



34. Aargang No 20

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1934

TJENESTETIDSREGLERNE

Efter Afholdelse af Møder i Tjenestetidsudvalget og Hovedbestyrelsen er Organisationens Forslag til Ændringer i Tjenestetidsreglerne færdigt. Det er sidst i forrige og først i denne Maaned afleveret til Trafikministeren, Finansministeren, Generaldirektøren og Maskinchefen.

Forslaget nøjes ikke med strengt at holde sig til det, som var nedlagt i den af vor sidste Kongres vedtagne Resolution, det er paa forskellige Punkter moderniseret. Hovedbestyrelsen har f. Eks. fundet det rigtigst, at der foruden Maanedsnormen og Maksimumsnormen for den daglige Tjeneste tillige søger tilvejebragt et Maksimum for den Tid, der staaes paa Lokomotivet.

Der er endvidere fremsat Forslag om en Begrænsning af Nattjenester flere Gange efter hinanden, og der er med Hensyn til Hviletiden paa Hjemstedet fremsat et Forslag, som skulde bevirke, at den Hviletid, som nu skal anordnes mellem 2 Døgn Hovedtjenester, gives paa en saadan Maade, at det ogsaa bliver en egentlig Hviletid for Personalet. Endelig er der fremsat Forslag om, at inddragne Søndagsfridage eller Helligdagsfridage skal erstattes efter andre Regler end almindelige Hverdagsfridage.

Da Generaldirektøren jo har udtalt til Dagspressen, at han, naar Lokomotivmændenes Henvendelse kom, vilde tage den op til nøje Overvejelse, og da vor Afdelings øverste Chef, Maskinchef Munck, jo er velkendt med Lo-

komotivpersonalets Utilfredshed i tjenestetidsmæssig Henseende, haaber vi paa, at der fra Generaldirektoratets Side vil blive vist vore Forslag fornøden Interesse. For saa vidt angaar Trafikministeren føler vi os forvissat om, at der fra hans Side vil blive ydet Forslaget al mulig Støtte.

Det er jo nemlig saaledes, at der i December 1920 blev givet Lokomotivpersonalet særlige Tjenestetidsregler; beklageligvis kom disse Regler, til Trods for at de var tiltraadt af den daværende Trafikminister Slesbager, med i Suppegryden, da den i Februar 1921 nedsatte Oversparekommission begyndte sin Virksomhed. Denne Kommissions Flertal foreslog vore egne Tjenestetidsregler slagtede og fremsatte Forslag til de nugældende Fællesregler. Men der fandtes i Kommissionen Repræsentanter, som mente, at visse Dele af Lokomotivtjenesten var saa streng og saa helbredsnedbrydende, at i hvert Fald noget af det i vore egne Regler nedlagte maatte bibeholdes.

Vor nuværende Trafikminister, Friis-Skotte, som var Socialdemokratiets Repræsentant i Kommissionen, var for Lokomotivtjenestens Vedkommende Medforslagsstiller til følgende Mindretalsindstilling:

»For Lokomotivtjeneste med eenmandsbetjente Maskiner kan den maanedlige Tjenestetidsnorm nedsættes til 195 Timer. Hvis Lokomotivtjeneste, der udføres fra Kl. 10 Em. til Kl. 6 Fm. ved Betjening af Lokomotiv uden for Depotets Sporom-

raade, udgør mere end 10 % af den samlede Tjenestetid i en Maaned, formindskes den ordinære Tjenestetidsnorm med 1½ Time for hver paabegyndt Procent over 10, dog ikke til mindre end 193 Timer ved Rangertjeneste med tomandsbetjente Maskiner, 185 Timer ved Togtjeneste og 175 Timer ved Rangertjeneste med eenmandsbetjente Maskiner. Den saaledes fastsatte Tjenestetidsnorm bliver Grundlaget for Beregning af Overarbejdspenge.«

Motiveringen for denne Indstilling lød saaledes:

»I de under 30. December 1920 udstedte Regler om Lokomotivpersonalets Tjenestetid er fastsat ganske tilsvarende Bestemmelser for Tjeneste med eenmandsbetjente Maskiner samt vedrørende Lokomotivtjeneste om Natten, som de, der er anført i Mindretallets Forslag.

Det maa være uden for enhver Tvivl, at Lokomotivtjenesten i Nattimerne lige saavel som Tjenesten paa eenmandsbetjente Rangermaskiner er saa anstrengende og enerverende og i det lange Løb egnet til at nedbryde Helbredet, at det vilde være ubilligt at forlænge denne Tjeneste som foreslaaet af det første Mindretal. Dertil kommer, at man maa paaregne, at Lokomotivpersonalet vil protestere kraftigt imod en saadan Forringelse af deres for nylig gennemførte Tjenestetidsregler.«

Da Trafikministeren dengang ikke alene var klar over Nattjenestens helbredsnedbrydende Beskaffenhed for Lokomotivpersonalet, men ogsaa var paa det rene med, at der burde tages noget Hensyn til Personalets kraftige Protester, er det selvfølgeligt, at vi i Dag regner med hans Forstaaelse, og denne Gang er han heldigvis ikke i Mindretal paa Rigsdagen.

Der skulde saaledes være de bedste Forhaabninger for vort Forslag.

Efter at Forslaget er udarbejdet og afleveret, ser vi i det kommunistiske »Arbejderbladet«, at Lokomotivmændene opfordres til at kræve indkaldt en ekstraordinær Kongres, hvor hele Hovedbestyrelsen skal fejes bort. Vi tror nu ikke, at Kommunisterne har ret mange Tilhængere blandt Lokomotivmændene, og vi tror heller ikke, at disse ønsker at tage mod

Raad fra den Side. Ogsaa Lokomotivmændene har forhaabentlig taget Lære af, hvad Arbejderne Verden over har opnaaet ved indbyrdes Stridigheder. Paa Grundlag heraf vil vore Medlemmer sikkert forstaa, at det Tiden kræver ikke er Splittelse, men Samling.

