



32. Aargang No. 14

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1932

En TIAARSDAG FERIEHJEMMET JUBILERER

Derude paa Refsnæs i den klareste Luft ved det friskeste Vand ligger vort Feriehem, der den 17. Juli fyldte 10 Aar. Som det ofte er stormomsust derude, hvor det ligger, saa stormomsust og friskt, at der kun er Plads for rene Tanker, saaledes har ogsaa vort Feriehem, vort Ferie- og Rekreationshjem, været stormomsust i Debatten. Det var paa det Tidspunkt, da Planerne til Hjemmet undfangedes, paa det Tidspunkt, da Planen for Hjemmets Drift blev lagt, dengang alle Tilhængere af Tanken begejstret sluttede Trop om Sagen, at ogsaa Modstandere ligesom samledes og i Tankerne gav hinanden Haanden paa en stedsevarende Kamp mod Hjemmet.

Os, der sluttede op om Hjemmet, gjorde det, fordi vi syntes, at ogsaa der havde Organisationen en Mission; vi vidste jo ikke dengang, at Hjemmet vilde blive den bedste Agitator for Hjemmet. Modstanderne, hvilket egentlig vil sige dem, der ikke har set Hjemmet, var det som Regel ikke længere, end til de kom paa Hjemmet, og Hjemmets friske og uimodstaaelige Charme, der strømmede dem i Møde, besejrede selv den argeste Modstander.

Det er heldigvis saaledes, at Ferie- og Rekreationshjemmet nu ikke mere er noget Stridens Æble; man kan vel ogsaa roligt sige, at Medlemmerne i Almindelighed er glade og tilfredse med dets Tilstedeværelse — det mangler blot, at man skal huske paa, at det ogsaa findes udenfor Ferietiden. Det vil vi gerne ganske kort erindre om, og samtidig sige, at der ogsaa er pragtfuldt dannede ved Foraarsstid, og

ikke mindst ved Efteraarsstid. Der er ogsaa dejligt dernede, naar der er god Plads.

Som anført havde Hjemmet den 17. Juli 10-Aars Fødselsdag, hvorved skal forstaas, at paa den Dag i 1922 kom Feriehemmets første Gæster, og at den Dag begyndte vort pragtfulde Feriehem at udøve sin Fortryllelse paa Medlemmerne paa en saadan Maade, at de kom igen Aar efter Aar. Hvis man vilde give sig til at efterspore i Gæstefortegnelsen, vilde man uden Tvivl finde adskillige Medlemmer med Hustru, som i Aar er kommet for tiende Gang. Det vilde for saa vidt ogsaa være ganske naturstridigt, om det var anderledes.

Hvis man spørger: Var Hjemmet som nu, dengang det aabnedes, kan man roligt svare ja — og føje til: Men Hjemmet har været i Udvikling fra den første Dag, og formentlig fortsættes Udviklingen til Glæde og Gavn for Medlemmerne. Skansen ejede vi ikke, da vi aabnede Hjemmet, den er senere kommet til og maa vel siges at være en værdifuld Attraktion. Der er saamænd saa meget andet, der er kommet til siden Begyndelsen, saaledes Herreværelset, og udvendig Monogrammet samt Indkørselsportalen. I begge Tilfælde smukt Kunstmedarbejde, fremstillet af Medlemmer, der nærer Kærlighed til Hjemmet. Nu er der udvendig kommet Cementtrapper til, og i Aar en Balustrade ved Vejen udenfor Hjemmet.

Hjemmet gror Dag for Dag; stadig skyder det nye Skud, og ad Aare ligger Hjemmet sandsynligvis i en Skov.

Derude ved Kalundborg Fjord, ca. 100 Meter fjernet fra Vandet, ligger Hjemmet paa det sundeste Sted i Danmark, gemt bag Bakker,

klemmt inde mellem Bakker, men med det friske, saltfyldte Pust fra Fjorden — den rene-
ste Luft.

Paa det Sted er der let Adgang for Lokomotivmændene til med Familie at slaa sig ned for en Tid, — og for en rimelig Betaling.

Landet dernede, Halvøen eller Landtungen Refsnæs er i Tidernes Morgen skvulpet op af Havet af nogle vældige Bølger, og det er sket i en saadan Hast, at disse Kæmpebølger ikke har faaet Tid til at jevne Landet ud som det meste af det øvrige Danmark, men Bølgerne er gaaet tilbage i sit Leje og har ladet Landet ligge tilbage Bakke ved Siden af Bakke, og fra dem alle er der storartet Udsyn til den ene Side til Kalundborg Fjord, til den anden Side til Sejrobugten. Der kan derfor med godt Udbytte arangeres Udflugter til Udsigtpunkter i Nærheden.

Du, som ikke har været der før, bør tage derhen, intet Sted er Luften bedre, intet Sted er Vandet friskere eller renere, og intet Sted staa Solen saa højt paa Himlen som der, og derfor er der intet Sted i Danmark, der er bedre egnet til holde sin Ferie end netop der.

Vi kan endelig tilføje, at Forplejningen, og hvad dertil hører, er første Klasse.

Tiaarsdagen fejredes paa Hjemmet paa festlig Maade. Der var udenfor Hjemmet rejst en Krans af Flagstænger, hvorfra Dannebrog blafrede lystigt i Blæsten — og desværre i Regnen

Indenfor var de kendte Lokaler dekoreret, og mange Venner af Hjemmet havde betænkt det med Blomster. Her samlédes ved Frokosten de paa Hjemmet boende Gæster sammen med Hovedbestyrelsens Medlemmer med Damer. Ved Bordet bød Feriehjemmets Formand Gæsterne Velkommen og senere holdt Organisationens Formand Taler for Hjemmet. Der blev sunget et Par Sange, og senere ved Middagsbordet blev der atter sunget og holdt Taler og endelig om Aftenen blev der i Stedet for Te budt paa Kransekage og et Glas Vin.

Af de i Dagens Anledning forfattede Sange, skal vi særlig fremhæve den for Damerne, der gjorde fortjent Lykke.

Jubilæumsdagen, forløb paa den bedste og festligste Maade kun Vejrguderne havde nægtet at yde deres Medvirken, havde de smilet til Hjemmet den Dag, havde Festen været vidunderlig.

STATSBANERNES NYE STAALVOGNE

Der er foreløbig bygget 2 Vogntyper:

32 Vogne Litra Cr., som er rene 3. Klasses Vogne, hvoraf 9 Stkr. er udstyret som saakaldte »Kursvogne« til Løb i Forbindelse med Tyskland paa Ruten Frederikshavn—Hamburg. Vognene har 8 hele og 1 halv Kupe med ialt 68 Siddepladser.

5 Vogne Litra Au, som er kombinerede 1., 2. og 3. Klasses Vogne, udstyret som Kursvogne til Løb paa Ruten København—Berlin/Hamburg. Vognene har 3 Kupeer af 1. og 2. Klasse og 5 Kupeer af 3. Klasse med ialt 58 Siddepladser.

De 2 Vogntyper har nøjagtigt de samme udvendige Dimensioner (Længde, Bredde, Højde o. s. v.) og er konstrueret saaledes, at saa mange Dele som muligt er standardiseret og fælles for begge Typer.

Vognene er med Henblik paa større Styrke og Stivhed under Hensyn til de voksende Toghastigheder bygget praktisk talt helt af Staal, idet Træ kun er anvendt til indvendige Skillerum, Døre o. s. v. Saa vidt vi har kunnet konstatere, er Vognene bygget af 3 mm Staalplader.

Vognenes totale Længde er 21,72 m eller 1,72 m længere end de hidtil største Hurtigtogsvogne, og denne Forøgelse af Vognlængden er udelukkende anvendt til at forbedre Pladsforholdene i Kupeerne, idet disses Antal ikke er forøget.

Bogierne er udstyret med Rullelejer (S. K. F.).

Alle Vognene er udstyret med selvstændigt Belysningsanlæg (Dynamo og Akkumulatorbatteri), saaledes at Belysningen er uafhængig af Togstammens øvrige Vogne.

For 3. Klasses Vedkommende har man fortsat den i de senere Aar paabegyndte Udvikling, hvorved tilsigtes at skabe komfortable Vilkaar for 3. Klasses Rejsende, bl. a. ved Indførelse af behageligere Siddepladser, bedre Belysning og æstetiske Omgivelser, f. Eks. ved Anvendelse af Birketræ og Mahogni i Stedet for malede Vægge, ægte Bøffellæders Betræk paa Sofaerne m. v.

