



29. Aargang Nr. 13.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Juli 1929

BREMSNING AF GODSTOG.

I de senere Aar har Statsbanerne udrustet flere og flere Godsvogne med Trykluftbremse, og dette er en paakrævet Foranstaltning for at have Vogne, som kan indsættes i Godstogene i de os tilgrænsende Lande. Men Lokomotivførernes Mening om de trykluftbremsede Vogne gik langt videre, idet de gik ud fra, at det var Begyndelsen til at indføre Trykluftbremsen som Godstogsbremse ud fra den Kendsgerning, at Udviklingen ved Jernbanerne har medført Nødvendigheden af en gennemgaaende Godstogsbremse, ja vi regnede som sikkert at faa den, da den har givet saa gode økonomiske og praktiske Resultater i andre Lande.

De tyske Rigsbaners Generaldirektør, Dr. Dorfmueller, angiver Nettobesparelsen efter Kunze Knorr-Bremsens Indførelse til 96 Mill. Mark aarligt. Desuden fjernes den Fare for Sikkerheden, som altid er tilstede i et haandbremsed Tog som Følge af, at Lokomotivets Bremsesignaler overhøres af Togpersonalet og af, at Haandbremser er en teknisk ufuldkommen Indretning. (Efter »Sicherheit und Wirtschaft bei der Reichsbahn«).

Derfor tror vi ogsaa, at der er Haab om i en ikke altfor fjern Fremtid at faa bevilget Midler til en almindelig Indførelse af Trykluftbremsen. Tilfældet ved Svanemøllen beviste, at vore Nødbremseventilers Virkning er for svag, fordi disse Ventilens Virkeevne ikke har fulgt, hvad Udviklingen har bragt med sig: lange, tunge Tog med dertil hørende kraftige Maskiner, hvis Vakuumejector nødvendigvis maa have en stor Sugeevne. Derfor skal Nødbremse-

ventilerne paa samtlige vakuumbremsede Vogne (de største Nærtrafik- og Sovevognene undtagne) forsynes med betydelig større Nødbremseventiler.

Udviklingslinien for vort Bremsesystem er den, at Vakuumbremsen, som vi har i den Udførelse, vi fik den for over 30 Aar siden, skal tilpasses de Krav, der stilles til den for at kunne virke som Nødbremse, (hvad der iøvrigt ikke forhøjer dens Effekt under almindeligt Brug), for saa vidt man ikke skrider til Indførelse af Trykluftbremsen. I Erkendelse af Trykluftbremsens Overlegenhed overfor Vakuumbremsen — udrustes alle Motorlokomotiver og Motorvogne samt de hypermoderne Personvogne med Trykluftbremse. Samtidig fortsættes ved en mindre Bevilling med at forsyne Godsvogne med Trykluftbremse, fordi en saadan er nødvendig. Statsbanerne arbejder saaledes for fuld Kraft paa at sætte Vakuumbremsen i en mere betryggende Stand som Nødbremse, medens der samtidig arbejdes paa at udruste Person- og Godsvogne med Trykluftbremse, — men da man ikke kan have to Bremsesystemer paa ét Lokomotiv, saa maa Vakuumbremsen som Følge heraf allerede være dødsdømt og Tidspunktet inde for en almindelig Indførelse af Trykluftbremsen.

Ganske vist kan man benytte trykluftbremsede Vogne uden at bruge Trykluftbremsen, men bortset fra de vægtige sikkerhedsmæssige Grunde, der taler for Indførelsen af en gennemgaaende Godstogsbremse, saa er der noget ufatteligt og meningsløst i, at vi i vore Hovedgodstog kører med et stort Antal danske og udenlandske Vogne med Trykluftbremseappa-

rater og ikke benytter dem som Bremsvogne. Vi har nu ca. 1000 Vogne, som har Trykluftbremseapparater og 1700, som har Trykluftledning; deraf løber selvfølgelig nogle i Udlandet, men efter vor Ud- og Indførsel henholdsvis til og fra Udlandet at dømme, har vi sikkert mange flere fremmede Vogne med Trykluftbremse, end der løber danske Vogne i Udlandet. Naar man dertil tager i Betragtning, at et stort Antal af vore Godsvogne, de ældste og letteste, vel aldrig bliver udrustet med Trykluftbremse, men kun skal bruges til at sætte bag paa tryklufthremsede Tog, hvilket man ogsaa har gjort i andre Lande i Overgangsperioden, saa er det uforstaaeligt, hvis der ikke kan skaffes Midler til at udruste et Antal Vogne yderligere med Trykluftbremseapparater og -ledning, saa vi kan bruge de mange Trykluftbremsevogne, vi har løbende. Man maa spørge: Har vi Raad til at lade være med at bruge dem?

Der haves Erfaring for, hvor meget en Maskin- og Tenderbremse formaa at bremse et Godstog, da det praktisk talt kun er disse Bremsere, Lokomotivførerne med Sikkerhed kan regne med og ogsaa bruger efter Behov. Det er jo en Kendsgerning, at Lokomotivførerne maa regne med, at Fløjtesignalerne til Bremsning ikke kan høres, og at han maa indrette sin Kørsel derefter ved at spærre af for Dampen i god Tid og bremse med Lokomotivets Bremse paa de Steder af Banen, hvor et Signal er i vente og saa køre saa meget haardere paa Stigninger og paa »signalfri« Strækningsafsnit. Dette er et Forhold, der kommer stærkere frem, efterhaanden som vi med Udviklingen faar Vogne med større Bæreevne, thi jo tungere Vognene er, jo mere mærkes det, naar Bremsesignalerne ikke kan høres, da Lokomotivets Bremse er forholdsvis svagere overfor Fremdriften i tunge Vogne.

Denne Kørsel er lige præcis den modsatte af den, der praktiseres i de Lande, hvor Kunze-Knorr Godstogsbremsen er indført; i Sverrig f. Eks. er grundet paa den af Trykluftbremsen forøgede Trafiksikkerhed Maksimalhastigheden af Hovedgodstogene sat op til 60 km/Tim., og samtidig er det tilladte Akselantal for samme Tog sat til 120 Aksler. Om vi her i Landet med Sikkerhed kunde køre med samme Hastighed og tage den Gevinst, der er ved at lade Toget »løbe« ned ad en Bakke, det vilde hurtigt vise sig at give en stor Kulbesparelse.

Som alt nyt møder Modstand, saaledes ogsaa med Trykluftbremsen i Godstogene, og denne Modstand stammer vel nærmest fra de Erfaringer, der er gjort med vakuumudrustede Godsvogne. Det har vist sig med Vakuumbremsen, og det har vist sig med Trykluftbremsen, at skal Bremserne være i Orden, saa maa de bruges til Stadighed. Det vil med andre Ord sige, at for hver Dag, der gaar, bliver Brugbarheden af vore tryklufthremsede Vogne mindre og mindre. Dette i Forbindelse med Kunze-Knorr Bremsens Rentabilitet gav i Sverrig og Tyskland Udslag i, at Trykluftbremsens Indførelse blev fremsat, og tilendebragt længe før det fra først var bestemt. I Sverrig begyndte Paamonteringen af Godstogsbremsen i 1920 og skulde være færdig 1930, men det viste sig ved Rentabilitetsberegningerne, at man snarest muligt burde tage Godstogsbremsen i Brug. Efter at man havde konstateret, at de svenske Statsbaners egne Værksteder var i Stand til at fuldføre Indbygningen af Godstogsbremsen allerede i 1925, gaves fra Statsmyndighederne Bevilling til at fremskynde Kunze-Knorr Godstogsbremsens Indførelse. I 1921 kørte de første tryklufthremsede Godstog over visse lange Strækninger, senere indførtes Godstogsbremsen paa det ene Trafikomraade efter det andet, saaledes at i 1925 — fem Aar førend oprindeligt bestemt — var praktisk talt alle Godstog paa svenske Statsbaners Hoved- og Lokalstrækninger udrustet med Godstogsbremsen.

EN LILLE SAG.

For nogen Tid siden kom en Lokomotivfører, der var ankommen med et Iltoget til Kjøbenhavn, til at holde en forholdsvis lang Tid paa Stationen forinden det lykkedes at komme i Hus. Lokomotivføreren fandt, at der var Anledning til at gøre en Bemærkning paa sin Rapport om dette Forhold fordi han mente, det lange Ophold paa Stationen kunde være undgaaet — og af det følgende vil det formentlig kunde ses, at hans Opfattelse af Sagen ikke var helt urigtig. Altsaa: hele Maskineriet blev sat i Gang for at faa konstateret, om der var begaaet Fejl og hvem der eventuelt havde begaaet dem. Maskintjenesten tog en Afskrift af Rapportbemærkningen og oversendte den til Trafiktjenesten. Det første, der derefter skete,

var, at den sendte den til Post III til Udtalelse — og den *første* Udtalelse herfra gaar ud paa, at Maskinledsageren *ikke* har forlangt Maskinen ud til Post IV, men at Maskinen fulgte efter Stammen, da den blev trukket ud fra Spor III.

Post II siger at det er rigtigt, at Maskinen blev stoppet der paa Grund af Rangering, og at de havde forsøgt at faa den omtalte Maskine ud af Ankomstsporet, men det kunde ikke lade sig gøre. Efter disse frugtesløse Anstrengelser finder Posten Lejlighed til at bemærke, »at Lokomotivføreren fandt Anledning til 3 Gange at fløjte meget længe med den store Fløjte, saaledes at det var fuldstændigt umuligt baade at høre i Telefonen og blandt Personalet indbyrdes. Lokomotivføreren blev anmodet om at lade være med det, han kom ikke før afsted, fordi Fløjten blev brugt. Men alligevel fløjtede han 2 Gange til.« Saa skriver Lederen af den samme Post, at det henstilles at Maskinledsageren afhøres, fordi Post IV har erklæret, at Maskinen ikke er forlangt ud og at det er Inspektørassistenten der bestemmer, om Togmaskinen skal køre over Post IV eller følge efter Togstammen. Først naar Maskinen kører til Post IV overtager Kommandoposten Ledelsen af Maskinen. Kører Maskinen efter Togstammen, kan den enten køre over Pladsen eller ad 1. Hovedspor, der meget ofte benyttes som Maskinspor. Efter dette erklærer den Assistent, der i ovenstaaende omtales som »Inspektørassistent«, at Maskinledsageren har faaet hans Tilladelse til at køre om med Maskinen og han erklærer bestemt, at han har telefoneret til Post IV og faaet dennes Tilladelse til at komme frem, men afventede forgæves at Rangersignalet blev trukket, imidlertid blev Togstammen trukket væk og saa telefonerede Portøren igen til Post IV, at han nu kørte den anden Vej. Derefter siges det, at Post IV formentlig har »glemt« at trække Rangersignalet.

Den sendes nu efter denne Udtalelse til Post IV igen, for at høre hvad de har at bemærke hertil. Efter at Posten faar at vide hvad der nu er oplyst, kommer den i Tanke om, at det er rigtig nok, at Maskinen er forlangt ud, men at man har glemt at trække Rangersignalet for Spor III. Altsaa Postens *anden* Udtalelse er *stik* modsat den første. — Efter dette siger Post III, at Maskinledsageren burde have forespurgt Posten om Grunden til at Rangersignalet ikke blev trukket, og den *store* Forsinkelse vilde da

have været undgaaet. — Derefter erklærer den Portør, der glemte at trække Rangersignalet, at han 3—4 Minutter efter at Signalet var forlangt, saa at Maskinen kørte efter Stammen. — Derefter siger Lederen af Kommandoposten, at det efter hans Mening havde set pænere ud, hvis Sagen straks var bleven klarlagt gennem Personalet i Post IV.

Og saa sendes Sagen igen til »Inspektørassistenten«. Maskinledsageren erklærer, at han ikke har rykket for Rangersignalet, da det udeblev, men telefoneret at han kørte efter Togstammen ud. Derefter giver Assistenten en dybsindig Forklaring paa, at det nok alligevel er et stort Spørgsmaal, om Forsinkelsen var undgaaet — selv om alle havde passet deres Ting — det staar der nu ikke, men saaledes skal det antagelig forstaas. Thi Toget, der kom ind 35, skulde have været ude inden 40, for ikke at genere et ventet Tog, der kom 51, og Assistenten tænker, at Maskinen ikke var naaet omkring inden Signalet skulde sættes — og saa var Forsinkelsen blevet den samme.

