



31. Aargang No 15

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. August 1931.

VORE GODSTOGSBREMSE

Vor Maskinchef mener altsaa nu, at vore Godstogsbremser er fuldt forsvarlige. Det er saa vidt vi kan se et nyt Standpunkt, han indtager, og saa vidt vi kan se er dette nye Standpunkt ikke i Overensstemmelse med den Opfattelse, der hidtil har været den gældende indenfor Maskinafdelingen.

Skal vi et Øjeblik se tilbage paa, hvad der er passeret siden Organisationen rejste Spørgsmaalet om Indførelse af Trykluftbremserne overfor Statsbanernes Administration i 1926.

Paa Foranledning af Organisationen førtes en Forhandling den 15. December 1926 om dette Spørgsmaal. For Administrationen var mødt Maskindirektør Floor og Maskiningeniør B. Suaning.

Administrationen sendte senere Foreningen et Referat, hvori bl. a. stod:

»Der bestaar ingen Uoverensstemmelse imellem Administrationens og Foreningens Syn paa Ønskeligheden af Trykluftbremsernes Indførelse paa Godstogene.

Da man af sikkerhedsmæssige Grunde ikke vil udstyre Lokomotiverne med 2 Bremsesystemer, maa Indførelsen af Trykluftbremserne omfatte saavel Persontogene som Godstogene. Hvorledes denne Overgang fra Vakuumbremse til Trykluftbremse skal gennemføres i Praxis, er man endnu ikke klar over, men muligt vil man i nogen Grad komme over Vanskelighederne i Overgangstiden ved Hjælp af den saakaldte Suchanek-Bremse.

Da Indførelsen af Trykluftbremserne vil med-

føre en Udgift af mindst ca. 10 Millioner Kr., er der intet Haab om i en overskuelig Fremtid at faa de dertil fornødne Midler bevilget. Man maa derfor foreløbig indskrænke sig til at fortsætte de allerede paabegyndte forberedende Foranstaltninger, som gaar ud paa at udstyre de lukkede Godsvogne med Trykluftbremse eller Trykluftledning, hvortil der aarlig haves en mindre Bevilling.

Paa nærværende Tidspunkt (17. Febr. 27) er ca. 900 Godsvogne udstyrede med Trykluftledning alene. Som Led i de nævnte Foranstaltninger er desuden de sidst leverede Lokomotiver Litra H udstyrede med Trykluftbremse.«

Af den af Organisationen over Forhandlingerne optagne Protokol skal vi citere et mindre Afsnit, der temmeligt klart giver Udtryk for Organisationens Syn paa Sagen. Det lyder saaledes:

»De foretagne Forsøg med Dampfløjtens Anbringelse og dens Tone har endnu ikke bragt tilfredsstillende Resultat. Maaske vilde den sidst foretagne Anbringelse — paa Førerhusets Bagvæg — give lidt bedre Resultat, dersom Fløjten faar en højere Tone. Hvad angaar det farlige i vedblivende at fremføre de store Tog uden gennemgaaende Bremse tjener som Eksempel et Forhold, jeg selv har været ude for. *Et mod Horsens kørende Tog, hvilket jeg fremførte, skulde krydse et modgaaende Tog paa Dobbeltsporet umiddelbart syd for Hatting, ved hvilken Station Dobbeltsporet fra Syd mødes med Enkeltsporet fra Nord. Da imidlertid Strækningen fra Løsning til Hatting*

falder stærkt, gav jeg tidligt Bremsesignal, men Hastigheden steg og vedblev trods gentagne Faresignaler at stige. Toget gled forbi Stopsignalet; da kom heldigvis det modgaaende Tog og passerede Hatting Station saa betids, at mit Tog, som endnu ikke var kommet frem til Sporkrydsningen, lykkeligt undgik Katastrofen.

Ved en anden Lejlighed maatte jeg ved Indkørslen til Horsens give Faresignal flere Gange, fordi Signalet viste »Stop«. Det var ikke muligt at bringe Toget til Standsning foran Signalet, men Stationsbestyreren forstod af de mange Fløjtesignaler, at der var noget galt. Han satte derfor Indkørsel, saa Toget kunde køre ind paa Stationen, men ganske vist paa et andet Spor end oprindeligt bestemt.

Maskindirektøren vil heraf kunne forstaa, at naar Personalet saaledes bestandigt staa med Katastrofen for Øje, kan det aldrig staa roligt og trygt i dets Gerning. Vi maa derfor absolut ind paa en Forbedring« — — — »det henstilledes derefter, at Køreplanen for Tog 968 ændredes, saa dette Tog passerede Hatting Station nogle Minutteeer tidligere end nu, der ved vil en Gentagelse af den beskrevne Mulighed for Sammenstød mellem Togene 2957 og 968 være gjort usandsynligere«.

Til disse Bemærkninger svarede den da-værende, og med Jernbanekørsel godt kendte Direktør, at der *ingen Uoverensstemmelse var mellem Administration og Organisation.*

Dette bekræftes yderligere af en Skrivelse, Organisationen under 24. Marts 1927 modtog fra Maskinafdelingen. Den har følgende Indhold:

»Under Henvisning til Skrivelse herfra af 17. f. M. (Nr. 1041) undlader man ikke at underrette Foreningen om, at Planerne for Togene 968 og 2957 fra 15. Maj d. A. vil blive ændret saaledes, at der fremkommer et Mellemrum af 15 Minutter mellem Togenes Passage i Hatting.«

Vi tør vel nok paastaa, at denne lille kortfattede Skrivelse med Tydelighed fortæller, at man (d. v. s. Administrationen) ikke ansaa vore nuværende Godstogsbremser for *fuldt forsvarlige.*

Vi gad vide, hvordan vor nuværende Maskinchef er kommen til den Anskuelse, han nu giver Udtryk for, der er jo ikke siden Organisation og Administration har talt sammen

om Indførelse af en gennemgaaende Godstogsbremse sket nogen som helst Forbedring med vort nuværende Bremsesystem. Fløjten høres ikke bedre og Togenes Størrelse er uforandret.

Jo, der er sket to Uheld med Godstog, et i Vejen og et i Støvring, og disse har da ikke bevist vore Godstogsbremser Forsvarlighed.

Vi kan med absolut Tryghed paastaa, at begge disse Uheld vilde være undgaaet, for saa vidt vi havde haft en gennemgaaende Godstogsbremse. Thi i begge Tilfælde gælder det, at Personalet havde set Stopsignalet, de havde altsaa observeret det, men kunde ikke med *de danske Statsbaners Maskinchefs fuldt forsvarlige Godstogsbremser* faa bragt det til Standsning i Tide trods Anvendelse af Masser af Fløjtesignaler.

Vilde det ikke nu være værd at tage under Overvejelse at gøre et alvorligt Forsøg paa at faa den *nødvendige* Sikkerhed ogsaa under Fremførelse af Godstog.

KINESERI OG HERR KONTORIUS

Forstanderen paa Københavns Hovedbane-gaard rider en Kæphest, som i hans Øjne er i en ynkelig Forfatning. Kæphesten hedder Post »L«, og paa denne bliver Pisken brugt i Tide og Utide. Kommer en Maskine for sent til Perron med Stammen eller Toget faar for sent Argang, søges der efter en Aarsag, og denne findes som Regel, med Rette eller Urette, ved Post »L«.

Som bekendt har Maskinerne 10 Min. til at køre fra Remisen til Sporgrænsen ved Post »L«, og dette er i Almindelighed ogsaa tilstrækkelig Tid, men der kan være Forhold, der griber forstyrrende ind og bevirker, at Maskinen kan komme et Par Min. forsent. Noget, der sandsynligvis ikke har den ringeste Indflydelse paa Togenes rettidige Afgang. Der skal mere til, fem Min. eller derover.

Distriktets Maskintjeneste er rimeligvis bleven irriteret over Stationsforstanderens evindelige Klager over Bagateller, Klager, som i mange Tilfælde har vist sig ganske grundløse, og Maskintjenesten har derfor af og til posteret en Mand i Telefonhytten ved Sporgrænsen for at notere den Tid, Maskinen anbringes der, og denne Mand har selvfølgelig Ordre til at tage den nøjagtige Tid — efter hans Ur, og det er der heller ikke noget at

sige til, men det komiske er, at Stationsforstanderens Lyst til at give Lokomotivførerne Anledning til at more sig nu synes at smitte Maskintjenesten, idet man har fundet Anledning til at tilstille en Lokomotivfører en saalydende Skrivelse:

»Hr. N. N.

Ved en den (Dato) foretagen Kontrol er det bemærket, at De er kommen 1. Min. forsent til Post »L« med Maskinen til Tog N.

Rettidig Ankomst til Post »L« indskærpes.

P. D. V.

(Navnet.)«

Er der for rigelig Personale paa Kontorerne, siden de kan faa Tid til den Slags Morsomheder, eller er det den »manglende Forstaaelse« fra oven, der smitter nedefter? Tænk, der kan da være 1 Minuts Forskel paa Urene, og derfor forstaar man ikke, at Maskintjenesten vil give Lokomotivførerne en saa god Anledning til at more sig og stille Sammenligninger.

»Kontrolløren« fra Post »L« kunde passende tage Tid om Morgenen ved Kontorbygningen, det vilde blive artige Tidstab man fik høre.

Men vi Lokomotivførere kan godt have Medlidenhed med Kontorpersonalet, vi vil nødig se dem kastet ud i Arbejdsløshed. Lad os derfor altid skrive paa Rapporten, naar vi kommer forsent til Post »L«, men skriv ogsaa, naar det drejer sig om $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{4}$ Minut; kan man faa ubehagelige Skrivelser for 1 Minut, kan man ogsaa faa for mindre Tid. Vi kan jo lægge os efter altid at skrive den Tid, Maskinen anbringes ved Posten, vi sparer da os selv for senere at skulle svare paa eventuelle Spørgsmaal, og vi kan jo derved vise, at vi ogsaa kan være morsomme, naar det drejer sig derom.

X.

REFERAT

af Dansk Lokomotivmands Forenings Kongres i København den 7. og 8. Maj 1931 i Studenterforeningens Bygning, Hj. af Vestre Boulevard og Studiestræde.

(Fortsat).

Formanden: De nu anbragte Sæder bliver ikke fornyet, før nye Sæder skal paa. Røgskærme o. l. skal vi nok faa løst. Men send os blot alle Forslag i den Retning, saa tager vi dem frem og ser paa dem. 2 Mands Betjeningen kan vi godt vedtage

her i Dag. Den Sag er ikke død, vi arbejder med den alligevel. Talen om, at vi har solgt 2. Manden, er ikke rigtig, og det er dristigt at fremsætte dette, da man ved, det ikke passer. Vi er gaaet med til at fjerne 2. Manden fra visse Maskiner for at faa 7 og ikke 8 Timers Tjenesten. — Stensballe fjernede ham ved et Magtbud. Den forsøgte Indmeldelse lader til at ængste flere her i Dag. Efter Udtalelserne er man klar over, at nogen er mod — men flere for. Jeg fortryder intet i denne Sag, naar 63 Procent stemte for, var det da ikke ringe. Dersom H. B. havde fulgt de gældende Love, var det jo blevet vedtaget. Grundlaget er godt og viste, at Spørgsmaalet krævede sin Afgørelse. Jeg synes ikke, man skulde skælde H. B. ud i denne Sag. Der var Klausuler, der sagde, at naar det blev vedtaget, saa var det med overvældende Flertal. Spørgsmaalet rejses ikke igen, før en endnu større Stemning rejser sig for Spørgsmaalet. Det Løb er kørt — i denne Omgang. Johs. Hansen, Ar., efterlyste flere Fridage og flere Orlovsdage. Læs Beretningen 1928—29, der vil man se, at vi er inde paa Spørgsmaalet og har stillet Krav om 60 Fridage. Generaldirektøren savnede Bemyndigelse til at gaa udenom Tjenestetidsreglerne af 1927. Andre forbedrede Tjenestetidsregler skal vi ind paa, men alt maa have sin Tid. De nuværende er først fra 1930. Erfaring skal da til for at stille nye Krav. Sagerne, som vedrører Aspiranterne, der ikke ikke staar som Medlem af vor Organisation, har vi oversendt til D. S. og M. F. og gjort opmærksom paa Forholdene, bedt dette arbejde i Sagerne, saaledes ogsaa for de 10 Procent og 20 Procent under de faste Lønninger. Der maa denne Sag naturnødvendigt behandles. Ifølge Overenskomsten med D. S. og M. F. kan Aspiranterne henvende sig til os og gør det ogsaa i Ting, som drejer sig om selve Lokomotivtjenesten, og vi hjælper dem gerne, da vi er interesserede i Overholdelse af vore Pligter, ogsaa naar det gælder Aspiranter.

Man har været inde paa de 6000 Kr.; det er rigtigt, at Organisationsforstaaelse er vist af Lokomotivfyrbøderne, dog, de 72 Kr. dækkede ikke helt. Lokomotivførerne havde for deres Part gaaet med til at dække Udgifterne ved Afsked af Aspiranter af deres Kampfondskonti. Det kan da ikke ligefrem være en Æressag, at Lokomotivførerne skal betale de 6000 Kr., saa er det da mere naturligt at tage dem fra Arbejdsløshedsfondet. Det er da Realitet. Lund var inde paa en Afskedigelsessag; jeg vil gerne i denne Sag sige, at den er meget langstrakt, helt fra 1922, da Nielsen kom til Skade. Men der er den Hage ved, at Nielsen ikke paa det paagældende Tidspunkt var sygemeldt. Vor Jurist og jeg har set alle Akter i denne Sag og er enige om, at det vil være haabløst at føre denne Sag frem til Domstolene. Vi skal og vi vil forsvare Medlemmernes Interesse, men vil da ikke have unødvendige Udgifter og samle paa Afslag i saadanne Sager. Fordi man faar Invalidepræmie, er det ikke det afgørende at faa Pension som efter Tilskadekomst. Dersom Retslægeraadet først har truffet en Afgørelse, kan denne ikke omstødes af Domstolene.