Løvrigt maa vi sige, at Arbejderbladets Redaktion synes at være flittig Læser af nærværende Blad; thi en stor Del af »Arbejderbladet«s lange Artikel om Statsbanerne er kun en Gentagelse af Omtaler af forskellige Forhold, som har været fremført og belyst her i Bladet, blot med den Forskel, at det fra vor Side ikke har været Sensation, men Realiteter og Saglighed, og det er vor Tro, at det er disse Ting, som i det lange Løb giver de bedste Resultater. Kommunisterne har Verden over skadet Arbejderklassen ubødeligt ved deres Splittelsespolitik. Vi ønsker ikke den danske Arbejderklasse splittet til Fordel for dem, som ene vil høste derved, vore Modstandere, derfor bør vore Medlemmer være opmærksom paa, at der kan være og som Regel er Forskel paa Sensation og Saglighed.

HITLERS. STILLING TIL UNGDOMMEN

Gennem en Forordning har Hitlerregeringen bestemt, at fra og med 1. Oktober i Aar maa unge Mennesker under 25 Aar kun undtagelsesvis arbejde i et teknisk eller handelsmæssigt Erhverv. En Undtagelse danner dog Skibsfart, Landbrug og Hjemmedrift. Der kan Unge under 25 Aar arbejde uden Begrænsning. Ellers maa — naturligvis med Undtagelse af Lærlinge — kun saadanne Unge beskæftiges, der er privilligerede i Kraft af, at de er »gamle Stridsmænd« indenfor den nazistiske Bevægelse, eller de er gift, eller de allerede har lagt et Aars Landarbejdertjeneste eller anden frivillig Arbejdertjeneste bag sig. Det er Arbejdsmyndighedernes Sag at drage Omsorg for, at Arbejdsgiverne snarest muligt afskediger deres unge Arbejdere og Funktionærer. De Stillinger, der saaledes bliver ledige, skal overtages af ældre Arbejdsløse, — saa vidt muligt Familieforsørgere. De afskedigede Unge indrulleres under Landarbejdertjeneste eller anden Arbejdertjeneste.

Denne Hitlerregeringens Forordning er det haardeste Slag, der kan tilføjes den tyske Øko-

nomi og den tyske Ungdom. Ganske vist, den vil ogsaa frembyde visse Fordele. Antallet af Arbejdsløse formindskes paa Papiret, de Unge forpattes i Lejre, og i deres Sted træder ældre Arbejdsløse, til hvilke der ellers maatte udbetales Understøttelse. Arbejdsløshedskasserne, Rigets Financer bliver aflastede. *Statistiken bliver fordelagtigere*, og med Kæmpebogstaver vil de ensrettede Aviser forkynde, at i det tredje Rige daler Arbejdsløsheden, selv om Vinteren.

Vil de ældre Arbejdsløse da saa blive lykkeligere? Næppe; thi de 40- og 50-aarige vil nu komme til at oppebære de 20-aariges Lønninger, hvis Stillinger de overtager. Disse ældre Arbejdsløses Løn vil knapt naa op over Arbejdsløhedssatsernes Størrelse, og deres Familiehusholdninger vil komme til at miste Tilskudene fra de selverhvervende Sønner og Døtre.

Det er Nyordningens ydre Billede. Hitler kan ikke skaffe Stillinger. Som Følge heraf forandrer han Fordelingen heraf og tror, at han ved Hjælp af saadanne Skinmanøvre kan narre Befolkningen. Det vil ikke lykkes ham. Thi Nøden vil blive endnu større.

Men denne Forordnings afgørende Virkninger ligger imidlertid paa et andet Omraade. Det tyske Samfund er saa at sige et Samfund, der lever af at forædle Raastofferne. Den verdensberømte tyske Teknik er for den overvejende Dels Vedkommende en Præcisionsteknik. Et saadant Samfunds Kapital bestaar i en højt udviklet Arbejderklasses Teknik, hvilket — i Ordets bogstavelige Forstand — vil sige de teknisk udviklede og udviklingsdygtige Arbejderhænder. Fra et saadant Samfund, fra en saadan Arbejderklasse tager den blodigste Dilettantisme de Unge bort og fører dem ud paa Landet og Landevejene for at lave Vejanlæg! Hænderne vil miste deres Smidighed, og det vil gaa ud over Fingerfærdigheden.

Det er ganske vist rigtigt, at Forordningen forudsætter, at bedriftsmæssige og samfundsmæssige Krav tages i Betragtning, og at den uundgaaelige Udklækning af forsvarligt uddannede Fagarbejdere og Funktionærer skal sikres, — men, selve Forordningens inderste Tanker er i Modstrid med disse Forudsætninger. Hvis Forordningen skal faa nogen praktisk Betydning, hvis den virkelig skal føre til en Bytning af Arbejdsansættelser, saa vil en betydelig Del af Ungdommen gaa Glip af

Mulighederne for Uddannelse og videre Dygtiggørelse. Og saa vil det tyske Samfund foruden saa meget andet ogsaa sætte til i Arbejderklassens Kvalitet.

Rigsregeringen vil indøve fra 8 til 10 Aargange af de Unge i Land- og Arbejdstjeneste. Den vil foruden S. A., og S. S., Staalhjem o. s. v. skabe sig endnu en militariseret Gruppe. Kan det nytte den noget? Nu er ogsaa Ungdommen, hvis Tilværelse saamænd i Forvejen var sørgelig nok, blevet drevet over i de skuffedes store Hær. Det rammer dem ikke blot i Øjeblikket, — nej, Fascismen forgriber sig ogsaa paa deres Fremtidsmuligheder. Denne sidste Hitlerforordning er samfundsmæssigt, socialpolitisk og politisk Vanviddets absolute Højdepunkt. Den vil bidrage til at fremskynde Systemets Sammenbrud!