Som foran nævnt er Pladsforholdene blevet rigeligere, saaledes at der, foruden en større og behageligere Hældning af Sofaernes Rygge, tillige er opnaaet 250 mm mere Plads mellem Sæderne. Man kan ikke mere naa at lægge Fødderne op paa det andet Sæde. Sidegangene er blevet smallere, vi synes for smalle, til de velproportionerede Rejsende i vort Land.

Iøvrigt kan nævnes, at Kupeerne er udstyret med Klappborde, og at Varmereguleringshaandtagene er anbragt bekvemt og let tilgængeligt paa Vindueskarmene.

Toiletrummene er holdt i hvidt med emailerede Plader paa Væggenes nederste Halvdel, med Jernporcelæns Kloset- og Vaskekummer samt med Terrazzo-Gulvbælgning (med Henblik paa Renlighed og Lugtfrihed). De strengt nødvendige Rørledninger er placeret saaledes, at der overalt er let Adgang til Rengøring af Hjørner og Kroge.

Over Vaskekummerne er anbragt Beholdere med flydende Sæbe.

I 3. Klasses Vognene (Litra Cr) findes i Midten en enkelt Halvkupe med Plads til 4 Rejsende (egnet f. Eks. for en Familie med Børn).

1. og 2. Klasses Kupeerne er nøjagtigt ens, saaledes at de efter Behov kan anvendes for begge Vognklasser, idet Forskellen bliver at 1. Klasses Kupeerne skal rumme 4, 2. Klasses Kupeerne derimod 6 Passagerer.

Pladsforholdene er gjort rigeligere end hidtil, saaledes at der ligesom i 3. Klasse bliver større Afstand mellem Sæderne. Panelerne er af mat poleret Nøddetræ, og Lofterne er holdt i mat hvid Lakering.

Alle Beslagdele (Bagagenetkonsoller, Askehægre o. s. v.) er forkromede.

Sofaerne er lave med skraat bagud hældende Sæder, med Armlæn og løse Pøller. Sofahynderne kan vendes og er paa Undersiden betrukket med lysebrunt Læder. Til Beskyttelse af Ryglænene er anbragt Antimakassars. Over hver Sofa er anbragt 2 Stkr. Læselamper, der ligesom Lamperne i Loftet hver har sin særlige Afbryder, som kan betjenes af de Rejsende efter Behag.

Sidegangen i 1. og 2. Kl. er udstyret i samme Træsarter m. v. som Kupeerne og er belagt med en Løber af Korkoid.

1. og 2. Klasses Toiletrummen er udstyret paa lignende Maade som Toiletterne i 3. Klasse, dog saaledes, at alle Beslagdele er forkromede, medens Vaskekummerne er forsynet med indbyggede Ventiler for koldt og varmt Vand (det sidste dog kun i Opvarmningsperioden) samt for flydende Sæbe.

Spejlene over Vaskekummerne er facetslebte Spejlglasser uden Rammer.

DANSK SMEDE- OG MASKINARBEJDERFORBUNDS 24. KONGRES I AARHUS

Tirsdag den 5. Juli aabnede Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbunds 24. Kongres i Arbejdernes Forsamlingsbygning i Amaliegade i Aarhus.

Salen var festlig smykket med røde Draperier og de nordiske og det tyske og hollandske Flag. Et Væld af Sommerens skønneste Flora smykkede Kongresbordene. Kongressen fik en pompøs Aabning. Sangkoret »Vulkan«, Aarhus, opførte en Festkantate, der lønnedes med bragende Bifald.

Straks derefter intonerede Orkesteret »Interantionale«, som Forsamlingen paahørte staaende.

Efter at Borgmester Jakob Jensen og Forretningsfører Leonhard Hansen havde budt Kongressens Deltagere Velkommen til Aarhus holdt Formanden, Hr. Johs. Kjærhøl følgende Aahningstale:

»Idet jeg takker Fællesorganisationens Formand, Leonhard Hansen og Borgmester Jakob Jensen for deres smukke Velkomsthilsener samt de assisterende for deres smukke Sang og Musik, har jeg det ærefulde Hverv at byde Deltagerne i den 24. Smede- og Maskinarbejderkongres Velkommen.

Sikkert ingensinde før er Smedenes Kongres

traadt sammen under vanskeligere Forhold og med en mere usikker Fremtid for sig end Tilfældet er for Tiden. Med mellem 30—40 pCt. arbejdsløse i vort Fag, en Arbejdsløshed, der for en Mængde Medlemmer har været i Aarevis og uden Udsigt til i den nærmeste Fremtid at kunne faa en væsentlig Del af disse mange ledige i Arbejde, samles vi nu til Raadslagning for at opgøre de forløbne Aars Arbejde og saa langt, som det er muligt, trække Linierne op for det Arbejde, der skal udføres i Fremtiden.

Er end Beskæftigelsesmulighederne yderst daarligere og tegner end Fremtiden sig mørk og usikker, saa er der dog et Lyspunkt, nemlig, at et socialdemokratisk politisk Styre har været i Stand til i ikke ringe Grad, og naar det skal sammenlignes med Forholdene i Udlandet endda i betydelig Grad, at afbøde de ødelæggende Virkninger, som i mange andre Lande har tvunget Arbejderbevægelsen i Knæ.

De forleden vedtagne Kriselove er et Udtryk for fremragende politisk Indsats og for den Autoritet, som den socialdemokratiske Regering igennem mere end 3 Aars Styre har erhvervet sig. Dermed skal ingenlunde være sagt, at de Foranstaltninger, der derigennem er truffet til Lindring af Nøden i den arbejdende Befolkning, er tilfredsstillende, men vi har Grund til at tro, at uden den nuværende Regerings Eksistens var det ikke lykkedes blot tilnærmelsesvis at komme saa langt for at formindske de Ulykker, som Krisen medfører for Arbejderne. I saa Henseende er det værd at erindre sig, at den forrige Regering under Ledelse af Madsen-Mygdal indstillede hele sit Styre paa at forringe Livsvilkårene for den arbejdende Befolkning her i Danmark, at skære ned og skære dybt i den sociale Lovgivning, og Mindesmærket ved Regeringens Afgang blev Tugthusloven.

Der er heller ingen Tvivl om, at det socialdemokratiske Styre har lettet Fagbevægelsen i dens Bestræbelser for at opretholde de bedst mulige Løn- og Arbejdsbetingelser. Mon ikke det havde været vanskeligere at komme igennem Overenskomstsituationen 1931, om der havde siddet en reaktionær Regering? Vi saa jo, hvordan det gik i Norge.

Den Passivitet, som Bonderegeringen udviste overfor den ødelæggende Arbejdskamp, var sikkert udsprunget af Ønsket og Haabet om at kunne ramme den norske Arbejderbevægelse. Selvom Regeringen ikke greb direkte ind i Danmark, er der ingen Tvivl om, at dens Tilstedeværelse rent psykologisk har virket afsvælgende paa de Kræfter, der stadig rører paa sig, og som pønser paa den bedst mulige Lejlighed til at rette et Slag mod Arbejderklassen. Eller mon Arbejdsgiverforeningen under en Arbejderklassen fjendtlig sindet Regering i Aar vilde have afblæst Lockouten, som Tilfældet blev, og fuldstændig have frafaldet sine horrible Reduktionskrav? Det er da en Lykke trods al Mørketid, trods alle Vanskeligheder, at vi her i Danmark har kunnet bevare et socialdemokratisk Styre.

Jeg vil da ønske, at denne Kongres i Lighed med, hvad der altid har været det fremtrædende Træk i Smedeforbundets Kongresser, paa Grundlag af den

forløbne Tids Erfaringer vil trække saadanne Linjer op for det fremtidige Arbejde, og disse kan betyde Fremgang for vort Fags Udøvere og Styrkelse af vor Organisation. — Jeg udtaler da Ønsket om, at de Beslutninger, der her maa blive truffet, maa betyde, at Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund fortsat kan være en betydende Faktor indenfor den danske Fagbevægelse, at dets Virksomhed maa blive til Støtte for det politiske Parti, og at vort fremtidige Arbejde maa befordre den kooperative Idé.

I Haabet herom erklærer jeg Dansk Smede- og Maskinarbejderforbunds 24. Kongres for aabnet!

Efter Formandens Aabningstale havde Gæsterne Ordet, for De samvirkende Fagforbund, Vilh. Nygaard.

Formanden for Formerforbundet, Arnold Nielsen, talte paa Kartelorganisationernes og Kedel- og Maskinpasserforbundets Vegne.

For Dansk Lokomotivmands Forening talte Formanden, Soph. Jensen.