Nu har Sagen været alle Vegne og er »oplyst« og skal sendes tilbage til Maskintjenesten, og Stationsforstanderen skal nu sætte Prikken over »i«et med en Udtalelse. Og han siger, »at det er beklageligt, at Post IV har glemt at trække Rangersignalet, rent bortset fra, at Maskinen *maaske* alligevel ikke var naaet tidligere frem end nu — men det passerede berettiger ikke Lokomotivføreren til at blive bitter. Thi han ved jo godt, eller burde vide, at der er ingen der vil gøre ondt for Lokomotivpersonalet, men den mærkelige Maade at give sin Vrede Luft paa ved at fløjte med Lokomotivfløjten bidrager ikke til at fæstne og bevare det gode Forhold mellem Maskin- og Trafiktjenestens Folk og derpaa henstilles det paalagt Lokomotivføreren at afholde sig fra saadan Mishagsytring. Det sidste er af en af Maskintjenestens nidkære Embedsmænd blevet understreget med rødt, for at Lokomotivføreren ikke skal undlade at bemærke det. Altsaa Sagen skal ende med en, skal vi sige maskeret, Irettesættelse til Lokomotivføreren, og den besørger Lokomotivførerens Overordnede videre — med Glæde videre. Derfor det røde Blyant. — Han har set paa Sagen, maaske læst den, maaske ladet en Assistent læse den — naa det kan være Hip som Hap, lige megen Forstand har de nok paa de Dele.

Der er jo ingen Tvivl om, efter det oplyste, at Maskinen kunde være kommet i Hus uden Forsinkelse for saa vidt der ikke var sket nogen Forglemmelse eller Fejltagelse. Det kunde Trafiktjenesten meget godt have indrømmet, i Stedet for alle disse »hvis«er og »maaske«er, thi det er jo menneskeligt at fejle. Det er maaske ikke mærkeligt, at Stationsforstanderen henstiller som Slut paa Sagen, at der sker Paatale overfor Lokomotivføreren. — Ganske vist gaar der for Tiden en Revy der hedder »Paa Hovedet« her i Byen, men det kan nu ikke lykkes at faa en saa klar Sag som den stillet paa Hovedet, thi der er jo ikke Tvivl om, at Københavns Station ikke kan give sig til at solde med Minutterne hverken her eller der, og der skal i Almindelighed handles rask for at alt skal klappe — og det har saavel Maskinledsageren som Assistenten paa Perronen gjort, men de er blevet stoppet i deres gode Hensigter, og paa det Tidspunkt har baade Assistent og Portør været klar over, at der var Tid nok, og skulde 16 Minutter mellem 2 Togs Ankomst ikke være nok til at faa det første Togs Maskine væk? —, hvornaar skulde det saa kunde lykkes. Og som før sagt, det er Trafiktjenesten ogsaa klar over, det kan tydelig ses af Sagen.

Saa vidt vi kan forstaa, stiller Maskintjenestens Embedsmænd sig bagved Stationsforstanderen. Maas Embedsmænd har maaske end ikke læst Sagen igennem, i hvert Fald ikke gennemtænkt og heller ikke forstaaet den, hvad man for den Sags Skyld vel daarligt kan forlange af dem, thi i saa Fald vilde de have stillet sig bag Lokomotivføreren og gjort Stationen opmærksom paa, at den Slags meningsløse Forlængelser af Lokomotivmændenes Tjenestetid burde undgaas, og at Paatale i Sagen derfor rettes overfor dem, der har gjort sig skyldig i Forsømmelser og ikke overfor det Personale, der med god Grund beklager sig.

Maskintjenestens Leder bør kunne forstaa, at Lokomotivmændene med Rette venter, at Maskintjenestens Embedsmænd, naar saadanne Sager foreligger og ender paa en Maade, der er ganske meningsløs, at de i Stedet for at sende Sagen til Lokomotivføreren, endda i forvrænget Stand, burde sige til Stationsforstanderen: nej, holdt, paa den Maade gaar det ikke, saadan skal berettigede Klager fra vore Folk ikke behandles.

Vi skal villigt indrømme, at det vilde koste

noget mere Arbejde og Mod at indtage den Holdning, men de vilde derved opnaa, at Personalet saa hen til dem med Tillid og Agtelse, Ting det skorter meget paa nu.

IBLANDT TYSKE KOLLEGER.

Paa en Ferierejse til Italien var vi, Lokomotivførerne L. Nielsen, A. I. Hansen og undertegnede under vort Ophold i Stuttgart, Genstand for en særdeles fin Opmærksomhed af de württembergske Lokomotivførere i Stuttgart, og som jeg synes fortjener at komme til danske Lokomotivmænds Kendskab.

Foranlediget ved et Brev til en tysk Lokomotivfører i Stuttgart, Hr. Kirschenmeyer, med hvem Lokomotivfører A. I. Hansen havde staaet i Brevveksling angaaende tyske Børns Rekreationsoophold i Danmark og hvori Hansen havde udtalt Ønsket om at hilse paa ham og nogle af de Familier, hvis Børn havde opholdt sig i Hansens Hjem i Helsingør, havde Hr. Kirschenmeyer sat sig i Forbindelse med den derværende Lokomotivførerforening, hvis Formand, Lokomotivfører Hofmann, samt Præsidenten for den württembergske Landsforening under Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Lokomotivfører Hellener, gav Møde paa Stuttgarts Station og i velvalgte Ord bød os hjertelig Velkommen til Stuttgart og indbød os til at deltage i en for Anledningen arrangeret Sammenkomst næste Dag.

Efterfølgende Dags Eftermiddag indfandt de ovenfor nævnte Lokomotivførere sig paa vort Hotel og vi kørte derefter ud til Lokomotivførernes Forsamlingshus paa Ludwigsburgerstrasse, hvor vi blev modtaget af ca. 40 stuttgartske Kolleger.

Efterat være præsenteret for de tilstedeværende holdt Hr. Hofmann paa Stuttgart Lokomotivfører-Afdelings Vegne en længere Tale, der oversattes af en tilstedeværende dansktalende Dame, og hvori han takkede for den Humanitetsfølelse, der havde givet sig Udslag i Modtagelsen af tyske, specielt stuttgartske Børn i Danmark og hvoraf en stor Del var udgaaet fra Jernbanefolkets Hjem, ligesom han gav Ord for den Kammeratskabsfølelse og for det Samarbejde, der efter Verdenskrigens Ophør udviklede sig mere og mere imellem Nationerne til Gavn

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

(Sluttet.)

Punkt 6. Beretning om Dansk Lokomotiv Tidendes Virksomhed.

Redaktøren omtalte Lokf.-Foreningens Fogedforbud mod Omtale. Udbad sig Udtalelser angaaende Arbejdet.

Rosenkilde Laursen, Gb., kritiserede forskellige Artikler i Lokomotiv Tidende, ligeledes at originale Skrivelser fra Lokf. Foreningen blev gengivet med de ortografiske Fejl.

Olsen, Hg., fandt Bladet for omfangsrigt, og at for mange udenforstaaende faar Bladet tilsendt. Ønskede Reklamestoffet afskaffet!

Redaktøren vilde anse det for at være umuligt at gøre alle tilfredse med Hensyn til Stoffet. I Princippet er vi dog enige. Angaaende Kritiken om Originalgengivelsen vilde Taleren absolut ikke risikere en Retssag for Forfalskning af Skrivelsernes Indhold. Hvad angaar Afskaffelsen af Annoncerne oplyste Taleren, at dette vilde komme til at koste Foreningen ca. 10 à 12 000 Kr. aarlig. Forespurgte Forsamlingen i Anledning af Paastanden om Nægtelse af Optagelse af Artikler i det sidst forløbne Aar, om der var en eneste, som havde faaet kasseret Artikler i det forløbne Aar? Da det viser sig, at ingen har noget at fremsætte, dokumenterer *Redaktøren*, at Paastanden kun er løs Tale.

Beretningen vedtoges enstemmigt.

Punkt 6 a. Fremlæggelse af Bladets Regnskab for 1927 og 1928.

Johansen, Gb., fremlagde Regnskabet og paaviste, at det fremkomne Driftsunderskud er dækket af Bladet selv. Aarsagen til Underskudets Nedgang skyldes Formindskelse af Trykkeriomkostningerne. Hvorledes Fremtiden vil forme sig, kan jeg ikke sige paa det nuværende Tidspunkt; det vil selvfølgelig afhænge af Konjunkturerne i det private Erhvervsliv. Taleren oplyste til Slut, at Bladet har haft ¼ Mill. Kr. Brutto Indtægt og 56 342 Kr. Nettogevinst, saaledes at der til Bladets Udgivelse har været 43 065 Kr. til Dækning.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Punkt 7. Forslag angaaende Ændringer af Lønningsloven herunder Forslag:

a) Meddelelser fra HB., b) og c) fra Afd. 38, d) fra Afd. 52.

Rich. Lillie gav Oplysning om de stedfundne Overvejelser og Kommissionens Arbejde. I vore Forar-

bejder har vi som Grundlag indlagt Konjunktur- og Dyrtidstillægene i den faste Løn afpasset efter Lønningerne fra Aspiranter til Lokfyrb. til Motorf. og Lokf. Vi vil ikke fravige det Standpunkt at staa paa samme Klasser som nu og jeg advarer i Tide mod, at der stilles for store Krav. Angaaende det yngre Personale fandt Taleren, at dette i Reglen var det vanskeligste og mente, at mange stillede for store Krav. Den anden Part — Administrationen — staa paa det Standpunkt, at Tillægene ikke bør virke som en hurtig Lønforhøjelse.

Taleren kom derefter ind paa Behandlingen af Emolumenterne.

Der vil komme det Tidspunkt, at HB. maa indkalde til ekstraordinær Kongres, og derfor bør De lade HB. have Ro til Arbejdet. Jeg vil hertil føje, at der allerede er lagt et godt Forarbejde.

Angaaende Funktionsvederlaget for udført Lokf. Tjeneste vilde Taleren sige, at om de 6 Uger var for lang Tid, var et Spørgsmaal, som trængte til nøjere Overvejelse. HB. kunde ikke tiltræde Aarhus Forslag.

Skal en Lokfyrb. have samme Natpenge som Lokf.? Hertil vil jeg bemærke, at det maaske vil være muligt at faa det genindført.

Med Hensyn til Indførelsen af et Trøsttillæg vilde Taleren kun meddele, at er en Lokfyrb. ikke bleven oprykket, saa ventede han, at der blev indført en Stilling kaldet Reserverlokomotivfører. Princippet er at faa saa faa Lokfyrb. som mulig.

C. M. Thomasen, Tdr., havde med Glæde hørt Lillie og anbefalede den af ham udkastede Tanke.

Lönqvist, Ar.: Afdeling 38 har stillet Forslag fordi den nuværende Ordning er højst uheldig. Maaske kunde dette ikke gennemføres for Lokomotivpersonalet alene; men i Samarbejde med andre Kategorier. Stillede et Ændringsforslag, hvori 1 Dag forandres til 3 Uger. Anbefalede dette.

Søndergaard, Gb., talte for, at Pensionsordningen blev i Lighed med Tyskernes.

Grauballe, Gb., vilde have Pension af Stedstillaget i Lighed med Kommunens Funktionærer. Det er beskæmmende, at Lokfyrb. har saa lille en Løn, der maa gøres noget for at hæve den. Saa faar Lokf. ogsaa mere.

Ramkilde, Ar., ønskede ikke Alderstillægene delte, de skulde gøres saa faa og store som muligt. Vi skal ikke ind paa 1. og 2. Klasses Førere. Det vilde virke splittende og føre til Springavancement. Hæv

Grundlønnen saa stærk som muligt og lad os beholde Dyrtidstillæget.