ET PAR ORD OM BØGER

Bøger kan bruges til to modsatte Ting: til at falde i Søvn ved og til at blive mere vaagen ved. Man skal ikke foragte den første Brug af Bøger, det er ikke mindre nødvendigt at kunne sove end at være vaagen, men det er nok saa interessant at beskæftige sig med Bøgers mærkelige Evne til at gøre vaagen eller med andre Ord til at gøre Livet intensere og rigere.

Det er naturligvis først og fremmest Faglitteraturen, der giver den nødvendige Styrke til Udførelsen af den daglige Gerning. Overalt ikke mindst indenfor Jernbaneetaten kræves mere og mere Læsning. Hvor mange Eksaminer er ikke dukket op og er blevet obligatoriske i de senere Aar? Men gør Faglitteraturen Livet stærkere, bidrager Litteraturen udenfor ens eget Fag i Særdeleshed til at gøre Livet rigere!

Hvert Menneske har sin baade i Bredde og Længde stærkt begrænsede Livsbane, men ved Litteraturens, ved Bogens Hjælp oplever vi i Tanke og Hjerte mange andre Menneskers Skæbne, vi følger hele Slægters Gang, og vi hører kloge og erfarne Mænd og Kvinder fortælle deres Erindringer og opsummere deres Livsresultat. Vi kan siddende i Lænestolen lunt inden Døre eller liggende i Sommerhavens Hængeskøjle følge dristige Opdagelsesrejsendes vanskelige Færd i Polaregnene og under Ækvators Tropesol, vi kan med Naturforskeren iagttage Dyrs og Planters ejendommelige Liv, og vi kan foretage hastige Flugt igennem Tiden, hvad enten vi følger Jordens Udvikling fra glødende Masse til Nutidens geologiske Dannelser eller vi betragter det primitive Samfunds Vækst indtil Øjeblikkets kapitalistiske Verdensbyer, og ønsker vi Indblik i Historiens Gang, da staar Verdens, Danmarks, Hjemstavnens, Relegionernes og Videnskabernes Historiebøger os aabne.

Man kunde blive ved længe med at nævne Bøgenes Fortjenester, men lad Hensigten med denne Ar-

tikel træde klart frem. For den, der ikke vil lade sine Tanker stivne i et Kredsløb, der Dag for Dag bliver snævrere og snævrere, er Bøger en Nødvendighed. Den, der vil leve mere end den daglige Gerning nødvendigvis afstedkommer maa læse!

Jernbanebibliotekerne staar Dem og Deres Familie aaben. Sæsonen er inde. Meld Dem ind nu!

S. Svane Knudsen.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Tjenestetidsspørgsmaalet.

Alle Lokomotivmænd erindre sikkert endnu Resultatet af Folketingsvalget den 2. December 1926 og kender Følgerne dette Valg havde for samtlige Tjenestemænd.

For Lokomotivpersonalets Vedkommende resulterede Regeringsskiftet foruden Lønreduktionen ogsaa i Attentat mod alle de Goder vor Organisation gennem Tiden havde opnaaet. Jeg tænker i denne Forbindelse særlig paa Ophævelsen af To-Mands Betjeningen paa Rangermaskinerne, samt Ordre Serie A 213, der fuldstændig borteliminerede alle de Goder, de daværende Tjenestetidsregler indeholdt.

Da denne Forringelse af vore Tjenestetidsregler i 1929, under demokratisk Styre, tilsyneladende atter ophævedes, var mange af os saa naive at tro, at nu lysnede det atter tjenstligt set. Men hvad skete der? I Realiteten ingen Ting. Fik vi To-Mands Betjeningen igen og vore tjenstlige Forhold forbedret? Absolut nej, udover at Tjenestetidsnormen for Rangermaskinerne atter blev nedsat til 195 Timer pr. 30 Dage og der blev indført enkelte Lettelser i de første Liniature. Lettelser, som borte forlængst atter har taget, skete der intet, og desværre synes det, som den nuværende Trafikminister stadig sætter Kikkerten for det blinde Øje, naar der fra Organisationens Side er fremsat Anke over meningsløse, haarde Tjenestetidsregler. Uhegribeligt er det, at en Regering og Trafikminister, der med sit demokratiske Sindelag kan tolerere, at man indenfor D. S. B. hyder sit Lokomotivpersonale Tjenester paa 10 à 12 Timers Liniestjerne og Lokomotivføreren paa enmandsbetjente Rangermaskiner Ugetjenester fra Mandag til Lørdag paa over 50 Timer samt Rundture i Rangerture paa 10 à 11 Dage mellem Fridagene. Det er, hvad vi under de nuværende Tjenestetidsregler er ude for uden at kunne gøre andet herimod end at reagere, for desværre er saadanne Tjenester set fra Administrationens Side fuldt lovlige. Turene giver de normerede Fridage i Kvartalet og ligger altid indenfor den manedlige Tjenestetidsnorm. Kendsgerninger som Personalet ikke komme uden om, og ud over at anføre inhumane Fortolkingskneb af vore Tjenestetidsregler, som hidtil har hjulpet sørgeligt lidt for dem, det gaar ud over, har vi hidtil staaet magtesløse, men Aarhusresolutionens Ordlyd og berettigede Krav kan Generaldirektøren og Trafikministeren vel ikke sidde overhørig.

Ikke alle Problemer Lokomotivpersonalet vedrø-

rende, kan behandles i denne Artikel, men Lokomotivpersonalets Tjenestetidsforhold og den fremtidige Udvikling indenfor D. S. B. er en Sag af stor vital Interesse for alle Organisationens Medlemmer.

I »Politiken«s Jubilæumsnummer har Generaldirektøren udtalt sig meget udførligt om de nye Lyn- tog og de fremtidige Persontrafikformer, der alle tager Sigte paa Motordrift til al Persontogskørsel, alt paa Bekostning af Dampdrift. Et Fremtidsperspektiv, der for enhver Lokomotivfører er meget lidt lystigt og maner alvorlig til Eftertanke.