Jeg skal slutte med en Tak for den meget venlige Modtagelse af Arbejdet i de forløbne to Aar. Hermed sluttede 1. Dags Møde, Kl. 17.40.

Kongressens anden Dag.

Dirigent: Lokomotivfyrbøder Martinsen, Gb.

En Indledningssang blev afsunget.

Debatten om Punkt 4 a, b og c fortsattes.

Lokf. Th. Jensen, Fa.: Formanden forsøgte at dokumentere min Uvidenhed, — det er bedre, at jeg er uvidende end Formanden. Omtalte derefter Rangermaskinernes Afbemanning, det var en Handel, der var gjort, som ikke tjente H. B. til Ære. Vilde nødig være Formand, naar man som S. Jensen kunde sanktionere Lønnen, som den nu er vedtaget.

Nedergaard-Petersen, Gb.: Formanden glemte at svare paa Spørgsmaalet Forflyttelser, der stilles i Bero. Medlemmerne havde ikke haft tilstrækkelig Lejlighed til at tage Stilling til Lønningsloven. Er H. B. selv tilfreds med C. O. I medvirker til vor Løn? Jeg ønsker en Udtalelse herom.

Lokfrb. Brade, Kk., forelagde og motiverede en Resolution saalydende:

»Kongressen udtaler, at efter denne Kongres bør Forslag angaaende Ændringer og Moderniseringer af Lokomotiver tilsendes Hovedbestyrelsen, saaledes at Forslag angaaende saadanne Velfærdsforanstaltninger ikke mere opføres paa Kongressens Dagsorden.

Frits Braade, Afd. 6.

Resolutionen blev enstemmigt vedtaget.

Punkt 4 a blev forkastet med 26 Stemmer mod 8.

Punkt 4 b blev vedtaget med 63 Stemmer mod 0.

Punkt 4 c blev vedtaget med 57 Stemmer mod 0.

En Resolution fra Kreds II Generalforsamling blev oplæst af Dirigenten; den havde følgende Ordlyd:

En Udtalelse til H. B.

Kongressen udtaler sin Tilfredshed med, at D. L. F.s gamle Krav, Lokomotivførere paa alle Lokomotiver, snart er ved at ske Fyldest, og takker H. B. for vel udført Arbejde i denne Sag.

Kongressen kan derimod ikke udtale sin Tilfredshed med den Maade, som hele Motorsagen gribes an paa. Man maa snart daglig være Vidne til, at Strækningstog (Damplokomotivtog) fremføres af Motorførere og Motorføreraspiranter (Lokomotivfyrbødere).

Man skulde formene, at det var en Saga blot, nu Rangermaskinerne saa godt som alle betjenes af Lokomotivførere, at se Strækningstog betjenes af andre end Lokomotivførere.

Kongressen maa derfor holde for, at D. L. F.s gamle Kongstanke, nemlig: Lokomotivførere paa alle Lokomotiver, holdes i Hævd.

Derfor anmoder Kongressen H. B. om at tage denne Sag op til grundig Undersøgelse, saa at D. L. F.s gamle Krav kan ske Fyldest i videst muligt Omfang.

Afd. 2.

Resolutionen blev enstemmigt vedtaget.

Formanden replicerede til Nedergaard-Petersen

angaaende Ansøgninger i Bero. Der er ikke et eneste Medlem, der kommer senere hjem af den Grund — nogle kommer før, det er et Gode, Lokomotivmændene har, hvorfor skal det saa tages fra dem; vi har en Maaned at løbe paa; Ansøgninger skal altsaa sættes i Kraft 1 Maaned før de effektueres. Angaaende Lønsagen, da vil Nedergaard-Petersen vel ikke have, at H. B. i Almindelighed skal sende Forespørgsler ud til Medlemmerne. Paa Formandsmødet i Odense blev der taget Stilling til hele Sagen, inden vi foretog os noget; derefter havde vi den ekstraordinære Generalforsamling. Jeg synes, H. B. har gjort, hvad der kan forlanges. Th. Jensen er lidt langt ude i sin Kritik; der foreligger en Protokol over Forhandlingerne i Generaldirektoratet om Rangermaskinernes Betjening, som jeg skal oplæse. (Oplæste Protokollen.) Man skal ikke være bange for at kræve endda et ret stort Pensum ved Aspirantuddannelsen; vi har endog udvidet, saaledes at de første 14 Timer udnyttes til praktisk Viden. Vilde nødig gaa til Generaldirektøren og forlange Pensummet nedsat. Kørelærerne skulde have en Instruction, som Generaldirektoratet skulde udsende; den kommer. — Til Ramkilde ang. Betaling for Uddannelse af Arbejdsmand kan jeg meddele, at Organisationen er gaaet ind for, at der ydes en Godtgørelse, men det kræves ikke, at Uddannelsen foretages af Kørelærere. Forslaget ligger inde, Maskinafdelingen er gaaet imod det, men det er dog min Tro, at der vil kunne opnaas en Ydelse, men ikke med tilbagevirkende Kraft; skulde gerne forsøge herpaa, men det er en ny Ordning, som maa have en ny Dato.

Det blev krævet, at Lokomotivfyrbøderne ogsaa skulde have »Munkebo«s Patent over i deres Side; vilde bede om at vente, — kommer Tid, kommer Raad; det kommer nok senere, alt koster Penge. — Vilde sige Tak til Afd. 2 for Sangen, der var afsunget i Morges. Afdelingen har selv bekostet Trykningen.

Nedergaard-Petersen, Gb.: Jeg mener, det er forkert, at en Mand kan søge 10 a 20 Pladser og bag efter stille dem i Bero. En Mand kan aldrig beregne, hvornaar han kan blive forflyttet; der maa være en længere Frist at løbe paa, det giver ogsaa meget mere Arbejde i Generaldirektoratet.

Formanden: De Herrer, der søger, kan kun naa at komme for tidlig hjem, aldrig for sent. Generaldirektoratet skal nok sige til, hvis de har for meget Arbejde.

Beretningen blev derefter sat under Afstemning og vedtaget med 83 Stemmer, ingen imod.

Ad Punkt 4 I. *Lokf. Hesner, Kk.,* motiverede Forslaget med, at det kun var spildte Penge, vi gav ud til I. F. F. De Oplysninger, vi har Brug for, kan vi fremskaffe gennem Tidsskrifter; jeg vil derfor anbefale alle at stemme imod Forslaget. (Latter.)

Formanden: Det vil jeg ogsaa!

Hesner: Ja, man kan jo sige forkert, — jeg mente selvfølgelig, at jeg vil anbefale at stemme imod Forslaget. (Øredøvende Jubel fra de Delegerede.) — Hesner berørte ikke dette Forslag mere, men fortsatte med Motivering for Kk.s andet Forslag: Ud-

meldelse af C. O. I. — C. O. I hjælper kun dem, der staa inden for derees egne Rækker.

Sessing, Gb., anbefalede at stemme imod Punkt 4 I a. Vilde foreslaa, at Forslaget blev trukket tilbage. Om Udmeldelse af C. O. I foreslaar jeg det henvist til H. B., at den undersøger, om Betimeligheden for en Udmeldelse er til Stede.

Ramkilde, Ar.: Jeg synes ikke, vi skal være saa smaalige at tage den Støtte fra H. B., som den mener at have i I. T. F.

Saa længe vi ikke har en bedre Forening at tilslutte os, synes jeg ikke, vi skal udmelde os af C. O. I. — C. O. II vil sikkert ikke behandle os bedre: der kommer vi til at staa som Bundklasse, medens vi i C. O. I staa som Topklasse, det er en Forskel.

Milne, Gb.: I Modsætning til Sessing vil jeg anbefale at stemme for Kk.s Forslag; de fleste Medlemmer paa Gb. er for en Udmeldelse af I. T. F. I C. O. I har vi ikke noget at raabe Hurra for. Stem ogsaa for en Udmeldelse her.

G. O. F. Lund, Gb.: Igennem Aarene stikker disse Forslag stadig Hovederne frem og har jo ogsaa hver Gang faa deres Behandling; vil man have noget ud af Foreningsarbejdet, saa maa man søge Tilslutning til andre Organisationer, saavel udad som indad, nationalt og internationalt, det hjælper ikke at afskaffe Tnig, der giver os Kræfter og Støtte. Ej heller kan jeg give min Tilslutning til Udmeldelse af C. O. I.; slutter mig til Sessings Udtalelser, at H. B. undersøger, om der findes nogen Grund for en Udmeldelse af C. O. I og at H. B. paa næste Kongres forelægger sine Synspunkter og Overvejelser denne Sag vedrørende.

Der blev foreslaaet — og vedtaget — Afslutning med indtegnede Talere.

Slut Kl. 10,40.

Lokomotivfører *Th. Jensen*, Fa.: Jeg anbefaler at stemme for. Jeg ser ikke Nyttens af at staa i I. T. F. Rejserne er vist ikke andet end Fornøjelsesture. Hvorfor altid tilslutte sig nedad? — Ogsaa Forslaget om Udmeldelse af Centralorg. I vil jeg anbefale og tror, at alle Lokomotivførere, maa ske ogsaa en enkelt inden for H. B., er for dette Forslag. Vi kan jo nu efter de nye Love danne en selvstændig Org. med Forhandlingsret.

Rosenkilde-Laurson, Gb.: Milne er forkeret indstillet, naar han mener at have Afd. I bag sig — tværtimod. Vi kan ikke undvære Centralorg. I. Vi har ikke Raad til at isolere os. Det er kedeligt, at man ikke kan se Nyttens deraf, det kan vi se i H. B. Medlemmernes Tillid til en Hovedbestyrelse er en Spore til stadig bedre og mere Arbejde. Hvorfor løber saa mange inden for vor Org. til vore Overordnede? Ved at gøre dette svækker man den siddende Bestyrelse. Hvorfor gøre dette? Pust til os, naar vi fortjener dette. Skal vi staa som en selvstændig Org., saa er det Ministeren, der bestemmer, hvorledes vor Forhandlingsret skal se ud, og det er vist ikke heldigt. Det er da godt, at man forandrer sig i H. B., idet man ser Sagerne fra to Sider. Megen Misforstaaelse og Utilfredshed vilde ophæves ved at læse Lønningslovene; men læs dem rigtigt.

Ikke alle Medlemmer er i Kontakt med H. B. og vil ikke være det. Naar man kritiserer, maa der være Bund i Kritikken. Medlemmerne bør støtte deres Bestyrelse — saa først naas Resultater.

Molin, Sverige: Der er faldet Udtalelser om, at det intet Udbytte giver at staa tilsluttet I. T. F. I Sverige er vi inde paa, at det dog ikke er saa helt nytteløst. Vi mener, det er meget vigtigt. Hos os er der forsøgt indført 1 Mands Betjening paa togfremførende Maskiner, elektriske Tog. Administrationen henviste til, at saadan var det i Udlandet, men igennem I. T. F. fik vi fuldstændige og udbyggede Oplysninger i dette Spørgsmaal, og disse beviste, at det modsatte er Tilfældet. I Schweiz, som man havde henvist til, var der to Mand; dette og mange andre Tilfælde kan vi takke I. T. F. for.

Hovedformanden: Disse to Forslag er Gengangere. Jeg vil straks sige, at nu forekommer det mig, at vi snart bør være fri for disse Forslag. I Hessners Motivering for disse Forslag fandtes intet som helst, som talte for, at vi skulde udmelde os af disse Organisationer. Nogen Undersøgelse om Gavn eller ikke Gavn af at staa tilsluttet disse Organisationer er ikke ført. Jeg tilslutter mig Molins Udtalelser; vi hernede har været ude for noget tilsvarende. Om Bemanding paa Lokomotiver og Motorvogne har vi orienteret os nationalt og internationalt, og derigennem over for Administrationen dokumenteret, at denne er paa Vildspor. Administrationen rejser ogsaa og drøfter internationalt, og det er af stor Betydning for deres Stilling over for Personalet. I London beskæftigede man sig saaledes med Tjenestetidsregler i alle Lande. I N. L. F. er vi bekendt med, at Administrationerne drøfter internationalt, men i Kraft af vore Sammenslutninger i I. T. F. er vi i Stand til at modbevise dem. Vore Krav bliver ogsaa nogenlunde ens i alle Lande. I Danmark ligger vi endnu et Hestehoved foran andre i de fleste Forhold.

Naar Jernbanemænd fra hele Europa samledes i Spanien, saa skyldtes dette, at Jernbaneselskabernes Administration i hele Europa samledes der og drøftede Forholdene, og saa var det da godt, at I. T. F. ogsaa samledes der og udarbejdede et Materiale, som saa blev oversendt til Folkeforbundets Arbejdsbureau med Anmodning om at have Opmærksomheden henvendt paa disse Spørgsmaal. Og det er nu ikke nemt at komme uden om Krav fra hundrede Tusinder af Medlemmer. Nej, det er kun Kortsyn at tale om Udmeldelse af I. T. F. Kritik af Bekostningen er ikke værd at rejse. Skal man have Udbytte af det, maa man deltage i Arbejdet. Man kræver, at vi skal være orienteret, og derfor maa man ikke tale om Rejser. Naa, de, som taler om Rejser, er kun enkelte. *Th. Jensen*, Fa., er ikke i Kontakt med sin Afdeling i denne Sag. Lad os nu være fri for yderligere Diskussion om dette. Dersom H. B. engang mener, at Tilslutning er nødvendig, saa skal vi nok være der.

Det glæder mig, at kun ganske enkelte anbefaler Udmeldelse af Centralorg. I. Samtlige Lokomotivførere ønsker saa sandt ikke dette. Hvorfor skal vi Lokomotivførere dog gøres til daarlige Organisa-

tionsmænd? Vi er lige saa gode som de mest fri-ske Lokomotivfyrbødere. Man synes at være inde paa, at denne Sammenslutning er Grunden til de »daarlige« Lønningslove. Mange Forbedringer i disse skyldes dog Centralorg. I og er slet ikke i Samklang med Centralorg. II. Selve Lønningerne har Centralorg. I taget den fornuftige Stilling til, at det overlod man til de enkelte Org. selv at udarbejde Krav om. Vor Org. har selv fremsat Forslag. Det kan ikke hjælpe at staa op og skælde Chr. Petersen ud, det er der ingen Grund til.