Af udenlandske Gæster talte Fr. Ekman, Svenske Metallindustriarbejdereforbundet, Konrad Nordahl, Norsk Jern- og Metalarbejderforbund, August Valta, Finsk Metalarbejderforbund, Georg Reichel, Tysk Metalarbejderforbund, Johan Janeoek, Østrigs Metalarbejderforbund, Josef Belina, Tjekkisk Metalarbejderforbund, samt Konrad Ilg, International Metalarbejderforbund.

Johs. Kjærhøl bragte de indenlandske og udenlandske Gæster en Tak for deres Skildringer af Forholdene, særlig de udenlandske, hvis Taler maatte mane til Eftertanke.

Efter Kongressens Konstituering aflagde Formanden Beretning over den forløbne Kongresperiode, hvorefter Diskussionen om Beretningen paabegyndtes, ikke mindre end 93 Talere havde Ordet til Beretningen.

Kongressen beskæftigede sig med en Række Resolutioner og Udtalelser, der fastlagde Retningslinierne for Forbundets Virksomhed i Fremtiden.

Blandt disse Beslutninger kan nævnes Resolutionen angaaende Beskæftigelsesspørgsmaalet, der i en for Forbundet passende Form tiltræder den af De samvirkende Fagforbunds Repræsentantskabsmøde vedtagne Udtalelse angaaende en Forkortelse af Arbejdstiden.

Kongressen vedtog ogsaa en Resolution, der tog Sigte paa at uddanne Forbundets Medlemmer til deres fremtidige Opgaver som Bedriftsraadsmedlemmer indenfor Industrien.

Man gik derefter over til Valg af Tillidsmænd; til Formand genvalgtes med aldeles overvejende Majoritet Johs. Kjærhøl.

Af 257 stemmeberettigede stemte 216 paa Kjærhøl, medens 41 Stemmer faldt paa Kommunisternes Kandidat.

Valgene til Næstformand, Hovedkasserer og Sekretær var ligeledes Genvalg.

Man fik gennem disse Valg et klart Indtryk af, hvilken ringe Betydning, Oppositionen indenfor Smedeforbundet i Realiteten har.

Efter Diskussion og Vedtagelse af en Del Lovændringer, tog Formanden for De samvirkende Fagforbund, Vilh. Nygaard, paa de indenlandske Gæsters Vegne Afsked med Kongressen, og paa de udenlandske Gæsters Vegne takkede Frithjof Ekmann, Sverige, i en begejstret Tale, der hilstes med demonstrativt Bifald.

Johs. Kjærhøl takkede Kongressen for den Tillid, den havde vist kam ved at genvælge ham til Formand, og understregede, at Tillid ogsaa var nødvendig, hvis man skulde naa et godt Resultat.

Han takkede de afgaaede Hovedbestyrelsesmedlemmer, Gæsterne og Aarhus Afdeling for det gode Arrangement.

Idet han motiverede et Leve for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, erklærede han Kongressen for hævet.

Og saa sang Kongresdeltagerne staaende første Vers af »Internationale«.

A. L.

DE FORENEDE AUTOMOBILFABRIKER

Foredrag af Ingeniør *J. Jensen*, De forenede Automobilfabriker A/S, ved Dansk Lokomotivmands Forenings Besøg i Odense den 18. Juni 1932.

(Sluttet.)

En anden Fordel ved de 3-akslede Vogne er, at de er forsynet med Førerstand i begge Ender og altsaa ikke behøver at komme paa Drejeskive. For de 2-akslede benzin-mekaniske Vognes Vedkommende har vi indtil fornylig holdt fast ved Automobiltransmissionen og derfor bygget Vognene med kun een Førerstand, fordi dette efter vor Formening er den mest enkle og driftssikre Byggemaade, hvilket ogsaa har vist sig at holde Stik. Transmission tillader Kørsel med fuld Hastighed i begge Retninger.

For imidlertid at imødekomme Kravet om Vogne med Førerstand i begge Ender, byggede man i 1929 en *benzin-elektrisk 2-akslet Motorvogn* med en 115 HK. Motor og med 44 Siddepladser. Vognens Vægt var 17 Tons. Princippet i denne Type var meget enkelt. Til Motoren er koblet en Modkompound-Dynamo med direkte koblet Lademaskine. Dynamoens magnetiseres fra et Batteri, og den producerede Strøm leveres til en Elektromotor, som er ophængt i Understellet, og som gennem Kardantræk og Snække trækker paa Bagakslerne. Lademaskinen arbejder parallelt med Batteriet.

Reguleringen af Vognens Hastighed sker udelukkende ved *Gastilførsel til Motoren*, idet Dynamoens er saaledes viklet, at den ved ringe Omdrejningstal automatisk giver en lav Spænding og stor Strømstyrke og ved stor Hastighed en høj Spænding og ringe Strømstyrke. Ved dette System opnaas, at Dynamoens ved alle Kørehastigheder kan belaste Benzinmotoren uden Regulering af de elektriske Organer.

Betjeningen er saaledes den mest enkle, og der findes kun eet Reguleringshaandtag samt en Omskifter fra *Frem* til *Bak*. Reguleringshaandtaget er indbygget i en saakaldt Kontroller, der dog ikke fungerer paa almindelig Vis, idet de mange Stillinger for Reguleringen af Dynamoens Magnetisering er bortfaldet.

Benzinmotoren startes elektrisk, idet Dynamoen har et Par Startvindinger, som faar Strøm fra Batteriet.

Dette System har arbejdet til fuld Tilfredshed, ogsaa hvad Økonomi angaar. Man var vel klar over, at Transmissionstabet var større end ved mekanisk Kraftoverføring, men Forskellen i Drift har dog ikke været nævneværdig.

I 1929 og 1930 blev bygget et større Antal Benzin-elektriske Vogne, store 4-akslede Vogne med 72 Siddepladser + Bagagerum. Disse Vogne har en Længde over Bufferne af ca. 21 m og er udstyret med 2 Maskinaggregater à 120 HK., ialt 240 HK. uafhængige af hinanden og kan arbejde samlet eller hver for sig. Vægten af Vognen, som iøvrigt er moderne udstyret med Lædersæder o. s. v., er 43 Tons. Den elektriske Kraftoverføring er i Princippet den samme som den jeg lige har omtalt. Anvendelsen af et dobbelt Maskinaggregat skyldes dels tekniske Grunde, saasom Pladsbesparelse i Maskinrummet, idet Maskinerne er anbragt paa tværs i Vognen, men endelig ligger der ogsaa heri den Sikkerhedsfaktor, at man altid kan gennemføre Toget, hvis et Uheld skulde indtræffe paa Linien, idet Vognen kan fremføres af det ene Aggregat alene.

Det *elektriske automatiske System* er udført i Samarbejde med Firmaet Thomas B. Thrige. Systemet egner sig bedst for Motorer med stærkt varierende Omdrejningstal. — Omtrent samtidig konstruerede en østrigsk Ingeniør en lignende elektrisk Kraftoverføring, som gaar under Navnet »Gebus« System.

De Benzinmotorer, vi har anvendt til de her omtalte Vogne, har for Størstepartens Vedkommende været af amerikansk Fabrikat. Det har jo desværre været saaledes, at en hjemlig Fabrikation af denne Størrelse Maskiner ikke har kunnet lønne sig, grundet paa et for ringe Antal, og derfor har man været henvist til fremmede Fabrikater.

Jeg omtalte før, at vi indtil fornylig havde bygget de 2-akslede mekanisk-drevne Vogne med kun een Førerstand. Heri er nu sket en Ændring, idet vi har fundet et efter vor Formening ideelt Gearsystem, der med fuld Sikkerhed egner sig for Betjening fra begge Ender af Vognen. Systemet bestaar af en Gearkasse, hvor Tandhjulene er i stadig Indgreb. Indvendig i Tandhjulene er anbragt rilleformede Koblinger, der sættes i Funktion ved hydraulisk Tryk fra 2 smaa Oliepumper, der er indbyggede i Gearkassen. Gearenes Betjening sker ved et alm. Haandtag paa Førerbordet, og dette Haandtag er ved Stangsystem sat i Forbindelse med en Hane, som dirigerer Olietrykket til det Gear, man ønsker at indskyde. Gearet er overordentlig kraftig bygget og særdeles let at betjene. Det er en schweizisk Kon-

struktion, som vi overvejer selv at optage Fabrikationen af.

I de senere Aar er der sket store Fremskridt med Hensyn til *hurtiggaende kompressorløse Dieselmotorer* til Jernbanedrift, og der er næppe Tvivl om, at Udviklingen vil fortsætte i denne Retning, idet Brændseslugdgiften jo er væsentlig mindre end ved Benzindrift.