Dyrberg, Fh., anbefalede Afd. 38's Forslag. Spurgte Lillie, om det ikke vilde være klogt at faa alle Emolumenter ens for Lokf. og Lokfyrh. Udgifterne, naar vi kører, er dog de samme.

Rasmussen, Es., vilde nok gaa med til de to Klasser af Lokf. Den ene vilde da skubbe den anden frem. Skellet bør dog ikke sættes ved Ekspres- og Godstogsførere. Det vil ikke skabe Springavance-ment.

Rasmussen, Bh., støttede Ramkilde, Ar. Vi skal ingen Kiler have sat ind. Stedstillæget er i sin Form dybt uretfærdig. Hæv os alle saa meget som muligt.

Rasmussen, Gh., var bunduenig med dem, der ønsker 2 Klasser. Lad os faa en høj Grundløn, og saa faa Tillæg som muligt.

Lillie: Stedstillæget er forhøjet flere Steder. Naar Finansloven er vedtaget bliver det med Efterbetaling fra 1. April. Troede ikke, at vi vilde kunne faa Pension af Stedstillæget. Staten har Pligt til at betale efter de lokale Forhold, hvor vi skal arbejde; men en Pensionist kan efter eget Ønske bo overalt i Landet, at faa Pensionen forhøjet er ikke nemt. Pensionsspørgsmaalet er vist ved at gaa over Gevind. Det er store Summer, der gaar til Pension, og de er stadig stigende. Øjeblikket er ikke fjern, da Stat og Kommune bør tænke paa Efterkommerne. Derfor gaar man nu ogsaa bort fra at ansætte Folk, men beskæftiger Ekstrafolk, fordi det i det lange Løb er det billigste.

Ogsaa en ren socialdemokratisk Regering bliver nødt til at gaa disse Veje. Pristallet er nu faldet til Ro. Vilde derfor tro, at Interessen for bevægelig Løn ikke er saa stor mere.

Mente derimod det vilde være klogt at afskaffe alle Emolumenter, undtagen Natpengene. Det vilde skaffe bedre Kammeratskab og Administrationen vilde tabe meget af sin Magt over Personalet. De gamle Pensionister kan være rolige. I vort demokratiske Land vil man altid behandle de gamle godt. Og denne Organisation har jo ogsaa Pligt til at arbejde for sine ekstraordinære Medlemmer.

Afstemning.

Forslaget fra Afd. 38, Stk. b, omændredes saalydende:

»Funktionsvederlag til Lokomotivfyrbødere beregnes pr. 3 Uger i Stedet for som nu i 6 Uger.« — Enstemmigt vedtaget.

Stk. c blev trukket tilbage.

Punkt 8.

Vasa Nielsen, Gh.: Tjenestetidsreglerne trænger til en skrap Revision. Vi henstiller til HB. at arbejde for, at vi faar de gamle Regler fra 1919 tilbage.

Lillie: Jeg har før været en Del inde paa dette Spørgsmaal. HB. har nedsat et Udvalg, der beskæftiger sig med Tjenestetidsreglerne, og vi har Forslag derom udarbejdet, som tilsigter at raade Bod paa Stensballes Overgreb.

Vi har paa Fridagsspørgsmaalet indsendt en Skrivelse, hvori vi i Lighed med andre Arbejdere, op-

naar at faa 62 Fridage aarlig. Vi henviser deri til, at Kontorpersonalet har 65 aarlige Fridage. Vi knu overfor Friis-Skotte sige, at det ikke er fordi han igen er blevet Minister, vi kommer med dette Krav. Ogsaa om hvornaar en Fridag skal begynde og slutte har vi Krav inde. Norm B er uretfærdig, og den skal vi bort fra.

H. Ohlsen, Sdb., vilde anbefale Thisted Forslag, og takkede fordi det blev fremsat. Vi skal bort fra at stemple Sidebanerne som Gammelkonebaner. — Bilerne har gjort, at disse uindhegnede Baner nu er vanskeligere at køre paa end Hovedbanerne. De aabne Led kræver Agtpaagivenhed og anstrengt Opmærksomhed hele Tiden. Hastigheden er — naar vi skal holde Tid — langt over 45 km i Timen.

Bille, Ar.: Tidligere havde vi Lokomotivmænd Godder, som vi maa have tilbage. Procenttillæget for Nattimer beskyttede Personalet meget. Intet er saa enerverende som Nattjeneste. Vi skal ogsaa have fuld Tjenestetid til Raadighed i Remiserne. Den gamle Nedbrudsreserve kendes ikke mere. Nu er Raadighed Arbejde hele Tiden, saaledes at hvis vi skal ud i alvorligt Ærinde i Raadighedens sidste Ende er vi sløve og trætte.

Lillie: HB. kan modtage dette Forslag fra Afd. 25.

Punkt 9.

Olsen, Hg., anbefalede kort Forslaget. Vi har den gode Ordning at kunne sætte en Ansøgning i Bero. Det kan misbruges. Man søger at undgaa Rangermaskinerne, og springer saa ind og hindrer andre i at komme paa Strækningen.

Nielsen, Gh., anbefalede Hg. Forslag.

Lillie bad L. Hansen, der nu skulde forlade Kongressen, tage en Hilsen med til sin Organisation, som vi omfatter med stor Interesse. Takkede personligt Hr. L. Hansen for godt Samarbejde i Aarenes Løb.

Ramkilde, Ar., gik imod Hg. Forslag. Den nuværende Ordning er god.

Olsen, Hg., anbefalede endnu en Gang Forslaget.

Afstemning.

Forslag fra Hg., Afd. 7.

Ordre A 88, Stk. b, der lyder saaledes: »Naar en Lokomotivmand forflyttes efter Ansøgning, ved Bytning eller ifølge Ordre, der er foranlediget ved Tjenesteforseelse, vil han i den Stilling, han beklæder, være at regne som yngste Mand ved Depotet 1 Aar. Herefter vil der være at tage Hensyn til hans Anciennitet regnet fra Udnævnelsen til Lokomotivfyrbøder, men Anbringelse i fast Tur kan dog først ske, naar Plads er ledig.«

Den 1-aarige Karenstid foreslaas forhøjet til 2 Aar. — Forslaget blev *forkastet* med alle Stemmer mod 15.

Punkt 10 a og b.

Martinsen, Gh., anbefalede at stemme for dette Forslag. En Tjenestemand kunde nok være tjent med at gaa, mod fuld Pension, ved 60 Aar.

Lillie: HB. kan ikke modtage dette Forslag. Vi arbejder for at faa Aldersgrænsen nedsat til 65 Aar. Hvis vi kan opnaa dette, er det godt. Vi kan ikke

beordre en rask Mand til at gaa ved 60 Aar. Vi har ikke mange Lokf. over 60 Aar. Enhver Lokf. ved nok under Hensyn til sit Ansvar, hvornaar han skal gaa.

Stem Forslaget ned.

Til Forslaget Afsnit b vilde han henstille til den kommende HB. at arbejde for en Ændring i Tuberkuloseloven. Det er ingen Organisations-Sag som saadan.

Punkt 11 a.

Lillie: Naar HB. ved denne Kongres ikke har fremsat endelige Forslag i denne Sag er det fordi, at hele dette Spørgsmaal endnu ligger i Svøb. Dette Spørgsmaal skal behandles i Lønningskommissionen.

Derfor stillede HB. Forslag om at nedsætte et Udvalg for at udarbejde Regler for Motorførernes endelige Stilling indenfor Organisationen. Indtil da maa disse have en Repræsentation for at varetage deres Interesser, derfor disse foreløbige Love. Henstillede at stemme Forslaget fra Østerbro Afd. 6 ned. Den ny HB. vil være bedst tjent derved. HB. er enig i indtrængende at henstille, at alle Motorførere optages i D. L. F.

H. Ohlsen, Sdb.: Som en af de gamle fra Organisationens Start vilde han sige, at Motorspørgsmaalet er meget vigtigt. Lokomotivmænd, som hylder de Anskuelser, der indeholdes i Østerbros Forslag, lider under den Forestilling, der har skadet vor Organisation uhyre i Tidens Løb — nemlig honnet Ambition og Misundelse tilsat en god Portion Overmod. Lader vi dette gro, giver det Bagslag. De tyske Lokomotivmænd kæmpede i mange Aar paa dette Spørgsmaal. De vilde ikke optage dem, hvad de siden bittert fortrød. Lad os ikke splitte, men samle. Vi skal kun have to Kredse. Helst een. Værn om Organisationen.

Rosenkilde Laursen, Gb.: Vi vilde have gaaet imod HB. Forslag, men efter at have hørt Stemningen her paa Kongressen anbefaler vi det.

Ohlendorf, Gb.: Dette Forslag fra Gb. og Udtalelser i Tilslutning dertil er udemokratiske. Naar vi nu hører disse Toner, er vi da ikke langt ude? Vi kan ikke være bekendt at isolere os. Vi skal arbejde og løfte i Flok.

Stem det ned.

Ottzen, Tdr.: HB. Forslag har Motorførernes Interesse, da det selvsagt er os, det mest berører. Vi er principielt uenige med HB., men kan gaa med til dette Udvalgs Nedsættelse. — I en eventuel Kreds 3 skal selvfølgelig alle Motorførere optages.

Ølsen, Østerbro, trak Forslag d tilbage.

Lillie: HB. Foreslaar, at dette Udvalg faar følgende Sammensætning:

1. Hovedformanden.
2. En Lokf. af 1. Kreds.
3. En Lokfyrb. af 2. Kreds.
4. To Motorførere af 3. Kreds.

Dete vedtoges enstemmigt.

Derefter blev HB. Forslag til midlertidige Lovbestemmelser for Kreds 3 vedtaget enstemmigt.

Svendsen, Gb., anbefaler at gaa imod Forslaget angaaende Nedsættelsen af Afd. Kontingentet til HB.

Rich. Lillie ønskede Benævnelsen Kraftvognsfører ændret til Motorfører. Dette vedtoges.

Med Hensyn til Afdelingskontingentet meddelte Taleren, at HB. har aarlig faaet ca. 1600 Kr. mindre ind siden den nuværende Ordning er indført. Finder, at Afd. bør betale de stipulerede 4 Øre til Hovedkassen.

Petersen, Es.: Jeg er absolut ikke enig med Formanden for Organisationen. Jeg udtaler mig ikke som Medlem af Es., men derimod fra Ng. Jeg fik Indtrykket, at Pengene skulde udlignes for at opnaa en bedre Forstaaelse mellem Medlemmerne. Det er det, som nu sker ved en mere retfærdig Indbetaling end før. Jeg anbefaler at forkaste Forslaget.

Aug. Andersen, Ar.: Naar vi har drøftet dette Spørgsmaal indenfor HB., saa er alt taget under Overvejelse. Det er kun et rimeligt Forslag. At feste maa være en Privatsag og angaar ikke Foreningen som saadan.

Rich. Lillie: Vilde HB. anvende samme Fremgangsmaade som Afd., saa kunde den jo risikere at blive anklaget for Bedrageri. Vi har ikke Raad til at feste. Vi kan ialt kun bruge 600 Kr. og venter selvfølgelig aldrig nogen Forstaaelse. De maa vide, at Afdelingerne staar langt friere end vi. Taleren finder, at Afd. ikke burde feje alt væk fra Bordet. Efter min Mening begynder de store Afdelinger at lapse sig; de holder Telefoner, Godtgørelser for Rejser o. s. v., men det er sandelig ikke Meningen. De andre Foreninger ved Statsbanerne har ikke de Forhold, de faar nemlig ingen Penge i Afd., men alt gaar derimod i deres Fælleskasse. Det nuværende Forhold indenfor os har medført, at der er Afd., naar der er særlig mange Penge i Kassen, der giver Øl for at faa Folk til at møde.

Andersen, Ng.: Med Hensyn til de 36 Øre bør Lovene revideres. Den Gang Kontingentet blev hævet, blev der visket os om Næsen, at nu fik vi mere. Afdelingerne er ogsaa berettigede til at faa Pengene.