Lokomotivfyrbøderne fik Tillæg til Begyndelseslønnen i Modsætning til alle andre, der først fik Tillæg til Slutlønnen. Rg. Godtgørelser var vi vist alle en Smule bange for, der var før gjort Attentat. Ch. Petersen har ikke været unfair over for os, meej holdt paa, at vi skulde have den, uden at pege paa, at hans egne Folk ogsaa burde have den. Jeg tror ikke, det betyder saa meget anstændigvis at staa i I og ikke i II. Vore Interesser varetages bedst i I. Læs Beretningen om dette Punkt. C. II har gjort sit til at skade os. Vi havde da i Dag staaet i 12. Lønningsklasse sammen med Togførerne. Skal vi da ønske os i det Selskab? C. I har da været med til at føre os op i 11. Lønklasse.

Jeg maa henstille til Repræsentanterne, at de gør deres til, at saadanne Misforstaaelser ophæves i Afdelingerne. Forkast begge Forslag!

Lokomotivfører *Kuhn*, Kb.: Til Oplysning vil jeg gerne have Lov at fremføre, at ligesom alle andre Arbejdere organiserer sig internationalt i faglige internationale Org., saaledes er ogsaa vi Jernbanemænd organiseret i I. T. F. sammen med alle andre Arbejdere, som beskæftiger sig med Transport. — Alle disse internationale Org. sammensluttes i en: Den internationale faglige Central, som udvælger Repræsentanter til Arbejdskammeret i Geneve. Der behandles ogsaa Tjenestetiden. Herfra blev Konventionen om de 8 Timer udsendt til alle Lande. Her udarbejdes Statistik og Oversigter over alt vedrørende Arbejde. I Aarets Begyndelse er udarbejdet en Redegørelse over Lokomotiver og Motorvognes Bemanding.

Denne er ikke smigrende for Danmark. »Saa galt i Dampdrift er der 1 Mands Betjening i Danmark,« staar der om os.

Igennem I. T. F. har vi Medbestemmelsesret om Forslag til dette Kammer. Jeg spørger Th. Jensen, Fa., om det da ikke er naturligt, at vi gaar sammen med Kolleger i Udlandet, for at afslaa Angreb, ogsaa paa vor Organisations Ret.

Punkt 4 I a blev forkastet med 90 Stemmer imod, 7 Stemmer for.

Punkt 4 I b blev forkastet med 92 Stemmer imod, 9 Stemmer for.

Ad Punkt 4 II. *Formanden* anbefalede, at Forslagene henvistes til H. B. og udbad sig en Forklaring, hvad der mentes med durabel.

Lokfrb. *Skødt*, Gb.: Med durabel menes en mere ægte og holdbar Farve.

Det vedtoges enstemmigt at henvise Forslagene til H. B.

G. O. F. *Lund*: Et Medlem (Lokfrb.) har tilsendt

Kongressen en Skrivelse angaaende en Kritik af Regnskabet. Skrivelsen har været behandlet ved den respektive Afdeling, som har nægtet at fremsende den. Lokomotivfyrbødernes Kredsgeneralfor-samling har derfor ikke villet behandle Skrivelsen og Kongressens Dirigenter har ogsaa taget det Standpunkt, at den ikke vilde blive behandlet her paa Kongressen.

Ad Punkt 5. Regnskabet.

Hovedkassereren: Da de ærede Delegerede har haft Regnskabet til Gennemsyn en hel Maaned, skal jeg ikke komme nærmere ind paa de forskellige Poster. Ønskede, at de Delegerede spurgte, saa skulde han svare.

Lokomotivfører *Heftholm*, Frh., ønskede Oplysning om nogle Poster under »N. L. F.« Reservefond angaaende Beløb for Rejser og Møder; mente ikke, der ifølge Lovene var Bemyndigelse til at bruge Pengene herfra til disse Formaal.

Hans Nielsen, Ng., og *Eshøj*, Ar., ønskede ligeledes Oplysninger, sidstnævnte angaaende D. L. F.

Boye, Ab.: Afdelingen har ønsket at kritisere »Bilens Drift« for Beløbets Størrelse. Kritiserede Bilens Beskaffenhed og henstillede at anskaffe en anden Bil.

Lokomotivfører *Rasmussen*, Gb., ønskede, at Udgifterne til Rejserne til I. T. F. blev opført for sig selv, saaledes at Medlemmerne kunde se, hvad disse Rejser kostede, maaske dette kunde hjælpe til Ro.

Ramkilde, Ar.: Naar jeg i Dag tager Ordet til Regnskabet, saa er det i Egenskab af kritisk Revisor. Ude i Afdelingerne siges der: Det er dog en skrækkelig Bunke Penge, der bruges til Rejser. — Det er ikke nemt for en kritisk Revisor, naar man ser de store Regninger, at sige: De er nødvendige, men de er ikke nødvendige. Hvorfor jeg særlig kommer op, er for en Udtalelse fra en Lokomotivfyrbøder i Sd. Han har sagt, at Revisionen havde intet at betyde. Jeg er meget ked af, at Skrivelsen, han har tilsendt Kongressen, ikke blev oplæst, for naar jeg har sat mit Navn under Regnskabet, saa er det fordi jeg mener, at Regnskabet er i Orden; men jeg kan jo ikke skønne, om Tallene er for store. Jeg kan derfor anbefale Regnskabet til Godkendelse ud fra det Kendskab, jeg har faaet til det.

Hvorfor betaler D. L. F. ikke Husleje, naar Hjælpefonden betaler? H. B. bedes paaføre disse Poster, hvor de har hjemme. Lønningen inden for H. B. er ikke opført i Lovene. H. B. har selv sat disse Posters Størrelse — er det lovligt? — Jeg gør dog opmærksom paa, at var der beregnet Diæter, var det blevet dyrere, men saa var de rigtigt og lovligt anførte.

Røgilds, Ab., gjorde Kongressen opmærksom paa, at H. B. selv har nedsat et virkelig kritisk Udvalg, der hvert halve Aar gennemgaar Regnskabet.

Lokomotivfører *Junge*, Gb., rettede Forespørgsel angaaende Huslejens forskellige Poster i Aarens forskellige Regnskaber.

G. O. F. *Lund* oplyste, at Feriehjemmets »Ford« ikke kommer i Drift i Aar. Driften besørger af rigtige Biler fra Kalundborg.

Sessing, Gb., beklagede, at Skrivelsen angaaende

Kritikken af Regnskabet ikke var læst op. Syntes, det var beskæmmende, at man ude i Afdelingerne altid taler om Pengene, der bruges; disse Penge benyttes til at højne Standen, og vi kan ikke dømme Brugens Nødvendighed.

Til Hovedkassereren vil jeg sige: Skriv ganske ligefrem, hvad Pengene benyttes til, læg det hele blot, Pengene har vi Ret til at bruge, — vi skulde nødvendig have nogle tilbage igen.

Lokomotivfyrbøder *Broksø*, Gb., ankede over Posten: Medlemskortene. Forskellen mellem Indkøb og Udsalg.

Jespersen, Ab., mente det var forkert, at Ramkilde gav det Udseende af, at der var et kritisk Udvalg, for det var der jo ikke.

Eshøj, Ar., kritiserede, at H. B. inviterede de Delegerede til Spisning i Fa., dette har vakt Mistemning ude i Landet: er Diæterne for smaa til selv at betale, saa sæt dem op.

Regnskabet over Feriehjemmet gaar den rigtige Vej, jeg takker Lund derfor, ankede over forskellige Forhold angaaende Belægningen paa Hjemmet, synes at alle, der ikke har Andel, nu bør tegne en saadan, da der jo betales samme Pris dernede. Børn over 20 Aar bør betale samme Pris som alle andre.

Ramkilde, Ar.: Til *Jespersen* vil jeg sige — læs Lovene angaaende kritisk Revision.

Milne, Gb., ønskede Oplysning angaaende Administrationen af Arbejdsløshedsfonden. Beløbet, der er medgaaet hertil, er for stort.

Vor gamle Formand, *Chr. Christensen*: — Jeg har nu siddet og hørt paa Kritiken over Regnskabet. Vær glad for, at »D. L. F. nu kan betale sin H. B. Ekvivalent for deres Arbejde; før i Tiden kunde vi kun faa 5 Kr. i Døgnet paa egen Kost og Logi. Ja, jeg har rejst til Finland paa egen Pung; Det var ikke alle Tider lige morsomt; vær kun alle sammen glade for, at det er gaaet i bedre Retning.

Afslutning med indtegnede Talere vedtaget.

Prokostpavse Kl. 12,30.

Dirigent: *A. E. Martinsen*.

Hovedformanden: Det, der kalder mig frem, er *Eshøj*, Ar. Denne Resolution fra Ar. er vedtaget med 6 Stemmer paa et Møde, hvor 15—16 Medlemmer i denne store Afdeling var til Stede, saa denne kan man ikke tillægge stor Betydning. Jen henstiller til Aarhus Afd., at disse sure Betragtninger standses. Spisningen i Fa. var herørt af *Eshøj*. Fa.-Mødet var forceret, og derfor spiste vi samlet for at spare Tid til Forhandlingerne. Jeg tror ikke, at mange tager Anstød af denne Spisning, og man skal ikke kæle for en enkelts sure Opstød. Det tjener ikke Ar. Afd. til Ære, at denne fremfører det her.

Til dem, som ønskede et mere specificeret Regnskab, vil jeg sige, at det er umuligt at specificere disse Udgifter yderligere. For min Part skulde jeg ikke have noget imod, at mine Regninger blev offentliggjorte. Udgiften til I. T. F. er i Realiteten kun Kontingentet, som er meget minimalt. Andre Udgifter, denne Tilslutning afføder, bør lægges over paa N. L. F., der beskæftiger sig med alt vedrørende Udlandet. Hvad man bruger N. L. F.s Penge

til, det siger jo Lovene; men da der er langt flere Penge i denne Fond, bruger vi af Afkastningen — ikke af Kapitalen. — Det er der Kongresbeslutning for.

Hovedkasserer *C. M. Schmidt*: Efter Formandens Udtalelser kan jeg fatte mig kort. Studierejserne i Udlandet betales ikke af Hovedkassen. Disse arrangeres og tilrettelægges af Kuhn. Naar man vil tale om Bilens Drift, maa man ogsaa huske, at den giver en Indtægt. Fastsættelse af Lønninger til Hovedformanden, Sekretæren og Hovedkassereren, kan dog vist ikke ske paa Kongressen. Man ved og kender her, hvad de udretter. Skulde de betales efter Arbejdet, — blev Lønnen sikkert betydelig større. Mener Kongressen, at Lønningerne er for smaa, kan vi jo tale om det; men naar de Lønninger, der fastsættes af H. B., er optrykt i Regnskabet, og dette vedtages, maa alt siges at være i Orden.

Kontorets Husleje var oprindeligt 1800 Kr. i 1929 — 1600 Kr. + 150 Kr. af Hjælpefonden. I 1930 var Huslejen 2870 Kr. Det ligger i, at vi skiftede Kontor og flyttede i større Lokaler; men Kontoret i Ny Vestergade fik vi ikke lejet ud, saaledes at vi i det halve Aar maatte betale Husleje to Steder. I Aar bliver Huslejen 2100 Kr.

Medlemskortene er en gammel Historie. Medlemmerne betaler dette Kort med 0,65 Kr. Da denne Pris fastsattes, var Kortene dyrere end nu. Maaske skulde vi sælge dem til Indkøbspris. Jeg mener Røgilds svarede *Jespersen*, Ab.

Det kritiske Udvalg kan komme paa alle Tider og paatale, dersom der er noget at sætte Fingeren paa, og saa behandles dette mangfoldige Gange i H. B.

Milne paatalte, at Arbejdsløshedsfonden kostede for meget. Den Ordning, der blev vedtaget i Ar. i 1929, at udbetale Emolumentserstatning til de Lokomotivfyrbødere, der gik i Værkstedet, krævede nedsat et Udvalg til at ordne hele denne store Sag. Dette Arbejde kostede Penge. Og man vil vel ikke forlange, at Udvalget skulde gøre det for bar Fornøjelse. Jeg skal ikke komme ind paa Kritikken fra Sd. — Gud ved, om Nissen ikke bor i Nærheden af Tørring Bank. Det kunde tyde derpaa.

Lokomotivfører *O. H. Christensen*, Sd.: Hverken den ene eller den anden Afdeling i Sd. staar inde for Nissens Skrivelse. Vi kan og vil ikke have noget med denne Sag at gøre.

Regnskabet blev enstemmigt vedtaget.

(Dyrberg Dirigent.)

Punkt 6. Redaktør *C. M. Christensen*: Jeg skal fatte mig i Korthed og lade Bladet og Regnskabet tale for sig selv og afvente eventuelle Bemærkninger.

F. Brade, Kk., oplæste en Artikel udsendt af H. K. Gjortsvang, Kk., som Redaktøren nægtede Optagelse af. Artiklen var Svar paa et Angreb, som Redaktøren i en Efterskrift til en tidligere optaget Artikel af Gjortsvang havde rettet mod denne. Gjorde i et længere Foredrag rede for, hvorledes denne Sag var forløbet, og konkluderede i dette, at D. L. F.s Spalter skulde staa aaben for Medlemmernes Artikler, selv om disse ikke var i Overensstemmelse med Redaktørens Meninger. Vi er uden for Rimelighe-

dens Grænser, naar man kan angribe en Mand og saa nægte ham Optagelse af en Svarartikel. Er det en Forbrydelse at have en Mening, der ikke deles af Redaktøren? Jeg spørger Kongressen. Jeg henstiller til Redaktøren at undlade sine rent personlige Efter-skrifter paa indsendte Artikler. En Resolution vedtaget i vor Afdeling, som vi ønskede optaget i D. L. F., vilde Redaktøren have Oplysninger om, med hvormange Stemmer denne var vedtaget. Har Redaktøren Mandat til det?

