schultz, Kalundborg.



Lokomotivfyrbøderkredsen.

Tønder: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. L. C. Larsen, Nygade 8, Tønder.



Ændring under 8. Juni 1929 i Tildeling af Funktion som Depotforstander:

Lokomotivfører J. M. Petersen, Bramminge (Depotforstander), ansættes efter Ans. til Tjeneste sammesteds med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører V. Larsen, Bramminge, ansættes til Tjeneste sammensteds med Funktion som Depotforstander.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
 Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
 Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7. 3. Sal, København K.
 Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
 Postkonto: 20 541.