D. F. A. har derfor konstrueret 2 Dieselvognstyper, en *2-akslet diesel-mekanisk Motorvogn* og en *4-akslet Vogn* med Maskinanlægget anbragt i en særlig Truck. Den førstnævnte er af den sædvanlige Type og byder ikke paa særlige konstruktive Nyheder. Dieselmotoren er 6-cyl. 4 Takt med Topventiler og max. Ydeevne 90 HK. ved 1400 Omdrejninger.

Den 4-akslede Vogn skal jeg omtale lidt nærmere, idet der findes mange interessante Enkeltheder i denne Konstruktion.

Motoren er 8-cyl. 4-Takt med max. Ydeevne 220 HK. ved 1000 Omdrejninger, de startes ved Trykluft.

Gearkassen er af samme Konstruktion som lige omtalt med hydrauliske Koblinger i Tandhjulene og et almindeligt Haandtag paa Førerbordet.

Frem- og Bakanordningen er bygget i en særlig Kasse anbragt umiddelbart bag Hovedgearkassen.

Hele Maskinanlægget er indbygget i en særlig Truck, der bevæger sig frit under Vognen og ikke indgaar som bærende Element for Vognkassen. Kraftoverføringen sker ved en Kardanaksel til de 2 drivende Aksler i den ene Bæretruck.

Fordelene ved denne Konstruktion er følgende:

1. Maskinanlæggets Rystelser og Støj kan ikke forplante sig til Vognkassen.
2. Maskinanlægget optager ikke nogen Del af Vognens nyttige Rum.
3. Maskinanlægget er let tilgængelig for Eftersyn og mindre Reparationer.
4. Ved større Reparationer kan Maskintrucken erstattes af en Reservemaskintruck. Denne Ombytning kan foretages paa faa Timer.
5. Da Maskinanlæggets Vægt hviler paa en særlig Truck, kan Vognens maximale Hjultryk holdes meget lavt.
6. Den anvendte Transmission forener det mekaniske Systems høje Virkningsgrad med det elektriske Systems Lethed i Betjeningen.
7. Fuldkommen stødfri og lydløs Overgang fra en Udveksling til en anden.
8. Ingen ødelagte Tandhjul paa Grund af forkert Betjening af Gearskiftningen.
9. Lydløs Kraftoverføring, idet der udelukkende er anvendt skraatskaarne Tandhjul og Snækkedrev i den mekaniske Transmission.
10. Ingen generende Røg og Lugt i Vognen eller paa Perroner, da Udstødningsgassen, efter at være blevet blandet med Luft, ledes op over Vognens Tag.
11. Da Vognkassen hviler paa Trucker med særlig lange Fjedre og stor Akselafstand, 3 m, og der desuden er indskudt Gummifjedre, har Vognen et roligt og blødt Løb.

Det er saavidt mig bekendt første Gang, man ved Personvogne anvender mekanisk Transmission i Forbindelse med Dieselmotor for saa stor en Kraftydelse. Resultatet har været særdeles tilfredsstillende. Vognen har 81 Siddepladser og en Længde over Bufferne af 19 m. Vægten incl. Maskintrucker er 40,5 Tons.

Vognen har nu løbe ca. 100 000 km uden Vanskeligheder af nogen Art. En videre Udvikling af denne Vognstype er Dieselvognen, som d'Herrer har haft Lejlighed til at besigtige i Dag. (Dieselmotoren Fabrikat Burmeister & Wain.)

Da man fra forskellig Side nærrede en vis Ængstelse for den mekaniske Transmission ved en saa stor Kraftydelse, som der har er Tale om, max. 350 HK., besluttede man sig for elektrisk Transmission. Denne er udført af *Th. B. Thrige*, som har gjort en stor Indsats paa dette Omraade, idet saadanne Maskiner ikke tidligere blev fremstillet her i Landet.

Koblingsforbindelsen mellem Dieselmotor og Hoveddynamo bestaar af 2 meget svære Hardy-Skiver, som tillader Flexibilitet i alle Retninger.

Af Hensyn til Pladsforholdene under Vognbunden, er Hoveddynamoen forsynet med en Gearkasse, som bringer Dynamoens Omdrejninger op paa 1,5 Gange Dieselmotorens.

Banemotorerne er anbragt paa Maskintrucken.

Det elektriske System er med Kontroller, det saakaldte System »Leonard«. Dynamoen har en særlig Magnetiseringsmaskine, og al Regulering af Hastighed og Trækraft foregaar ved Variering af Magnetiseringsstrømmen.

Paa Førerpladsen foregaar Reguleringen ved Betjening af Kontrollerens Haandtag, som har 17 forskellige Stillinger. Det nye i Systemet er, at alle Apparaterne reguleres ved Fjernstyring. Saaledes er Frem- og Bakvalsen anbragt paa Maskintrucken, ligesom al Indkobling af Strøm til Motorerne sker ved fjernstyrede Hovedafbrydere, der findes anbragt samme Sted. Ved Hjælp af et særligt Maksimalrelais virker disse Hovedafbrydere tillige som Maksimalautomater. Kontrollerne paa Førerpladsen fører altsaa kun Manøvrerstrøm, idet Hovedstrømmen gaar fra Dynamoen til Motorerne gennem de fjernstyrede Apparater, som alle findes paa Maskintrucken. Det faar sin Betydning derved, at Kontrollerne kun er forsynet med ganske smaa Sølvkontakter, som ikke brænder og som vanskeligt kommer i Uorden, ligesom de gennemgaaende Ledninger i Vognen er af ringe Dimension.

Dynamoen er indrettet for en Belastning af 300/500 Volt og 740/440 Amp. i 1 Time.

Vognen har 80 Siddepladser, og den max. Kørehastighed er ca. 100 km/T. Den kan paa horisontal Bane fremføre ca. 140 Tons Paahængsvogn med 75 km i Timen og indtil 350 Tons med 45 km i Timen. Vognens Egenvægt er 33 Tons + 22 Tons for Maskintrucken, ialt 55 Tons. Det max. Hjultryk overstiger saaledes ikke 5,5 Tons, hvilket er det sædvanlige Hjultryk for Privatbaner.

Dersom man foretager en Sammenligning mellem store og smaa Vogne med Hensyn til Vægten pr.

Siddeplads, vil man hurtigt se, at de smaa Vogne er langt mere fordelagtige. Saaledes er Vægten pr. Siddeplads for en stor 4-akslet Vogn ca. 500 kg og for en almindelig 2-akslet Vogn ca. 375 kg.

I Udlandet er man for Tiden stærkt interesseret i lette Vogne med Staaloverbygning, som foruden at rumme et stort Passagerantal tillige skal kunne præstere stor Hastighed.

Ogsaa vi arbejder for Tiden med lignende Projekter og konstruerer paa en Vogn, der med 60 Siddepladser vejer 15 Tons og max. Hastighed 120 km.

Fabriken har indtil Dato leveret 130 Motorvogne og et betydeligt Antal Paahængsvogne. Yderligere kommer hertil 13 Stk. Vogne af den Type, De i Dag har set. Her i Landet findes for Øjeblikket ca. 200 Lokomotiver og Motorvogne af forskellig Fabrikat. D. F. A. har saaledes præsteret ca. 65 pCt. af det samlede Antal.

Det sidste nye Felt, Fabriken har slaaet ind paa, er Bygning af Rangerlokomotiver baade for Benzin og Dieseldrift, men en nærmere Omtale heraf vil jeg vente med til Deres næste Besøg.

Jeg vil slutte med at udtale, at vi har været glade for Samarbejdet med Banerne og tilfreds med de hidtil opnaaede Resultater. Det er ligeledes med Glæde, at vi ser hen paa Udviklingen af denne Gren af den danske Industri, som har givet Beskæftigelse til et ikke ubetydeligt Antal Arbejdere og som forhaabentlig fortsat vil finde Sted til Gavn for vort Land.

NYE KRAFTMASKINER

Kviksølv-Damp turbine.

Damp turbinen er efter Forbedringer, der har strakt sig over Aartier, nu naaet et saa højt Udviklingstrin, at dens Virkningsgrad kun ligger 20 à 22 Procent under Dieselmotorens. Yderligere Forbedringer kan ikke tænkes ad konstruktiv Vej, men kun ved at anvende endnu højere Damptryk og Damptemperaturer. Da dette imidlertid volder store Vanskeligheder, kom en amerikansk Ingeniør paa den tilsyneladende absurde Tanke at anvende Kviksølv som Varmebærer, d. v. s. at bringe Kviksølv til at fordampe i en Kedel, som man nu fordamper Vand.