Jeg beklager denne Sag, og beklager at ulejlige Kongressen med den; men mener, at vi alle er interesserede i, at vore Artikler optages uden krænkende Kommentar.

Bramsen, Pad., ønskede Oplysning angaaende Annoncetegningen. Afdelingerne burde have at vide, hvem der tegner Annoncer, og naar der antages en ny Agent. Nu ved vi ikke, hvor vi har Manden.

Th. Jensen, Fa., betragtede D. L. T. som et Organ, hvori vi burde kunne fremkomme med vore Anskuelser, men det er det slet ikke. Redaktøren fylder Bladet med gamle Avisudklip; jeg troede derfor, han var i Stofnød og indsendte en Artikel til Optagelse, men den endte i Papirkurven. — oplæste Artiklen —. Jeg mener ikke, at Medlemmerne kunde tage Skade af at læse den og henstiller, at der bliver en anden Ordning, saaledes at Redaktøren ikke bliver ene om at bestemme, om en Artikel bør optages eller ej.

Jeg støtter Brade, Kk., for sin Kritik. Bladet er for Medlemmerne.

Løvhorg, Gb.: Redaktørens Beretning er den korteste Beretning, jeg endnu har hørt, det var, som om han kun ønskede vor Kritik.

I vor Lønkampagne har Redaktøren været vag, han har ikke vist Klørne, andre Fagblade har bedre forstaaet at vise Klør til Forbedring af Lønningsloven. I Uheldsbeskrivelsen er D. L. T. langt tilbage for andre Jernbaneblade, f. Eks. havde »Jernbanetidende« Billeder fra Uheldet ved Støvring. Bønnelyckes Artikel var nærmest af økonomisk Art. Først blev den optaget i D. L. T. og hag efter i en lidt omredigeret Stand i Ekstrabladet.

Taleren kritiserede en nærmere angiven Artikels Optagelse og sluttede sig til Kk. Kritik, dog burde denne være indsendt til H. B.

Lokomotivfører *Junge*, Gb., kritiserede Sproget, Redaktøren i sine Artikler bruger. Kunde ogsaa tænke sig helt andre Ting optaget i Bladet end Tilfældet er nu.

Lokomotivfyrbøder *Jespersen*, Ab.: Naar jeg kritiserer, er det ikke saa meget Redaktøren, men nærmere H. B., denne burde have kontrolleret Artiklerne om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

Bøye, Ab., var forhavset over Red. korte Beretning, havde ventet sig noget mere. Naar en Mand har den redaktionelle Ledelse, maa han ogsaa have Ret til Kommentarer og Ret til at afgøre, hvad der skal i Bladet, og bestemme, hvad der egner sig for Optagelse.

Redaktøren: Der er i Virkeligheden ikke meget at aflægge Beretning over for mig. Jeg har ikke noget

med Regnskabet at gøre, det kommer fra anden Haand; men naar Kritiken kommer, saa er det selvfølgelig min Pligt at svare.

Gjørtsvangs Artikel fordrede et Svar, derfor kom mine Kommentarer. Gjørtsvangs Bifald den 15. December, var ikke for Talens Indhold, men fordi han var saa højt oppe.

Der gaar Skrøner om alle de Artikler, der er nægtet optaget, de, der er her til Stede og som er nægtet Artikler optaget, kan jo række Haanden i Vejret, saa kan vi med det samme faa taget Livet af de Krøniker.

Jeg har faaet Viden om, at Kk.s Resolution kun er vedtaget af 3 Mand.

Det er min Pligt at sørge for, at Indholdet af Artikler ikke gaar imod H. B.s Arbejde og ikke virker alt for splittende indbyrdes.

I Th. Jensens 3die Artikel var der ikke noget af Interesse, de 2 første havde sagt det hele, og saa var der da virkelig ingen Mening i en Gentagelse. Min Stilling til Artiklerne har været i Overensstemmelse til den Holdning, som H. B. havde taget. Bladet kan ikke angive en Retning, og H. B. en anden.

Th. Jensens Artikel var af en særlig Opfattelse. Jeg er ked af, at Jensen er vandret saa langt over paa højre Side, vi har engang tidligere begge været i Oppositionen; men jeg er endnu paa venstre Side. Mente ikke, at Billeder af Ulykker havde nogen Værdi i D. L. T. Maskiner og Tegninger værdsættes vistnok mere. Kunde ikke gøre for, at Bønnelycke havde solgt sin Artikel ogsaa til et Dagblad.

Det er meget vanskeligt at skønne, hvad der skal optages eller annulleres.

Junge glemte at fortælle, hvori mit Sprog er forkert, hvad sigtes der til?

Brade, Kk., replicerede til Redaktøren. Ungdommen vil være Redaktøren taknemlig for saglige Kommentarer til Artikler, men vi vil have os frabedt, at de tilsættes som Krydderier.

Formanden: Det forundrer mig, at Bramsen kom med sine Bemærkninger om Annonceagenten, det maa virkelig overlades til dem, der antager Agenten, at bestemme, hvor han skal være.

Til Brade, Kk., maa jeg sige, at det var en Vel-signelse for Gjørtsvang, at han ikke selv skulde forsvare sin Kritik, den havde i saa Fald ikke faaet det saglige Præg, som Tilfældet var nu.

Den, der leder Bladet, skal ogsaa have Retten til at bestemme. Andre Fagblade optager Artikler, hvori Personer trækkes frem, som absolut maa virke anstodende. Redaktøren og H. B. skulde gerne være i Kontakt men hinanden. Hvorfor bruge Bladets Spalter til Artikler, naar der ikke er noget nyt i disse. Jeg har selv talt med Th. Jensen, og han lod ikke til at have været ked af, at hans Artikel var endt i Papirkurven.

Punkt 6 blev enstemmig vedtaget.

Punkt 6 a. Kredsformand *K. Johansen*: Jeg har den Ære at fremlægge Regnskabet for D. L. T. Jeg skal afholde mig fra særlige Kommentarer, men er der nogen, der ønsker Oplysninger, er jeg til Tjeneste.

Lokomotivfører *Junge*, Gb., mente, at Trykningen

af D. L. T. var altfor dyr. I 1929 betaltes Kr. 13 948,88 og i 1930 Kr. 12 163,88. Det bliver ca. 26 Øre pr. Eksemplar, og kan sikkert faas meget billigere udført.

Klicheposten er meget stor. Hvad bruges de til? De kan da ikke slides op. Hvor er de henne? Annonceindtægten skulde jo blive en Guldgrube. Jeg synes nu, den er meget lille, den Guldgrube. Da vi af Forpagteren fik 5000 Kr. aarlig, var Status bedre.

Redaktøren: Junges Oplysning er fra før 1919. Da fik vi af Forpagteren 13 Kr. for hver Side Annoncer. Hvorledes vil Junge faa det til at give en Indtægt fra 5000 Kr. Saa er der da ingen Udgift betalt. Da leverede vi ogsaa Bladene til Annoncerne, og da var der ogsaa Underskud. — Annoncemængden er gaaet ned med 50 pCt. siden 1920, dog er der endnu Nettoudbytte af Annoncerne.

K. Johansen: Fra 1921, da jeg traadte til, og til 1927 er et Nettoudbytte paa 50 000 Kr. indgaaet i Bladets Kasse af Annoncer. Klicheerne er væsentlig til tekniske Artikler og til Jubilæumsbilleder, og disse sidste svinger jo Aar for Aar. Mange Klicheer laaner vi, ellers vilde Beløbet være meget større. Trykningsudgifter før og nu er uden Sammenligning. Vi har faaet en Side trykt for 3—4 Kr. og har været helt oppe paa 28 Kr.; nu betaler vi 20 Kr. pr. Side. Vi kan maaske faa det lidt billigere; vi betaler her intet for Korrekturlæsning. Vi maa ogsaa have Sikkerhed for rettidig Trykning, og vi har sørgelige Erfaringer i den Retning. Sker der en Nedgang i Prisen paa Papir og Løn, faar vi Trykningen billigere. Det billigste er ikke altid det billigste. Det er ikke nemt at faa Penge ind for Annoncer, det volder mange Kvaler. Naar vi skal betale 25 pCt. i Provision og 10 pCt. i Inkasation, bliver der ikke meget til Trykningen, naar vi skal snydes for Pengene. Kommer der bedre Tider, vil Annonceindtægten nok stige. Der trykkes 2625 Eks. i Aar af Bladet.

D. L. T.s Regnskab blev enstemmigt godkendt.

Punkt 7.

Hovedformanden: Det vil blive besværligt at gaa alle disse Forslag igennem hver for sig, og da flere er omtrent enslydende, vil jeg foreslaa, at Kongressen udtaler, at

7 a henvises til Hovedbestyrelsen,

7 b — — —

7 c — — —

7 d tages tilbage for 7 g.

7 e henvises til Hovedbestyrelsen, dog vil jeg henstille, at Forslagsstillerne trækker sidste Afsnit tilbage.

7 ff henvises til Hovedbestyrelsen,

7 g — — —

7 h — — —

7 i — — —

7 j tages tilbage,

7 k — — —

7 l — —, da H. B. har et Forslag inde, som er mere videregaaende end dette.

7 m henvises til Hovedbestyrelsen.

Jeg anbefaler denne Fremgangsmaade, da Resultatet sikkert vil blive dette alligevel.

Lokomotivfører *H. P. Hansen*, Ms.: Ifølge nylig vedtagne Beslutning mener jeg, at vi skal være fri for at drøfte og behandle Forslagene j og k. Der er saa mange vigtigere Ting tilbage, og derfor vil jeg foreslaa, at j og k udgaar.

Vording, Dirigent: H. B. foreslaar, at Forslagene a til m henvises til H. B. i Henhold til Formandens Udtalelser.

Lokomotivfyrbøder *O. Løvborg*, Gb.: Vi har paa Gb. arbejdet for og opnaaet at faa fuld Tjenestetid for Nedbrudsreserve. Jeg henstiller til H. B. at fortsætte i dette Spor. Vi ønsker en Afstemning over Forslag j; det er et Spørgsmaal, der sætter Splid mellem Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere. Pudsning er det mest utaknemlige Arbejde inden for vor Tjeneste, fordi alle Anstrengelser er frugtesløse.

Lokomotivfyrbøder *C. A. Jespersen*, Ab.: Det er kedeligt, at naar vi kommer til de for os mest vitale Interesser, saa er der ikke Tid. Kongressen skal give Direktiver, det er ikke nok at henvise Sagerne til H. B. Naar man ser paa f. Eks. Arbejdsmandenes 8 Timers Arbejdsdag og saa paa vor længere Tjenestetid, synes jeg, vi maa forlange en Ændring. Da denne Forsamling er en konservativ Forsamling, vil jeg ikke her stille Forslag, som kunde sikre Gennemførelse af dette Krav. Jeg trækker gerne sidste Afsnit af Forslag e tilbage.

Lokomotivfyrbøder *Chr. Mortensen*, Str.: Jeg skal paa Forslagsstillerens Vegne trække Forslag l tilbage, da H. B. har dette i Arbejde allerede. Forslag k kan jeg ikke forstaa, at H. B. ikke vil arbejde for. Dette trækker vi ikke tilbage.

Lokomotivfører *Joh. Hansen*, Ar.: Jeg anbefaler H. F.s Henstilling, der siger, at H. B. vil arbejde for bedre Tjenestetidsregler. Dersom Distrikterne vilde udnytte de nugældende Regler fuldt ud, vilde det være aldeles umuligt at køre Turene.

Hovedformanden: Jeg er glad ved, at mit Forslag synes at vinde Tilslutning. Løvborgs Betragtninger angaaende j og k kan jeg ikke godkende. Det er vist faa Førere, der stiller Krav om Pudsning. Men det er vel saaledes, at man ønsker pudset uden selv at ville pudse, saa bliver der vel Splid mellem Lokomotivfyrbøderne og Pudserne om Pudsningen.

Vi maa stadig huske, at vi er faguddannede Folk, og en pænt pudset Maskine er dog en Fryd for Øjet.

Dirigenten: Der er af H. P. Hansen, Ms., stillet Forslag om, at j og k udgaar.

O. Løvborg, Gb.: Man kan da ikke stille Forslag om og vedtage, at et Forslag skal udgaa; man kan forkaste det.

Dirigenten: Vi stemmer over H. P. Hansens Forslag.

Forslaget forkastedes med 30 Stemmer for og 38 imod.

Derefter foretoges Afstemning. Hovedformandens Forslag gaaende ud paa at henvise Forslagene a til i til Hovedbestyrelsen, dog at Forslag e sidste Afsnit, saalydende: Overskrides de 10 henholdsvis 8 Tjene-

stetimer, betales der den for enhver Tid gældende Overarbejdsbetaling. Overarbejde kan ikke erstattes med Fritid — udgaar.

Blev enstemmigt vedtaget.

Forslag fra Gb. Afd. 2:

Organisationen arbejder hen til, at alle Jern- og Metaldele i Lokomotivernes Førerhus sortlakeres.

Forslaget blev forkastet med 38 Stemmer for, 38 imod.

Forslag fra Str. Afd. 28:

Fritagelse for Pudsning af Armatur i Lokomotivernes Førerhus.

Forslaget blev vedtaget, 45 St. for, 38 imod.

Forslag fra Ti. Afd. 26:

Ordre A 262, Side 689 (Fridage) ændres saaledes:

Der tilkommer med den i 3. Stk. f. o. paa Side 690 nævnte Begrænsning hver Tjenestemand 52 Fridage aarlig, hvoraf ingensinde mindre end 3 maa falde i en enkelt Maaned. Fridage skal saa vidt muligt lægges paa Søn- og Helligdage (Nyt). Dog skal mindst den ugentlige Fridag hver 5. Uge gives paa Søn- og Helligdage.