Resultatet, ingen smaa lette Damptog mere, men overvejende Godstogskørsel og Rangertjeneste, som vil gøre Tjenesten for Lokomotivmanden endnu mere anstrengende.

Tidens Løsning for vor Organisation maa derfor, inden Generaldirektørens Trafikplaner realiseres, være en indgribende gennemført human Revision af vore Tjenestetidsregler.

Aalborg i Oktober 1934.

K. Boye.

ENSRETTELSEN AF DEN ØSTRIGSKE FAGBEVÆGELSE

Efter Februarkampene saa den østrigske Arbejderklasse sig berøvet for sine Organisationer, som det havde kostet dem halvtredssindstve slidsomme Aar at bygge op. Arbejdsgiverne saa straks deres Snit til at udnytte denne Situation til deres Fordel: de begyndte med det at reducere Lønningerne med 15, 20, ja, indtil 40 pCt. og kastede de Arbejdere der ikke vilde makke Ret, paa Gaden. I første Række blev selvfølgelig Bedriftsraadene, naar de fungerede paa Grundlag af de frie Fagforeningers Valgforslag, erklæret for opløst ved en Nødforordning.

Mens Regeringen erklærede de frie Fagforeninger for opløst og stjal deres Formue, forkyndte Fascisterne pralende, at de i Løbet af den kortest mulige Tid vilde skabe langt bedre, større og mere formaalistjellige Organisationer i Stedet for for de marxistiske Fagforeninger; den fascistiske »Enhedsorganisation« skulde være det ideelle Mellemlid, til at repræsentere Arbejdernes Interesser over for Arbejdsgiverne. Og Regeringen udsendte en Forordning om Oprettelse af de østrigske Arbejderes og Medhjælperes Fagforbund. Denne Forordnings Tekst begynder med følgende Ord: For at sikre Arbejderne en virksom Repræsentation af deres Interesser i Kristendommens, den sociale Retfærdigheds og Fædrelandskærlighedens Aand og at forberede deres Indlemmelse i Samfundets stændermæssige Ophugning, forordnes Derpaa hedder det i § 1 »Til Forberedelse af den stændermæssige Ophugning oprettes »De østrigske Arbejderes og Medhjælperes Fagforbund« som en Interesserepræsentation af de i Industri og Bjergværk, i Haandværk, Handel og Samfærdsel, i Penge- og Kreditvæsen og i de frie Fag beskæftigede Arbejdere og Medhjælperer.«

Men allerede samme Paragrafs følgende Afsnit indeholder en Undtagelse for de i Land- og Skovbrug beskæftigede Arbejdere og alle dem, der er be-

skæftiget i offentlige Forvaltningsinstitutioner samt ved Statsbanerne. Vi maa indskrænke os til kun at anføre de vigtigste af de mange Bestemmelser, Forordningen indeholder: Disse gaar ud paa:

Fagforbundet har at udfylde sin Opgave i Kristendommens, Fædrelandets og Samfundets Aand med Udelukkelse af al politisk Virksomhed. Fagforbundet er en Institution af *offentlig Ret*; der tilkommer det Retspersonlighed. Fagforbundet staar under *Opsyn af Socialministeren*. Som Arbejdere og Medhjælpere i denne Forordnings Opfattelse gælder ikke: 1) Personer, som staar i et Arbejds(Tjeneste)forhold til Forbundsstaten, et Forbundsland, et Distrikt, en Kommune eller et andet offentlig-retsligt Legeme; 2) Direktører eller ledende Medhjælpere, som har afgørende Indflydelse paa Driftsledelsen. Om en Person kan betragtes som ledende Medhjælper, afgøres i Tvivlstilfælde af Socialministeren: 3) Arbejdere og Medhjælpere i Foretagendet »Oesterreichische Bundesbahnen« (Jernbanerne). — Faglig set deler Fagforbundet sig i Fagforeninger for følgende Faggrupper 1) Industri og Bjergværk; 2) Haandværk; 3) Handel og Transport; 4) Penge- og Kreditvæsen; 5) frie Haandværksfag. Ethvert Fagforbund kan deles efter Fagene. Indenfor Fagforbundet, Fagforeningerne og lign. kan der atter oprettes Sektioner for Arbejdere og Medhjælpere.

Der følger nu en Række Bestemmelser, som beskriver det nye Enhedsfagforbunds Virkemaade. Det stemmer væsentligt overens med de Opgaver, de opløste frie Fagforbund havde stillet sig. Saa siges der videre:

Lovene for Fagforbundet og dets Underorganisationer fastsættes første Gang af Socialministeren efter at have hørt Fagforbundet. Det samme gælder Forskrifterne om Sammensætningen af Forretningsudvalget, samt vedrørende Bestyrelsens, Fagforbundets og dets Underorganisationers Rettigheder og Pligter. Enhver Ændring af Lovene skal godkendes af Socialministeren, som tillige første Gang udpeger Fagforbundets Formand og øvrige Bestyrelsesmedlemmer. Underorganisationernes Bestyrelsesmedlemmer udpeges af Fagforbundets Formand, men skal godkendes af Ministeren.

Socialministeren kan ophæve Bestyrelsesbeslutninger, naar de overskrider Fagforbundets eller Underorganisationernes Beføjelser, eller er i Strid med udstedte Forskrifter til Gennemførelse af denne Forordning.

Indmeldelsen i Fagforbundet er fri. Fagforbundet er berettiget (altsaa ikke tvunget, Red.) at nægte Medlemmer Optagelse, særligt 1) naar vedkommende er blevet straffet for en Forbrydelse eller Forseelse for Vindings Skyld eller stridende *mod den offentlige Ro og Orden*, eller den offentlige Sædelighed. 2) *Naar den tilmeldende er blevet idømt Disciplinærstraf paa Grund af stats- eller regeringsfjendlig Holdning*. 3) *Naar der foreligger begrundet Mistanke, at den*

tilmeldte kunde misbruge sit Medlemsskab i Fagforbundet til Agitation for Klassekampen eller politisk Propaganda.

