



33. Aargang No. 7

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. April 1933

TJENESTETIDSSPØRGSMAALET

For nogle Dage siden forelagde Socialministeren i Folketinget et Forslag om Gennemførelse af en 40 Timers Arbejdsuge. Forslaget blev ikke synderlig godt modtaget af Venstre og det konservative Folkeparti, men uanset hvilken Skæbne det fremsatte Forslag faar, vidner det om, at Ministeriet i sin Raadslagning om Forslaget er blevet enigt i at fremsætte dette for Rigsdagen.

Samtidig med, at dette sker i Rigsdagen, lader Trafikminister Friis-Skotte sin Generaldirektør for Statsbanerne foretage visse Eksperimenter med Lokomotivpersonalets Tjenestetidsanordninger, hvorved det drejer sig om at naa den fastsatte Norm. Det vil altsaa sige: man skal saa tæt op til 208 Timer som muligt, 208 Tjenestetimer, hvilket meget godt kan blive et Klokketimeantal, som ligger op til 50 pCt. højere. Man har jo indrettet sig saa fortjenstfuldt, at alle de Timer, Personalet ligger ude og ikke ligefrem gør Tjeneste, er fuld Frihed. Det er vel nok en god Frihed, der staar paa Højde med Beregningen af Raadighedstjenesten som $\frac{2}{3}$ Tjenestetid. Den socialdemokratiske Trafikminister af i Dag kan sikkert ikke sidestilles med den radikale Trafikminister, vi havde paa det Tidspunkt, da Tjenestetidsreglerne blev til, thi han forstod meget vel, uden at blive informeret, at en Tjenestetur godt kunde virke overanstrengende, *selv om den var lavet efter alle Kunstens Regler*. Ja, saadan udtrykte han sig, og han handlede derefter, men har vi nogensinde hørt, at Trafikminister Friis-

Skotte har blandet sig i de Forhold, som man dog skulde tro, han havde større Mulighed for at forstaa? Ja, det skulde man maaske tro, men man tror sikkert ved Siden af, thi ganske vist har han været Jernbanemand, men saa vidt vi ved mest paa et Godskontor, hvor de sikkert kun beskæftiger sig lidt med Tjenestetidsspørgsmaal. Nej, det var Gods.

Nej, vor højtærede Trafikminister blander sig sikkert ikke i Tjenestetidssager, formentlig gør Generaldirektøren det heller ikke, saa længe Maskinchefen kan klare Situationen, eller rettere: saa længe Maskiningeniør Sørensen faar Lov at staa for Styret i den Henseende. Vi er altsaa vel rejst, for den Mand kan ikke forstaa Lokomotivmændenes Tjeneste, det har han intet Begreb om, derimod kan han huske samtlige Tognumre og Togenes Afgangstid og Ankomsttid. Det er derfor givet, at den nævnte Maskiningeniør, der ikke forstaar Lokomotivmændenes Gerning, snarest burde sættes til en anden meget vigtig cand. polyt.-Gerning, nemlig den at tælle Inventar op. Det er f. Eks. ubegribeligt, at man i Aarhus kan bruge en ueksamineret Mand (saakaldet Ingeniør) til dette.

Men medens Ministeriet gennem Socialministeriet arbejder for Gennemførelse af en 40 Timers Arbejdsuge, lader Trafikministeren sine Embedsmænd ved Statsbanerne stræbe af al Kraft hen imod Opnaaelse af Maksimalarbejdstid for Lokomotivmændene:

»Man gør udtrykkelig opmærksom paa, at man anser de Timetal, som Turene herefter giver, for utilfredsstillende, og at man for Tu-

rene til Masnedssund maa anse de lange Ophold i Masnedssund for saavel Maskiner som Personale for uhensigtsmæssige, og at man — bl. a. af Hensyn til en rationel Udnyttelse af Maskinerne — ved næste Køreplansskifte vil se sig nødsaget til at omlægge Turene efter rationelle Principper.«

Saadan taler Maskinchefen ved de danske Statsbaner i en Svarskrivelse til vor Organisation, og det er vel nok en hamber Mundfuld. — den er, som var den dikteret af Maskingeniør Sørensen, hvad den nok ogsaa er.

Under det nuværende Styre, Generaldirektør Knutzens, gaar det godt med den haarde Haand, og Sørensens Haandelag i den Henseende passer uden Tvivl adskilligt bedre end Maskinbestyrer Schmidts, som ligesom er traadt i Baggrunden, men i hvert Fald maa lægge Navn til det saakaldte jyske System, der er ensbetydende med Hensynsløshed.

NAZI FORBYDER DE TYSKE METALARBEJDERES FAGBLAD

Nazisternes Terror i Tyskland har ogsaa ramt Tysk Metalarbejderforbunds Medlemsblad »Metallarbeiter-Zeitung«, idet den nye Politipræsident i Berlin har forbudt Bladet indtil 15. Marts. Aarsagen hertil er en Artikel, der stod i »Metallarbeiter-Zeitung« for 18. Februar, og som vi gengiver i Oversættelse af det paagældende Blads Forside:

Det tredie Riges første Uge.

Vi har i Tyskland ca. 7 Mill. arbejdsløse *Lønarbejdere*. De lever næsten alle af den offentlige Forsorgs Smuler eller endog uden disse, fordi de har opbrugt Hjælpen eller ikke kunnet opfylde Trangbestemmelserne. Foruden disse Ofre for det daarlige kapitalistiske Styre findes der et Par Millioner *Bønder*, hvis økonomiske Forhold næppe er bedre. Man behøver blot at betragte Priserne paa Landbrugsprodukter og overveje, hvilken Andel af disse der tilfalder Mellemanden. Regnestykket viser, at Bonden bortkaster Resultatet af sit majsommelige Arbejde, maa bortkaste det for overhovedet at komme af med det, fordi Byernes Forbrugermasser ikke er købedygtige nok. Til de arbejdsløse *Lønarbejdere* og de forarmede *Bønder* slutter sig et Utal af *Forretningsfolk*, der forgæves venter paa Kunder. Hvor

stort deres Tal er, viser Konkurslisterne og de tomme Salgs- og Fabriklokaler.

Paa Kontrolstedet mødes de tidligere Forretningsfolk atter med deres tidligere Kunder, de arbejdsløse Arbejdere og Funktionærer. De er af Skæbnen blevet gjort til Kammerater — og vil de endnu længe vedblive at være det? Nej dog! Millioner af sultende Arbejdere, Bønder og Forretningsfolk blev fyldt af et nyt Haab. De har alle fattet nyt Mod ved Forjættelsen: Det tredie Rige. Det er Befrielsen af denne afskyelige Misere. Og Befrielsen vil begynde samtidig med Nationalsocialisternes Regeringstiltrædelse.

Nationalsocialisterne er nu i Rigsregeringen og med dem straks værdige Kræfter til den nationale Opbygning. Det tredie Rige er saaledes begyndt. Den store Fører har udtrykkelig forkyndt, at saavel Bøndernes Forarmelse som Arbejdsløsheden i Løbet af fire Aar vil være endelig afskaffet. Fire Aar, det er 208 Uger. Den første Uge af Embedstiden er forbi, det første af Regeringens 208 Skridt ad Befrielsens Vej er taget. Paa denne korte Vej har Regeringen, det kan ikke bestrides, allerede præsteret overordentlig meget. At optælle alle Præstationerne vilde volde selv den mest samvittighedsfulde Historieskriver Vanskeligheder.