Forslaget blev trukket tilbage.

Forslag fra Es. Afd. 24:

H. B. arbejder for, at Lokomotivfyrbødere faar Ret til 3 Ugers Ferie efter 15 Aars Tjeneste.

Forslaget blev enstemmigt vedtaget henvist til H. B.

Punkt 8.

Lokomotivfører *Andersen*, Ng., anbefalede følgende Forslag fra Ng. Afdeling 19:

Ansøgning ifølge Opslag kan ikke sætte nogen ud af Tur, kun ved virkelig Tvangsforflyttelse kan den paagældende gøre sin Anciennitet gældende.

Vi stiller Forslag, fordi vi finder det uretfærdigt, at en Mand, som ifølge Ansøgning er forflyttet, kan kaste Folk ud af Tur.

Hovedformanden: Det er dog meningsløst at ville kræve dette. De Medlemmer, der forflyttes ifølge Opslag, gør det jo dog sjældent frivilligt. Der er i de fleste Tilfælde nødtvungen. Det er da mest naturligt, naar der er Tale om Indskrænkning af Medlemmer paa et Depot, at det da bliver dem, der helst vil, og ikke de i Anciennitet yngste, som skal rykkes op med Hus og Hjem.

Lokomotivfører *Andersen*, Ng.: Den Mand, som søger, har Interesse i at søge, derfor bør han ikke have Fordele, der ellers tilflyder de, som forflyttes efter Ordre.

Lokomotivfører *Kuhn*, Kb.: Man maa huske paa, at naar vi har denne gode Ordning med Opslag med Opfordring om beordret Forflyttelse fra Depoter, hvorfra der skal ske Forflytninger, da skyldes dette Administrationens Velvillie.

Lokomotivfyrbøder *Jespersen*, Ab.: Stem imod dette Forslag!

Forslaget blev forkastet med 71 Stemmer imod, 9 Stemmer for.

Punkt 9.

Dirigent: *G. O. F. Lund*.

Lokomotivfører *H. P. Hansen*, Ms.: Jeg stiller Forslag om, at Forslagene a til h udgaar. Vi har

i Gaar vedtaget, at alle disse Spørgsmål ikke skal behandles paa Kongressen, men tilstilles Hovedbestyrelsen.

Dirigenten: Hansen foreslaar, at disse Forslag henvises til H. B.

Det vedtoges med 72 Stemmer mod 4 at henvise Afsnittet indtil i til H. B.

Forslag i blev forkastet med 44 Stemmer, — 7 stemte for.

Forslag j: Formanden var af den Overbevisning, at det, Forslaget tilsigtede, slet ikke kan gennemføres; mange Depoter ligger slet ikke inde med Lagner. H. B.s gamle Forslag om opredte Senge er da ogsaa mere tiltalende.

Forslaget blev forkastet med 41 Stemmer — 8 stemte for.

Ad Punkt 10 a.

Formanden foreslog paa H. B.s Vegne at yde et Beløb paa 400 Kr.

Vedtoges enstemmigt (75 St.)

Ad Punkt 10 b.

Mortensen, Str., mente, at de skulde være gratis det hele.

Formanden foreslog, at Forslaget ændres til, at der afholdes et aarligt Kursus paa Feriehjemmet.

Thomsen, Vg., spurgte, om det skulde være et Medlem fra hver Afdeling, der deltog i disse Kursus.

Formanden: Vi kan ikke tvangsindkalde Medlemmerne til at møde, saa dette kan ikke gennemføres.

Punkt 10 b toges tilbage til Fordel for Formandens Forslag.

Forslag c. *Martinsen*, Gb., anbefalede Forslaget til Vedtagelse.

Formanden: Forslaget er ikke saa let at overse, det er muligt, der kan blive Brug for noget i den Retning; foreslog at henvise Forslaget til Undersøgelse i H. B.; anses det for formaalstjenligt, er Bevillingen givet.

Forslaget toges tilbage til Fordel for Formandens Forslag d og e.

Løvborg, Gb., uddybede Forslaget. Flere af vore Medlemmer har deltaget i disse Kursus, og jeg mener, at Tiden nu er til, at disse Kursus kommer ind under faste Rammer, saaledes at vore Medlemmer har Ret til at deltage. Anbefalede at stemme for et Samarbejde med Trafiketaternes Oplysningsvirksomhed.

Formanden: Dette Forslag er nærmest sigtet paa Københavnerne, men disse kan lige som det øvrige Land ogsaa komme paa Feriehjemmet. Foreslog, at Forslaget toges tilbage.

Løvborg, Gb.: Trafiketaternes Opl. arbejder over hele Landet i de større Byer. Kursuset koster kun 33 Kr. Vilde ikke tage Forslaget tilbage.

Formanden anbefalede at forkaste det.

d blev forkastet med 47 Stemmer — 12 stemte for.

e blev forkastet med 51 Stemmer — 8 stemte for.

Forslag f.

Martinsen, Gb., motiverede Forslaget og kritiserede den nuværende Karaktergivning. H. B. oplyste, at en anden Karaktergivning nu finder Sted.

K. Johansen: Karaktererne, som de nu gives, er i Lighed med dem, der benyttes ved enhver Skole.

Martinsen, Gb., havde imod, at Karaktererne nogenlunde, udmærket o. s. v. blev givet.

Bestaaet eller ikke bestaaet var tilstrækkeligt.

Knudsen, Gb., vilde anbefale Forslaget; vi andre, der kun har været til en mindre Prøve, kunde klare os med bestaaet eller ikke bestaaet, saa maa denne Karakter ogsaa være tilstrækkelig nu.

Ramkilde, Ar.: Fliden bør belønnes; den Mand, der gør sin Indsats og faar en god Chance, bør ogsaa have en god Karakter.

Formanden: Knudsens Motivering synes jeg var daarligt anbragt; vi, der fik Karakteren bestaaet, var den Gang ca. 4 Aar gamle i Tjenesten, nu er det under helt andre Forhold, nu er det den helt unge Mand, der gaar op til Eksamen. Anbefalede at stemme mod Forslaget.

Forslaget blev forkastet med 37 Stemmer — 36 stemte for.

Forslag g toges tilbage.

Ad Punkt 11 a.

Formanden: Paa Kongressen i 1929 blev der nedsat et Udvalg til Lovændring i Anledning af, at Motorførerne optoges i D. L. F.; men da Motorførernes Forhold og Stilling til D. L. F. ikke ligger helt afklaret, foreslaas det, at Udvalget fortsætter endnu i 2 Aar til næste Kongres og fremkommer her med deres Indstilling.

Dette vedtoges med 90 Stemmer — ingen imod.

Ad Punkt b.

Lokomotivfører *Petersen*, Sdb., talte imod Forslaget; denne Passus maa ikke indføres, — man kan ikke paa en Kongres-Dagsorden have et Punkt Eventuelt.

Formanden anbefalede at stemme imod Forslaget.

Jespersen, Ab., mente, at Forslaget kunde have sin Betydning i mange Tilfælde.

Forslaget blev taget tilbage.

Slut Kl. 18,00.

Lokomotivfører *Joh. Hansen*, Ar., anbefalede et Forslag fra Ar. Afd. 37 saalydende:

Til Paragraf 11 e tilføjes følgende: Tilslutninger til andre Organisationer skal tillige vedtages ved Urafstemning, og $\frac{3}{4}$ af hver Kreds Medlemmer skal have stemt derfor. — Vi mener, der er noget usundt i, at den ene eller to af de tre Kategorier af Medlemmer kan vedtage eller forkaste Tilslutning til andre Org. Vi hørte jo, at H. B. kunde have faaet os indmeldt i de samvirkende Fagforbund mod $\frac{2}{3}$ af Lokomotivførernes Stemmer. Lokomotivførerne kan jo ogsaa med deres Talovervægt tvinge Lokomotivfyrbøderne.

Lokomotivfyrbøder *J. Hestbæk*, Tdr.: Stem imod dette Forslag! Det er i Modsætningsforhold til de Udtalelser paa Kongressen, vore Gæster har fremsat.

Forslaget forbavser mig. Jeg troede, at Lokomotivførerne i Ar. var gode, intelligente Organisationsmænd.

Kredsformand *J. Knudsen*: Jeg forstaar saa godt, hvorledes dette Forslag er opstaaet og Grunden til dets Fremkomst. Ar. Lokomotivfører-Afdeling maa da være vidende om, at der skal 650 Lokomotivførere sammen med alle Motorførere og Lokomotivfyrbødere til for at komme op paa 75 Procent af Organisationens Medlemmer. Det var Lokomotivfyrbøderne, der sagde, at 75 Procent skulde til for at Indmeldelse kunde ske. Man maa jo se paa Org. som en Helhed. Det er en Haan over for Lokomotivfyrbøderne at stille et saadant Forslag, og Ar. Lokomotivførerne kan ikke være det bekendt. Lad os undgaa at drive Splid ind i Organisationen. Lokomotivfyrbøderne ved saa godt, hvor langt man kan gaa med Lokomotivførerne.

Lokomotivfører *H. P. Hansen*, Ms.: Vi skal afgøre, hvad Ret og Uret er. Vi er alle Medlemmer af D. L. F., og dette Forslag er uretfærdigt. Vi Lokomotivførere kunde maaske vinde noget ved det engang, men saa er vi ikke fine. Stem det ned!

Lokomotivfører *Ramkilde*, Ar., anbefalede. Vi vil kun have de 75 Procent af afgivne Stemmer lovfæstet.

Lokomotivfører *Nedergaard-Petersen*, Gb.: H. P. Hansen er en flink og rar Mand; men jeg støtter nu ikke Ar. Forslag. Det er meget demokratisk, og jeg kunde tænke mig at gaa endnu videre, saaledes at hver Kreds selv kunde stemme og vedtage med 50 Procent.

Lokomotivfører *Joh. Hansen*, Ar.: De 75 Procent ved sidste Afstemning var rigtigt og godt; men man kunde jo tænke sig en anden H. B., der ikke var saa betænksom, og derfor vil vi binde en H. B. ved dette Forslag.

Kredsformand *J. Knudsen*: Dersom Lokomotivfyrbøderne vilde reagere, hver Gang de blev stemt ned af Lokomotivførerne, var vi godt ude at sejle. Flere Gange er vi gaaet med til Indrømmelser.

Hovedformanden: Naar ikke engang Forslagsstillerne ved, hvad de vil med dette Forslag, maa man ikke forlange, at vi andre skulde vide det. Det er da en væsentlig Forskel paa 75 Procent af Org. Stemmer og saa paa 75 Procent af hver Kreds Medlemmer. Nedergaard P.s Udtalelser var vist ikke rigtig gennemtænkte. Vi er ikke Lokomotivførere, Motorførere og Lokomotivfyrbødere, men danske Lokomotivmænd, der samles til Kongres for i Fællesskab at afgøre Sagerne.

Man kunde tænke sig Tider, hvor der var Grund til Ængstelse, men i Øjeblikket er der ingen Fare. H. B. er ikke ude for at skade og slaa Org. i Stykker. H. B. har og vil altid arbejde ærligt i Organisationens Interesse.

Tag Forslaget tilbage — ellers forkast det!

Forslaget blev forkastet med 75 Stemmer imod — 13 Stemmer for.

Lokomotivfører *Andersen*, Ng., anbefalede følgende Forslag:

Til Paragraf 11 d tilføjes følgende: I Tilfælde, hvor Forslag til baade skriftlig Afstemning og Af-

stemning ved Navneopraab foreligger samtidig, gaar skriftlig Afstemning forud.

Der kan ske Vilkaarligheder ved Afstemningen: det saa vi i Fa., da stod man famlende ved dette Valg. Derfor stiller vi dette Forslag.

Hovedformanden: Det er dristigt af Andersen at sige dette; alle ved og er enige om, at Navneopraab er den rigtigste, mest radikale og mest parlamentariske Afstemningsmaade.

Forslaget er upaakrævet.

Forslaget blev forkastet med 66 Stemmer imod — 5 Stemmer for.

Lokomotivfyrbøder *Løvborg*, Gb., anbefalede følgende Forslag: Til Paragraf 15 tilføjes nyt Stk. d: Kun aktive Lokomotivmænd kan vælges til Organisationens Tillidsposter.

Naar vi har fremsat dette, sker dette af principielle Grunde: de Mænd, som leder Org., maa være aktive, det er det heldigste. En Mand, der staar i aktiv Tjeneste, kender bedst Medlemmerne.

Lokomotivfyrbøder *Martinsen*, Gb.: Jeg mener, at vi ikke kan være bekendt at stille og vedtage dette Forslag. Jeg vil ikke være med til at give C. M. Christensen et Spark. Naar ny Redaktør er valgt, kan jeg støtte Forslaget.

O. Løvborg, Gb.: Jeg har ikke tænkt paa og ikke nævnet Navne. Det er malplaceret af Martinsen at udtale sig, som sket er.

Lokomotivfører *H. P. Hansen. Ms.:* Der ligger en Hund begravet i dette Forslag. Det maa man tro. Gør der ikke det, saa vil jeg stemme for det. Her er vi inde paa noget rigtigt, som har min Sympati; men jeg vil ikke være med til at give C. M. C. et Spark indirekte, — det kan vi gøre direkte, dersom vi ønsker det.

Forslaget er ikke f. f.

Lokomotivfører *Milne*, Gb.: Uden Hensyn til Personer, saa er det det rigtigste, at det er aktive Medlemmer, der er Tillidsmænd.

Se bort fra Personer og stem for Forslaget.

Hovedformanden: De Herrer ved, at vi altid er ked af at blive behængt med Klausuler. Dette Forslag betyder ikke det fjerneste. Det er da Kongressen, der vælger Tillidsmændene. Man kunde tænke sig at en af Org. ledende Mænd kunde komme til Skade paa en eller anden Maade, saa er det kedeligt at have en saadan Klausul hængende over Hovedet.

Træk Forslaget tilbage — eller forkast det!

Lokomotivfører *Th. Jensen*, Fa., tilsluttede sig Hovedformandens Udtalelser.