Fascisterne kan altsaa optage Arbejdere og Medhjælpere helt efter deres Ønske i Fagforbundet eller nægte dem Optagelse. Videre vigtige Bestemmelser i Forordningen er endnu følgende:

De ved officielt Dekret opløste Fagforeningers rørlige og urørlige Formuer overgaar til Fagforbundets Eje til et af Socialministeren fastsat Tidspunkt. Forordningen træder i Kraft den 1. Juli 1934. Socialministeren har Fuldmagt til allerede fra dette Tidspunkt at træffe Foranstaltninger til Gennemførelse af denne Forordning.

Den saa ofte nævnte Socialminister er saa at sige Centralhjernen, hvorm Enhedsfagforbundet skal dreje. Han afgør, hvad der skal ske indenfor den fascistiske Enhedsbevægelse, eller hvad der ikke maa ske. I de fascistiske Fagforeninger skal Medlemmerne betale Kontingent og forresten holde Kæft, Trit og Retning. Hvem, der skal være Fører for de kun Kontingent betalende Medlemmer, bestemmes af Ministeren, som iøvrigt ogsaa er udstyret med den Magtfuldkommenhed, at ophæve Beslutninger, der er taget af Bestyrelsen, naar de ikke passer ind i hans Kram. Dette fascistiske Fagforbund er gennemgaaende ikke noget Redskab til at varetage Arbejdernes Interesser, men indrettet saaledes, at det binder Arbejderne paa Hænder og Fødder for at gøre dem uskadelige.

Dernæst skal man være klar over, hvem der for Tiden er Socialminister i Østrig. Det er Hr. Odo Neustädter-Störmer, som først for nylig har germaniseret sit velklingende italienske Navn Gozzani og ændret det til Neustädter-Stürmer. Denne forhenværende italienske, nu østrigske Fascist kommanderer nu Fagforbundet. Bestyrelsesmedlemmerne skal danse efter hans Pibe. Bestyrelsen bestaar af 12 Medlemmer. Til Formand blev udpeget Sekretæren for Centralkommissionen af kristelige Fagforeninger, Hr. Josef Staud. Hans Suppleant er den kendte Hjemmeværnsfascist Lengauer, som fungerer som Repræsentant for Bygningsarbejdernes Fagforening. De øvrige Bestyrelsesmedlemmer er samtidigt Repræsentanter for forskellige Faggrupper og enten Hjemmeværnsfolk eller kristelige, paa een Undtagelse nær: en Tysk-National.

Skønt Forordningen bestemmer, at det fascistiske Fagforbund skal optage sin Virksomhed den 1. Juli 1934, er der i de sidste Dage af April Maaned udstedt en Forordning, som bestemmer, at den allerede skulde tæde i Kraft den 1. Maj d. A. Den oprindeligt afsete Frist til Overførelse af Medlemmerne fra de frie Fagforeninger og de kristelige Organisationer blev som Følge heraf forkortet med 2 Maaneder. Det har sine gode Grunde. Straks efter, at de frie Fagforeninger var blevet opløst, opstod der en heftig Kamp om deres Medlemmer mellem de kristelige, de folkelige og de saakaldte fascistiske »Fagforeninger«. Alle disse Organisationer, der bekæmper hinanden, er gode Patrioter og Medlemmer af Fædrelandsfronten. For at gøre en Ende paa denne fornøjelige Kamp, saa Regeringen sig foranlediget til at sætte For-

ordningen tidligere i Kraft. I den Tro, at naar det lykkedes dem at vinde de tidligere Arbejderførere for sig, det saa ogsaa vilde lykkes dem at faa fat paa Medlemmerne. forsøgte baade de kristelige og de fascistiske Fagforeninger at lokke de opløste Fagforeninger til sig, idet de lovede deres Funktionærer og Personale Ansættelse. Til Ros for de forhenværende Funktionærer m. m. skal det siges, at disse Forsøg for det meste er blevet uden Held.

I. T. F.

FORHOLDSREGLER TIL KULBESPARELSE I LOKOMOTIVDRIFT

Uddrag af Z. d. E. V. August 1934
ved E. W.

Udgiften til Kul udgør ved Jernbanedrift med Damplokomotiver en ikke ubetydelig Del af vedkommende Banes samlede Udgifter. (Ved De danske Statsbaner androg Udgiften i Finansaaret 1933/34 6 Mill. Kr. eller ca. 6 pCt. af de samlede Udgifter.)

Det vil derfor lønne sig at gennemgaa det Spørgsmaal, paa hvad Maade Udgiften til Kul kan nedbringes. Et ansvarsbevidst og opmærksomt Lokomotivpersonale vil anstrenge sig for at udnytte de talrige Muligheder for Kulbesparelse. Imidlertid er disse Muligheder ikke altid kendt især af det ældre Personale. De skal derfor blive beskrevet i det følgende.

Det er paafaldende, at det i Virkeligheden ikke uvigtige Spørgsmaal næppe er behandlet i Literaturen, hverken i Lærebøger og større Værker om Lokomotiver eller i Tidsskrifter. (Selv om der ved rigtig Gennemførelse af Spareforholdsreglerne kun spares 10 pCt., hvad formentlig er muligt, giver det f. Eks. for Statsbanernes Vedkommende en aarlig Besparelse af ca. 600 000 Kr.)

I. Lokomotivpersonalets Forholdsregler.

1. Gliderkassetryk og Fyldning.

I Almindelighed gælder det, at Lokomotivet bør køres med højt Gliderkassetryk og lille Fyldning. Den Regel at Gliderkassetrykket, for saa vidt Lokomotivets Ydelse tillader det, skal være højst mulig møder vel ingen Modsigelse hos Fagfolk. Anderledes forholder det sig med den Fyldning, der bør vælges. Her er Meningerne delte.