Først og fremmest har den nationale Regering *opløst Rigsdagen* og udskrevet Valg til den 5. Marts. Det bliver rent ud hævdet, at Folkerepresentationens Hjemsendelse kun er sket for at forhindre Rigsdagen i en Diskussion af *Østhjælpskandalen*. Det forlyder nemlig, at de østprøjsiske Junkere har slugt Hovedparten af de 500 Mill. Mark, Skatteydernes Penge, medens de virkelig nødlidende Bønder er gaaet mere eller mindre tomhændede bort. For at være nøjagtig: 769 000 Smaa-bønder i Østhjælpsområdet har ikke modtaget en eneste Øre af Østhjælpen, af 529 000 Storbønder har kun hver 45. faaet et Laan, men af de 13 000 *Storgrundejere* har hver 7. modtaget de ønskede Penge af Østhjælpen. Blandt disse Østhjælpsvindere befinder sig særdeles mange, der ikke ligefrem kan anses for nødlidende. Den Slags ækle Sager kunde Regeringen ikke taale at drøfte, hvem ved, hvad der da vilde være kommet ud deraf! Derfor Rigsdagens Opløsning:

Endvidere har Regeringen i sit Herredømmes første Uge *opløst den præjsiske Landdag*. Den voldte nogle Vanskeligheder. Landdagen

selv afviste sin Opløsning. Det samme gjorde Tremands-Udvalget, der var sammensat af Ministerpræsident Braun, Landdagsformand Kerrl og Statsraadspræsident Dr. Adenauer. Rigsregeringen opholdt sig dog ikke ved saadanne Smaating. Den *afsatte* ganske enkelt *den prøjsiske Regering* og erstattede Ministerpræsident Braun med Hr. von Papen. Herved havde man Flertal i Regeringen. Landdagen kunde nu blive opløst. Det bør man ikke tage ilde op hos en Regering, der har sat sig den nationale Fornyelse til Maal.

Desuden har Regeringen udstedt en Nødforordning imod Møde- og Pressefriheden. Forordningen er i den Grad elastisk, at det med den saa temmelig lykkes at gøre ethvert Møde eller enhver Avis umulig. Enhver Tryksag kan beslaglægges og forbydes, naar den tilskynder til Ulydighed eller til *Generalstrejke* eller til *Strejke i en livsnødvendig Virksomhed*. Mån vil kalde det et Overgreb overfor det frie Ord eller overfor Kritikken og Arbejdernes Strejkeret. Men denne Nødforordning blev udstedt »til det tyske Folks Beskyttelse«, der naturligvis ligger en af Nationalsocialister og Tysk-nationale bestaaende Regering særligt paa Hjerte.

De af den økonomiske Nød pinte Millioner, der af det tredje Rige venter en Lettelse i deres Kvaler, vil spørge, hvad der nu egentlig i Helbredelsens første Uge er blevet foretaget for *dem*. O, særdeles meget! De skal forstaa, at saavel Opløsningen af Rigsdagen og den prøjsiske Landdag (og Prøjsens Kommunalraad) som Nødforordningen imod Møde- og Pressefriheden er Arbejdsfremskaffelse i stor Stil. Ved Nyvalgene til Parlamenterne gives der Beskæftigelse til Politikerne, Talerne, Flyvebladsuddelejerne og Trykkerierne, ved Begrænsningen af Møde- og Pressefriheden gives der Arbejde til Politi, Dommere, Fangevogtere og Fangeforsorgen. Mange Tusinder bliver derved paany beskæftigede. Man tør ganske vist ikke spørge, hvem der til syvende og sidst betaler denne Art Arbejdsfremskaffelse, heller ikke, om de nye Valgkampe vil bringe den indre Ro, som Erhvervslivet saa vedholdende raaber paa.

Med Hensyn til den *direkte* Arbejdsfremskaffelse har Regeringen ligeledes været en-sig. For den lange Række nationale Mænd, der som bekendt alle er ivrige efter at ofre sig for

Folkets Vel, er allerede skaffet nogle anstændige Beskæftigelsesmuligheder. Saaledes er der sørget for, at en Nationalsocialist har faaet Beskæftigelse som Rigspressechef, en anden som Ministerialraad ved det prøjsiske Retsvæsen, en tredje som Referent i Kultusministeriet, endnu tre i Indenrigsministeriet, ved Radiofonien og i det prøjsiske Indenrigsministerium. Det er ganske vist kun en Begyndelse.

Marxisterne, simple som de er, vil straks igen raabe op om, at det er den rene Partibogsvirksomhed, at Nazisterne fodrer deres Partigængere med fede Embeder. Den Slags Bagtalelser vil den kommissariske Indenrigsminister for Prøjsen aabenbart komme i Forkøbet, idet han har udnævnt sig »en *personlig* Adjudant«, der skal arbejde uden Løn. Det er vel muligt, at det ikke vil vedblive at være det eneste »Æreembede«. Saa kommer vi til Embedsmænd, der ikke koster os noget. Hvoraf vil de leve? Af patriotisk Offervilje naturligvis.

For særdeles tydeligt at vise den national-socialistiske Uegennyttighedsverden, lader Rigskansler Hitler udsprede, at han *giver Afkald* paa sin *Gage*. Dertil er i al Beskedenhed at bemærke, at Rigsretten allerede har afgjort, at en Embedsmands Afkald paa Løn, Pension eller Ferie er uden Retsvirkninger. Denne Afgørelse vil sandsynligvis foranledige endnu flere nationalsocialistiske Embedsmænd til vidt over Landet at forkynde deres given Afkald paa Lønnen. De nationalsocialistiske Rigsdagsmedlemmer har ogsaa en Gang højlydt udskreget at ville give Afkald paa deres Diæter, men . . . Rigsdagsskassen vil kunne godtgøre, af hvilken Beskaffenhed denne Højsindethed var.

Det kan nu være nok med Optællingen af Regeringens Præstationer i det tredje Riges første Uge. Enhver uhildet vil indrømme, at dette Arbejdes Virkninger vil være meget varige. Det er Jammerskade, at Regeringen har været i den Grad beskæftiget med Nødforordninger, at den ikke har kunnet gaa til en ringe Tid krævende Indfrielse af nogle Løfter. F. Eks. angaaende Forhøjelserne med Hensyn til Arbejdsløse, socialt Forsørgede og Vinterhjælpen, angaaende Lejenedsættelsen, Forbedring af Lønninger og andet lignende, for ikke at tale om Mildnelsen af Smaabøndernes og Forretningsfolkernes frygtelige Skæbner.

De gode Folk, der sikkert har haabet paa Nationalsocialisternes Indfrielse af de hellige Løfter, maa endnu have Taalmodighed. De ved dog, at der er beregnet 4 Aar eller 208 Uger til deres endelige Befrielse. Deraf er endnu 207 Uger tilbage, altsaa Masser af Tid for den af Nationalsocialister og Tysknationale dannede Regering til at vise, hvorledes den vil afskaffe Erhvervskrisens Ofres Nød. Den »national-socialistiske Regering, som er tænkelig«, har jo først begyndt. Den vil indgyde de forarmede Bønder, Arbejdere og Forretningsfolk endnu megen Respekt.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Forvildede Retsbegreber.

Naar man læser de to Artikler i D. L. F. for 5. og 20. Marts om de af Distriktet tildelte Irettesættelser, faar man Indtrykket af, at de er nogle sære forvildede Retsbegreber de Herrer Embedsmænd indenfor Maskinafdelingen i 2. Distrikt er i Besiddelse af.

Apropos! — Irettesættelser. Hvad er egentlig dette for et Begreb.

Ja, har en Lokomotivmand haft et eller andet Uheld under Udførelsen af sin Tjeneste, saa gaar hele Maskineriet sin Gang med Afholdelse af Forhør m. m.

Helle—dusse—da. De Herrer Embedsmænd skal da virkelig ogsaa bestille noget, — selv om der ogsaa er saa »faa« af dem — og naar der saa tilmed tjenes »lidt« ekstra i Form af Diæter o. l., saa forstaar man Ivrigheden efter at afholde hele Skuespillet.

Tænk bare, hvilken Staahej, der laves ud af et Par tabte Minutter.