O. Løvborg, Gb., trak Forslaget tilbage.

Samme anbefalede et Forslag saalydende:

»Paragraft 19 b ændres saaledes: Den af Kongressen valgte Redaktør forestaar sammen med Formanden Bladets Udgivelse, og disse har det redaktionelle og økonomiske Ansvar for den Del af Bladet, som vedrører Teksten. Den forretningsmæssige Ledelse af Bladets Annonceafdeling varetages af en Ekspeditør, der er valgt af Kongressen: denne er tillige Bladets Regnskabsfører. Desuden paalægges det Ekspeditøren at vælge en Annonceagent blandt aktive Lokomotivmænd.«

Vi har ønsket, at Ekspeditøren skal vælges paa Kongressen, ligesom Kongressen ogsaa skal vælge Annonceagenterne. Vi kan godt selv gnave vore egne Ben. Den Tolder, der nu er Agent, kan godt afløses af en af vore egne.

K. Johansen, Gb.: Gb. ved ikke, hvad der foregaar. Der er i Øjeblikket ingen Ekspeditør. Det hele foregaar paa Kontoret. Jeg fører kun Tilsyn med Arbejdet i Almindelighed. I Beløbet Ekspedition ligger Kontordamens Løn ogsaa. Annonceagenterne er kun aktive Lokomotivmænd undtagen i København, hvor det i sin Tid var umuligt at finde en Agent blandt Medlemmerne. Vil man have noget ud af Bladet, maa man overlade Ledelsen — til Ledelsen. Oplyste paa en Forespørgsel, at der er 5—6 Annonceagenter i Provinsen.

Lokomotivfører *Junge*, Gb.: Naar er hele denne Omforandring sket?

K. Johansen: Da jeg blev Kredsformand. H. B. har ordnet dette saaledes. Saadan Tilladelse giver jo Lovene.

Forslaget blev forkastet. 50 St. imod. 7 St. for.

Dirigenten: Ved denne Forkastelse udgaar følgende Forslag: § 11 c, sidste Linie, rettes til Formand, Hovedkasserer, Redaktør og Ekspeditør.

Motorfører *Berrig*, Ac., anbefalede følgende Forslag fra Fyns Motorførerafdeling: Motorførerkredsens § 3 ændres saaledes: Kredsen vælger mindst 2 Repræsentanter, som tiltræder D. L. F.s Hovedbestyrelse. Som bekendt har Motorførerkredsen kun 1 mod de to andre Kredses 6 Repræsentanter i H. B. Da nu denne Ordning skal bestaa i mindst to Aar endnu, er det, vi stiller dette Forslag, som vi ikke finder ubilligt.

Vi Motorførere, som er overgaaet fra Jernbane-forbundet, har ikke nogen Repræsentant i H. B. og er ligesom sat lidt udenfor. Dette Forslags Vedtagelse vil skabe fuld Retfærdighed.

Hovedformanden: Jeg kender godt og forstaar godt dette Ønske fra Motorførerne; men da vi har og endnu i to Aar maa nøjes med den midlertidige Ordning, maa jeg bede Motorførerne nøjes med den ene Mand. Jeg mener og gaar ud fra, at Motorførerne har valgt en god Mand med rank Ryg ind i H. B. Den Mand, der glider ud, havde gode Egenskaber og har da ogsaa opnaaet gode Resultater for Motorførerne.

Lokomotivfyrbøder *J. Hestbæk*, Tdr.: Jeg underkender ikke H. B.s Arbejde i Motorsagen, men jeg vil dog mene, at da der er to Kategorier indenfor Motorførerne, og den ene af disse ikke kan blive helt repræsenteret i H. B., at vi da vedtager dette Forslag.

Forslaget blev forkastet. 40 St. imod. 21 St. for.

Forslagene i og j blev taget tilbage og k bortfaldt.

Ad Punkt 12 a.

Løvborg, Gb., motiverede Forslaget.

I vor demokratiske Tid kan vi ikke være dette Emblem bekendt. Kronen i Emblemet virker generende. Anbefalede, at Organisationen bekoster Navneskilte til alle Skabe.

Formanden: Vi gaar daglig rundt med Krone i

vor Hue, det synes ikke at virke generende, saa kan det vel heller ikke genere at have den i vort Emblem. Vi har endnu ikke saa faa Emblemer tilbage, og desuden kan en Organisation ikke skifte Emblem hver 14. Dag. Anmodede Afd. 2 om at tage Forslaget tilbage. Prisen paa Medlemskortene kan ikke spille nogen stor Rolle, men det skal blive overvejet, om Prisen kan nedsættes.

De fleste Afdelinger har Skilte paa Skabene, og jeg synes, man skal overlade hver Afdeling til selv at sørge for disse, og hvorledes de skal se ud. Det er ikke noget, Organisationen skal beskæftige sig med.

Løvborg, Gb.: Vi maa af med det Emblem. anbefalede at stemme for Forslaget.

Helmer, Str.: hos os har Distriktet efter Anmodning leveret Skilte til Skabene.

Forslag a blev forkastet med 51 St. imod. 16 St. for.

Ad Punkt 12 b.

Brade, Kk., motiverede Forslaget.

Forslaget henvistes enstemmig til H. B.

Ad Punkt 12 c.

Efter Formandens Motivering blev Forslaget forkastet med 60 St. imod. 1 St. for.

Ad Punkt 12 d.

Bendixen, Es.: Forslaget er stillet for derved bedre at komme i Kontakt med H. B.s Arbejde.

Lokomotivfører *P. A. Jensen*, Ro.: Dette Forslag er ikke nyt. For 4 Aar siden blev det indsendt til Kongressen fra Ro. Lkf. Afd.; men paa vor gamle Formand, Hr. Lillies indtrængende Anmodning trak Afdelingen Forslaget tilbage. Forslaget lød den Gang paa en Lovændring; det var dette, Formanden var imod; og Forslaget blev kun taget tilbage, fordi Formanden udtrykkelig lovede, at en Kvartalsberetning nok skulde blive udsendt; men dette er endnu ikke sket. Jeg vil anbefale at stemme for en saadan Kvartalsberetning, den vil gøre sit til at samle Medlemmerne til Møderne; noget, det ofte kniber med.

Formanden: Kvartalsberetning har været forsøgt tidligere, men faldt uheldigt ud. Efter hvert H. B.-Møde skriver vi Referat i Bladet. Jeg ved godt, at det blev lovet at udsende Beretningen; men af praktiske Grunde er det udeladt.

Joh. Hansen, Ar.: Der er Forskel paa før og nu. Den Gang blev Beretningen lagt paa Stuerne, nu skal den sendes fortroligt.

Bendixen, Es.: Naar Beretningen bliver sendt til Afdelingsformanden, saa staar han inde for, at den bliver behandlet fortroligt. Det er rigtigt nok, at vi faar Besked i Bladet, men der kan alt ikke staa.

I Administrationen har de Maanedsmøder, for stadig at være i Kontakt med hinanden. Vi maa ogsaa i nærmere Kontakt med H. B.

Formanden: I alle Sager af Interesse bliver der udsendt Cirkulærer.

Forslaget blev vedtaget med 41 St. imod 31.

Ad Punkt 12 e.

Bendixen, Es.: Naar der nu er saa mange Kategorier af Tjenestemænd, der ikke har Numre, maa Administrationen ogsaa kunne undvære disse for Lokomotivfyrbøderne.

Forslaget henvistes til H. B. med 70 St. imod 1.

Ad Punkt 12 f.

Hertil et Ændringsforslag: — det eventuelle Overskud tilfalder Feriehjemmet. *J. Knudsen*.

J. Knudsen, Gb., anbefalede, at Organisationen udgiver en Lommebog. Nu kan der naturligvis siges, at det kan være mig ligemeget, enten det er Organisationen eller Redaktøren, der er Udgiver; jeg har været godt tilfreds med Bogen i de 6 Aar, den er udkommen, og siger Tak for den; men da Organisationen selv driver Marketenderi, Feriehjem m. m., hvorfor skal vi saa ikke ogsaa selv udgive Lommebogen. Organisationen bør have alt, der vedrører Medlemmerne i sin Haand.

Ændringsforslag.

Punkt 12 f forandres til: — Naar Udgiverne af Lommebogen for Maskin-Værksted-, Motor- og Lokomotivpersonale ophører med den aarlige Udsendelse heraf, udgiver D. L. F. en saadan. Det eventuelle Overskud ved Salget heraf tilfalder D. L. F.

Jensen, Padborg.

Formanden: Det forekommer mig, at det ikke vilde være helt fint af Organisationen, nu, da denne Lommebog har naaet en saa god Position, at sige »Haps«. Hvis en af Udgiverne falder bort, saa er der noget for Organisationen at tage sig af. Lommebogen er nu bleven saa nødvendig i den daglige Tjeneste, at den ikke kan undværes. Naar Tidspunktet kommer, skal vi nok gribe ind, nu kan vi ikke.

Ændringsforslaget (*Jensen*, Padborg) blev vedtaget med 77 St. Ingen imod.

Dirigenten: Forslaget fra Ab. Afd. 34 saalydende:

Kongressen nedsætter et Udvalg til Oprettelse af en Kransekasse under D. L. F. Udvalget indarbejder Love og Regler for Kransekassens Virkefelt, som godkendes af Kongressen. Midlerne ydes af Kransekasserne under D. L. F. — er trukket tilbage.

Punkt 13. Dirigenten: Jeg vil oplyse, at de forskellige Kredse har vedtaget at indstille til Kongressen at vælge følgende som Repræsentanter til Nordisk Lokomotivmands Kongres i Aalborg

Lokomotivførerne Rosenkilde Laursen, Gb.; Thygesen, Ng.; Johs. Hansen, Ar.; G. O. F. Lund, Gb., Ladeby, Fa., og Heftholm, Fh.; Motorfører H. P. Christensen, Ar., Lokomotivfyrbøderne Alf. Lønqvist, Aar.; K. Svendsen, Gb.; B. Kjær, Ar.; C. Christensen, Gb.; og Johs. Knudsen, Gb. Skal vi betragte dem som valgte.

De er valgte.

Punkt 14 a. Valg af Formand.

Dirigenten: Jeg foreslaar, at vi genvælger Hovedformanden med Akklamation.

Dette skete.

Dirigenten: Der er indsendt to Forslag. Jeg gaar ud fra, at Forslagsstillerne ikke efter dette Valg med Akklamation ønsker at fastholde Forslagene.

Hovedformanden: Jeg vil gerne sige Tak for den smukke Tilkendegivelse, der her blev givet mig. Man var for to Aar siden ikke klar over, hvem der skulde være Formand. Tiderne var vanskelige dengang. Det glæder mig, at man nu synes at være tilfreds med det trufne Valg. Med Løfte om at yde al min Ar-

bejdskraft og Energi i de kommende to Aar siger jeg hjertelig Tak.

Punkt 14 b. Valg af Redaktør.

Dirigenten: Der er indkommet to Forslag. Det bliver da nødvendigt at der bliver skriftlig Afstemning.

Der er foreslaaet Genvalg og at vælge Rosenkilde Laursen.

Lokomotivfører *Milne*, Gb.: Jeg anerkender, at Rosenkilde Laursen er en dygtig Mand; men han har jo en Fortid. Det glæder mig og vist ogsaa alle andre, at han synes at have forbedret sig. Men man skal da ikke vælge en Mand til Redaktør, der har staaet med det ene Ben hos de gule.

Lokomotivfører *Junge*, Gb., anbefalede Rosenkilde Laursen. Han kan bestride Pladsen paa en fuldgod Maade.

Dirigenten: Jeg maa paatale Milnes Udtalelser om Rosenkilde Laursen.

Rosenkilde Laursen: Jeg maa ganske afvise Milnes Udtalelser. Det var Hævn, og han sagde det selv. Jeg har ingen Fortid i nogen Retning. Jeg har intet og har aldrig haft noget med Separatist-Foreningen at gøre. Jeg vil her, hvor Rich. Lillie saa tidt har angrebet mig, og jeg ham — sige, at jeg tog fejl, og jeg er nu ked af min Stilling dengang. Milnes Udtalelser viser, hvilken Mand han er, og han burde straks være kaldt til Orden af Dirigenten for sine Udtalelser.

Punkt 14 c.

Dirigenten: Jeg foreslaar at genvælge Hovedkassereren med Akklamation. Dette skete.

Hovedkassereren: Jeg takker for Tilliden. Jeg skal som hidtil søge at gøre min Gerning saa godt, jeg kan gøre det. Tak for Valget.

Punkt 14 d.

Som Repræsentanter til Ferie- og Rekreations-hjemmet genvalgte G. O. F. Lund, Gb, og C. Th. Petersen, Kb., med Akklamation.

G. O. F. Lund: Vi skal gøre Hjemmet endnu bedre og bedre, saaledes at Medlemmerne bliver endnu gladere for Besøg dernede. Tak for Valget.

C. Th. Petersen: Jeg takker ogsaa for Genvalget. Tak for Tilliden. Jeg lover at fortsætte med usvækket Interesse for at gøre Hjemmet saa godt, at alle vil blive tilfreds med Ophold der.

Formanden for Privatbanernes Lokomotivmænd, Lokomotivfører *Brix*, Ab.: Paa egne og norske og svenske Kollegers Vegne skal jeg sige Tak for Samværet i disse Dage. Det har været interessant at følge Arbejdet for danske Lokomotivmænds Interesser. Jeg haaber, at disse Dages Beslutninger maa blive til Glæde og Gavn for alle danske Lokomotivmænd. Med disse Ønsker siger jeg Tak for disse Dage.

Derefter fik *Joustra*, Holland, Ordet for at takke.

Dirigenten: Resultatet af Afstemningen blev, at C. M. Christensen genvalgte til Redaktør med 70 St. Rosenkilde Laursen fik 37 St. 3 Stemmesedler var blanke, og 2 ugyldige.