Han kom paa den Idé ved, at Kviksølvet's Kogepunkt ligger ved 357 Grader, og da den deraf udviklede Damp indeholder en omtrent tilsvarende større Varmemængde, besidder den en meget større Arbejdsenergi. Ud fra den Tanke fik han anlagt et Kviksølv-Damp turbineanlæg, der bestaar af en Kviksølv-Dampkedel, en Kviksølv-Damp turbine og en almindelig Damp turbine. Den i den særligt konstruerede Kviksølv-Dampkedel udviklede Damp driver en Kviksølv-Damp turbine og fortættes derefter i en Kondensator til flydende Tilstand, men da Kondensatet har en Temperatur af 357 Grader, udnytter man ogsaa denne Varme i Kondensatoren, der samtidig er indrettet som en Vanddampkedel, til at udvikle Vanddamp, som man anvender i Damp turbinen. Kondensatet tilføres derefter Kedlen.

Et saadant Anlæg er dyrt, men Driftsomkostningerne er meget væsentlig billigere. Efter at et Anlæg paa 2000 Kilowatt er prøvet gennem flere Aar, anvendes nu i et nordamerikansk Elektricitetsværk en Kviksølv-Damp turbine paa 10 000 Kilowatt.

Krudtgas-Maskine.

Da Krudtet ved Eksplosion i et Skydevaaben præsterer en uhyre stor Arbejdsydelse, saa synes en Krudt-Kraftmaskine at love en saa stor Virkning. at den vil stille alle andre Kraftmaskiner i Skyggen. Med et Skydevaaben opnaas en overordentlig stor Kraftydelse: en Skibskanon udfolder i det Øjeblik, den affyres, en Kraft af 150 HK. pr. kg Vægt. Der er mange, der har forsøgt sig med en Krudtmaskine, og som har maattet lade Livet ved deres Opfindelsesforsøg, men nu skal en amerikansk Ingeniør *Whitney* have konstrueret en Krudtmaskine, hvis Virkningsgrad efter Krudtets Beskaffenhed kan naa helt op til 87 Procent.

Maskinen bestaar af en Inddelingsmekanisme, et Eksplosionskammer, et Krudtgas-kammer og en af Krudtgassen dreven Stempelmaskine eller Turbine. Inddelingskamret har den Opgave at dele Krudtet i bestemte Dosser og indføre det i Eksplosionskamret, hvor det eksploderer. Den udviklede højtspændte Krudtgas gaar ind i Gaskamret og anvendes derfra i en Stempelmaskine eller en Turbine. Om denne Opfinder vil naa større Resultater end hans Forgængere, vil Tiden vise.

Memo.

F. Spaer.

BERETNING OM LOKOMOTIVINSPEKTIONEN I U. S. A.

Ved De forenede Staters Jernbaner findes en særlig Lokomotivinspektion, der har til Opgave at kontrollere Lokomotiverne og sætte de mindre driftsikre ud af Drift. Derved er der opnaaet en vis Ensartethed i at praktisere de foreskrevne Sikkerhedsforanstaltninger for Lokomotivernes Tjenestetilstand paa de mange forskellige private Jernbaneselskaber. Det paahviler ligeledes denne Inspektion at undersøge Aarsagen til alle Uheld, som er foraarsaget ved Maskinskade, og i givet Fald overgive dem til retslig Undersøgelse. At Inspektionen har virket efter sin Hensigt, viser følgende Tal.

Fra 1926 til 1931 er Antallet paa de foretagne Undersøgelser steget fra 90 500 til 101 200. Antallet af Lokomotiver, man nærede Betæneligheder ved at lade køre, er i disse Aar gaaet ned fra 40 Procent til 10 Procent, og Antallet af Lokomotiver, som maatte erklæres utjenstdygtige, er gaaet ned fra 3,6 til 0,7 Procent. Antallet af Uheld, der skyldes Maskinskader, er i samme Tidsrum dalet fra 574 til 220 med en regelmæssig faldende Procent mellem 14,1 og 22,0 pr. Aar. Antallet af Personer, der blev saaret ved Ulykker, foraarsaget ved Maskinskader, er gaaet ned fra 622 til 285, men Antallet af store Ulykker er vokset med

de større og større Lokomotiver og høje Damptryk og -temperaturer, der anvendes nu. Nedgangen i Antallet paa tilskadekomne og dræbte har ikke kunnet følge Nedgangen i Ulykkernes Antal, idet den for de tilskadekomne er 64 Procent og for de dræbte kun 27 Procent mod ca. 70 Procent færre Ulykker. De største Ulykker ved Maskinskader, og som har medført det største Antal dræbte, maa i Hovedsagen tilskrives Kedelskader, hvoraf flere paa Grund af Overhedning af Kedlen ved for lav Vandstand; i 1926 dræbtes 18 og i 1931 dræbtes 13 Personer ved Kedelekspllosioner. Før Krigen og før Lokomotivinspektionen blev indført, medførte Lokomotivkedelekspllosioner aarlig ca. 90 dræbte, Antallet af afsporede Lokomotiver foraarsaget ved Maskinskader (de fleste skyldes, at Lokomotivet ved Kedelekspllosion er væltet af Sporet, er derimod gaaet tilbage fra 15 i 1926 til 4 i 1931. Af de ved Maskinskader forekommende Ulykker er af 16 dræbte og 269 saarede 10 Lokomotivførere og 158 Lokomotivfyrbødere.

Ved 1256 Undersøgelser af ikke dampdrevne Lokomotiver blev der i 1931 fundet Mangler ved 6 Procent af dem mod 20 Procent i 1927, men kun 0,3 Procent maatte erklæres utjenstdygtige. Af alle Undersøgelserne var det kun forholdsvis faa Tilfælde, de egentlige Maskindele, der gav Anledning til Paataale, saaledes var af 37 000 forefundne Fejl de 2161 ved Fjederanordningen, 1923 ved Bremsen, 1484 ved Førerhuse inklusive Vinduer og Gardiner, 1069 ved Tendere og 750 ved Hjul.

40 AAR

Den 1. August i Aar kan Foreningen »D. S. B. Tjenestemænds Børneforsørgelse« fejre sit Jubilæum, idet den denne Dag har bestaaet i 40 Aar.

Grundlaget for Foreningens Start var den store Avance, som de private Forsikrings-selskaber tog for sine Konfirmationsforsikringer, og man mente selv at kunne tjene disse Beløb ved at oprette en Forening, der gennem Bidrag fra sine Medlemmer sikrede disse en Konfirmationshjælp til en rimelig Betaling. I den Anledning samledes den 1. August 1892 en Kreds af Tjenestemænd i Helsingør til et Møde, hvor man vedtog at danne en saadan Forening, og den fik ovennævnte Navn. Begyndelsen var meget beskedent, idet der kun var nogle faa Medlemmer i Helsingør, men senere bredte den sig langsomt ud over omtrent hele Landet. Og der er nu Medlemmer og Tillidsmænd i de fleste større Byer. Foreningen undgik ikke de Børnesygdomme, som de fleste lignende Foretagender ogsaa faar, men kom lykkeligt derover, og efter at den unge energiske Bromand A. Bengtsen, Helsingør, i 1905 var valgt til Formand, gik det støt og sikkert fremad, saaledes at Bengtsen, da han efter 25 Aars udmærket Virksomhed trak sig tilbage i 1930, kunde afgive en Forening i fuld Livskraft og med en betydelig Formue til sin Efterfølger, Portør F. E. Ferdinandsen, København.

— Det er store Beløb, der gennem Aarene er ind- og udbetalt af Foreningen, og det tør nok siges, at Medlemmerne har haft stor Gavn deraf, naar Hensyn tages til andre private Selskabers Præmier og Udbetalinger. — Foreningens Formue udgør ca. Kr. 52 000, der tilhører de paa ca. 1600 Bøger konfirmationsforsikrede Børn. Man skal derfor henstille til ærede Medansatte, der har Børn, at tage en eller flere Bøger til disse og derved paa en billig Maade sikre sig en god Hjælp til Konfirmationen. Alle Kategorier af Tjenestemænd er repræsenterede i Foreningen, og alle Oplysninger gives gerne, ligesom Love sendes ved Henvendelse til en af den nuværende Bestyrelse, der bestaar af Formanden: Portør F. E. Ferdinandsen, Post VIII, Kh., Overportør C. A. Béch, Kh., Overportør C. A. Lønskov, Gb., Portør H. J. M. Hansen, Nø., samt undertegnede Kasserer.

Pakmester *D. Christensen*,
Helsingør.

UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN FOR DE DANSKE STATSBANERS PERSONALE

afholdt sit aarlige Repræsentantskabsmøde den 28. Maj d. A.