Frandsen, Gb., mener, at de smaa Afd. sagtens kunde faa alt til at gaa rundt. Vi kan ikke som dem holde vore Møder i Remisen. Vore Mødelokaler maa vi betale.

Jul. Nielsen, Kb., vilde henvise til, at de smaa Afd. ogsaa faar færre Penge at administrere med. Det er rigtigt, at vi til Eksp. hos os benytter Pengene til ogsaa at holde Radio m. m. a. Taleren er af den Mening, at man dog maa kunne samles om Sagen.

Sondergaard, Gb.: Vi paa Gb. kan ikke afgive noget som helst: thi en Telefon er en absolut Nødvendighed i saa stor en Afdeling og Udstrækning. Vi maa betale for alle Mødelokalerne; vi vil ikke af med de 4 Øre. Paa Gb. fester vi ikke. Jeg siger: Stem imod dette Forslag.

Rich. Lillie: Vi har Pligt til paa alle Maader at arbejde for den bedste Økonomi. Der har ialt kun været en reel Gevinst paa 100 Kr. Vi vil gerne have, at Forsamlingen tager Stilling til Sagen.

Forslaget vedtoges.

Punkt 5, 4 b. Lovændringen vedtoges.

Punkt 5, 4 d. Lovændringen vedtoges.

Rich. Lillie: Vi maa op paa 200 000 Kr. i Nordisk Forbund, og om nogle Aar maa Feriehjemmet være saa konsolideret, at vore ekstraordinære Medlemmer kan faa Ophold der for halv Pris i Maj og Juni Maaned. Foranstaltninger har et filantropisk Formaal, og vi maa ikke forglemme, at vi for hver Dag bliver en Dag ældre. Taleren finder, at saadanne Formaal bør enhver Organisation have.

Forslaget vedtoges.

Pag. 3 a og b. tilbagetoges.

Punkt 12. Forslag angaaende Velfærdsforanstaltninger, herunder Forslag.

a) og b) fra Afd. 2. c) fra Afd. 9. d) fra Afd. 14. e) fra Afd. 19. f) fra Afd. 21. g) fra Afd. 33.

Rich. Lillie: Taleren anbefalede at stemme imod Pag. 12 a og b og fremsatte et nyt Forslag. Anbefaler Fa. Afd. 21's Forslag samt Ab. Afd. 33.

Christiansen, Fa.: Ved alle Kongressen bliver disse Velfærdsforanstaltninger indsendte til HB. Taleren finder, at det er den omvendte Verden. Henviser til de tyske Maskiners Udstyrelse angaaende Dampens Bortdrivelse under Kørselen. Med Hensyn til Sengene henviser Taleren til Padborg.

Dyrberg, Fh., anbefaler til Punkt 12 a at stemme imod under Henvisning til, at faar vi bedre Tjenestetidsregler, faar vi ogsaa Tid til at holde Maskinen i Orden.

Heftholm, Fh., anbefaler at forkaste Forslaget.

Klam, Ro., mener, at med de nugældende Tjenestetidsregler kan Mask. ikke pudses og renholdes af Lokofrb. Anbefaler at forlange, at Mask. renholdes af Depoterne.

H. Ohlsen, Sdb., Dette Spørgsmaal med Lagner minder mig om den Tid, jeg begyndte ved Banen, da havde vi opredte Senge; men lad os endelig ikke faa disse uhygiejniske Forhold tilbage. Vore østrigske Kolleger misunder os vore Lagendaaser. Jeg skammer mig ikke ved at lægge Lagner paa min Seng. Som de unge mener jeg, at der ingen Tid er til Pudsning af Maskiner. Før, da vi havde Tid dertil og egen Maskiner, da kunde vi.

Foreslog at Depoterne overtog Pudsningen af Førerpladserne.

Jul. Nielsen, Kb., takkede Lillie og Dyrberg for Tilslutning. Lad os beholde vore Lagner. Omtalte den mangelfulde Renholdelse af vore Opholdsværelser. Vi kan dog gøre meget selv i den Retning.

Søndergaard, Gb., Det gamle Sandkassesystem var bedre. Det er meget vigtigt, at vi faar et godt og brughart System. Lad os beholde vore Lagendaaser. Støttede Klem i hans Syn paa Pudsningen. Blot Mask. er ren, er det godt. En sagkyndig Mand havde aldrig ladet Bagklappen fjerne.

J. Knudsen, Gb., Er vi Lokomænd da ikke lige saa renlige som andre Mennesker? Hvorfor skal vi da slæbe rundt med Lagendaase. Naar Togpersonalet var tilfreds med en saadan Ordning, kunde vi ogsaa blive det. Lokofrb. vilde ikke være fri for at gøre rent paa Mask., vi vil blot være fri for at pudse i vor

Fritid. Vi skal have ens Regler for Pudsningen. Nogle Førere vilde have stramt pudses, andre vilde blot staa rent. Lad os faa Mask. ensfarvede. Heftholm var inde paa den gamle Vise, der kunde lyde saaledes: Da jeg var Fyrbøder, da — — —, men vi har ingen Tid til at pudse, og derfor opstaar der Fedteri.

Nielsen, Kø., Forholdene paa Gb. Værelser er under al Kritik.

Thygesen, Ng., anbefalede Ng. Forslag. Ingen andre end os har saadanne Natopholdsværelser. Vi kan nok finde en god betryggende Ordning. Det tyder paa Konservatisme at modarbejde dette Forslag. Østrig har den samme Ordning som for 30 Aar siden. I Sverrig har de den Ordning, at hver Mands Lagner ligger i et Skab og Lagnerne er mærkede saaledes, at hver Mand altid faar sine Lagner. Hvorfor skal vi være en Pariakaste.

Rich. Lillie: Her er ingen Uoverensstemmelse mellem os. Er vi Lokomænd ikke Maskinarbejdere? Vi viser ikke dette ofte. Lad os da vise det ved at holde vore stationære Anlæg i straalende Stand. Alle Lokomotivfyrbødernes tidligere smudsige Arbejder er vi kommet af med, og Nathanerne er vi af med, den Smule, der er tilbage, kan vi ikke være bekendt at sortlakere.

Punkt 14. a) Valg af Formand, b) Valg af Redaktør, c) Valg af Hovedkasserer, d) Valg af to Medlemmer til Ferie- og Rekreatiionshjemmet.

Klem, Ro., foreslaar K. Johansen til Formand.

Mortensen, Es., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Heftholm, Fh., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Røgild, Ab., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Aug. Andersen, Ar., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Herm. Ohlsen, Sdb., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Joh. Knudsen, Gb., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Kuhn frabeder sig Valg og foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Skjoldager, Gb., foreslaar K. Johansen til Formand.

K. Olsen, Gb., foreslaar K. Johansen til Formand.

Grauballe, Gb., foreslaar K. Johansen til Formand.

C. L. Christiansen, Fa., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Søndergaard, Gb., foreslaar K. Johansen til Formand.

Petersen, Es., foreslaar K. Johansen til Formand.

Joh. Hansen Ar., foreslaar Sofus Jensen til Formand.

Petersen, Gedser, foreslaar K. Johansen til Formand.

Jul. Nielsen, Kalundborg, foreslaar K. Johansen til Formand.

Rich. Lillie: Det er med Vemod at jeg for sidste Gang staar her, hvor jeg i 17 Aar har virket. Jeg

er til Trods herfor interesseret i, at man faar den rigtige Mand ind paa Pladsen. Jeg vil hævde, at Sofus Jensen er en alvorlig tænkende Mand. Jeg siger ikke det for at forklejn K. Johansen paa nogen Maade, men det er en Kendsgerning, at Johansen i de sidste Aar ikke har været saa rask som ønskeligt var, og i de sidste 2 Aar ikke har deltaget i en eneste ansvarlig Afgørelse. Kongressen kan fordre af os, at vi skal opgive hvem vi anser for mest kvalificeret. K. Johansen kender jeg som en Mand, der særlig er kendt med Tjenestetidsreglerne. Sofus Jensen er en Mand, der fuldt overvejer sine Handlinger. Selv om det gør ondt paa min gamle Ven Johansen, saa maa jeg dog sige, at De maa stemme paa Sofus Jensen. Hvis De vælger Sofus Jensen, kan K. Johansen blive Næstformand i HB. og Kredsformand. Dette vil være en taktisk klog Ordning, og det er undertiden godt at være noget forudseende.

Sofus Jensen, Fa.: Det er ikke saa rart, dersom man kommer lidt i Sving. Jeg føler mig ikke paa nogen Maade bitter, men der er dog visse Ting, som man kommer til at tænke paa i Øjeblikket. Og det er det Arbejde, der saaledes skal udføres fra Fa. Maaske er det Aarsagen til at HB. har trukket mig frem; jeg havde nu ment, at det burde være foregaaet noget mere stilfærdigt. Naar nu Afgørelsen skal finde Sted med 2 Kandidater, saa løber man Risikoen at Afgørelsen maaske kommer til at ligge omkring Midten af alle Stemmerne. Et Valg, hvor Flertallet af Stemmerne ikke er større, vil ikke give den valgte Formand nogen egentlig Rygstød til at arbejde med. Jeg anmoder derfor Forslagsstillerne og Es. Afd. om at trække min Kandidatur tilbage.

Mortensen, Es.: Vi trækker ikke Forslaget tilbage. Man skred derefter til Valg med følgende Resultat:

Sofus Jensen valgt med 66 Stemmer.

K. Johansen fik 55 Stemmer.

2 Stemmesedler var blanke.

Kuhn, Kb., meddelte derefter, at da de østrigske Gæster nu maatte rejse, ønskede Hr. *Elias Kram* Ordet til Afsked.

Denne udtalte: Mine Herrer! I et 3 Dages Arbejde har De nu taget Beslutninger, som skal bringe Dem nærmere Maalet, og de østrigske Delegerede ønsker Dem al Held og Lykke dertil.

Vor Deltagelse i Deres Kongres skal være Udtryk for, at vi, trods Forskellen i Sprog og Skikke, alligevel føler ens. — Et og det samme føler alle Lokomotivmænd ogsaa i andre Stater, fordi vi er af den fulde Overbevisning om, at kun den internationale Forstaaelse mellem Befolkningerne er Vejen til Verdensfreden.

Det er ingen Usandhed, naar det paastaas, at Jernbanemændene, og særlig Lokomotivfolkene, har virket og virker som Baciller til Opnaaelse af en Forstaaelse mellem Befolkningerne.

Ud fra denne Betragtning mener det østrigske Personale i international Henseende at kunne bidrage til Varetagelsen og en videre Udvikling af Lokomotivpersonalets Organisationer.

Den Gæstfrihed og Opmærksomhed, De har udvist overfor de østrigske Delegerede, er Bevis for, at ogsaa De har den samme Anskuelse om den internationale Betydning for Jernbanemændene.

Vi takker i Særdeleshed Deres Ledelse og alle de Kollegaer, der har haft Taalmodighed og ofret deres Tid paa os, og takker endnu en Gang paa det hjerteligste inden Afslutningen for den gæstfri Modtagelse, som De har beredt os.

Vær derfor nu til Afsked paa det hjerteligste hilset, idet vi tilraaer Eder et kraftigt Venskab.

Den svenske Gæst Hr. *Borgsted* fik derefter Ordet for at takke for Samværet. Han havde faaet Forstaaelsen af, at dette var en rigtig Kongres. Det var 30 Aar siden Starten, og den mangeaarige dygtige Formand skulde gaa. Gav en Oversigt over Lønforholdene i Sverrig, hvor man ogsaa nu staar foran en Lønrevision. Derfor havde det glædet ham meget, at høre D. L. F. trække de klare Linier op i Lønsagen. Udtalte Haabet om, at D. L. F. vilde overvinde den Modstand, der vilde komme.

Takkede for personlig Gæstfrihed fra D. L. F.s Side. Takkede særlig Hr. Lillie, og sluttede: Paa min Organisations Vegne siger jeg Tak for disse interessante Dage og ønsker D. L. F. Lykke og Held i Arbejdet for Lokomotivmændene. (Haandklap.)