Naar saa Tæppet er gaaet ned for sidste Akt, saa kommer Applaudet, og her skal det siges til de Herrer Embedsmænds Ros, at her holder de sig beskedent tilbage, og lader Personalet modtage hele Salven, der jo som bekendt bestaar af det, vi kalder for en »beskidt Skrivelse«, og saafremt Forestillingen var særdeles vellykket følger der ogsaa en »Dusør« med.

Hvis nu hele denne Forestilling var en Betyggelse for, at der ikke skete Gentagelser, kunde det jo siges, at de havde deres Betydning; men det er jo langtfra Tilfældet.

For man skulde nu ikke tro, at de Herrer Embedsmænd har den Opfattelse, at Aarsagen til, at der undtagelsesvis sker et eller andet for Lokomotivpersonalet er manglende Interesse for deres Gerning; eller — at det endog skulde være med Vilje, saa det af den Grund skulde være nødvendig at arrangere saadan en Halløj.

Ingen kan vist være mere ked af, at der sker et eller andet end netop de paagældende selv.

Hvad er da Aarsagen til hele dette Komedie-spil, og finder der f. Eks. noget lignende Sted i en privat Virksomhed?

Ja, Aarsagen kan skyldes den Omstændighed, at de Herrer Embedsmænd, (som der jo som nævnt er saa faa af), mangler noget nyttigt at tage sig for.

Op er der saa intet saadan nyttigt Arbejde for Haanden, (hvad der efter det, der sker, kan se ud til at gaa tit paa), saa spejder man med en Ivrighed, der forøvrigt er en sjælden Vare hos de Herrer, efter en Anledning til at foretage sig et eller andet, og saa har det jo mindre at sige, om man derved forretter Personalet.

Hensigten helliger som bekendt Midlet.

Skulde det utrolige saa ske, at Personalet reagerer, saaledes som det er Tilfældet med den Lokomotivfyrbøder i Aarhus, der reagerede overfor den Irettesættelse han havde faaet tildelt, fordi Lokomotivføreren havde tabt Tid, saa faar han »een paa den anden Side«, i den Retning er der skam ingen Smaligheder.

I dette Tilfælde var der sikkert ikke regnet mer, at Sagen vilde blive behandlet af Organisationen; men de Herre Forfattere af »beskidte Skrivelser« har ikke reddet Æren endnu, selv om de ogsaa har faaet Forstærkning af Generaldirektøren, der beredvillig er ilet til Undsætning, jeg vil oprigtig haabe, at Sagen maa blive forelagt Ministeren, saa der kan blive foretaget Auditørforhør, for det skal da ikke være saadan, at man uddeler den Slags »Aandsprodukter«, som det passer de Herrer i 2. Distrikt.

Lad os dermed se lidt paa, hvad der sker i en privat Virksomhed.

Nu er jeg fuldstændig klar paa, at en Sammenligning her ikke er fuldt retfærdig overfor Lokomotivpersonalet; men der kan jo saa til Gengæld ikke bebrejdes Ubeskedenhed.

Arbejderne i en privat Virksomhed arbejder til Stadighed under en Værkførers Ledelse. Er der et eller andet, de ikke er klar over, kan der altid faas fyldestgørende Besked.

Sker der alligevel et eller andet Uheld under Arbejdets Udførelse, bliver der ikke gaaet frem efter den Receipt, som er gældende overfor Lokomotivpersonalet.

Nej, der bliver anvist, hvilken Fremgangsmaade, der burde have været brugt, og dermed er Sagen ude af Verden.

Lokomotivpersonalet bliver ganske pludselig udsat for et eller andet uforudset, en varm Stang, knækket Fjederstrop eller som saa ofte er sket her paa Fyn, en Stempelkrone, der pludselig sprænges, hvorved Bunden slaas ud af Cylinderen o. s. v.

Her skal handles i Løbet af faa Minutter, og *under eget Ansvar*, og nogle Dage efter kommer saa de »kloge« Herrer og skal tage Forhør i Sagen.

Aarsagen til, at Skaden er sket, bliver efterspurgt, og her er man altid inde paa, at Lokomotivpersonalet har Skylden, især for Øjeblikket, hvor Maskinerne er mere eller mindre defekte, er man særlig ivrig efter at træffe en saadan Afgørelse.

Dernæst bliver de Dispositioner, der er foretaget

efter Uheldet, sat foran Mikroskopet og undersøgt, og her er Iveren for at gøre sig bemærket ikke mindre.

Nu vil jeg forfærdelig nødig være for haard, men jeg tillader mig nu alligevel at bemærke, at de Herrens slet ingen Forudsætninger har for at bedømme hele Sagen, i hvert Fald ingen praktiske, og Teori og Praxis er som bekendt to Ting.

Her kan jeg ikke lade være med at gøre et lille Sidespring og bede de ærede Læsere foretage en Sammenligning i Lønnen for den private Arbejder (jeg tænker her paa f. Eks. Arbejderne i en større Virksomhed indenfor Jernindustrien) og saa Lokomotivpersonalet.

Jeg er aldeles ikke i Tvivl om, at Arbejderen i den private Virksomhed bliver den, der er bedst stillet.

Jeg skal saa til Slut underbygge, at den omtalte Ivrighed for at falde over Lokomotivpersonalet virkelig er til Stede.

Først de Tilfælde i Aarhus, som der i tydelig Henseende ikke lader noget tilbage at ønske.

Som allerede omtalt skete der med kort Tids Mellemrum her paa Fyn en 3—4 Tilfælde af sprængte Stempelkroner.

I den Anledning var der en Embedsmand i 2. Distrikt, der følte sig »kaldet« til at forfatte følgende Skrivelse, der saa blev ophængt til Beskuelse for Lokomotivpersonalet i Nyborg.

Den begyndte saaledes:

»Foranlediget af de hyppigt forefaldende Tilfælde af sprængte Stempelkroner . . . « o. s. v.

Den sagde kort og godt, at det paalagdes Lokomotivpersonalet at sørge for, at der ikke fandtes Vand i Cylinderen, og henviste til Side 325 i Maskinlæren.

Nu var der blot det kedelige ved hele Historien, at Uheldene skete, medens Maskinerne passerede sidste eller næstsidste Station, altsaa efter at have kørt ca. 75 km, mere behøves der vist næppe at siges til den Ting, enhver Lokomotivfører ved, at skulda der efter 75 km Kørsel findes noget i Cylinderen, saa er det Damp, og det maa forhaabentlig nok være der.

Hvis jeg forøvrigt ikke husker meget Fejl, saa blev det konstateret, at der i de to Tilfælde var gammelt Brud paa Stempelkranerne.

Den eneste, der ikke vidste Besked herom, har formodentlig været Forfatteren af den »vittige« Skrivelse.

Et andet Tilfælde, der ligesom det lige omtalte ikke lader noget tilbage at ønske i tydelig Henseende af, at vælte Aarsagen til indtrufne Uheld over paa Lokomotivpersonalet, skal jeg ogsaa nævne, det omhandler Vacuumcylindre.

For nogen Tid siden skete der, ligesom Uheldene med Stempelkronerne, nogle paa hinanden følgende Tilfælde, hvor Vacuumcylindernes Stempler havde Tilbøjelighed til at »hænge«.

Disse Fejl blev selvfølgelig af Lokomotivførerne skrevet i Reparationsbogen.

Ja, det, der nu kommer, lyder utroligt, men en-

hver Lokomotivmand i Nyborg kan bekræfte, at det er rigtigt.

Der er imidlertid først dette at bemærke: Erfaringsmæssigt har det vist sig, at er der f. Eks. 4 Tenderpotter, det er galt med, ja, saa kommer der paa samme Tid atter 4 til Reparation, ganske simpelt fordi Rulleringene bliver opslidt paa omtrent samme Tid. Altsaa, fordi der med Aars Mellemrum kommer en 4 Vacuumcylindre til Reparation, er det ikke derfor givet, at Lokomotivpersonalet har Skylden.