Der var mødt Repræsentanter fra de 4. Jernbaneorganisationer: Dansk Jernbaneforbund. Dansk Lokomotivmands Forening, Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og Jernbaneforeningen.

Til Stede var foruden Repræsentanterne det ene af Foreningens Æresmedlemmer, pens. Togfører P. D. Pedersen, det andet Æresmedlem, Minister Friis-Skotte, der var indbudt, var forhindret i at være til Stede.

Til Mødets Sekretær valgtes Trafikinspektør Okkels.

Mødet lededes af Repræsentantskabets Formand Forretningsfører Ch. Petersen.

Dagsorden var følgende:

1. Protokollen.
2. Beretning og Regnskab.
3. Styrelsens Forslag til Bonusfordeling.
4. Valg i Henhold til Lovenes §§ 10 a, b, f, 11 og 13.

Formanden erklærede Mødet for lovligt indvarslet og meddelte, at der fra Skadeudvalget var modtaget Meddelelse om, at Skaderne var fundet forsvarligt afregulerede. Fra Regnskabsudvalget forelaa Meddelelse om, at foreskrevet Eftersyn var foretaget, og at alt var fundet i Orden.

Protokollen fra forrige Aars Møde, der i Afskrift var udsendt til Repræsentantskabets Medlemmer, godkendtes.

Forretningsfører, Fuldmægtig Chr. Schmidt af lagde Beretning og Regnskab.

Den forrige Aar vedtagne udvidede Anvendelse af Erklæringer paa Tro og Love i Stedet for Lægeerklæringer (nemlig indtil 30 Dages Sygdom) har

sparet Foreningen for Lægehonorar a 8 Kr. i ca. 270 Tilfælde eller 1080 Kr. Medlemmer blandt Pensionister har ikke i det forløbne Aar paaført Foreningen Udgift til Erstatninger i Anledning af Dødsfald ved Ulykkestilfælde.

Den til Styrelsen valgte Suppleant fører nu Foreningens Statistik og er saaledes lettere i Stand til at hode sig a jour med Styrelsens Arbejdsmaade. Forretningsføreren gennemgik derefter Regnskabet og sammenlignede de enkelte Poster med de tilsvarende Aaret forud. Administrationsudgifterne er i de sidste Par Aar dalet noget. De er nu nede paa 17,5 pCt.

Antallet af anmeldte Skader har i det forløbne Aar været noget højere end i det foregaaende Aar. Skadeprocenten har udgjort 7,83 pCt. mod 7,61 pCt. Aaret forud. Iøvrigt henvises til nedenstaaende Oversigt over Skadeprocentens Svingninger gennem Aarene.

Aar	Antal Skader	Medlemstal	Antal Skader i pCt. af Medlemstallet
1917	305	2951	10,34
1918	244	3050	8,00
1919	226	3432	6,59
1920	190	3738	5,09
1921	132	3752	3,52
1922	255	3697	6,90
1923	207	3879	5,34
1924	218	3816	5,71
1925	235	3840	6,10
1926	260	3890	6,66
1927	249	3846	6,47
1928	303	3834	7,90
1929	354	4842	7,31
1930	392	5150	7,61
1931	408	5208	7,83

Ved forrige Regnskabsaars Afslutning henstod som uafgjort 65 Skadetilfælde.

I det forløbne Aar er der anmeldt 408 nye Tilfælde, og desuden er 5 tidligere afgjorte Skader genoptaget til Behandling. Af disse ialt 478 Tilfælde blev de 422 afregulerede inden Aarets Udgang; saaledes at der som uafgjort henstod 56 Skadetilfælde.

Af de 422 afregulerede Skadetilfælde er 348 endelig afgjort ved Udbetaling af Dagserstatning. 28 Tilfælde medførte Invaliditetserstatning, 1 Tilfælde Dødsrerstatning, i 4 Tilfælde maatte Erstatningskrav afvises og i 5 Tilfælde frafaldtes Erstatningskrav.

Beretningen godkendtes enstemmigt. Forretningsføreren oplæste derefter Regnskabet, der findes aftrykt hosstaende.

Regnskabet godkendtes ligeledes enstemmigt.

Driftsregnskab for Aaret fra 1. December 1930 til 30. November 1931.

Indtægt	Kr. Ø.
1. Skadereserve fra forrige Aar	17 000. 00
2. Præmieindtægt	54 038. 50
3. Genforsikringens Andel i Erstatninger	830. 40
4. Overskudsandel i Genforsikringen	0. 00
5. Rente	3 870. 07
	<hr/>
	75 738. 97

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

<i>Udgift</i>	Kr. Ø.
1. Genforsikrings Præmie	2 306. 98
2. Erstatninger	32 859. 90
3. Lægehonorar o. l.	1 644. 50
4. Administration: Kr. Ø.	
a. Lønninger	4 381. 81
b. Præmieopkrævning (herunder Udgift ved Omskrivning og Reka- pitulation af Afdrags- hefter Kr. 393,75	1 888. 93
c. Juridisk Assistance ...	50. 00
d. Repræsentantskabet ..	1 744. 94
e. Indmeldeshonorar	402. 90
f. Porto, Stempelmærker, Telefon m. m.	490. 32
g. Tryksager, Maskin- ningskrivning m. v. ...	367. 25
h. Inventar	136. 00
	9 462. 15
	46 273. 53

Aarets Driftsoverskud udgør Kr.
29 465. 44 og fordeles saaledes:

5. Skadereserve	17 000. 00
6. Reservefonden	4 155. 14
7. Bonusfonden	8 310. 30
	75 738. 97

Formue-Regnskab.

Formue den 1. December 1930	77 821. 29
Forøgelse af Reservefonden	4 155. 14
— - Bonusfonden	8 310. 30
— - Inventar	136. 00
	90 422. 73
Formue den 1. December 1931	90 422. 73
	90 422. 73

Status.

30 000 Kr. 5 pCt. Statsgældbeviser 1917	
Købsværdi	29 424. 78
40 000 Kr. 5 pCt. Statsobligationer 1928	
Købsværdi	39 000. 00
Inventarets Værdi	395. 25
Bankbøger, Giro og kontant Beholdning. .	21 602. 70
	90 422. 73
Skadesreservefond	17 000. 00
Reservefond	51 877. 48
Bonusfond	19 282. 75
Kursavancefond	2 262. 50
	90 422. 73

*Uheldsforsikringsforeningen for de danske
Statsbaners Personale, 5. Januar 1932.*

CHR. SCHMIDT,
Forretningsfører.

Ovenstaaende Regnskaber er reviderede og fundne i Overensstemmelse med Bøger og Bilag. De opførte Sparekasse- og Kontantbeholdninger samt Obligationsbeholdninger er til Stede.

København, den 30. Januar 1932.

R. KANTSØ

M. H. SIMONSEN

Fra Styrelsen forelaa følgende Forslag:

»Bonusfordeling i Henhold til Lovenes § 21 foretages saaledes, at Medlemmer, der er indtraadt i Foreningen før 30. November 1931 og som er Medlemmer i September Kvartal 1932, fritages i nævnte Kvartal for Præmieydelse af den Forsikringssum (dog ikke over 3000 Kr.) de havde tegnet inden Udgangen af August 1932.«

Forretningsføreren gjorde opmærksom paa, at der i Forhold til den hidtil fulgte Fremgangsmaade i det nu stillede Forslag er det nye, at man fastsætter Grænsen for Bonusfordeling til de 3000 Kr.s Forsikringssum, idet Foreningen selv kun oppebærer Præmie for Forsikringer indtil 3000 Kr., medens Genforsikringsselskabet »Skandinavia« modtager Præmien for de Beløb, der overstiger 3000 Kr.

Styrelsen har derfor fundet det urimeligt, at der ydes Bonus for den Del af Forsikringer, for hvilke Foreningen maa betale Selskabet Præmie, selv om den i et eller flere Kvartaler intet modtager fra Medlemmerne.

Paa Forslag af Formanden vedtoges det, at Bonusfordelingen for *indeværende* Aar, som hidtil finder Sted for hele den fuldt tegnede Forsikringssum. Samtidig vedtog Repræsentantskabet, at der *fremtidig* ikke kan udbetales Bonus for den Del af Forsikringer, hvis Sum *overstiger* 3000 Kr.

Der foretoges derefter følgende Valg:

Styrelse:

Forretningsfører: Fuldmægtig Chr. Schmidt.

Sekretær: Togfører N. P. Christensen.

3. Medlem og Kasserer: Vognopsynsmand R. Andersen.

Suppleant til Styrelsen:

Trafikkontrolør C. A. Gustavsen.

Repræsentantskabets Formand:

Overportør Ch. Petersen.