Rich. Lillie: Lad os sige Hr. Borgsted Tak for de svenske Lokomotivmænds Andel i det gode Samarbejde mellem Nordens Lokomotivmænd. Lad os hilse Borgsted med tre kraftige danske Hurra for de svenske Lokomotivmænds Fremgang. (Hurra!)

Vasa Nielsen, Gb., anbefalede Redaktøren. Bevar ham ved at genvælge ham.

J. Boyesen: Nu er der to Forslag. At anbefale Redaktøren er unødvendigt. Spurgte, om Rosenkilde Laursen havde stemt for Adskillelse mellem Kreds 1 og 2. Lokoførerne kan selvfølgelig vælge saadan en Mand, men det kan Organisationen i sin Helhed ikke. Vi Lokofrb. kan ikke være med til noget saadant.

Rosenkilde Laursen: Dem, der kender mig, tror ikke saadant et Rygte. At drage den Slutning af mine Udtalelser er forkerte.

Christiansen, Fa., vilde bede Rosenkilde Laursen trække sin Kandidatur tilbage.

Rosenkilde Laursen: Jeg trækker min Kandidatur tilbage.

G. O. F. Lund, Gb.: Dette Valg er af afgørende Betydning paa Grund af, at vor nye Formand ikke bor i Kjøbenhavn.

Derfor er det af stor Betydning, hvilken Medhjælp han har der. — Derfor skal vi genvælge C. M. Christensen.

Røgilds, Ab., anbefalede C. M. Christensen. Ham er vi udmærket tilfreds med og vi kan ikke undvære ham.

Andreassen, Gb., var ikke glad for at fortsætte med C. M. Christensen. Uroen paa Gb. skyldes for en stor Del ham. En tjenestegørende Lokomand er bedre end en pensioneret.

H. Ohlsen, Sdh., mente en Redaktør med god og rigelig Tid var en Fordel. Anbefalede Genvalg.

Rich. Lillie: Vi maa ikke glemme, at den Mand, som ikke er underkastet Instruks for Tjenestemænd staar bedre, friere end en udøvende Tjenestemand. Vi maa ogsaa huske paa, at vi har en Tugthuslov. Vi staar overfor alvorlige Tider. En Mand der da kan skrive uden Ansvar overfor Instruks for Tjenestemænd er da at foretrække. Jeg maa oplyse, at man har forsøgt at straffe C. M. Christensen ved at undlade at give ham den gængse Erkendtlighed ved Afgang ellers alle faar. Jeg paatalte dette og i Fremtiden er denne Afgørelse frataget Distrikterne og henlagt til Generaldirektoratet. Distrikterne skal kun gøre Indstilling for den, de mener ikke skal have denne Erkendtlighed.

Redaktøren valgtes med Akklamation.

Redaktøren takker for Valget.

Valg af Hovedkasserer. Den afgaaende genvalgt ved Akklamation.

Valg til Ferie- og Rekreatiohshjemmet Genvalgtes G. O. F. Lund og nyvalgtes Lokofrb. C. Th. Petersen, Kalundborg.

Sofus Jensen tog derpaa Ordet og udtalte: Formandsvalget har nu formet sig saaledes, at ingen kan være tjent dermed, men jeg takker, idet jeg siger, at jeg kender det Ansvar som jeg gaar ind til. Men jeg vil ogsaa have Lov til at sige, at selv om jeg bliver Formand i 11 Aar, vil jeg ikke kunne naa op til den Højde som min Forgænger. Jeg har jo flere Gange haft Lejlighed til at komme paa Gh, og mener, at jeg er kommen godt ud af det med Personalet der. Jeg vil love, at jeg i Fremtiden skal bruge de Evner, som jeg er i Besiddelse af, men jeg er ganske klar over, at det ogsaa vil hælde, at jeg undertiden vil komme til at staa i et skarpt Forhold til en af Parterne. Men her vil jeg anmode enhver om ikke at glemme, at jeg nu er valgt til at varetage begge Parter's Interesse. Tak for Valget.

Hovedkassereren, G. O. F. Lund og C. Pedersen takker for Valget.

Punkt 13. Forslag angaaende Kursus.

Jespersen, Gh., vil anbefale en Sum af 400 Kr. til Oplysningsarbejder. Vi formener paa Gh., at vi kan faa Ret til at deltage i Arbejdet indenfor Arbejdernes Oplysningsforbund og deres Kursus. Taleren finder de nødvendigt, naar man ser hen til, hvad andre Organisationer gør.

J. A. Nielsen, Fa.: Naar vi har ment at disse Kursus skulde afholdes paa Feriehjemmet, saa er det fordi det kan faa Betydning for Hjemmet.

Dyrberg, Fa.: Det er i vore Dage ikke alene den rent praktiske, men ogsaa den fysiologiske Undervisning vi tiltrænger. Det gælder om at faa saa mange Højskoler som muligt for at dygtiggøre de Unge gennem Kursus paa disse. Det er ud fra den militaristiske Organisation som Forbillede vi maa bygge saadanne Organisationer op.

Sofus Jensen: Dette Forslag har vi ikke noget imod at tage op til Behandling indenfor HB., og paa Feriehjemmet er der god Plads dertil. Forslaget er ikke særlig begrundet; hvor mange Penge der

maa bruges. Angaaende Lokof. Uddannelse vil jeg sige, at mange Lokomænd kan have godt af et saadant Kursus. Vi maa se at faa dette Spørgsmaal op til Behandling. Taleren anbefalede Forslaget.

Forslag a tilbagetoges.

Ændringsforslag paa 400 Kr. vedtoges.

Punkt 13 e.

Sofus Jensen anmoder Tdr. Afd. om at tage sit Forslag tilbage.

Sogaard, Tdr., mener, at den Uddannelse, som Generaldirektoratet har indført, ikke dækker hvad man i Tønder mener er en Nødvendighed. Man kommer ikke udenom, at vi bør have uddannede Mennesker med endnu højere Anciennitet i Tjenesten, som vi kan sætte ind og opretholde Forfremmelsen i dens Rækkefølge. Og hertil mener vi, at dette Forhold ikke dækkes af Administrationens Kursus. Taleren vilde gøre gældende, at han ingen Tilhænger var af Motorvognene, men derimod af, at Ancienniteten opretholdes for alle Lokomotivmænd.

Sofus Jensen, Fa., vilde sige til Sogaard, at han ikke rigtig forstod hvad han vilde; thi naar han hævder, at de af Statsbanerne afholdte Kursus ikke dækker, kan denne Paastand dog ikke være rigtig, eftersom Administrationen jo er tilfreds dermed. Og naar den er tilfreds, kan vi ogsaa være det, hvad Uddannelsen angaar. Vi har haft vor Opmærksomhed henvendt paa hele Motorvognsspørgsmaalet og der er ogsaa affattet Protokol derover. Taleren kommer derefter ind paa Aarsagen til den fremkomne Bitterhed, og kunde ikke indse at Forslaget havde nogen Betydning.

Pallesen, Herning, vilde henvise til Motorens Erobring af Landevejen. Søen og Banerne og kommer ind paa Forhold Sagen uvedkommende. Taleren afbrydes af Dirigenten paa Opfordring af Forsamlingen.

Forslaget blev derefter forkastet.

Dagsordenen var hermed udtømt.

Følgende 3 Resolutioner vedtoges:

I.

Dansk Lokomotivmands Forening forsamlet til Kongres i Aarhus den 8.—10. Maj 1929 har drøftet de af Regeringen Madsen Mygdal gennemførte Tjenestetidsregler, der er dikteret Statsbanernes Tjenestemænd mod Organisationernes Protest. Kongressen gentager Foreningens Protest mod de gennemførte Tjenestetidsbestemmelser, der er af en saadan Beskaffenhed, at Personalet udsættes for Overanstrengelse, ligesom Sikkerheden paa Banerne kan bringes i Fare.

Kongressen udtaler derfor Haabet om, at den demokratiske Regering hurtigst muligt vil ophæve Ordre Serie A 213 og derefter træffe Foranstaltninger til, at der efter Forhandling med Organisationen indføres forsvarlige og sikkerhedsmæssig betryggende Tjenestetidsbestemmelser.

II.

Kongressen har med Beklagelse bragt i Erfaring, at Trafikministeren i den Madsen Mygdalske Regering har saboteret den mellem Statsbanernes Generaldirektorat og Dansk Lokomotivmands Forening truffene Aftale angaaende Betjeningen af Rangerlokomotiverne, idet han har nægtet at fremsætte de til Aftalens Opfyldelse nødvendige Forslag for Rigsdagen.

I Følge Aftalen skulde samtlige Rangerlokomotiver betjenes af Lokomotivførere; men i Stedet for Opfyldelse af den truffene Aftale har Administrationen forøget Lokomotivfyrbødernes Anvendelse som Lokomotivførere i en saadan Grad, at ca. 100 Lokomotivfyrbødere gennem hele sidste Aar har udført Lokomotivføretjeneste. Fornævnte Aftale godkendtes af saavel Trafikminister Friis, Skotte som af Rigsdagen og fandt sit Udtryk i Forslaget til Normeringslov for 1926—27, hvor det bl. a. siges:

»Fra Lokomotivpersonalet har man gennem mange Aar modtaget Andragender om, at alle eenmandsbetjente Rangermaskiner skulde betjenes af Lokomotivførere. Af økonomiske Grunde har man hidtil modsat sig Udnævnelsen af Førere af de eenmandsbetjente Rangermaskiner til Lokomotivførere, endskønt man erkender, at de paagældende Dobbelt-hverv som Fører og Fyrbøder maa anses for mere kvalificeret end almindelig Lokomotivfyrbødergerning. For at søge Spørgsmaalet løst har man ladet et Udvalg undersøge, hvorvidt det var muligt som Ækivalent for den med Udnævnelsen af Lokomotivførere til samtlige Rangerførerpladser forbundne Udgift ca. 223 000 Kr. aarlig, at anvise tilsvarende Besparelser. Ved den stedfundne Undersøgelse og senere Forhandling med Personalets Organisation er det blevet muligt at foreslaa Normativet for Lokomotivfyrbødere nedsat med 47 Mand. Besparelsen ved Nedsættelsen i Normativet kan anslaaes til ca. 209 000 Kr. aarlig.

Selv om den paatænkte Omordning herefter vil medføre en aarlig Merudgift af ca. 14 000 Kr., mener man dog at burde stille Forslag om Sagens Løsning paa det heromhandlede Grundlag.

Kongressen finder det nedbrydende for al Respekt for Aftaler, at medens Lokomotivpersonalets Ydelse, Besparelsen paa 209 000 Kr., forlængst er indkasseret af Administrationen, er dennes Part af Aftalen stadig uopfyldt. Kongressen udtaler derfor sin Forhaabning om, at Trafikminister Friis Skotte nu vil træffe Foranstaltninger til, at den af ham godkendte Aftale om Rangerlokomotivernes Betjening gennemføres, saa den Uretfærdighed, at et stort Antal Lokomotivfyrbødere til Stadighed maa udføre Lokomotivførergergning med Lokomotivførernes Ansvar, men kun oppebærer Lokomotivfyrbøderløn, derfor kan bringes til Ophør.

III.

»Paa Dansk Lokomotivmands Forenings Kongres i Aarhus den 8.—10. Maj 1929 har man behandlet Emnet »Forhandling om tekniske Spørgsmaal» og

beslutter at rette denne Henvendelse til vort Lands nye Regering angaaende Genindførelse af den Ret, Personalet i Ministeriet Staunings Regeringsperiode, 1924—1926, fik til ogsaa at kræve Forhandling om tekniske Anliggender, hvilken Ret i Oktober 1926 bekendtgjordes for Personalet ved Ordre Serie A 196, men allerede i Januar 1927 ophævedes af Regeringen Madsen Mygdal.

Kongressen forventer, at Regeringen snarest vil tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse.

Til Udvalget for Revision af Lovene valgtes derefter:

C. M. Christensen, Kh.

Aksel Petersen, Tdr.

J. Jensen, Odense.

Svendsen, Gh.

Lokomotivførerne konstituerede sig som Kreds-generalforsamling.