Redaktør *C. M. Christensen:* Mange Tak for Valget. Der var jo forskellige Omstændigheder denne Gang, der talte for et Skifte. Jeg lover at gøre mig

Bestræbelser for at gøre Arbejdet saa godt som muligt. Tak for Valget.

Derefter talte *Siadok*, Polen.

C. Christensen, Es.: Vel sagtens paa Grund af, at jeg er den ældste af Æresmedlemmerne, er det overdraget mig at takke. Det har glædet os at følge Arbejdet i disse Dage. Det er mit Haab, at H. B. stadig maa finde Støtte hos alle. Jeg tror, De har været heldige ved Valget af den Bestyrelse, der skal staa for Arbejdet i de kommende to Aar. Det gamle Ord: »Arbejdere i alle Lande forener eder« er gode Ord, og dem vil jeg gerne gøre til mine og sige til eder. En stærk Organisation er det bedste Bolværk for at afslaa Angreb og vinde Terræn. Tak fordi I aldrig glemmer jeres gamle Formænd.

Hovedformanden: Jeg vil takke de udenlandske Gæster for de venlige Ord til danske Lokomotivmænd. Det er ment ærligt og af godt Hjerter, og derfor siger vi Tak og beder Dem lade Takken gaa videre til Deres Organisationer. Tak til Æresmedlemmerne, fordi de gør os den Ære at komme til Stede. Det har jo nok kriblet i dem efter at tage Del i Arbejdet; men de har haft deres Andel i Arbejdet for D. L. F.

Vi takker dem!

Jeg takker de Mænd, der nu forlader Arbejdet i H. B. Poulsen, Es., har gjort sin Indsats paa bedste Maade. Axel Petersen har i Arbejdet som Motorførernes Kredsformand udrettet et stort Arbejde for disse. Han synes at være blevet noget miskendt, aldeles uden Grund. Ingen anden end han kunde vist have bjerget det i Land, som han har faaet. Jeg takker disse to for godt Samarbejde. Jeg takker Johs. Knudsen for godt Samarbejde særlig i sidste to Aar, da han sad som Kredsformand. Vi har ofte taget en Dyst, men har altid haft Organisationens Vel for Øje.

Skal vi raabe et Leve for disse Mænd. Hurra. —

Jeg byder de to nye Kredsformænd Alf. Lønqvist og H. P. Christensen velkommen til Arbejdet. Begge er inde i Arbejdet og vil vide at udføre et godt Stykke Arbejde i den Periode, der nu stunder til.

Jeg takker alle Medlemmer og særlig Bestyrelserne for den Periode, der gik. Vi skal altid værne og varetage Lokomotivmændenes Interesser.

Jeg takker Kongressens Sekretærer og Dirigenter, og beder Dem alle raabe et Hurra for D. L. F. Hurra. —

Dirigenten: Ja, nu er Dagsordenen udtømt; men maa jeg lige bede alle om igen at synge Sangen, vi sang i Morges. Jeg synes, den fortjener det.

Dirigenten: Skal vi slutte Kongressen med at raabe et Leve for D. L. F. Hurra. —

P. A. Jensen.

J. A. Juultoft.

Referatet kontrolleret.

Ejnar Christensen.

Otto Løvborg.

NORDAMERIKAS HURTIGSTE LOKOMOTIV

I Oktober 1930 indsatte *Kanadian-National-Railway* i Driften 5 Stkr. 2 C 2 Hurtigtogslokomotiver til at fremføre *International Limited*, et Hurtigtog mellem Montreal i Kanada og Chikago. Amerikanerne kalder dette Verdens hurtigste Tog, det er det muligvis ogsaa, naar det tages med i Betragtning, at Toget vejer 900 t = 90 Vognladninger, og tilbagelægger den 1365 km lange Strækning Montreal—Chikago i 18 Timer 15 Minutter. Skønt der skiftes Maskine paa Grænsestationen mellem Kanada og U. S. A. og Lokomotivpersonalet desuden afløses undervejs, er Togets Rejseshastighed mellem Montreal og Chikago bragt op til omtrent 75 km i Timen. De nye Lokomotiver tilbagelægger den 538 km lange Strækning i Kanada mellem Montreal og Toronto paa 6 Timer med en Gennemsnitshastighed af 89,7 km i Timen. For at kunne overholde denne Køretid, kommer Toget mange Steder op paa en Hastighed af 130 km i Timen. Til Sammenligning tjener, at *The Flying Scotsman* kører 636 km uden Standsning med en Gennemsnitshastighed af 77 km i Timen, og mellem Paris og St. Pierre (235 km) kører med en Gennemsnitshastighed af 102,9 km i Timen. Englands hurtigste Tog skal nu være Hurtigtoget Swindon—London, der i 1 Time 10 Minutter tilbagelægger 124 km, svarende til en Gennemsnitshastighed af 106,2 km i Timen.

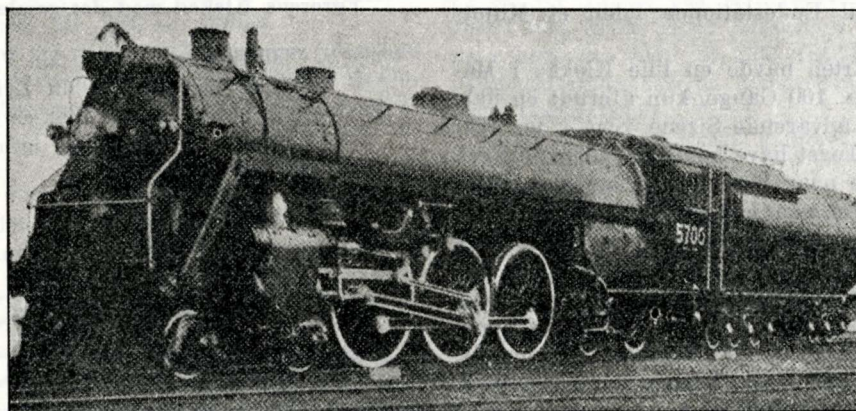
Som Figuren viser, afviger Lokomotivet ikke i særlig Grad fra gangbare Typer. Det er bygget paa *Montreal Lokomotive Works* efter Banens Standard

for Hurtigtogslokomotiver. Fyrkassen breder sig ud over Rammen og giver Plads for en 6,8 m² stor Risteflade og to store Vandkamre. Endvidere findes i Forlængelse af Fyrkassen et Forbrændingskammer, og der opnaas i Fyrkassen og Forbrændingskammeret tilsammen en Hedeflade paa 23,3 m² og paa Vandkamre og Kedelrør en Hedeflade paa 289,7 m².

Lokomotivet er et Tvillinglokomotiv med en Cylinder med Diameter 584 mm udvendigt paa hver Side af Rammen. Den forreste Truck har S. K. F. Rullelejer, medens de koblede Hjul og den bageste Truck har Friktionslejer. Alle Hjul lejer smøres med Konsistensfedt. Paa den bageste Truck findes Hjælpe-maskiner, hvormed Lokomotivets Trækkekraft under Igangsætning forøges med 4,6 Ton. Dette Maskineri bringes automatisk ud af Virksomhed, naar en vis Hastighed er naaet; hvorledes dette sker, forlyder der intet om, men det er formodentlig med en Tandhjuls kobling. Førerhuset er helt og holdent svejset sammen. Regulatoren er en Ventilregulator, anbragt i Røgkammeret. Lokomotivet har mekanisk Fyreapparat, Spildedampinjektorer og elektrisk Belysning.

Tenderen har en cylindrisk Vandbeholder og hviler paa to 3-akslede Trucker med Rullelejer. Under Tenderen findes mellem Truckerne en Anordning, hvormed der kan sprøjtes Vand paa Banen for at holde Støvet nede. Denne betjenes af Lokomotivføreren.

F. Spøer.

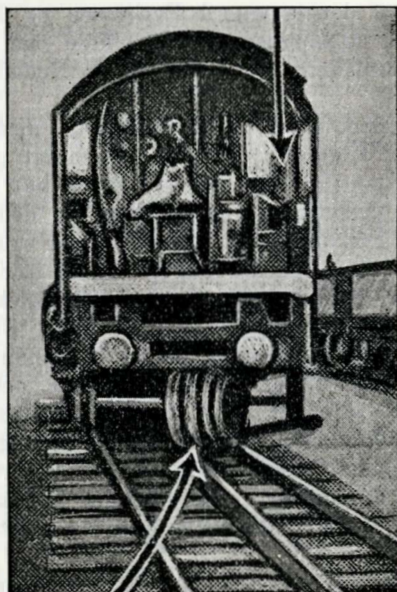


Nordamerikas hurtigste Lokomotiv.

Cylinderdiameter (2)	584 mm	Hedeflade, total	313 m ²
Slaglængde	711 mm	— paa Overh.	138,6 m ²
Drivhjulsdiameter	2 032 mm	Risteflade	6,8 m ²
Løbehjulsdiameter (forreste)	813 mm	Damptryk	19 Atm.
— (bageste)	1 219 mm	Trækkekraft	24,0 t
Adhæsionsvægt	85,5 t	Største Hastighed	130 km/Tim.
Lokomotivets Vægt	162 t	Tenderens Kulforraad	20 t
Hedeflade i Fyrk. og Forbk.	23,3 m ²	— Vandforraad	64 m ²
— i Rør og paa Vk.	289,7 m ²	— Vægt	139 t

AUTOMATISK TIDS-KONTROL

Paa den 220 miles lange Jernbanelinie mellem Paddington og Plymoth forsøgte i forrige Maaned et nyt automatisk Tids-Kontrolsystem, der viste sig særlig tilfredsstillende.



A. Elektrisk Klokke i Maskinhuset.
B. Sko i Kontakt med Rampe.

Systemets praktiske Anvendelighed viste sig ved, at Toget passerede alle Stationerne til planmæssig Tid og indkom til Endestationen uden et Minuts Forsinkelse.

Under hele Farten havde en lille Klokke i Maskinhuset ringet ca. 100 Gange, kun afbrudt en halv Snes Gange af en advarende Sirene. Selv i den tykkeste Taage vilde Toget have holdt sin normale Fart.

Klokken meldte naar Signalerne viste klar Bane, og Sirenen advarede, naar det modsatte var tilfældet.

Anordningen, der fik Sirenen til at lyde, vilde ogsaa have bragt Bremserne i Funktion, hvis den vagtsomme Lokomotivfører ikke selv havde grebet ind.

Kontrolanordningen er i Forbindelse med en Sko under Maskinen, som under Farten kommer i Kontakt med en mellem Skinnerne anbragt Rampe, der er elektrisk forbunden med en Løftestang i Signal-Huset.

Naar Signalet er »Ret«, slutes en elektrisk Strøm, som faar Klokken til at ringe, naar den er »Stop« føres Strømmen til en Akkumulator i Maskinhuset, som faar Sirenen til at lyde og sætter Bremserne i Virksomhed.

Klokken kan kun høres i selve Maskinhuset, og efterhaanden som Klokken lød, vidste Lokomotivføreren og hans Medhjælper, at Banen var fri, indtil Sirenen og de skrigende Bremsers pludselig fortalte, at Toget nu var naaet til en Station, hvor der vistes Stopsignal.



BIND TIL TRYKLUFTBREMSEN

Vi meddelte i Bladet for 5. Juni d. A., at der vilde blive fremstillet et Samlebind til den i Bladet optagne Beskrivelse af ovennævnte Bremse, og at disse Samlebind vilde blive leveret vederlagsfrit til Medlemmerne, — men en Betingelse herfor var, at Afdelingsformændene indsendte Bestillinger til *Redaktionen*.

Da der endnu er en Del Afdelinger, som *ikke* har ladet høre fra sig, henleder vi paany Opmærksomheden paa dette, idet vi tillige gør opmærksom paa, at *Afdelinger, der ikke senest d. 25. d. M. har ladet høre fra sig*, ikke kan paaregne Muligheden af ved senere Bestilling at faa Samlebind.

ET LOKOMOTIV SOM HUSFLIDSARBEJDE

I Tilslutning til Meddelelse i Blad Nr. 12. af 20. Juni angaaende Bortlodning af et Lokomotiv, fremstillet af en norsk Kollega, Lokomotivfører *Stokke*, Drammen, kan vi til Underretning for Købere af Lodsedler meddele, at Lokomotivet er vundet paa *Nr. 3795*.

TIL OPHUGNING

Førerens Afsked med det gamle Lokomotiv.

Hugges op du skal, min Ven,
slukt for evigt er dit Fyr,
alt hvad bruges kan, er væk,
knappt jeg kender dig igen.

Vi har trællet, vi har slidt
begge to i Rusk og Regn.
I den mørke Vinternat
gennem Snestorm har vi stridt

Tunge Læs du trak med Flid,
du var stærk og hurtig da.
Sent til Ro og tidligt ud —
ak. men nu — en Invalid.

Mangen Sommerdag, min Ven,
kørte vi til Skov og Strand.
Først du slæbte alle ud
og ved Aften hjem igen.

Ad de blanke Skinners Vej
efter Køreplan og Ur.
centnertunge Byrder du
slæbte. naar jeg førte dig.

Saa dan korte du og jeg
gennem mange, mange Aar.
gule, grønne, røde Lys
viste os den rette Vej.

Langt om længe faar du Ro,
og min Haand har ledet nu
dine Skridt for sidste Gang —
vi er gamle, begge to.

Baade Grav og Sten faar jeg.
naar engang jeg skal afsted.
Du bli'r solgt for bedste Bud.
haarde Næver sønder dig.

Og din Gravskrift bliver den
— kun en Linie i en Bog —
»Seks Maskiner hugget op«.
Deriblandt er du, min Ven.

Tunge Slag og Hammerklang
lød, da du forlængst blev til.
Nu de samme tunge Slag
er din Gravfærds Salmesang.

JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN FOR LOKOMOTIVFØRERE I 1. DISTRIKT

afholder sin aarlige Festfrokost for Jubilarerne af 1931
Torsdag den 3. September d. A. Kl. 12,30 i Frederiks-
berg Selskabslokaler, Allégade 10, København F.