Repræsentantskabets Næstformand:

Snedker L. Hansen.

Revisorer:

Overmatros R. Kantsø.

Overassistent M. H. Simonsen.

Suppleant:

Lokomotivfører *E. Kuhn.*

Skadeudvalget:

Trafikinspektør Rønfeldt.

Overportør O. Andersen.

Suppleant:

Baneformand C. Th. Christensen.

Regnskabsudvalg:

Snedker L. Hansen.

Lokomotivfører S. Jensen.

Suppleant:

Pakmester H. M. Petersen.

Formand for Voldgiftsretten:

Overlæge P. N. Hansen.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

En køn Mundfuld!

Det var nok muligt, om Red. var min Foresatte, saa havde du Grund til at sige en køn Mundfuld, men jeg synes ikke, du som Red. kan udtale dig saadan, men det maa du selvfølgelig selv om; som Red. staar du imidlertid vort Blad til Regnskab for, hvad der skrives i det, saa det er nok muligt, du er i din Ret.

Det er ogsaa nok muligt, at jeg ikke har Lov at supponere saaledes, at den Tur, der i Dag er Nr. 1 og samtidig lad os sige »den fineste«, vedblivende skal være det, men min Mening er nu engang saaledes, at saadan burde det være. At der (hvad jeg iøvrigt skrev i min forrige Artikel) er vendt op og ned paa det hele, efter at Begrebet fri Anciennitet er indført, er jo dette, jeg anfører, at jeg er en Modstander af, hvad jeg vel ogsaa maa have Lov til at være. Om de engang saa afholdte Gammelmandsture ikke i vore Dage mere kunde være taknelig, kan jeg dog i den Forbindelse anføre som Motiv til min Vægning ved at gaa med til fri Anciennitet, det var nemlig et af Turfabrikanternes første Værk at faa disse hudflettet: men som sagt: om der i vore Dage ikke bør tages Hensyn til de ældre som dengang, kan jo nok være mulig. Men min Mening om fri Anciennitet er og bliver efter den Proces, Turen har gennemgaaet, at det kun er og bliver Turfabrikanterne, som høster Fordele, og det er og bliver jeg en Modstander af. At jeg i samme Sætning tager Tjenestetidsreglerne med, er jo ikke at fordømme disse, men for at fremhæve, at naar disse af vore Foresatte er brugt, som de er, har Ordningen virket modsat Hensigten, og jeg synes, at Red. med god Grund burde støtte mig i at advare rette vedkommende »mod« ved enhver Lejlighed at benytte sig af Hullerne i Reglerne til at forringe vor Tjeneste, i Stedet for at sable mig ned som en Kollega. Med Hensyn til Red.s Bemærkning saa kønt udtrykte sig overfor mig, kan nu, du er udenfor, jo være ganske rolig, der er ikke en, der skal krumme et Haar paa dit Hoved, og det er din Pligt med alle til din Raadighed staaende Midler at hjælpe os.

Og hvorfor svarer Red. mig ikke paa mit Spørgsmaal: Trafikken kontra Embedsmanden, i Stedet for i saa stort Format at gengive Afsnit af min Artikel. En Opfordring, som jeg herved tillader mig at gentage. Og paa den Maade, som du omtaler, at hvis der er Fare paa Færde, vil Afdelingsbestyrelsen nok hjælpe mig, huer mig heller ikke.

Gode Red.! Det er jo muligt, at jeg som gammel Foreningsmand maa vide, hvordan en saadan Sag skal behandles for at ske Fyldest, men, naar du tror, at den er vort Fagblad uvedkommende, tager du storligen fejl; der hvor Skoen trykker mig i Dag, er Tur 1 paa Gb., og Forberedelserne til at faa den lettet sker i vor Presse, vore Foresatte og de interesserede ved, ved at læse vort Blad, hvad der forstaar. Jeg søger ikke med mine Artikler at komme bag paa nogen, men søger at aabne Øjnene for

den Modstand, vi hidtil har mødt fra den Side, vi med nogen Grund har haabet paa, der kunde og vilde forstaa vore Kravs Retfærdighed.

Angaaende Forslaget om Behandling af Tur 1 tror jeg dog, efter den Modstand, Turen har skabt her paa Gb., at Afd. af egen Drift gør klogest i at tage sig af, for vel godkendte vi ved vor Underskrift Turen, da vi søgte den, men naar Turudvalget derefter nedsættes i paagældende Tur, er dette vel for ved Forhandling at faa Ændringer indrømmet; der var ogsaa givet os Løfte om Fritagelse af en Tur, men herom har vi heller ikke hørt siden.

Saa Red. maa slet ikke forbausnes, om vi Medlemmer engang imellem kommer frem med en ordentlig Mundfuld. Hvorom det hele drejer sig, er da at faa Tingene sat paa sin rette Plads, og hertil bør hver især af os efter bedste Evne yde sit Bidrag. Gb., 10. Juli 1932. Frantz Nielsen.

Kære Frantz Nielsen!

Jeg kan ikke nægte, at det er mig ufatteligt, at den fri Anciennitets Indførelse skulde virke til »Turfabrikanterne«s Fordel. Du maa undskyldte mig, naar jeg mener, at ikke en Lokomotivmand i det ganske Land, som ikke er lokalt kendt med Forholdene, forstaar, hvad du taler om.

Endelig maa du vide, at jeg ikke i nogen Henseende er bange for at give en Haand med i Arbejdet, men jeg vil gerne vide, hvor der skal tages fat. Det har jeg endnu ikke faaet at vide igennem alle de almindelige Talemaader, du anvender, der ikke siger noget reelt.

Den Afdeling, du tilhører, har 7 Bestyrelsesmedlemmer, men deres Hjælp huer dig ikke. Det forstaar jeg heller ikke, for vel kan du skrive i Bladet, det sagde jeg ogsaa forleden, men vil du have noget gjort ved Tur 1, maa du den Vej trods alt.

Vi ved altsaa, det er galt med Tur 1, efter hvad du siger, men hvad er der galt. Det var endelig rart at faa det at vide. Red.



25 AARS JUBILÆUM



S. V. Christiansen.



I. C. Agershøj.

Lokomotivfører S. V. Christiansen, Vejle H., kan den 1. August 1932 fejre 25-Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Christiansen er Søn af vor afdøde Kollega, pens. Lokfr. C. fra Viborg. S. V. C. var ansat i Korsør som Haandværker fra 1. Juli 1906 til 1. August 1907, da han ansattes som Lokomotivfyrbøder i Esbjerg, hvor han forblev til 1916. Blev Rangerfører i Vejle indtil 1. April 1919, da han forfremmedes til Lokomotivfører i Gedser. Forflyttedes efter Ansøgning 1. Februar 1920 til Brande og 1. Oktober 1927 til Vejle, Depotforstander i Vejle H. 1930. — Christiansen er en pligtopfyldende Lokomotivfører og Depotforstander, til Tider for pligtopfyldende, men iøvrigt en god og stabil Kollega, der forstaar at omgaas alle, han kommer i Berøring med, er en god Kammerat, der har Interesse for D. L. F. og sin Tjeneste. Christiansens største Interesse udenfor Tjenesten er Skibsmotorsporten.

Alle ved Maskindepotet her i Vejle ønsker S. V. C. hjertelig til Lykke med Jubilæumet. *Th.*

Lokomotivfører i Aarhus H. B. M. *Boldreel*, Marstrandsgade 5, ansattes i Frederikshavn den 1. August 1907, kom til Aarhus i 1910 og til Odense 1916. Forfremmedes til Lokomotivfører 1. April 1919 i Orehoved, kom til Fredericia 1. Februar 1920 og til Aarhus 1. Maj 1926.

Lokomotivfører i Aarhus H. L. *Eriksen*, Hedemannsg. 20, blev ansat paa Centralværkstedet i Ar den 10. Juli 1906. Ansattes som Lokfrb. den 1. August 1907 i Esbjerg, blev den 1. Februar 1911 forflyttet til Helsingør. Den 1. April 1919 forfremmedes E. til Lokomotivfører i Korsør og forflyttedes den 1. Maj 1926 til Ar H.

Aarhus Lokomotivfører-Afdeling udtaler sin bedste Tak saavel til Christiansen, Vejle H. som til *Boldreel* og *Eriksen*, Aarhus, for den brave Kammeratskabsfølelse, de alle udviser, den gode menneskelige Forstaaelse i tjenstlig Henseende, de altid har lagt for Dagen. Tak for Aarene, der svandt. Haaber, Lykken fremdeles maa tilsmile jer alle i Fremtiden. *Ø.*

I. C. Agershøj, Skjaln Hvidesgade 15, 1. Sal, begyndte paa Centralværkstedet i Aarhus den 16. Juli 1906, kom ved sin Ansættelse som Lokomotivfyrbøder til København, hvor han siden har været stationeret med Undtagelse af nogle Maaneder, som *Agershøj* ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører maatte tilbringe i Gedser.