K. Johansen valgtes til Kredsformand, og takker for Valget; anmoder om, at enhver bidrager til at faa Ro indenfor Foreningens Virksomhed.

Sofus Jensen: Vi har nu naaet Afslutningen for denne Kongres. Jeg vil personlig takke den afgaaende Formand for hans Arbejde for os. Jeg er overbevist om, at Rich. Lillie i disse Dage har gaaet mellem os med bevægede Tanker. Jeg husker endnu tydelig Rich. Lillie fra hans unge Dage, hvor han gav sit Besyv med, men der var Logik deri. Naar vi nu ser tilbage paa, hvad han har udført gennem Aarene, er der vist ingen, uden at de ser op til ham. Hans Dispositioner har altid været rigtige; det viser hele Ophbygningsarbejdet. Naar Rich. Lillie nu forlader os, saa ved vi, at hans Arbejde sikkert vil bære Frugt i Fremtiden. Jeg haaber, at den Plads, som Du, Rich. Lillie, nu har faaet, maa give Dig Arbejdsglæde; thi det glæder ogsaa os andre, at en Lokomotivmand kan opnaa en saadan Plads i Samfundet. Jeg tør paa-staa, at Statshaverne har gjort en god Forretning, men vi andre en daarlig.

Der vil være mange Tanker at tolke ved en saadan Lejlighed. Vi vil sende en venlig Tanke til Lillies Hjem, til hans Hustru; thi naar Fru Lillie gennem de mange Aar har støttet sin Mand, saa foreslaar jeg, som Tak herfor, at vi herfra sender hende et Telegram. Vi husker tillige alle afdøde Oskar Larsen, og jeg foreslaar, at Hr. Rich. Lille træder ind i hans Sted som Æresmedlem i vor Forening.

Rich. Lillie: Jeg takker for Hyldesten og følger mig dybt rørt, ligeledes takker jeg paa min Hustrus Vegne, fordi De husker hende; hun har været mig en tro Støtte. Jeg vil oprigtig ønske, at De nu vil vise den nye Formand al Deres Tillid. Tillige ønsker jeg, at der vil være Plads for den Mulighed, som den tredje Part udnytter. Jeg vil ønske, at det lykkes at samle alle for en Forbedring af Eksistensmulighederne. Jeg takker tillige dem, som har aabnet deres Hjem under mine Rejser, og netop i disse Dage har jeg mærket saa megen ærlig Kammeratskabsfølelse. De har netop

i Dag gjort mig den største Ære, og jeg lover Dem, at skulde det paa min fremtidige Vej gennem Livet blive muligt, at jeg kan blive i Stand til at hjælpe Dem, saa skal jeg til enhver Tid gøre mit yderste for at være Dem til Nytte. Jeg takker endnu en Gang paa egne og Hustrus Vegne.

Leonhardt Hansen fra Smede- og Maskinarbejder Forbundet: Jeg indrømmer, at jeg føler en vis Grad af Vemod ved at forlade Rich. Lillie. Vi har arbejdet meget sammen og vi har ogsaa været uenige, men vi har desuagtet altid naaet til gode Resultater inden vi er gaaet fra hinanden. Det er saa rart at sidde som Privatmand og være Tilhører og sommetider mener man ved enkelte Lejligheder, at man vilde have stemt anderledes. Ogsaa jeg vil føje mine bedste Ønsker for Rich. Lillie paa hans fremtidige Bane gennem Livet, og sige Tak for Samarbejdet i de forløbne Aar.

Rich. Lillie takker *Leonhardt Hansen* og ønsker, at det vil lykkes ham at føre sine Kammerater fremad.

Anmoder Forsamlingen om med ham at takke den afgaaede Hovedbestyrelse. Først vilde han takke *Mortensen*, som hans By nu havde valgt til Byens højeste Stilling. Dernæst *Lokof. Bøyesen*, som den tidligere Kredsformand for Lokofyrb., for hans noble Maade at optræde paa, og hans store Arbejde, der altid har været smukt og punktlig udført, men ikke altid lige let at udføre.

Taleren vilde tillige ikke forglemme at takke Lokomotivfører *C. Petersen*, som tidligere Kredskasserer. Han var den Mand, der fik den første Uddan-

nelse som Lokom. Jeg tror, at Lokof. vil forstaa at gøre Brug af hans rige Evner.

Jørg. Busk ønsker de nyvalgte al Held og Lykke med Arbejdet i Foreningen.

Et Telegram til *Fru Lillie* vedtoges enstemmigt:

Fru Johanne Lillie,

Classensgade 49, Kjøbenhavn.

Kære *Fru Lillie*.

Dansk Lokomotivmands Forenings Kongres har ved Afskeden med Deres Mand, Foreningens hidtidige, mangeaarige Formand, forstaaet den Opofrelse ogsaa De har vist vor Organisation og de Savn, De har lidt ved saa ofte at have maattet give Afkald paa Ægtemanden til Fordel for Foreningen. Kongressen sender Dem sine hjerteligste Hilsener og dybtføjte Tak og ønsker, at Fremtiden maa tegne sig lys og lykkelig for Dem og Deres Kære.

Paa Kongressens Vegne:

<i>M. Mortensen,</i>	<i>Soph. Jensen,</i>	<i>Emil Kuhn,</i>
Dirigent.	Formand.	Sekretær.

Sofus Jensen: Det er ikke nok med, at De nu har valgt en Bestyrelse. Jeg henvender mig endnu en Gang til alle Kongresdeltagerne om at støtte os i vort Arbejde for at opnaa de bedst mulige Resultater i Fremtiden.

Dirigenten afslutter derpaa Kongressen med at takke for godt Samarbejde.

Sluttet Kl. 19,30.



og Glæde for alle og bød os med disse Ord hjertelig velkommen til Stuttgart og dekorerede os derefter med det tyske Foreningssemlen.

Herr Hellener, Præsidenten for den württembergske Landsorganisation, bød os paa lignende Vis velkommen og lovede til næste Aar efter en Kongres i Königsberg at aflægge Besøg i Danmark.

Derefter sang de tilstedeværende Medlemmer af Lokomotivførernes Sangkor, ca. 30 Mand, med kraftige velskolede Stemmer, en Række schwabiske Folkesange, hvorefter Aftenen afsluttedes med et behageligt Samvær, der besegledes i god sydtysk Vin; ved vort Bord var placeret en mægtig Sølvpokal, der efter Formandens Udsagn indeholdt 2 Liter af Württembergs bedste Produkt.

Denne ganske overordentlige Opmærksomhed fra vore tyske Kolleger, afgiver jo et udmærket klart Bevis for den Samdrægtighed og Forstaaelse, der efter Krigen har udviklet sig imellem de forskellige Landes Befolkninger.

Til nærmere Oplysning om stuttgartske Forhold skal jeg her bemærke, at der ved det derværende Maskindepot er stationeret ca. 300 Lokomotivførere og Lokomotivføreraspiranter (Fyrbødere og Arbejdsfolk) og at den langt overvejende Del af disse bor i Jernbanernes Tjenesteboliger, der bestaar af smukke 3- a 4-Etagers Bygninger, der udgør en hel Bydel med flere Gader ligesom Lokomotivførerne har eget Forsamlingshus med flere Foreningslokaler og egen Restauration, denne Bygning er ikke beliggende i Komplexet af Tjenesteboliger.

Efter at være vendt hjem havde vi Fornøjelsen af at modtage hver et Eksempplar af »Stuttgarter neues Tagblatt« og hvori vort Besøg omtales paa den smukkeste Maade.

Helsingør, i Juni 1929.

C. A. Vording.

TJENESTETIDSREGLERNE.

Fredag den 28. Juni afholdtes der i Generaldirektoratet Forhandling angaaende Tjenestetidsreglerne. Vi skal ikke komme nærmere ind paa Enkeltheder fra Forhandlingen, der i det væsentligste gik ud paa at føre Reglerne tilbage i den Form de havde, inden Stensballe ødelagde dem, forinden Forhandlingsbogen foreligger.

MOTORLOKOMOTIVER OG »VOGNE.

A/S Frichs har nu leveret det andet af de to Motorlokomotiver, som Statsbanerne har bestilt hos Firmaet. Det er afleveret og indsat i Driften og svarer i enhver Henseende til Forventningerne.

Vor Opmærksomhed er blevet henledet paa, at vor Meddelelse i forrige Nummer om, at det første af de Diesellokomotiver, som Burmeister & Wain har afleveret, var forhastet, det er endnu ikke afleveret.

Som vi meddelte i sidste Nummer har Statsbanerne hos de forenede Automobilfabriker i Odense bestilt 12 Motorvogne til Levering i Løbet af indeværende Finansaar. Det er en Levering til ca. 130 000 Kr.

FRA MEDLEMSKREDSEN

En vellykket Fest.

Søndag den 9. Juni afholdt Nyborg Lokomotivførere- og Lokomotivfyrbøder-Afdelinger deres aarlige Fugleskydning samt Salonskydning for saavel Damer som Herrer.

Blandt de mange skønne Udflugtssteder, som Nyborg af Naturens gavnmilde Haand er bleven vel-signet med, har Knudshoved i de senere Aar vundet Førstepladsen, naar vi Nyborg Lokomotivmænd har afholdt en Sommerudflugt og Fugleskydning, og det var da ogsaa her, at Afdelingernes initiativrige Festudvalg med dets populære Formand, Lokf. P. Mortensen, i Spidsen havde indbudt os Medlemmer til Fest den 9. Juni. En Fest, hvis glimrende og vellykkede Forløb saavel Deltagere som Arrangører havde Glæde og Fornøjelse af.

Kl. 14,30 satte »Grisen«, ført af Lokfb. O. G. D. Larsen, sig i Bevægelse fra Ng. St. med ca. 100 Deltagere, og naaede efter ca. 20 Minutters Forløb Stationsbygningen paa Knudshoved.

Her samledes alle Deltagerne omkring de af Værten, Restauratør Nielsen, og hans flinke Personale saa festlig pyntede Kaffeborde, hvor man for den billige Pris af 60 Øre kunde forsyne sig med alt det Brød og Kaffe, man vilde have. Ved Kaffebordet bød Festudvalgets Formand alle velkommen og udtalte Ønsket om, at alle Deltagerne maatte faa en fornøjelig Dag, et Ønske som Festens videre Forløb vidnede om ogsaa blev opfyldt.

Efter Kaffebordet samledes Skytterne omkring »Fuglen«, der ligesom de foregaaende Aar var »udruget« af Lokf. Rønaa, og som man kunde dømme efter de mange »kælnes Blikke«, Skytterne sendte den, ikke kunde glæde sig ved et langt Liv.

Der blev da ogsaa straks rettet et kraftigt Bombardement efter de gyldne Æbler og snart kom Turen til Fuglens mere stillesiddende Legemsdele saasom Hals, Hale og Vinger. Herunder skal blot nævnes, at Lokfb. K. Pedersen sikrede mindst et Par Stykker til sig selv og et andet Par Stykker til Kolleger og

Medansatte, der paa denne Dag havde lagt deres Lykke i Hr. Pedersens sikre Haand. Aarets Fuglekonge, Lokfb. M. Petersen, sikrede sig ligeledes en »Stump« af det ædle Dyr.

Kl. 18.05 faldt Brystpladen ved Lokfb. Schmidts Skud og tilfaldt Lokfb. E. K. Kristensen, der i Rædselsojeblikket slugte en lige frisktaget Skraa. Aarets nye Kronprins blev Lokfb. Johs. Nielsen ved eget Skud.

Dermed var det »stolte Dyr« udslettet af denne Verden, og de mange gæve Skytter samledes atter med Deres Damer omkring Bordene, hvor Hr. Nielsen elskværdig havde dækket med Kuverter til de medbragte Madkurve.

Under Fællesspisningen herskede en gemytlig og kammeratlig Stemning. Festudvalgets Formand talte for Damerne og udbragte et kraftig besvaret Leve for Damerne.