Men formodentlig! fordi Arbejdet med at nedtage en saadan Vacuumcylinder tager temmelig lang Tid, og som Følge heraf ikke kan naa at blive udført, bruges den Fremgangsmaade, at Stemplet drejes. Ved en saadan Drejning af Vacuumcylinderens Stempel er det noget af et Vidunder, hvis Rulleringen ikke beskadiges, og Dagen efter staar samme Reparation atter i Bogen.

Der har ligeledes formodentlig! — af den, der siden sin Ankomst til Nyborg ikke har bestilt andet end camouflerer, at der var for meget Personale i Nyborg (en Camouflage, der desværre er »ykkedes alt for godt«), været rettet Beklagelse til 2. Maskinsektion over de »mange Reparationer« af Vacuumcylindre, for en skønne Dag hang der, Side om Side med den »vittige« Skrivelse fra Distriktet en i samme Aand forfattet Skrivelse fra 2. Maskinsektion, hvori der ligeledes henvistes til de hyppigt forekommende Tilfælde af snoede og ødelagte Rulleringe o. s. v.

Denne Skrivelse paalagde Lokomotivpersonalet ved enhver Afslutning at iagttage følgende:

Fastspændelse af Tenderbremse, og det efterses, at Vacuumstemplerne ikke løftes for højt. Derefter suges Vacuum op til normal Størrelse med store Ejektor, og det efterses, at Stemplerne er i Bund, først derefter udlignes Vacuum ved at aabne for Udligningsventilen under Ejektoren, (ja, tænk, han tror aabenbart ikke, at Personalet ved, hvor den sidder) eller de dertil indrettede Klapper (de sidste aner han nok ikke hvor sidder, siden det ikke ogsaa er oplyst).

En Skrivelse med saadanne Forskrifter giver man Lokomotivførere, der har kørt i ca. 40 Aar; idet man ganske rolig gaar ud fra, at alt, hvad der omhandler Vacuumbremsen, aner de intet om, eller at de skulde være uefterrettelig i den Henseende.

Jeg gad nok vide, hvorledes denne geniale Forfatter har tænkt sig, at Stemplerne skulde kunne falde ned, naar Haandværkerne, der skal reparere en saadan Cylinder, hvis Stempel vilde hænge, ikke kunde trykke dette ned ved Hjælp af en Pensestang eller Haandspade.

Ja, hvis jeg var ondskabsfuld nok, vilde jeg ønske, de Herrer Forfattere af disse to Skrivelser havde set det medlidende Skuldertræk, som flere Læsere af deres aandrige Produkt gjorde, dengang de nød den store Ære at læse det.

Vi vil nok belæres om den rigtige Fremgangsmaade, naar der er gjort noget forkert, men er der det her?

Jeg mener, det er en meget daarlig Maade at

vaske sine Hænder paa for at dække den virkelige Aarsag. For lidt Arbejdskraft.

Dernæst omtalte jeg for nogen Tid siden en Maskine, hvis ene Hjul pludselig stod omspændt af Flammer under Fremførelsen af Tog 26. Aarsagen var, som det sikkert kan huskes, Selvantændelse i det aargamle Skidt, der sad paa Hjulet.

Denne Omtale har sikkert vakt vild Bestyrtelse i 2. Maskinsektion, thi faa Dage efter arriverede Maskiningeniøren og udbad sig nærmere Oplysninger hos den paagældende Lokomotivfører.

Disse kunde imidlertid have været indhentet hos den Lokomotivmester, til hvem der blev rettet Henvendelse om Sagen efter Maskinens Ankomst til Nyborg.

Man fristes derfor til at tro, at der i denne Sag skulde have været eftersøgt et eller andet, som man kunde have hebrejdet Personalet.

Jeg vilde have anset det for rigtigst, om Maskiningeniørens Rejse fra Fa. til Ng. havde haft til Formaal at faa fjernet Aarsagen til Selvantændelsen, nemlig alt det gamle Skidt.

Det har aabenbart haft mindre Interesse, for det sidder der nemlig endnu, ja, det vil sige: der er rigtignok betydeligt mere end der var dengang.

Vi har en socialdemokratisk Trafikminister, det mener vi da, og vi forventer, at han gaar ind for at beskytte Personalets Retsstilling.

Han kan da ikke staa tilbage for sin Kollega, Forsvarsministeren, der har givet Militæret en mere human Straffelov, saaledes at Soldaten ikke mere dømmes uden Forhør.

Men det kan jo være, at Embedsmændene indenfor Maskinafdelingen i 2. Distrikt har arvet den gamle Straffelov fra Militæret; det, der er sket, kan da i hvert Fald tyde derpaa.

Indtil Ministeren sørger for, at der sker det, der bør ske, nemlig Afholdelse af Auditorforhør, vil enhver ærekær Lokomotivmand staa Last og Brast sammen med vore Kammerater i Aarhus.

Med Hilsen og Haandslag til de forurettede.

La's Fybo.

MASKINVÆGT PR. HESTEKRAFT FØR OG NU

Efter *Ernst Trebesius* i *Voraus*.

Til at bygge en Dampmaskine behøves en Jernmine og for at bruge en Dampmaskine behøves en Kulmine. Med disse Ord har engang en Skribent givet Udtryk for den første med Damp drevne Kraftmaskine. Han vilde dermed sige, at den daværende Maskinbygger for at opnaa en Ydelse paa nogle faa H. K. maatte bygge en kæmpestor Maskine, og at denne brugte ligesaa kæmpemæssige Mængder af Kul. I den af den engelske Smedemester *Newcomen* byggede Maskine, et hvæsende og stampende Uhyre, brugtes Dampen ikke til at udøve et Tryk paa Dampstempet, men kun til at skabe et luftfortyndet Rum i Dampcylinderen. *Newcomens* Maskine var som be-

kendt en Balancemaskine, d. v. s. en Maskine med Cylinderen staaende lodret og Stempet med Stempelstang bevægede en ligearmet Vægtstang — Balancen — nedefter. Paa Balancens anden Ende var forbundet en Pumpegang med Pumpestempel til at pumpe Vand. For hvert Slag Maskinen gjorde, trykkede Pumpegangens Overvægt Balancen nedefter, hvorved Dampstempet understøttet af den under Stempet indstrømmende Damp af meget lavt Tryk gik i sin øverste Stilling. Naar denne var naaet, lukkedes for Dampen, og der indsprøjtedes koldt Vand i Cylinderen, hvorved Dampen fortættedes, og der dannedes et næsten lufttomt Rum under Stempet. Da Stempets Overflade var fri, trykkede den atmosfæriske Luft ved sin Vægt Stempet og Balancen ned og udførte et Arbejde ved at løfte Pumpegang og -Stempel med en vis Mængde Vand i Vejret. Dampens Arbejde var at frembringe Vakuum i Cylinderen, medens det atmosfæriske Lufttryk udførte Arbejdet; derfor kaldtes Maskinen en atmosfærisk Maskine, og den brugtes i den første Tid kun til at pumpe Vand op fra Kulminerne.

Den atmosfæriske Maskine blev senere forbedret af den engelske Ingeniør *Smeaton*, men hans Maskiner var i Forhold til Ydeevnen mægtige Giganter, som fyldte et stort Maskinhus. 1775 byggede han en Maskine, som i oppumpet Vand præsterede en Ydelse paa 76,5 H.K. Cylinderens Diameter var 1829 mm og Slaglængden var omtrent 3 m. Maskinen gjorde 9 Slag i Minuttet. Den krævede et Maskinhus 11 m langt, 6 m bredt og 18,3 m højt. Den 8 m lange Balance vuggede over et Bærelse, anbragt paa en 3 m bred Granitsokkel. Balancen bestod af 20 svære Fyrrebjelker og var 61 cm bred, 1,88 m høj paa Midten og 1,5 m høj ved Enderne. Der findes desværre ingen Angivelse om denne Maskines Vægt, saa det lader sig ikke afgøre, hvor stor Vægten var pr. H. K.