Afdeling I sender hermed sin hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen. Tak for godt Kammeratskab, og Held og Lykke i Fremtiden i din daglige Gerning.

J. J.

Endvidere kan Lokfører *J. K. Holm*, Rolfsgade 9, St., holde 25 Aars Jubilæum.



FRA DAGSPRESSEN

Hr. Redaktør!

Kan jeg ikke faa Lov at gøre et Par Bemærkninger i Deres ærede Blad. Sagen er den, at »Berlingske Tidende«s Aftenudgave for 2. Juli indeholdt en Artikel med nogle svært pralende Overskrifter,

bl. a. den: »Maskiningeniør Hunderup reddede Statsbanernes Prestige i Gaar.« Denne Artikel vil jeg gerne have Lov at citere:

»I Gaar Aftes kom »Den blaa Waggon« — den direkte Vogn mellem København og Paris — for første Gang hertil.

Der var stor Modtagelse med Radio-Udsendelse og det hele. Men Arrangementet var meget nær ved at gaa i Stykker, thi Ekspressen — Tog 44 — hvori Vognen var indrangeret, var ved Afrejsen fra Korsør forsinket 37 Minutter. I Odense havde Hs. kgl. Højhed *Kronprinsen* hilst paa de franske Journalister i »Den blaa Waggon« og paa Korsør Station havde der været stor Modtagelse af Trafikministeren og Generaldirektøren.

Men Situationen blev heldigvis reddet — i et Tilfælde som dette var det jo i allerhøjeste Grad Statsbanernes Prestige, der stod paa Spil. Ved Afgangen fra Korsør sprang *Maskiningeniør C. C. Hunderup* op paa Lokomotivet og betjente det paa *Rejsen til København**). Ved Roskilde overhalede man Eksprestoget Nr. 42, og med en Fart af 80 Kilometer i Timen førte *Maskiningeniøren* Eksprestog Nr. 44 med »Den blaa Waggon« til København, saaledes at Ankomsten hertil fandt Sted med kun 1½ Minuts Forsinkelse.

Det var en Bedrift, som enhver Jernbanemand har Grund til at være stolt af. Umiddelbart efter, at Toget havde gjort Holdt ved Perronen paa Københavns Hovedbanegaard, sprang *Maskiningeniøren* ned af Maskinen og løb hen og gjorde *Honnør* for *Generaldirektør Knutzen*, der netop var ved at stige ud af Toget: — *Vi 65-aarige kan dog alligevel.**)

Det var *Maskiningeniørens* eneste Replik til *Chefen*. Men det var rigtignok ogsaa en Replik af betydelig Dybde, thi *Maskiningeniør Hunderup* fyldte i Maj Maaned 66 Aar og er saaledes blandt de Tjenestemænd over 65 Aar, der har modtaget *Generaldirektørens* Opfordring til at søge deres Afsked, for at der kan blive Plads for de unge.

Generaldirektøren nøjedes med at besvare *Maskiningeniør Hunderups* Replik med et Nik og et Smil; men begge indeholdt *Anerkendelse*.

Hør, Hr. Redaktør, da jeg læste ovenstaaende, kneb jeg mig i Armen, jeg vilde da nok være nogenlunde klar over, om jeg var vaagen eller jeg drømte, og da jeg havde overbevist mig om, at jeg var vaagen, læste jeg Stykket en Gang til, og jeg spurgte mig selv: Hvad er det? »*Vi 65-aarige kan dog alligevel*«, og hvad tænkte *Generaldirektøren* paa, da *Ing. Hunderup* fremsatte denne Udtalelse. Thi var Sagen ikke den, at *Hunderup* kun kunde mene — »*køre med!*« Andet eller mere havde han jo ikke med *Kørselen* at skaffe. Jeg kan nemlig vanskeligt tænke mig, at *Ing. Hunderup* efterhaanden har faaet den Opfattelse, at det er ham, der kører, og ham, der har Ansvar — endskønt han med sine 66 Aar burde vide, at han ikke paa *Lokomotivet* kan foretage sig det mindste paa eget Ansvar.

Da vor nuværende *Generaldirektør* ved ret god Besked, har han sikkert ogsaa vidst dette, vidst hvor stor en Del af Æren for at *redde Statsbanernes*

*) Fremhævet af Red.

Prestige, der tilkom Ing. Hunderup, og derfor hilste han med et Nik og et Smil. — Generaldirektøren ved bedre Besked end den Journalist ved »Berlingske Tidende«, der har faaet denne Krønike at løbe med.

Nu er det ikke saadan, Hr. Redaktør, at jeg misunder Ing. H. al den Røgelse, han kan faa, han er vel glad for den og trænger til den, men vi Lokomotivførere, som er vant til at tage vor Tørn baade tidlig og silde, og som gør vor Pligt uden stor Staahej, vi synes, at *Ing. Hunderups Prestige er ved at gaa tabt*, hvis han ikke snarest muligt fortæller Dagspressen den sande Sammenhæng, nemlig den, at han paa sin Vis var Passager, som Generaldirektøren, men med den Forskel, at Ing. kørte paa Maskinen og Generaldirektøren i »Den blaa Vogn«.

Efter hvad der passerede ved Ankomsten til København, skulde man egentlig tro, at det var Ing., der var transporteret i den blaa Vogn.

Synes De ikke, Hr. Redaktør, at vi snart burde se Ing. H.s Dementi i Dagspressen, hvis han ønsker at nyde et Gran Agtelse blandt Lokomotivmændene.

Med Haandslag og Hilsen

Kaspar Røgbrænder.

Jo, det synes vi ogsaa Ing. burde, men *han tror maaske, at hans er Æren*, — og hvad, nu er det Løb kørt, lad ham saa sole sig i den Berømmelse, »Berlingske Tidende« har givet ham, vi andre kan følge Generaldirektørens Eksempel og grine af ham.

Red.

VELVILLIG ASSISTANCE

Forudsat velvillig Assistance søges til Lokomotivmandsrevyen 1932 to Damer eller Herrer som Akkompagnatører (Klaver og Violin).

Henvendelse: N. Hammer, Hersegade 6, Roskilde.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge O. Simony, Onsgaardsvej 14, Hellerup, er bortrejst fra den 7. Juli i ca. 1 Maaned.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Schiødte, Margrethevej 28, Tlf. Helrup 43, Konsultationstid Kl. 13—14, og Læge Bro, Strandvej 185, Tlf. Helrup 3399, Konsultationstid Kl. 13—14.

TAK

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

O. S. Schmidt,

Lokomotivfører, Fa.

En hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

J. O. Sørensen,

Lokomotivfører, Nyborg.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. J. Jensen,

Lokomotivfører, Korsør.

Hjertelig Tak til alle, der har glædet mig paa Jubilæumsdagen.

Helmert, Struer.

Hjertelig Tak til alle, som har vist mig Opmærksomhed paa Jubilæumsdagen.

C. K. Christensen, Struer.

Jeg beder alle, der har glædet mig paa min Jubilæumsdag, modtage min hjerteligste Tak.

A. C. Pedersen, Lokomotivfører,

Aarhus H.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit 25-aarige Jubilæum.

Thomas Madsen, Aarhus.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25-Aars Jubilæum den 1. Juli 1932.

M. L. Mørck,

Lokomotivfører, Nyborg.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

O. H. Christensen, Skanderborg.

Jeg beder alle, der har glædet mig paa min Jubilæumsdag, modtage min hjerteligste Tak.

C. N. Laursen, Viborg.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25-Aars Jubilæum.

R. Nielsen, Nyborg.

Min bedste Tak til Fynske Lokomotivmænd for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

P. Braatting.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Brande: Afdelingsformandens Adresse rettes til: Storegade 38, Brande.

Skelskør: Lokomotivfører H. C. Plambek, Smidstrupvej 7, Skelskør, er valgt som Repræsentant for Skelskør Underafdeling.

Lokomotivfyrboderkredsen.

København Gb.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. J. Skødt, Jyllingevej 22, 1. S., Vanløse. Telefon Damsø 2263.

Persönalia

Afsked.

Lokomotivfører C. C. Vindeløv, Østerbro, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30. September 1932 (min. Afsked).

Dødsfald.

Lokomotivfører L. Andersen, Randers, den 8. Juli 1932.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Juli.

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.