Fru Overmontør Jørgensen takkede paa Damernes Vegne for den Hyldest, der var bleven udvist imod Damerne og kvitterede med et ligesaa kraftig Leve fra Damerne for Herrerne. Lokf. P. Vejrup talte for Festudvalget og dets Formand og udbragte et Leve for hele Festudvalget.

Derefter uddeltes Præmierne og Aarets nye Fuglekonge blev iført sin »Galla« ledsaget af et trefoldigt Hurra fra Undersaatterne.

Orkestret satte nu ind med de sidste nye »Schlagere«, og Dansen tog sin Begyndelse, og det skal siges til det flinke Orkesters Ros, at de sparede ikke paa Numrene. Den animerede Stemning, der herskede under hele Ballet, kulminerede, da Lokfb. Johs. Nielsen meddelte, at Bryggeriet Carlsminde, Nyborg, ønskede at give en Genstand til baade Damer og Herrer, og længe varede det ikke, før hele Selskabet var bænket omkring Bordene for at nyde den af Bryggeriet saa elskværdigt tilbudte Forfriskning. En af Deltagerne udbragte et Leve for Bryggeriet Carlsminde, hvorefter man drak Bryggeriets Skaal.

Ballet fortsattes endnu et Par Timers Tid, indtil »Grisen« Kl. 1.30 ankom, og kort Tid efter begav den sig atter ud i den »mørke Nat«, denne Gang ført af Lokf. Mørck. Efter Ankomsten til Ng. skiltes Deltagerne i fuld Enighed om at have tilbragt en af de sædvanlige fornøjelige Dage, som vi Nyborg Lokomotivmænd altid har, naar vi er samlet til Fest.

Paa Deltagerens Vegne retter jeg en Tak til alle, der medvirkede til den i alle Maader vellykkede Fest, men først og sidst en Tak til Festudvalget og dets Formand.

En Deltager.

Strøtanker.

Der er mere mellem Himmel og Jord, end vi Mennesker kan fatte, hvis vi sidder os stille hen og tænker over det; men der er næsten lige saa meget ved de danske Statsbaner, som man ikke kan forstaa, til Trods for at man daglig spekulerer over det, for selv om man kun er Lokomotivfyrbøder, føler man sig dog, naar man har været i Statsbanernes Tjeneste i en 13—14 Aar, som et Led i Maskineriet, ganske

vist et lille Led, som let kan erstattes af et nyt, det ved vi godt, men det lille Led har dog, saa længe det sidder der ogsaa sin Betydning og gør sig sine egne Betragtninger over Maskinens Gang, og her er nu nogle af de Tanker, der i de sidste Par Aar har beskæftiget saadant et lille Led: Hvorfor er en Lokomotivfyrbøder med fra 12 til 14 Aars Anciennitet ikke lige saa kvalificeret til at blive Motorfører som hans yngre Kollega med helt ned til 5—6 Aars Anciennitet, eller en Togbetjent eller Portør, og hvorfor har Administrationen i det hele taget her kastet Vrag paa Anciennitetsordningen, som dog gennem mange, mange Aar har været fulgt og holdt i Hævd af saavel denne som af Lokomotivpersonalet til begges Fordel og Tilfredshed? Statsbanerne har jo selv Fordel i at følge Ancienniteten, idet der herved hurtigt opnaaedes en Stab af Førere, som kunde bruges til Fremførsel af saavel Motor- som Damptog og tillige undgik en Mængde Utilfredshed blandt Personalet. Det har jo alle Dage været saadan, at en Mand, som er glad for sit Arbejde, og som ser sit Arbejde belønnet med Forfremmelse, naar hans Tid er kommen, den Mand kan Statsbanerne som Arbejdsgiver være tjent med, hvorimod en Mand, som føler sig tilside-sat uden Grund, aldrig vil gaa saa helt og fuldt op i sin Gerning, men bare søger at komme saa let om ved Arbejdet som muligt, og det vil ogsaa undgaas, at Lokomotivmesteren skal sidde og regne ud først, hvilken Motorfører og hvilken Lokomotivfyrbøder han kan sætte ud sammen til at fremføre et Damptog, for den er jo gruelig gal, hvis Lokomotivfyrbøderen er den ældste i Anciennitet, og hvorfor kan en gammel Lokomotivfyrbøder, som maaske gennem mange Aar har forrettet selvstændig Tjeneste som Fører baade ved Rangering og ved Liniekørsel, ikke være lige saa egnet til at blive uddannet som Motorfører som yngre Kolleger, som endda i de fleste Tilfælde aldrig har forrettet selvstændig Førertjeneste. For det med Kvalifikationen er dog ikke holdbart i Længden. Hvad den ene kan lære, kan den anden ogsaa, og Forholdet er jo, at foruden Kursuset paa Jernbaneskolen, bliver de Udvalgte sat til længere Tids praktisk Indøvelse under de allerede fungerende Motorføreres Vejledning. Hvorfor kan vi ikke faa vor Anciennitet respekteret, og hvorfor bliver en Motorfører foretrukket ogsaa til Fremførsel af Damptog fremfor den ældre veltjente Lokomotivfyrbøder? Ja, vi tænker over Spørgsmaalet, men kan ikke forstaa, hvorfor. Og saa er der en Ting til, vi ikke kan forstaa. At Statsbanerne bliver ved med at lade bygge flere af disse forskellige Typer af Motorvogne. Hvis det var til at supplere Driften med i Form af smaa lette rene Persontog, saa lad gaa, men det viser sig jo, at Damplokomotivet er et udtjent, forældet og for dyrt i Drift værende Drivkraftmiddel. Er dette Tilfældet? Er det ikke noget andet, der gør sig gældende, naar man paastaar, at Dampdrift er dyrere end Motordrift, for man ser jo nu, at Tog, som før bestod af 5—6 Vogne plus Post- og Pakvogn, nu bestaar af 2 til 3 smaa lette Personvogne. Hvis en A- eller I-Maskine blev spændt for saadan et Tog,

er det vel et Spørgsmaal, hvilken Drivkraft der blev den billigste, og saa kan der jo da hænges ikke saa lidt mere paa Krogen, hvis Forholdet gør det nødvendigt, saa at det ikke blev som nu, at næsten hvert andet Tog, som i Planen skal fremføres af Motor, skal erstattes med Damplokomotiv, fordi Toget er for stort. Ja, saadan kan man blive ved at gruble over Statsbanernes Mysterier. Henvender man sig til nogen for om muligt at faa at vide, hvad Meningen med det hele er, ja, saa er der ingen, der ved Besked. Her paa de sønderjydske Baner, hvor Motordriften gaar sin Sejrgang til Undervandsbaadens Sirenehyl, maa vi blive for meget Lokomotivpersonale, navnlig her i Tønder, og flere af os vilde jo gerne vide lidt Besked om, hvornaar Rejsen skulde foregaa, det er jo selvsagt af stor Betydning for vore Hjem: men der er ingen, der ved noget, saa vi maa fortsætte vor Spekulation, maaske gaar der saa en Dag et Lys op for os, saa vi kan forstaa Meningen med det hele.

»Stille«

Vi kan forstaa, at »Stille« gaar meget stille om med sine Tanker. »Stille« ved vist, at i første Omgang var der jo ikke saa mange, der var varme paa Motorførerpladserne, ligesaa ved han, at det er Pladser, der besættes ved Opslag, og at ogsaa andre Organisationers Medlemmer er ude om disse Pladser. De besættes altsaa ikke helt paa samme Maade som Lokførerpladserne. Men iøvrigt vil Motorførerpladserne nu blive besat med de ældste kvalificerede Ansøgere. Motorvognene er sikkert billigst i Drift. Iøvrigt grubliserer den ærede Indsender vist for meget, det turde dog være muligt, at alle de mange Forhold, han beskæftiger sig med, efterhaanden bringes i Lave paa naturlig Maade, og saa lysner det nok ogsaa dernede.

Red.

Fra Feriehjemmet.

Kære Redaktør!

For nylig hjemkommen fra Feriehjemmet paa Skambæk Strand, iler jeg med at meddele lidt om mine Indtryk dernede fra. Vejret var jo ikke særlig straalende, men det har det jo nok, heller ikke været ved Landets andre Badesteder, men Tiden gik jo alligevel ret godt.

Ja, du ved jo nok, at der har været en Del Børnesygdomme, som vel egentlig har været længere end saadanne Sygdomme i Almindelighed plejer, men jeg tror nu, at vor fælles Ven, G. O. F. Lund, har været heldig ved Valget af Bestyrerinde Frk. Petersen, som gør Indtryk af at være den rette Person til med Myndighed og Elskværdighed at lede Historien dernede, og som ved Valget af sine Medarbejdere har været ualmindelig heldig. Køkkenchefen, Frk. Arentzen er en Dygtighed paa sit Omraade, og der forefindes nu en Variation af Retterne samt en smagfuld Anretning og Servering, det hele er en virkelig Fryd for Øjet og Spiseorganerne. De unge Piger er venlige og dannede, ingen Pjank og Ballade; saa, alt i

alt ser det ud til, at vor kære Feriehjem er kommen ind i smult Vande, hvad det egentlig ogsaa trængte til.

To ærede Kolleger, som første Gang var dernede, udtalte deres Beundring og Glæde, de havde ikke troet, at vi var Ejer af et saa stort Areal. En Driftsleder fra et af Hovedstadens Blade, som jeg traf paa Hjemmets Omraade bad om Tilladelse til at bese dette, og det var mig selvfølgelig en stor Fornøjelse at vise omkring, og paa Lokomotivpersonalets Vegne indkasserede jeg hans Tak og Beundring for vort storlaaede og smukke Feriehjem.

Jeg skylder til Slut at bringe G. O. F. Lund en Tak for hans store og gode Arbejde for Feriehjemmet, og jeg tror, at han nu har naaet at faa alt i rigtig Gænge.

Med venlig Hilsen

Heinr. Unschuld.

En lille Solstraalefortælling fra Spare-systemets Overdrev.

Som det fremgaar af medfølgende Tjenestetelegram, er Motortog 376 aflyst Skjern—Struer. Motoren vilde af en eller anden Grund ikke gaa, og saa tilkaldtes Reservemaskinen fra Skjern, men den kørte Arbejdstog. Saa blev der vist ringet til Struer? Struer svarede, I kan faa 1021 Maskine fra Ringkøbing; saa ringede man Ringkøbing op om den Maskine. Ja, sagde Ringkøbing, den kunde I maaske nok faa, men i Dag er det Tirsdag, saa er den kørt 7118 til Struer. Ja, saa aflyste man Toget, og i Ringkøbing stod en Skole paa Sommerudflugt, den skulde med 376 til Skive, saadan fortalte man.

AARSMØDET I UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN FOR DE DANSKE STATSBANERS PERSONALE.

(Sluttet.)

Medlemstallet var saaledes ved Regnskabsaarets Udgang (30. Novbr. 1928) omtrent uforandret. Den naturlige Afgang var dækket af ny Tilgang, som skyldtes en af Styrelsen i sidste Efteraar foretaget Agitation med Udsendelse af Opraab til samtlige Ikke-Medlemmer, hvilket havde givet en Tilgang af 210 Medlemmer, hvoraf de 64 var indtraadt inden Regnskabsaarets Slutning. Ved en forøget Agitation ved Antagelse af Agenter var der yderligere tilgaaet Foreningen 265 nye Medlemmer, saaledes at der nu (pr. 1. Juni 1929) er 4219 Medlemmer. Forsikringssummen er forøget med 514 000 Kr. Den er nu ialt paa 6 330 000 Kr.

Fra Skadeudvalget forelaa Skrivelse om, at Skaderne er afregulerede kulant, og fra Regnskabsudvalget forelaa der Skrivelse om, at alt er i Orden.