Erfaringerne fra praktisk Lokomotivdrift taler for, at man ikke tillader en Fyldning, som gør en Drosling af Dampen nødvendig for ikke at overskride den nødvendige Arbejdsbesparelse. Kun hvis Fyldningen vilde blive for lille, hvis den nødvendige Arbejdsbesparelse skal naas, kan en Drosling af Dampen ikke undgaas. Erfaringsmæssig er Grænsefyldningen ved det almindelige Gennemsnitslokomotiv ca. 20 pCt.. Hvis altsaa ved 20 pCt.s Fyldning og helt aaben Regulator Lokomotivets Ydelse endnu er for stor, kan Dampen drosles (Regulatoren knibes) under Bibeholdelse af 20 pCt.s Fyldning. Da Styringens Indstilling i Værkstederne ikke altid foregaar med pinlig Nøjagtighed, er dette Maal ikke helt fast.

Men der er Lokomotivførere, der kører med betydelig mindre Fyldning, indtil 12 pCt., forudsat at Styringen er godt indreguleret, og der ikke fremkommer Stød i Gangtøjet.

At man kører særlig sparsommeligt med denne Fyldning synes at fremgaa deraf, at netop de Førere ved de tyske Rigsbaner, der sædvanligvis kører med ganske lille Fyldning, faar de fleste Kulbesparelsepremier. Ved Prøvekørsler er det eftervist, at man kører fordelagtigst med helt aaben Regulator og lille Fyldning. Ved Kørsel med en Fyldning af 16 pCt. fandt man en Besparelse af Kul paa 16 pCt. og af Vand paa 18 pCt. i Forhold til en Fyldning af 35 à 40 pCt.

Den beskrevne Køremaade med højt Gliderkassetryk og lille Fyldning overholdes ikke altid — navnlig af ældre Førere. De kommer ikke væk fra den gamle Vane at køre med høj Fyldning og halvaaben Regulator. Ofte ses paa Regulatorer et Filehak. Regulatoren stilles af Føreren nøje paa dette Hak svarende til en halvlukket Regulator ligegyldig om Toget er stærkt eller svagt belastet eller om det kører paa horizontal Bane eller paa Stigninger. Til Regulering af Kørehastigheden anvendes eventuelt Styringen.

En anden lige saa fejl Maade at køre paa er at indstille Styringen paa høj Fyldning og at drosle Dampen mere eller mindre til Regulering af Farten. Skønt Kedeltrykket er det maksimale, kan Gliderkassetrykket derfor ligge ved 6—8 Atm.

Ved Kompoundlokomotiver maa det anbefales ikke at anvende mindre Fyldning end 30 pCt.

2. Rigtig Igangsætning.

Der er Førere, der for hurtig at komme op i Hastighed ved hver Igangsætning kører med fuldt udlagt Styring og helt aaben Regulator, medens Hjulene gør flere Omdrejninger. Denne Fremgangsmaade fører uvægerligt til Kulspild. Thi de ved denne Igangsætning frembragte Slag river Fyret sammen og frembringer Huller deri. Det er umuligt at holde Fyret saa tyndt, som det er økonomisk rigtigt. Til Skade for en god Forbrænding bliver Fyret højere og højere. Ved de stærke Slag rives Kuldele med ud i Røggammeret eller ud gennem Skorstenen, Kuldele, hvis Varmeevne altsaa gaar tabt for Dampdannelsen. Tillige forhøjes Faren for utætte Kedelrør.

Man sætter rigtig i Gang derved, at man for at faa et stærkt Træk i Toget ved udlagt Styring aabner Regulatoren helt, men straks, før første Udstødning af Damp, trækker Styringen saa meget op, at Dampslaget kun bliver svagt. Denne Fremgangsmaade fordrer nogen mere Igangsætningstid, men Fordelene ved den opvejer rigelig Ulemperne. Ved denne Fremgangsmaade skaanes ogsaa Gangtøjet, og Spillen af Hjulene vil næppe forekomme; derved bliver Vedligeholdelsesomkostningerne mindre.

3. Tidlig Afspærring før Indkørsel paa Stationerne.

Denne Forholdsregel er ligeledes af stor Vigtighed for Kulbesparelsen. Mange Lokomotivførere kører selv paa horizontal Bane med fuld Damp lige til Indkørselssignalet eller endnu længere. I de fleste

Tilfælde bortset fra meget kort Køretid, Forsinkelse eller Stigning kan Dampen allerede afspærres ved det fremskudte Signal eller endnu tidligere. Man tænker for lidt paa, at ved lukket Regulator forbruges ingen Damp, altsaa spares Kul. Hvis man betragter Hastighedsmaaleren paa et Lokomotiv, hvor der er spærret tidlig af for Dampen, vil man bemærke, at paa horizental Bane aftager Hastigheden kun ganske langsomt. Naar f. Eks. et Tog paa horizental Bane ved Dampafspærring ved det fremskudte Signal har en Hastighed af 70 km, er Toghastigheden faldet omtrent til 60 km, naar man maa begynde at bremse. Heraf fremgaar, at ved tidlig Afspærring spildes ikke megen Tid.

Mange Førere ankommer sædvanemæssig for tidligt til Stationerne. Dette er allerede uønsket af Hensyn til det rejsende Publikum, der ved for lange Op- hold paa Stationerne er tilbøjelige til at tale om Bumletog. Hvis en saadan Fører afspærrede saa tidligt, at han indtraf rettidig paa Stationen, vilde Bebrejdelserne falde væk, og han vilde spare Kul.

Desuden har den tidlige Afspærring den Fordel, at paa Grund af Fartens jævne Aftagen skal Bremserne ikke anvendes saa tidligt og saa stærkt, hvilket er behageligt for Pasagererne og ydermere formindsker Hjul- og Bremsklodssliddet.