Gunstigere stiller Forholdet sig med den af den geniale Skotte *James Watt* opfundne Maskine, i hvilken Dampen umiddelbart bruges til at bevæge et Stempel, men da de daværende Maskinbyggere oftest var baade Opfinder, Konstruktør, Fabrikant og praktisk Haandværker samlet i een Person, foregik Kraftmaskinens Udvikling ikke med den Hastighed, som kendes nu. En af Franskmanden *Legrende* i 1842 bygget 10 H.K.-Dampmaskine, vejede med Svinghjul 2210 kg = 221 kg pr. H.K. Sammenligner man denne Maskine med et moderne Lokomotiv, som med en Vægt af 100 000 kg (uden Tender) præsterer 2 000 H.K. = 50 kg pr. H.K., saa syntes det med første Øjekast, at Teknikken i det forløbne knappe Aarhundrede ikke har gjort store Fremskridt i den Henseende. Men det maa tages i Betragtning, at Lokomotivets Maskineri kun udgør en forholdsvis lille Del af den samlede Vægt, da der jo ti et Lokomotivs Vægt er medregnet Kedel, Aksler, Hjul m. m. I Virkeligheden stiller Forholdet sig saaledes: 5 kg Maskinvægt pr. H.K.

Herfra er der dog et stort Spring til det, der er naaet med andre Varmekraftmaskiner. Ifølge *Engineering* er der nu fremstillet en Motor til en Sports-

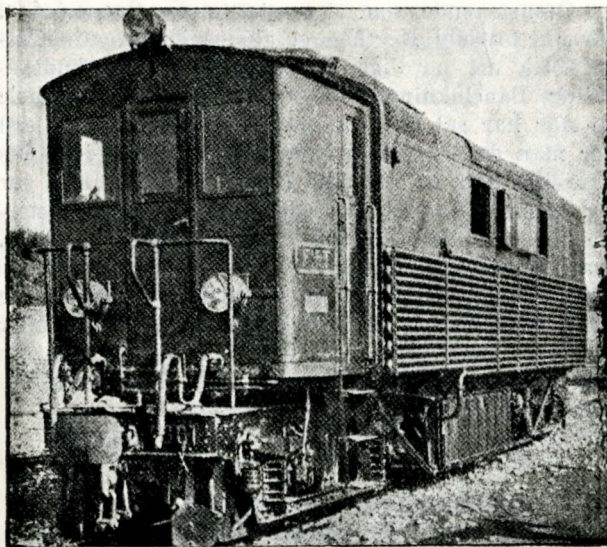
flyvemaskine, der kun vejer 820 Gram pr. H.K. Motoren er 7-cylindret med Luftkøling og vejer med Propel kun 61,5 kg. Cylinderhovederne, Stempler og Krumtaphus er af Letmetal og Motoren præsterer ved 3 000 Omdr./Min. 75 H.K. En kraftig Mand kan saaledes bære Maskinen med dens 75 H.K. paa Ryggen. Det er interessant at drage Sammenligning med Smeatons Dampmaskine paa omtrent samme Kraftydelse, der havde een Cylinder 1829 mm i Diameter og 3 m Slaglængde, medens den omtalte Sportsmotor har 7 Cylindre 77 mm i Diameter og 87 mm Slag, og sammenligner man Legrendes 10 H.K.-Dampmaskine fra 1842, giver Sportsmotoren en Kraftydelse, der er 276 Gange større pr. kg. I Sandhed et straalende Bevis for Nutidens Materialers, Konstruktørers og Værkstedernes Mesterskab.

ÆLDRE ITALIENSK DIESEL- LOKOMOTIV

Med Undtagelse af de, der er bygget i Nord-Amerika, er de fleste Diesellokomotiver bygget siden 1929, saa et Diesellokomotiv, der har 8 efter hinanden følgende Aars Tjeneste bag sig, er værd at bemærke, i Særdeleshed da dette har fremført Tog paa de stejleste Stigninger, der findes, og som befares uden Anvendelse af Tandstang og Tandhjul.

Det paa Billedet viste Lokomotiv blev i Aaret 1924 sat ind paa de kalabriske Sidebaner i Syd-Italien. F. I. A. T. har bygget Motoren, og Brown-Boveri har udført den elektriske Del, og for at kunne trække en Vægt paa 110 Tons paa lange Stigninger 6 : 100 med mange skarpe Kurver findes 2 Hjælpe-Fremdrivningsmotorer, som arbejder paa Truckerne, foruden de 4, der virker paa Drivhjulene. Dieselmotoren og Generatoren leverer saaledes Strøm til 6 Fremdrivningsmotorer.

Lokomotivet har været en Forløber for en Serie



Ældre italiensk Diesellokomotiv.

Diesellokomotiver, der 5 Aar senere leveredes til de sydlige Jernbaner i Buenos Aires, men i en anden Henseende kan dette ogsaa gøre Krav paa at regnes som Pioner, thi det er det første Diesellokomotiv med Totaktsmotor. Denne er 6-cylindret og er i Stand til at yde en varig Kraftudvikling paa 440 H. K. ved 500 Omdrejninger i Minuttet, for kortere Perioder kan den udvikle 500 H. K. Cylindrene er 250 mm i Diameter med oliekoledede Stempler, idet Køleolien afkøles i et System af Rør, som ses paa Billedet udvendigt paa Maskinrummet. Kølevandsradiatorene er anbragt paa Taget. Motoren er koblet direkte til Generatoren, som har en Kapacitet af 275 K. W.

Lokomotivet er bygget til 952 mm Spor. Drivhjulene er 950 mm; Adhæsionsvægten er 46,5 Tons plus 12 Tons, naar Truck-Motorerne arbejder med. Maksimalhastigheden er 50 km i Timen. Driftsresultaterne har vist sig saa gode, at *The Locomotive*, hvorfra nærværende stammer, kalder det »a succesfull Diesel-Locomotive«.

Memo.

HIST OG HER

Den 18. Marts aabnedes i København »Dansk Arbejde«s Jubilæumsudstilling, der beslaglagde saavel »Forum« som Industribygningens Udstillingslokal. Det var med en Følelse af Glæde, man der kunde se den forbavsende Udvikling, dansk Industri har været underkastet, og at man nu kan købe alt i dansk Fabrikat. Køb *dansk Arbejde*, derved skabes Arbejde for danske Hænder.

Det er ret store Beløb, Statsbanerne maa betale for at overtage Udgivelsen af de forskellige Køreplaner. For Fabers Rejseliste skal Statsbanerne betale en Fru Malling hvert Aar 1 800 Kr. Kontorchef Lassen faar aarligt 12 000 Kr., hans eventuelle Enke 8 000 Kr., og naar begge Forældre er døde, skal en Datter aarligt have 4 000 Kr.

Englands »Jernbanedronning« kommer her til Landet i April Maaned. »Jernbanedronningen« skal være Datter af en Jernbanemand, der tillige skal være Kooperatør. Hun skal være mellem 14 og 16 Aar, og hun skal aflægge Besøg i et fremmed Land, denne Gang i Danmark. Dronningen er nylig kaaret, og Kaaringen gælder 1 Aar.

Den tredje store Oprykning har fundet Sted for nogle Dage siden, og det drejede sig om ca. 225 Stillinger. Naar dette nu er godt overstaaet, bliver det smaat med Fremgangen — hvis det ikke gaar, som indenfor Lokomotivmændenes Rækker, hvor der kun er Tilbagegang.