Der forelaa fra Styrelsen følgende Forslag om Bonusfordeling:

»Bonusfordelingen i H. t. Lovens § 21 foretages saaledes, at Medlemmer, der er indtraaet i Foreningen før 30. November 1928 og som er Medlemmer i September og December Kvartaler 1929, fritages i nævnte to Kvartaler for Præmieydelse af den Forsikringssum, de havde tegnet inden Udgangen af August 1929.«

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Forretningsføreren oplyste, at der i Henhold til den gældende Kontrakt med Genforsikringsselskabet »Skandinavia« var genforsikret hos dette Selskab hele den Del af Forsikringen, som ligger over 3000 Kr. samt 20 pCt. af de øvrige. Denne Forsikringsform, der nu har bestaaet siden 1912, og hvorved Foreningen har indtjent sin nuværende Formue, ønskes fremtidig ændret saaledes, at Foreningen ogsaa selv overtager Forsikringen af disse 20 pCt. Genforsikringsselskabet faar herefter fremtidig kun Forsikringer over 3000 Kr., og kun det Beløb, som ligger over 3000 Kr., med andre Ord, Foreningen forsikrer ogsaa selv de første 3000 Kr. af saadanne Forsikringer. Der er i dette Øjeblik kun 245 Medlemmer, som har Forsikringer paa over 3000 Kr. Forretningsføreren anmodede om Repræsentantskabets Samtykke til at afslutte en saadan ny Kontrakt, idet han tilføjede, at »Skandinavia« havde erklæret sig villig til at indgaa paa en saadan fra 1. December 1929.

Paa Formandens Anbefaling tiltraadte Repræsentantskabet at Foreningen fra 1. December 1929 afslutter en saadan ny Kontrakt med A/S »Skandinavia«.

Følgende Lovændringer diskuteredes:

Forslag til Lovændringer, stillet af det nedsatte Udvalg:
§ 4 under Kl. I.

I 1. Linie rettes Ordene: »Generaldirektionens og Kredsbestyrernes Kontorer« til: »Generaldirektoratets, Hovedrevisoratets, Distrikternes, Sektionernes og Centralværkstedernes Kontorer«

I 3. Linie tilføjes efter »Telegrafmestre«: »Tegnere« og efter »Stationsforstandere«: »Trafikkontrolører«.

I 5. Linie tilføjes efter »Medhjælpere«: »Kontorister«.

§ 7.

I 2. Linie efter Ordet »Kasserer« udgaar Punktumet: »Øvrigt ... Tjeneste«. I Stedet for indsættes:

»Medlemmer, der i en Alder af 60 Aar eller derover afskediges med Pension, bevarer deres Medlemsskab efter nedenstaaende Regler:

Medlemmerne er fritagne for Præmiebetaling, men kan ikke erholde Dags- eller Invalideerstatning, hvorimod der i Tilfælde af Død, der indtræffer umiddelbart efter og direkte er forårsaget af et Ulykkestilfælde, udbetales Halvdelen — dog mindst 1000 Kr. og højst 1500 Kr. — af den gennemsnitlige aarlige Forsikringssum. Vedkommende har været forsikret for i de sidste 5 Aar forinden Udtrædelsen af Statsbanernes Tjeneste.

Disse Regler kan til enhver Tid ændres eller ophæves i Overensstemmelse med Bestemmelsen i § 11, 5. Stk.,

dog kan en saadan Ændring kun faa Betydning for Medlemmer, der endnu ikke er afskedigede.«

§ 9.

2. Stk. udgaar. I Stedet for indsættes:

»Valgene skal af de ovennævnte Organisationer være tilendebragt inden Midten af hvert Aars April Maaned og Meddelelse om Resultatet snarest derefter tilstillet Forretningsføreren.«

§ 14.

I 1. Linie efter Ordet »Repræsentantskabsmøder« indsættes Ordene: »eller andre Møder«

I 2. og 3. Linie udgaar Ordene »40 Øre ... Døgn«. I Stedet for indsættes: »1 Kr. pr. Time, mindst 6 Kr. og højst 14 Kr. pr. Døgn«.

§ 16.

Paragraffen ændres til: »Til Ind- eller Udtrædelse af faglige Sammenslutninger af Ulykkesforsikringsselskaber kræves Repræsentantskabets Samtykke«.

§ 17.

Sidste Stk. ændres til:

»Voldgiftsrettens Afgørelse vil kunne indankes for Domstolene, men de dermed forbundne Udgifter afholdes kun af Foreningen i det Omfang, Dommen eventuelt fastsætter.«

§ 20.

I 2. Linie rettes Ordet »Halvdelen« til » $\frac{3}{5}$ «.

§ 26.

»1912« ændres til »1929«.

§ 27.

I 4. Linie udgaar Ordet »tre«.

Som nyt andet Stykke tilføjes:

»Det er en Følge af Foreningens Opløsning, at ogsaa dens Forpligtelser i Henhold til § 7 er ophørte.«

Forslag stillet af Styrelsen:

§ 21.

I 1. Linie ændres Ordet »Halvdelen« til » $\frac{3}{5}$ «.

Til Forsikringsbetingelsernes § 16:

I 4. Linie udgaar Ordene: »Adgang til Domstolene eller«

De vedtoges alle enstemmigt med den Ændring, at i § 7 ændres Levealderen 60 Aar til 55 Aar.

Det vedtoges, at Styrelsen skal foretage en Undersøgelse af, hvorvidt de nugældende Præmier og Inddelingen af Medlemmerne i Fareklassen bør ændres.

Hertil sigtende Forslag forelægges næste Aars Repræsentantskabsmøde.

Paa Forslag af Formanden vedtooes enstemmigt følgende Protokoltilførsel:

»Den af Repræsentantskabet den 13. Maj 1929 til § 7 vedtagne Lovændring gives tilbagevirkende Kraft, saaledes at den omfatter nulevende allerede afskedigede Medlemmer, forsaavidt de iøvrigt opfylder de i § 7 anførte Betingelser. Underretning herom gives i de respektive Fagblade.«

Der foretoges følgende Valg:

Til Styrelse:

Forretningsfører: Fuldmægtig Chr. Schmidt.

Sekretær: fhv. Togfører N. P. Christensen.

3. Medlem: Vognpasser R. Andersen.

Efter at den tidligere Kasserer, Rangermester P. Andresen havde meddelt, at han ikke ønskede Genvalg, vedtoges det at over-

drage Kassererforretningerne til det 3. Medlem at Styrelsen, Vognpasser R. Andersen.

Til Repræsentantskabet:

Formand: Overportør Ch. Petersen.

Næstformand: Snedker L. Hansen.

Revisorer: Trafikkontrolør Gustavsen og Overmatros R. Kantsø.

Revisorsuppleant: Materialforvalter R. Lillie.

Skadeudvalg: Overportør O. Andersen og Trafikinspektør Rønnfeldt.

Skadeudvalgs-Suppleant: Baneformand C. T. Christensen.

Regnskabsudvalg: Snedker L. Hansen og Lokomotivfører S. Jensen.

Regnskabsudvalgs-Suppleant: Pakmester H. M. Petersen.

Formand for Voldgiftsretten: Overlæge, Dr. med. P. N. Hansen.

Mødet sluttede Kl. 4 Em.



LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSEN.

Opmærksomheden henledes paa, at Kredskasserens Navn og Adresse er:

K. Svendsen, Istedgade 79, 2., Kjøbenhavn V.



Luksustog

er intet nyt, særlig ikke i Amerika, men »Den blaa Fugl« et Luksustog paa Chicago-Great Western-Jernbane fortjener dog at nævnes, fordi det er et Motorvognstog. Sit Navn har det faaet som Følge af den Omstændighed, at Togets Grundfarve er blaa. Toget bestaar af tre Vogne. Førervognen indeholder foruden Motorrummet et Rejse-gods- og et Postrum. Motoren har seks Cylindre og udvikler 300 HK. Toget har 131 Pladser, og der serveres i dette.

Dampfærgeforbindelsen Trällebog—Sassnitz

fylder den 6. Juli 20 Aar, idet den højtidelige Indvielse fandt Sted den 6. Juli 1909 i Overværelse af bl. a. Kejser Vilhelm II og Kong Gustav af Sverige.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge Thamsen, Vesterbrogade 68, er bortrejst fra 1. Juli d. A. i ca. 6 Uger. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 67. Tlf. Vester 9728 Konsultationstid: Kl. 13—15.

INDSENDERE

af Manuskript anmodes om kun at benytte den ene Side af Papiret og at skrive med Blæk.



Overført som ekstraordinært Medlem:

Pens. Lokomotivfører Thinesen, Østre Thoreby.



Lokomotivforekredsen:

København Ø.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Meng, Ravnshøjsgade 18, 4.

Struer: Formandens Adresse rettes til: Fredensgade 8. Struer.

Motorførerforekredsen:

Københavns Afd.: Formand: N. V. Plank-Petersen, Vigerslev Allé 70, 2., Valby. Kasserer: B. A. Hansen, Gl. Kalkbrænderivej 35, 3., Ø.

Sjællands Afd.: Formand: P. Jensen, Ny Jernbanevej 4 A, Næstved. Kasserer: K. Pedersen, Slagkildevej 16. Næstved.

Fyns Afd.: Formand: C. A. G. Jensen, Buckwaldgade 29, 2., Odense. Kasserer: L. P. Dyhr, Ny Adelgade 1, St., Assens.

Nord & Østjyllands Afd.: Formand: H. P. Christensen, De Mezavej 7, Aarhus. Kasserer: V. Frederiksen, Stationsallé 6, Aarhus.

Sønderjyllands Afd.: Formand: O. H. Ottzen, Villa Idyl, Jomfrustien, Tønder. Kasserer: N. Rasmussen, Karstengade 20, Tønder.

Lokomotivfyrbøderforekredsen:

Kalundborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Pedersen, Chr. d. 2. Vej 7, 1.

København Gb.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. E. Martinsen, K. M. Klausensgade 16, 1. Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Knudsen, Absalons-gade 30 b. 4.



Udnævnelse fra 1.—7.—29:

Haandværker O. B. J. Saalbach, Kbhavns Godsbane-gaard, til Lokomotivfyrbøder i Gjedser.

Genansættelse fra 1.—7.—29:

Fhv. Lokomotivfyrbøder T. F. M. Adamsen (Esbjerg) som Lokomotivfyrbøder i Struer.

Navneskifte:

Lokomotivfyrbøder J. J. Poulsen, Kbhavns Godsbød., hedder fra 30.—4.—29 Julius John Scheel-Poulsen.

GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen

TJENESTEMÆND

Da min Forgænger gennem flere Aar har erhvervet sig en stor Kundekreds blandt d'Hrr. Tjenestemænd, vil jeg som ny Indehaver haabe, at De ogsaa i Fremtiden vil bære mig med Deres Besøg.
Betjeningen skal blive tilfredsstillende.

Stort Lager og Udvalg i Herre-, Dame-, Børne- og Gummifodtøj.

De bedes gøre Deres Indkøb af Fodtøj
VESTERBROGADE 120

Ærb. M. E. RASMUSSEN
Telefon 8908.

Fodtøj paa Ratebetaling uden Udbetaling.

Det Danske Mælkekompani, København.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 KJ.
anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. Ærb. R. Svendsen.

STØT VORE ANNONCØRER!

ISTEDHUS = MØBELMAGASIN
VALD. A. NIELSEN

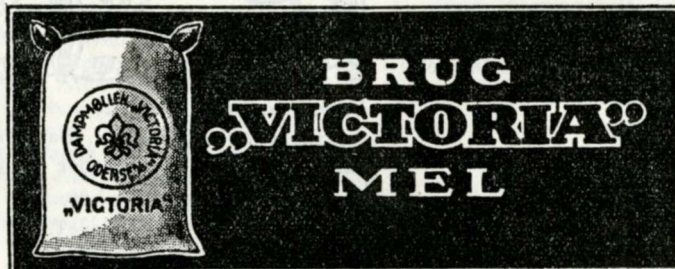
ENGHAVEPLADS 1-2 · TLF. VESTER 209 · KØBENHAVN B.
Leverer Møbler paa særdeles fordelagtige Vilkaar.
Stort Udvalg. — Moderate Priser.
Garanti for Soliditet.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.
Købmagergade 43. - København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.



Til alt Kontorarbejde



Smith
Premier
først
og
bedst

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
Jernbanegade 6.
Tlf. 7319. København. Tlf. 7387

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. Juli.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
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 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.