4. Rigtig Behandling af Fyret og Benyttelse af Stræk- ningsforholdene.

Det er et gammelt Ord, at den bedste Kulsparer er en god Fyrhøder. Man burde derfor lægge stor Vægt paa Uddannelsen af de yngre Fyrhødere og kun benytte saadanne, der foruden øvrige Egenskaber er kendte som Kulsparere.

Som allerede nævnt under 2 maa Fyret holdes saa tyndt som muligt og fordele sig jævnt over Risten. Fyringen skal ske ved jævn Spredning af Kullene over Risten. Ved Rørvæggen skal Kullene især brænde klart, navnlig ved daarligt Fødevand, for at Rørene ikke skal blive utætte. Ved stærk Belastning af Toget og ved vekslende Stigningsforhold kan Fyret naturligtvis ikke holdes saa tyndt, som under enklere Forhold, da en vis Reserve maa være til Stede.

Paa Endestationen, hvor Fyret skal renses, eller hvor Lokomotivet skal gaa fra Toget, skal man ikke ankomme med for stort et Fyr, for at der i Fyret skal være det mindst mulige af uforbrændte Dele.

En opmærksom Lokomotivfører vil ved rigtig Udnyttning af Strækingsforholdene kunne spare megen Damp. Forholdene er dog saa forskellige, at almindelige Regler ikke kan gives. Det vil f. Eks. kunne anbefales at have Tilløb til en Stigning. Det kan ogsaa være fordelagtigt at tage en Stigning langsomt og lade Toget løbe med fuld Hastighed i et følgende Fald.

Endvidere er det en Uting, at Fyrhøderen benytter Syvtallet for ofte. Dette skal egentlig kun tjene til at løsne Slaggerne fra Risten. Bruges det for meget, vil uforbrændte Dele dels falde i Askekassen, dels blive revet med af Trækket.

5. Højt Kedeltryk og Blæsen af Sikkerhedsventilerne.

Dampspændingen skal altid være den højst til-

ladte undtagen ved lange Fald og ved Slutningen af Kørslen. Sikkerhedsventilerne maa imidlertid ikke blæse. Herimod syndes ofte af Lokomotivpersonalet. Der er endog Førere, der sædvanmæssigt lader Ventilerne blæse i hvert Fald ved tunge Tog i den Tro, at de ellers ikke kan overholde Køretiden. Imod denne Psykose, thi andet er det ikke, maa der skarpt kæmpes. Ofte udnyttes slet ikke det høje Damptryk, men der køres med halvaaben Regulator. Sikkerhedsventilerne er saa at sige Lokomotivpersonalets Visitkort. Blæser Ventilerne, betyder det, at Personalet ikke forstaaer at behandle Fyret. Det skal dog ikke frakendes, at der gives Tilfælde, hvor Sikkerhedsventilernes Blæsen næppe kan undgaas, f. Eks. naar et tungt Tog uforudset faar en Forsinkelse paa en Station.

6. Fødning af Kedlen.

Forvarmepumpen skal løbe uafbrudt og saa jævnt som muligt, for at det fordampede Vand kan blive erstattet saa regelmæssigt som muligt. Injektoren bør — bortset fra den daglige nødvendige Prøve — almindeligvis ikke anvendes; thi det maa huskes, at dens Anvendelse koster Friskdamp og pludselig fylder Kedlen med koldt Vand. Benyttelsen af Injektoren vil almindeligvis indskrænke sig til de Tilfælde, hvor Kedlen skal fyldes hastigt med Vand, naar f. Eks. efter en lang og streng Stigning Toppen er naaet, og Vandstanden er blevet meget lav eller ved Kørselens Slut til Fyldning af Kedlen, før Lokomotivet hensættes.

Lokomotivføreren maa sørge for, at Forvarmeanlægget altid er i god Stand. Det anbefales fra Tid til anden at maale Forvarmefødevandets Temperatur.

Vandstanden i Kedlen skal være lille, for at ikke Vand skal rives med i Gliderkassen. Kun foran en stærk Anstrengelse, f. Eks. foran en længere, stejl Stigning, skal Kedlen fyldes, for at Fyringen paa Stigningen kan være mindre anstrengende.

7. Dampopvarmning.

Til Kulbesparelse hidrager det væsentlig, naar man omgaas sparsommeligt med Damp til Togopvarmning. Til denne Opvarmning bruges indtil 10 pCt. af den samlede Dampmængde. Vore Tog er bortset fra meget koldt Vejr sædvanligvis overvarme. Dette hidrører ofte fra, at Togpersonalet endnu ikke tilstrækkeligt har vænnet sig til at sørge for Regulering af Damptilførslen. Togpersonalets Svigten betøver ikke at bero paa Sløseri; ofte mangler Følelsen for, hvor megen Varme de rejsende behøver. Dette er navnlig Tilfældet ved Persontog, hvor Togtjentene paany skal ud i det fri ved hver Station. En høj Temperatur i Vognene vil da synes dem behagelig, medens de rejsende maaske lider under den.

Lokomotivpersonalet maa derfor medvirke til at regulere Opvarmningen. Man maa forstaa, at et lille Tog ved en Temperatur af over 0° kun behøver Damp af ringe Spænding 0,5 à 1,5 Atm.; ved mildt Vejr endnu mindre. Der gives Førere og Fyrhødere, der sender Damp af 5 Atm. i Varmeledningen ligegyldig, om Toget er langt eller kort, og ligegyldig, hvilken Ydertemperatur der hersker. Dette kan saa, naar tillige Togpersonalet svigter, føre til Kvaler og

Forkølelser for de rejsende i de overopvarmede Vogne. En sparsommelig Lokomotivfører, der ikke betjener Varmeventilen mekanisk, men med Omtanke, vil kunne spare meget og samtidig gøre de rejsende en Velgerning.

Vognopsynets Medvirken er imidlertid ogsaa nødvendig, for at Sluthanen kan blive indstillet rigtig efter den ydre Temperatur. Sædvanligvis aabnes denne Hane alt for meget. Ved Vogne med nyere Varmeapparater er det f. Eks. tilstrækkeligt, naar der fra Sluthanen netop strømmer en Antydning af Damp.