Den nye Motorbaad til Farten Kalundborg—Aarhus »Jylland« sættes i Drift den 1. April. De Erfaringer, man har indhøstet ved Søsterskibet »Kalundborg«, er blevet udnyttet paa den nye Motorbaad, som bl. a. er blevet noget bredere, kan tage ca. 30 Biler og Motoromnibusser, hvilket specielt har Betydning for Somsø.

Emil Bønnelycke, Lokomotivfører Bønnelyckes Søn har fornylig udsendt en Roman »Lokomotivet«, som vi forhaabentlig senere skal komme tilbage til.

Den nye Køreplan træder i Kraft den 14. Maj. Det forlyder, at Prøvekørslen paa den elektriske Rute Frederiksberg—Hellerup paabegyndes Juli eller August.

Nu klages der af Rejsende over, at Togene gaar for tidligt paa Kystbanen — 25 Sekunder. Det er en Urmager, der fremsætter Paastanden. Gud ved, om hans Ur gaar rigtigt. Der er vist ligesom noget Kværlanteri med i Spillet. Det ser saadan ud.

Et Rigsdagsudvalg foreslaar, at Staten yder 11 Mill. Kr. til Modernisering af 39 Baner. Bl. a. foreslaas der, at Høng—Tølløse-Banen faar et Diesellokomotiv og moderniserede Personvogne.

Hornbæk-Banen vil fra 1. Maj sætte Omnibuskørsel i Gang mellem Helsingør—Hornbæk, og man vil sætte Fragtbilkørsel i Gang paa flere Strækninger.

I Damptogene paa Strækningen Berlin—Königwusterhausen har de tyske Rigbaner nu fjernet Gasbelysningen og i Stedet ladet installere elektrisk Lys. Det drejer sig om en ny og billige Maade at oplyse Togene paa, idet her ikke, som paa andre Damp- tog findes en Elektricitetsmaskine i hver Vogn, men kun en paa Lokomotivet anbragt Turbine-Dynamo, som drives af Spildedamp. Turbinen trækker en Lysmaskine, der udvikler en Energi af 5 000 Watt. Naar Lokomotivet ikke er koblet til, forsynes Togets Lysanlæg med Elektricitet fra et Akkumulatorbatteri.

Det Aarhusianske Kassekontor blev for nogen Tid siden slaaet sammen med det københavnske, og dette flyttedes den 18. Marts til Sølvgade. Det er Meningen at gennemføre flere Reformer ved Statsbanernes Kasse- og Regnskabsvæsen, hvilket sandsynligvis betyder flere Indskrænkninger i Personalestyrken.

Vi vil gerne notere, at Dagpressen bl. a. siger: »naar Generaldirektøren har spist sig mæt i Rutebiler, saa skulde han koncentrere al sin Energi om at faa Rigsdagen til at indse, at en meget stor Del af de Beløb, der anvendes til Nødhjælpsarbejde, bør anvendes til fundamental Forbedring af det danske Jernbanevæsen«. — — Bravo, det er helt rigtigt! Her bør bl. a. Trykluftbremsen komme i Betragtning. — Det er ganske vist ikke Komfort — men Sikkerhed!

*

(Fra »Dansk Privatbaneblad«.)

Maskinchef Ove Munck i Statsbanernes Generaldirektorat fyldte den 21. Februar 60 Aar. I et Fødselsdagsinterview udtalte Hr. Munck, at Dieselmotorvognene er Fremtidens Trækraft, og med dem skal D. S. B. nok klare sig i Konkurrencen.

Dette er antageig sagt i Fødselsdagsstemning og i godt Vejr; det er ikke sikkert, Hr. Munck den 23. vilde have sagt det samme. Vi gik nemlig hen og fik en lille rask Vinter, noget som Hr. Munck maa- ske ikke regner med i Fremtiden. Fremtidstrækraften maatte i Stald, og den forældede Trækraft »Damplokomotivet«, et Monstrum, som man forlængst havde tiltænkt Aldersrente, umoderne og uanstændig at spænde for et almindeligt Mennesketog,

maatte ud i Vinteren for igen at bringe ordnede Forhold i Trafiken.

Hvor maa det have været en Skuffelse for Fødselsdagsbarnet at se Dieselvognen spille fallit i den Smule Sne. Det samme gælder forøvrigt Vognen i Anvendelse til Rangerbrug — Hr. Munck og andre Tilhængere af Dieselvogne til Eftertanke.

»Sneen spærrer Landevejene, Biltrafiken fuldstændig lammet i Dag, kun 1 af de 32 Rutebiler naaede frem til Aalborg«. — Saadan beretter Aviserne, sikken Forvirring og Tilstande, hvis ikke Banerne — med den forældede Trækraft — besørgede Trafiken.

Der har været talt og skrevet saa meget om Nedlæggelse af Baner rundt om i vort Land. Var det Politik, Snæversyn eller Løntrykkeri, der var Drivfjederen? Biltrafiken kunde let klare Trafikbehovet, sagde man. Stakler i Forstand maa de være, der tør fremføre saadanne Paastande. Hvilke Karavaner af Biler vilde man ikke komme til at se paa vore Landeveje, om dette blev Tilfældet, Ulykkernes Antal vilde blive mangedoblet — det er galt nok nu — Vejenes Tilstand vilde blive à la Aalbækvejen før Istand- sættelsen.

Formanden for Aalborg Handelstandsforening, Hr. Konsul Abel, udtalte paa Foreningens Generalforsamling den 20. Februar: »Man kan ikke undvære Banerne, thi i Grovvarerhandelen og Handelen med store Sæsonartikler kan man overhovedet ikke finde den fornødne Ekspedition, hvis ikke man havde Banerne til Disposition. Ekspeditionen pr. Bil bliver i mange Tilfælde en absolut Fordyrelse af Varen«. Naturligvis er dette rigtigt, og mon ikke ogsaa Kommunerne derfor næste Gang, der søges om Tilskud til Dækning af eventuelle Underskud i deres Oplandsbaner, burde lade Vrangvillien blive hjemme eller blot notere sig Hr. Abels Ord — og Dagene i Slutningen af Februar 1933, da Sneen spærrede Landevejene, og Banerne besørgede Trafikbehovet med »Domplokomotiv«. W.

— — —

Ovenstaaende, som vi modtog under Sneperioden, giver i priselig Korthed et glimrende Situationsbillede fra det nordlige Jylland, hvor Underskuds- betaling, Banelukningsvrøvl og Motordille gennem hele to Aar har sat Sindene stærkt i Bevægelse. Og saa ser man da — som Indsenderen skriver — det bedrøvelige Syn, at een Nats Fygevejr fuldkommen gør det af med de opreklamerede Rutebiler, og at Banerne kun kan klare sig ved Hjælp af de Lokomotiver, man ellers gennem en paatænkt »Modernisering« havde tænkt at skille sig af med, lidet tænkende over, at Banedrift med udelukkende Motortog under Snevej næppe kan opretholdes synderlig længere end Landevejstrafik, hvis man ikke har tistrækkelige Damp- tog til at »køre Linien op«. L. C.



**FORENINGEN AF PENSIONISTER VED
DE DANSKE STATS BANER**

Meddelelse til Medlemmerne.

1. Kontingentet vil fremtidig, med Generaldirektoratets Sanktion, blive fradraget Pensionen hvert Aar 1. Juli og første Gang Juli 1933.
2. Paa Forespørgsel fra Pensionister, som har indsendt Pensionskortet meddeles: Som Legitimation ved Udstedelse af Fripas til Rejse paa Statsbanerne, maa i dette Tilfælde benyttes Sygekortet, hvis et saadant ikke haves, da den Skrivelse, enhver Pensionist faar tilsendt med Pensionens Udregning.

Indmeldelser i Pensionistforeningen med Opgivelse af Pensionskortets Nr., Navn og Adresse, bedes foretaget til Formanden, pens. Togfører N. F. Raabæk, Willemoesgade 13, København Ø., samt Kassereren, N. F. A. Jensen, Estlandsgade 16, 1., København V., hvorefter Foreningens Love vil blive Vedkommende tilsendt.