Der serveres Fisk med Hummer — Asparges, koldt
Bord, Øl, Snaps, Kaffe, Kognak, Likører og Cigarer.

Pris, alt iberegnet, Kr. 8,00 pr. Cuvert.

Man bedes tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte
Lister, og for Pensionisters Vedkommende bedes Medde-
lelse sendt til Undertegnede senest den 26. August d. A.

P. S. V.

Rosenkilde Laursen,

Vigerslev Allé 112, 2. Tlf. Valby 2065.



Elektrificeringen af tyske Baner.

I Slutningen af 1930 havde Tyskland 3 pCt. elektrisk
Jernbane. Bayern havde heraf 700 km, Baden 50 km,
Syd-Schlesien 348 km og det midttyske Lignit-Distrikt
188 km. (Engineering.)

Elektrisk Bane Augsburg—Stuttgart.

Under Hensyn til Rigsregeringens Ønske om at skaffe
Arbejde har Forvaltningsraadet for Rigsbanerne besluttet
at rejse en Kredit paa 50 Mill. Mark for inden Udgangen
af 1932 at elektrificere Strækningen Augsburg—Stuttgart.
Man regner med, at 10 000 Arbejdere kan beskæftiges der-

med i 1½ Aar. Krediten gives af forskellige store Fir-
maer indenfor Elektricitetsbranchen. Rigsregeringen har
erklæret sig villig til i 5 Aar at overtage Rentebetalingen,
saaledes at Rigsbanerne først vil have at træde til, naar
der er opnaaet Rentabilitet paa den elektrificerede Stræk-
ning. (Sozialistische Monatshefte)

Trafiken i Afrika.

Omdannelsen af Bærevejene — eller Stierne i Afrika
til Automobilveje har ikke kostet mere end 2000 Frcs.
pr. km. I tysk Sydvestafrika begyndtes de første Forsøg
med Automobiler i 1906, og i 1925 fandtes der 111 000.
i 1928 231 000 og i 1929 283 000 Biler. Da Afrika ikke
selv producerer Biler, er det en ret anselig Kunde paa
Verdensmarkedet. Af de 263 000 engelske Mil Automobil-
veje i Afrika falder godt ¼ paa den sydafrikanske Union;
men der gives næppe et Sted i Afrika, hvor Automobil-
vejene ikke udvikles endnu mere end Jernbanerne. Nær-
mere Redegørelse findes over Udviklingen af Veje og
Jernbaner i Kongo, Sydafrika, Sahara o. s. v. Desuden
omtales Lufttjenesten, Anlæg af en Tunnel under Gibralt-
ar og Transsaharabanen.

(Jahrbuch für Nationalökonomie und Statistik)

Gennemgaaende Tog over Afrika.

For første Gang i Historien vil i en nær Fremtid et
gennemgaaende Tog gaa tværs over Afrika. Der mangler
kun ca. 50 km, for Forbindelsen fra Lobito Bay i Portu-
gisisk Vestafrika over Belgisk Kongo og Nordre Rhodesia
til Beira i Portugisisk Østafrika er færdig.

(Nordisk Järnbanetidsskrift)

Jernbaner og Biler.

Kaptajn N. H. Pallin skriver i en Artikel om Jern-
baner og Landeveje, at Biltrafikken sluger Persontrafikken
og opgiver Tabene paa Matfors—Vattjom Jernbanelinie,
som i 1912 havde 33 258 Rejsende, i 1919 steg til 75 439
og i 1929 var faldet til 4760. Omtaler Omlægningen af
Jernbanetrafikken som en Nødvendighed og omtaler lige-
ledes Godstrafikken.

(Svenska Vägforeningens Tidskrift)

Omnibus paa Balkan.

En 600 km lang Omnibuslinie er nylig blevet aabnet
mellem Belgrad og Podgorica (Montenegro). Der er For-
bindelse 3 Gange om Ugen, og Taksten er 500 Dinar (ca.
33 Kr.). Rejsetiden er ved denne Linie blevet nedsat med
ca. en Trediedel. (Automobil Rundschau)

Jernbaner og Busser.

Chicago—Burlington & Quincey Jernbane, en af de
største i U. S. A. med en Længde af 15 100 km, erstat-
tede i April 1929 en Del Lokaltog med Motorbusser. Der
indsattes 5 store Busser paa Strækningen Lincoln—Omaha
(98 km) samt Lincoln—Hastings (178 km). Paa Grund
af de gode økonomiske Resultater, der opnaaedes ved
dette Forsøg, har Jernbanen nu udvidet Omnibustrafikken
til en stor Mængde Linier. I Marts 1931 trafikeredes
saaledes med Omnibusser en samlet Vejlængde af ca.
650 km. Den i Bustrafikken indstaaende Kapital er
1 471 700 Kr.: i 1930 kørtes 312 000 km med Bus, 260 778
Rejsende beføredes, og Indtægten var 1 143 800 Kr. Nu
kører Busserne pr. Dag 8370 km, og Driften med Renter
og Amortisation og Skatter koster 47 Øre pr. km. Jern-

banerne har saaledes erstattet en Lokaltrafik, der gav Underskud, med en lønnende Bustrafik.

(Nordisk Järnbanetidsskrift)

Biler contra Jernbaner.

For at gøre Omnibussernes Konkurrence med Litauens af Statskassen eksploiterede Jernbaner mindre skrap og for at ordne Omnibustrafiken i det Hele er vedtaget en Lov, der kræver særlig Tilladelse til at drive Omnibus- trafik. (Legationens Beretning)

Seks Timers Arbejdsdagen.

For seks Maaneder siden indførte Kellogg-Kompagniet Eksperimentet med 6 Timers Arbejdsdagen Døgnet rundt, saaledes at 4 Hold Arbejdere kunde beskæftiges. I en Artikel om 6 Timers Dagen udtales, at den er en hensigtsmæssig Driftsplan, fordelagtig for Arbejderne og i lige Maade gavnlig for Virksomhederne, og det forudses, at Amerika vil indføre denne Arbejdsdag.

(Factory and Industrial Management)

Personalerepræsentationsvalg i de østrigste Forbundsbaner.

Den frie Jernbanemændenes Fagforening i Østrig har allerede for lang Tid siden krævet et Nyvalg af Personalerepræsentanter for at vise den Paastand tilbage, at der hersker »rød Terror« paa Jernbanen. Generaldirektionen ønskede at beskære Personalerepræsentationens Rettigheder og vilde af den Grund gennemføre en Ændring af de hidtil gældende Forskrifter og Vedtægter. Fagforbundet satte sig imod af alle Kræfter og gennemtvang efter et Aars Forløb Nyvalg efter de gamle Bestemmelser. Efter det foreløbige Valgresultat beholdt det frie Fagforbund 14 af de 18 Mandater i Centralledelsen. Paa Trods af den økonomiske Krise og den politiske Reaktion har Forbundet hævdet sin Stilling.

Store Arbejdsindskrænkninger paa de finske Statsbaner.

Fra 1. Juni har man paa de finske Statsbaners Værksteder gennemført en Fire-Dages-Uge; det ikke fastansatte Tog- og Lokomotivpersonale arbejder kun to Tredjedele af Tiden. Jernbanernes Bygningsvirksomhed er næsten helt indstillet, medens Banevedligeholdelsen er betydeligt indskrænket. Flere Tusinder af Jernbanefolk mister 1/3 af deres Løn; andre Tusinder er Arbejdsløse. Budgetkommissionen kræver yderligere Indskrænkninger af Udgifterne til næste Aar og foreslaar Lønreduktioner, nemlig 5 pCt. for de gifte, hvis Aarsindtægt overstiger Fmk. 15 600,— (1495 Kr.), 10 pCt. for de ugifte. Arbejdsbetingelserne for Værkstedspersonalet skal foreløbigt forblive urørte.

- Lokomotivfyrbøder J. L. Njelsen, Struer.
- E. V. E. Horn, Glyngøre.
- L. A. F. Jensen, Padborg.
- C. E. Johansen, Padborg.
- S. V. Andersen, Padborg.
- Aa. C. Jørgensen, Padborg.
- A. C. V. Fricke, Padborg.
- R. D. R. Petersen, Padborg.
- S. R. Mortensen, Esbjerg.
- E. V. Villumsen, Esbjerg.
- P. E. Larsen, Brande.



Udnævnelse fra 1.—8.—31:

- Motorfører II J. J. Birkbo, Assens, til Lokomotivfører i Tinglev (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder N. P. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Holstebro (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder A. Møllebro, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder K. A. Johansen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Skern (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder F. P. K. Jensen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Oddeund Nord (Depotforst.) (min. Udn.).

Forflyttelse:

- Lokomotivfører J. M. Nissen, Nykøbing Mors (Depotforst.), til Esbjerg under 21.—7.—31.
- Lokomotivfører C. J. S. Høbo, Gedser, efter Ansøgning til Næstved fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfører V. A. I. Olsen, Tinglev, efter Ansøgning til Gedser, fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfører R. V. S. Jakobsen, Struer, efter Ansøgning til Østerbro fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfører V. V. Eriksen, Horsens, efter Ansøgning til Hjørring fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfører J. Knudsen, Holstebro, efter Ansøgning til Horsens fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfører C. Leegaard, Skern, efter Ansøgning til Bramminge (Depotforst.) fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfyrbøder H. H. T. Lykkeberg, Tønder, efter Ansøgning til Næstved under 17.—7.—31.
- Lokomotivfyrbøder J. E. Wittenburg, Gedser, efter Ansøgning til Nyborg fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfyrbøder A. Thorsen, Tønder, efter Ansøgning til Kbhavns Godsbgd. fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfyrbøder A. C. Nielsen, Skelskør, efter Ansøgning til Helsingør fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfyrbøder H. P. E. Hansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning til Skelskør fra 1.—8.—31.
- Lokomotivfører M. F. A. Hansen, Næstved, er fra 1.—8.—31 sat til Tjeneste som Depotforstander i Næstved.



Overført fra D. S. & M. F. til D. I. F. d. 1.—6.—1931:

- Lokomotivfyrbøder H. Sørensen, Aalestrup.
- H. H. Nielsen, Aalestrup.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—8.—31:

Lokomotivførerne H. W. Gleerup, Kolding, og H. L. M. Lytzen, Randers.

Afsked:

Lokomotivfører N. C. Kirstein, Nyborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—31 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. H. Malling, Østerbro, efter Ansøgning paa Grund af Alder og Svagelighed med Pension fra 31.—10.—31 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder J. H. Zabel, Fredericia, den 14.—7.—31.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Maj Maaned 1931 i Tidsrummet April—Maj 1931 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1930 i røde Summer.

	Maj Maaned		1931	
	1931*)	1930	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	4 360 000	3 670 000	690 000	
Gods- og Kreaturbefordring	4 220 000	4 470 000		250 000
Postbefordring	510 000	520 000		10 000
Andre Indtægter	290 000	280 000	10 000	
Drifts-Indtægter ialt	9 380 000	8 940 000	440 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 070 000	9 730 000		660 000
Drifts-Overskud	+310 000	÷790 000	1 100 000	

	April—Maj		1930—31	
	1930—31*)	1929—30	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	8 510 000	8 110 000	400 000	
Gods- og Kreaturbefordring	8 560 000	8 810 000		250 000
Postbefordring	1 010 000	1 010 000		
Andre Indtægter	640 000	610 000	30 000	
Drifts-Indtægter ialt	18 720 000	18 540 000	180 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	16 730 000	17 510 000		780 000
Drifts-Overskud	1 990 000	1 030 000	960 000	

*) *Anm.* For hele Finansaaret udgør Afskrivningen 9 291 975 Kr. og Forrentningen 19 187 651 Kr.



HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B

NYGADE 7 "

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. ♦ ♦ ♦

♦ ♦ ♦ Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5^{1/2}.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. August.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus

Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)



Brokbandager

Underlivsbælter

Gummistrømper

Sagkyndig og omhyggelig Tilpasning.

Specialitet: Vanskelige Broktilfælde

Bandagist S. Vogel, Vestergade 3, København K.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.



TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10-3 og 6-7

Lørdag 10-2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

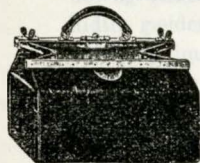
Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44-46

Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Reparationer udføres.



Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker, Tegnehøjer, m. m. i stort Udvalg.

DEN NY LAANEBANK A/S

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønforordninger fra Tjenestemænd.

Svendborg

SVENDBORG Orleans Eddike
 PASTEURISEREDE

Husk Svendborg Bryghus Øl

Viborg

Tlf. Gør Deres Indkøb hos Tlf.
 901 MARTIN LAUTRUP 901
 Absolut billigst. Største Udvalg.
 Kjoler - Konfektion - Tæpper
 Sengeudstyr - Linoleum - Tricotage
 Leverandør til Lotterierne

Viborg Andelsmejeri

Telefon 170

Leverer

kun 1. Kls Mejeriprodukter

Lunderskov

Missionshotellet Lunderskov

anbefales Tjenestemænd. - Fuld Pension. Enkelte Dage Kr. 2,75.
 Middag Kr. 1,25. - Aften Kr. 1,25. - Kaffe med Brød 35 Øre.
 Ingen Drikkepenge.

Thi sted

Ekviper Dem i

Engelsk

Beklædnings Magasin

NYTORV.

Tlf. 247.

Tlf. 247.

Køb danske Varer!

Brande

W. NIELSEN

Urmager og Guldsmedeforretning

Brande

Største Udvalg i

• Jubilæums og Brudegaver •

Køb Deres

Kød. Flæsk og Paalæg
 hos mig.

Kun prima Varer til
 absolut billigste Priser.

Fr. Eriksen.

Telf. 167.

J. Søndergaard
 Storegade 18 Brande

har det største Udvalg i Dame-
 og Børnehatte, Broderier og Garn,
 Dame- og Børnestrømper.

Største Udvalg i

Tobak og Cigarer,

Vine og Spirituosa.

Tlf. 92 H. L. Aastrup. Tlf. 92