Kontingentet er 75 Øre aarlig for dem, som har over 1 000 Kr. i aarlig Pension, og 30 Øre aarlig for dem, som har under 1 000 Kr. i aarlige Pension. Indskud 25 Øre.

N. F. Raabæk.

**Regnskab over Indtægter og Udgifter
i Regnskabsaaret 1932-33.**

<i>Indtægt.</i>	
Overført Saldo fra 1931-32	7 396. 99
Kassebeholdning	456. 52
Kontingent	573. 15
Indskud af 34 ny Medlemmer	8. 50
Renter til November 1932	248. 45
	<u>8 683. 61</u>

<i>Udgift.</i>	
Bogtrykkerregninger	37. 00
Repræsentationsudgifter	27. 00
Bestyrelsens Diæter og Generalforsamling	115. 25
Porto, Papir og Konvolutter	56. 73
Pengeforsendelser	14. 85
Inkassationsgebyrer	96. 65
Kassererens Løn	292. 80
	640. 28
Indestaaende i Sparekassen	7 895. 44
Kassebeholdning	147. 89
	<u>8 683. 61</u>

*N. F. A. Jensen,
Kasserer.*

Ovenstaaende Regnskab er revideret og fundet i Overensstemmelse med de forelagte Bevisligheder.

København, den 18. Marts 1933.

H. Hetmar.

C. Wolf.

**D. S. B. TJENESTEMÆND'S
BØRNEFORSØRGELSE**

Den 15. Februar 1933 afholdt ovennævnte Forening sin ordinære Generalforsamling i »Ny Rosenborg«, København. Formanden, Portør F. E. Ferdinandsen, København, bød Velkommen og afgav Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Der var udstedt 162 nye Bøger og udbetalt 146 Bøger ved Konfirmation, Dødsfald eller efter fremsat Ønske derom. Udtalte sin Glæde over, at Foreningens Regnskab ved Opgørelsen viste et ret stort Overskud, der kunde tilføres Medlemmernes Konti.

Efter forskellige Udtalelser godkendtes Beretningen enstemmigt. Kassereren, Pakmester C. D. Christensen, Helsingør, oplæste Regnskabet.

5 Aars Opgørelsen.

Den 31. Decb. 1932 var der i Foreningen 388 Medlemmer med 1 535 Bøger, hvorpaa der var indbetalt for 102 014 Mærker à 45 Øre	45 906. 30
Tilskrevet Rente af dette Beløb pr. 31. December 1932	5 173. 72
Henstaaende Bonus fra 1922	19. 80
Henstaaende Bonus fra 1927	454. 01
Tilskrevet Bonus pr. 31. Decb. 1932 ..	1 525. 45
	<u>53 079. 28</u>

Status 1932.

Foreningens Formue var den 31. Decb. 1931	51 161. 80
Indskudt i 1932	2 120. 01
Foreningens Formue er den 31. Decb. 1932	53 281. 81
Den 31. Decb. var der 325 Mærker i Restance	146. 25
	<u>53 428. 06</u>
Før Bonustilskrivningen den 31. Decb. 1932 havde Medlemmerne et samlet Tilgodehavende paa ialt	51 553. 83
Ved Opgørelsen fremkom der i Overskud paa Kr. 1 874. 23, der tilførtes Medl. Konti med 1½ Øre pr. Mærke	1 525. 45
	53 079. 28
Overførtes i nyt Regnskab	348. 06
	<u>53 428. 06</u>

Regnskabet godkendtes enstemmigt. Det vedtoges ligeledes, saa snart Loven om Rentesænkningen træder i Kraft, at nedsætte Foreningens Renteudløb tilsvarende. Det var med Beklagelse, man tog dette Skridt, men Loven gælder for os alle, og det er en Følge af den Krise, der hærger vort Land.

Af de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer ønskede Overportør C. A. Bech at trække sig tilbage, og der blev saavel fra Formanden som Kassereren rettet en Tak til ham for hans udmærkede Virksomhed som Tillidsmand og Bestyrelsesmedlem i de 12 Aar, han har virket som saadan. Til Bestyrelsen genvalg-

tes Formanden, Portør F. E. Ferdinandsen, Kh., med 102 St., Overportør H. P. Kedeby, Kh., Nyvalg — 53 St., og derefter havde Portør Sylvest Olsen, Gb., 28 St. og Overportør P. O. Olsen, Sorø, 22 St.

Til Revisor genvalgte Maskinmester L. V. Rasmussen, Hg., med 56 St. og til Suppleant Portør H. V. Sørensen, Kh., med 42 St.

Man vedtog i Lighed med tidligere Aar at rette en Henstilling til ærede Medansatte om i egen Interesse at tage en eller flere Bøger i vor Forening til Børnenes Konfirmation, da der er en meget betydelig Forskel paa, hvad der her kan opnaas, og hvad de private Selskaber yder. Vi har Medlemmer i alle Grene af Statsbanernes Virksomhed og Tilidsmænd i de fleste større Byer i Landet. Alle Oplysninger gives saavel af Formanden, Portør F. E. Ferdinandsen, Post VIII Kh., som af Næstformanden, Overportør C. A. Lønskov, Kommandoposten Gb., Overportør H. P. Kedeby, Kh., Portør H. J. M. Hansen, Nø., og undertegnede Kasserer.

Pakmester C. D. Christensen,
Helsingør.



SYGEKASSEN

ESBJERG BYRAAD

Den 10. Marts 1933.

I Skrivelse af 3. og 5. Januar d. A. bar den ærede Sygekasse andraget om, at de af Kassens Medlemmer, der maa anses for ubemidlede i Sygekasselovens Forstand ved Indlæggelse og Behandling paa Esbjerg Kommunes Sygehus maa blive behandlet efter samme Takster som de for ubemidlede, nydende Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser gældende.

I denne Anledning tillader man sig herved at meddele, at Byraadet har vedtaget at imødekommet Andragendet, saaledes at Taksten for Behandling af de af Sygekassens Medlemmer, der har Bopæl i Esbjerg Købstad, og som maa anses for ubemidlede i Sygekasselovens Forstand fra den 1. April d. A. nedsættes til samme Betaling, som er gældende for ubemidlede Medlemmer af de statsanerkendte Sygekasser paa Betingelse af, at Kautionsbeviset fra Sygekassen paaføres en Attest om, at vedkommende er ubemidlet i Sygekasselovens Forstand.

P. B. V.

P. Nielsen Kock.

/Bernhardt Nielsen.

HORSENS BYRAAD

Horsens, den 24. Januar 1933.

Paa Byraadets Vegne skal jeg meddele, at Byraadet i sit Møde G: D. efter Sygekassens derom indgivne Andragende af 7. ds. har vedtaget, at Sygekassens Medlem-

mer indtil videre maa indlægges og behandles paa Horsens Kommunehospital for samme Betaling som den, der beregnes for ubemidlede Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser, og for saa vidt de paagældende kan betragtes som saadanne, dog først fra den 1. April d. A. at regne.

Axel Sørensen.

/H. C. Meilstrup.

Sygekassen for ansatte og antagne til fast Arbejde ved De danske Statsbaner i Jylland og Fyen.

JUBILÆUMSFESTEN I AARHUS DEN 1. APRIL 1933

Jubilarene i Aarhus havde for at gøre Jubilæumsdagen saa festlig som muligt inviteret samtlige Medlemmer af D. L. F. og andre, som det kunde være af Interesse for Jubilarene at fejre Dagen sammen med, til Frokost i Kvindernes Hus i Vestergade 22, Aarhus. Festen forløb paa den mest udmærkede og stilfulde Maade, saa det længe vil være Deltagerne i Festen et smukt Minde, og forhaabentlig Jubilarene en uforglemmelig Dag.

Festdeltagerne, ca. 100 i Tal, mest Kolleger, Medansatte, Jubilarene med Damer og enkelte andre Gæster gik til de stilfulde, meget smukt arrangerede Borde Kl. 11½, hvor en af Jubilarene, Lokomotivfører A. Jensen, paa Jubilarenes Vegne ønskede de mange Gæster Velkommen og bad alle lade som om de var hjemme. Derefter begyndte Serveringen som foretoges af nydelige unge Damer. Bordene var dækkede med al tænkelig god Mad og Drikke, og der var rigelig med begge Dele.

Lokomotivfører-Afdelingens Næstformand, V. Johansen, bragte Jubilarene en Lykønskning fra deres Afdeling samt en Tak for deres gode Kammeratskab og Trofasthed mod deres Organisation.

Formanden for Jubilæumsforeningen, Lokomotivfører Glerup, bragte ligeledes Jubilarene sin Hyldest og overrakte hver enkelt sin Jubilæumsgave, som for de flestes Vedkommende bestod i et Guldur. Enkelte havde ønsket andre Gaver eller Gavekort.

Lokomotivfyrbøder-Afdelingens Formand, Hr. Horup, bragte en Lykønskning og Tak for det gode Forhold, som altid hersker mellem Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne her i Aarhus. Hver enkelt af Jubilarene fik ligeledes en Erindringsgave fra Lokomotivfyrbøderne. Lokomotivmester M. Sørensen bragte Jubilarene en Tak for de 25 Aar, udtalte sin Glæde ved at være tilstede og ved at vi kan mødes i godt Samarbejde baade i Hverdagene og til Fest. Til Jubilarene var der under Festen indløbet mange Telegrammer, der blev oplæst. Der var fra Tønder Afdelinger og Motorførere i Tønder følgende Telegram: Hjertelig Lykønskning til alle Jubilarerne og særlig til tidligere Medlemmer af Tønder Afdelinger. Ligeledes oplæstes der et Telegram af følgende Ordlyd: København, den 1. April 1933. Journal Nr. 999. Til Jubilarene ved Masiknafdelingen i Aarhus. — Generaldirektoratet for Statsbanerne ønsker til Lykke med de 25 Aar i Etatens Tjeneste, og undlader ikke at udtale sin fulde Tilfredshed med det af Jubilarene hver især udførte Arbejde.

Det meddeles endvidere, at det har været under Ovr-

vejelse paa allerhøjeste Sted at udnævne Jubilarerne til Dannebrogsmænd; men grundet paa den store Travlhed, der for Tiden hersker i Generaldirektoratet med at udnævne overordnede Embedsmænd, skal man senere have Jubilarerne i Erindring. Dette Telegram blev modtaget med megen Forstaaelse og Jubel. Endnu havde mange Deltagere i Festen Ordet for at hylde Jubilarerne, dels for personlige Minder og Oplevelser i de mange Aar, der er svundne i godt Kammeratskab og Samarbejde. Jubilarerne takkede for al den Hyldest og Venlighed, der var vist dem, og ikke mindst blev disse Takkeord rettet til Lokomotivfyrbøderne og Lokomotivmestrene.

Efter at Bordet var hævet, serveredes der Kaffe, hvortil der var Likør og andre gode Sager i rigt Maal. Herunder fik mange af Gæsterne hilst mere personligt paa Jubilarerne og deres Hustruer. Fru Lokomotivfører Hjorthøj bragte Gæsterne en Tak for den megen Hyldest, der var bragt Jubilarernes Hustruer, og udtalte, at de 25 Aar ved Begyndelsen syntes en uendelig lang Bane, men nu, den er gennemkørt, trods de mange Stationer, som kunde betyde Glæde eller Modgang, alligevel ikke var saa lang.

Ved 15-Tiden skiltes Gæsterne, og der var almindelig Begejstring og Tilfredshed med Festen. Der er ingen Tvivl om, at denne Dag længe vil mindes i Aarhus Afdelinger, og at Arrangementet af Festen var absolut vellykket.

Det er sikkert i fuld Overensstemmelse med samtlige Gæster, naar der her udtales en Tak for den stilfulde og smukke Jubilæumsfest.

J. B.

TAK

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Soph. Jensen.

Fynske Lokomotivmænd bringes vor hjerteligste Tak for Opmærksomheden ved vort Jubilæum den 1. April 1933.

Lokomotivførerne

H. C. C. Henriksen, A. M. A. Rønaa, J. M. Petersen,
N. P. Nielsen, Nyborg.

Fynske Lokomotivmænd og Assens Stationspersonale bringes min hjerteligste Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum den 1. April 1933.

Lokof. P. C. C. L. Olsen, Assens.

Den 1. April kunde afdøde Lokomotivfører E. A. Nielsen have fejret 25 Aars Jubilæum; ca. 45 Lokof. og Lokofyrb. var mødt paa Kirkegaarden, hvor der ved en Højtidelighed blev nedlagt en smuk Krans paa afdødes Hvilested. Der blev ved Højtideligheden udtalt nogle smukke Mindeord af pens. Lokof. O. Bøchel og Lokofyrb. C. Schmidt. Lokof. M. Andersen takkede paa Familiens Vegne for Opmærksomheden.

Paa Lokomotivfører M. P. Røgilds Grav henlagde Hovedbestyrelsen paa hans 25 Aars Ansættelsesdag den 1. April en smuk Krans.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen.

Odense. Repræsentantens Navn og Adresse rettes til:
L. Th. Hassø, Buchwaldsgade 29, 3.

Nykøbing F. Repræsentantens Adresse rettes til: Vester-
skovsvej 14, 1.

Motorførererkredsen:

Midt- og Vestjydsk Motorfører Afdeling. Formandens
Navn og Adresse rettes til: K. Nielsen, Fredensgade 22,
Viborg.

Medlemslisten

Optaget som ekstraordinært Medlem:

V. Honoré, Dalegade 79, 2., Fredericia.

Persönalia

Forflyttelse fra 1.—4.—1933:

Lokomotivfører R. P. Andersen Thisted, efter Ansøgning til Fredericia,

Lokomotivfører A. P. Andersen, Padborg, efter Ansøgning til Fredericia,

Lokomotivfører P. C. Sprogø, Padborg, efter Ansøgning til Fredericia og

Lokomotivfører L. P. Conradsen, Hjørring (Depotforstander), til Frederikshavn.

Lokomotivfører K. C. Bendixen, Helsingør, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—5.—33 (min. Afsked) og

Lokomotivfører C. F. Thomsen, Københavns Godsbanegaard, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30.—6.—33 (min Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører L. P. Jespersen, Thisted, den 24.—3.—33.

Lokomotivfører C. M. Rasmussen, Aarhus H., den 20.—3.—33.

PAA RATEBETALING

Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler, samt Børne Ekviperung.

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henved 300 Syere og Skrædere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet:

CARL JACOBSEN & Co. Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.

Tag ikke fejl, husk, Indgangen er paa Hjørnet.

Hvis De skal forflyttes til Gedser!

Husk: man spiser og logerer bedst i
Dyreborgsminde Pension. Telf. 64 x.
— Altid god Kaffe. —

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varene bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7
Lørdag 10—2.

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.
ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.



B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas
efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

**LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

Smid Brillerne!

Nyhed! Brug kun Michelsens nye Hvile-Glas, med eller uden Styrke-Tilpasning ved Ekspert hele Dagen. — — —

|| LÆGEANBEFALET
|| SYGEKASSELEVERANDØR ||

MICHELSSENS OPTIK

Vesterbrogade 29 · Vester 4701

ALBANI
PILSNER OG
LAGER

ØLLET DER SMAGER

Statsbanetjenestemænd bør forsikre i Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening

Foreningen har uddelt ca. 130000 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditions-kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

— Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning —

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. April.

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.