Endvidere bør Vognopsyns- og Togpersonalet passe paa, at Dampslangerne er nogenlunde tætte og ikke lader Damp gaa til Spilde.

Sluttelig bliver Damp spildt derved, at Varmeledninger fødes med Damp næsten til Endestationen. Jernbanevogne, navnlig polstrede, forbliver varme længe efter, at Varmetilførslen er lukket, naar de først er gennemvarmede. Naar den ydre Temperatur er over 0° , kan Dampen afspærres indtil en halv Time før Rejsens Slutning uden Ulempe for de rejsende. Kun ved Temperaturen under 0° maa man være forsigtig med Afspærringen for Dampen af Hensyn til Frostfaren.

8. Mindre Forholdsregler til Kulbesparelse.

(Luftledningen skal holdes tæt, for at Luftpumpen ikke skal løbe for hyppigt. Da Luftpumpen er en uøkonomisk arbejdende Damppumpe, kan der ogsaa dér spares noget paa Kul, naar Luftpumpens Arbejde indskrænkes mest muligt.)

Fyrdørene bør kun aabnes saa kort Tid som nødvendigt. Den i modsat Fald indtrædende stærke Afkøling af Kedelvæggene forøger Kulforbruget.

Kullene bør eventuelt vandes før Indskovlingen i Fyrkassen, for at ikke for meget findelt Kul skal blive revet med til Røgkammeret.

Ved tunge Tog bør Sandstrøapparatet aabnes kort før Toget holder, for at Lokomotivet ikke skal spille ved Igangsætningen. Ved Spillen gaar det bl. a. ogsaa ud over Fyret.

II. Forholdsregler til Kulbesparelse, der ligger i Remiseværkstedernes Haand.

1. God Vedligeholdelse af Lokomotivet.

En omhyggelig Vedligeholdelse af Lokomotivet navnlig af de dampførende Dele i Remiseværkstedet er naturligvis af allerstørste Betydning for et lille Kulforbrug. Et højt Kulforbrug hidrører ofte fra, at Glider eller Stempel eller begge Dele er utætte. Efter Forskrifterne skal Gliderne efterses hver 2. (eller 6.) og Stemplerne hver 6. Maaned. Remiseværkstedet maa sørge for, at disse Tidsfrister ikke overskrides. Hyppigt bliver dog Glider eller Stempel utæt før denne Frist, hvilket kan bemærkes ved at større Kulforbrug; en Anmodning om for tidligt Eftersyn af Glider eller Stempel bør efterkommes af Remiseværkstedet, hvis det paa nogen Maade er muligt.

Ogsaa Utætheder ved Forvarmeren fører til forøget Kulforbrug. Den kvartaarlige Eftersynsfrist maa overholdes eventuelt afkortet.

En stærk Overhedning af Dampen beforder et

lille Kulforbrug. Saa vidt muligt maa Røgrørene renses daglig. Ogsaa Overhederelementerne maa renses fra Tid til anden for at befordre Varmeovergangen.

Endelig skal henvises til, at en god Stand af Fyrbro, at Tæthed ved Rørene, Støtteboltene og Ankrene, Overheder og Døre saavel som en rigtig Stilling af Blæseren i Skorstenen har Betydning for Kulbesparelsen.

For øvrigt er det heldigt, om Lokomotivpersonalet selv værner sig til at udbedre mindre Skader paa Lokomotivet. Derved vil de i højere Grad skænke den gode Vedligeholdelse Opmærksomhed.

2. Udvaskning af Lokomotivkedlen.

En regelmæssig omhyggelig Udvaskning af Lokomotivkedlen er ogsaa af stor Vigtighed. Det anbefales at udvaske Lokomotivkedlen mindst hver 14. Dag ved godt Fødevand og hver 8. ved daarligt. Udvaskningen maa foregaa med stor Grundighed. Ældre Pumpeanlæg har ofte for ringe Tryk; Vandstraalen træffer saa ikke med den nødvendige Kraft. Ny anskaffede Pumper bør have et Tryk paa 12 Atm. Dette Tryk kan Udvaskeslangen endnu holde til.

Hvor der er daarligt Kedelvand, anbefales det fra Tid til anden udover de regelmæssige Undersøgelser at udtage en Del Kedelrør og Overhederrør for bedre at kunne komme til at rense de øvrige Rør for Kedelsten. Lønudgiften hertil bliver hurtigt indvundet ved Kulbesparelse.

Ved meget daarligt Fødevand bør der anvendes særlige Rense- og Afhædningsanlæg.

Derimod bør man med stor Forsigtighed indlade sig paa de ofte priste Midler til Opløsning af Kedelstenen i Lokomotivkedlen og til Forbedring af Afsætning deraf i Kedlen.

III. Forholdsregler til Kulbesparelse, der ligger i Trafiktjenestens Haand.

1. Lokomotiv-Kørselsfordelingen.

Ved en god Opstilling af Kørselsfordelingen kan der spares betydeligt i Kul. Lokomotivets Tjenestetur bør følge saa tæt efter hinanden som muligt, helst kun afbrudt af de nødvendige Pauser for Klargøring, saaledes at Lokomotivet saa lidt som muligt er under Fyr uden Nytte. Man maa ogsaa have Opmærksomheden henvendt paa at faa saa faa Tomløb som muligt.

2. Belastning af Togene.

Togene især Godstogene skal saa vidt muligt belastes til Grænsen, saaledes at der kan ydes saa økonomisk Lokomotivarbejde som muligt. Forspand og Skydelokomotiv bør undgaaes.

3. Unødvendige Stop ved Signaler.

Det forekommer især om Natten, at Togene unødvendigt maa holde foran Hovedsignaler enten paa Grund af Efterladenhed eller Langsomhed i Signalbetjeningen. Herved forøges Kulforbruget betydeligt. For det første koster Togets Igangsætning mere Kul end Gennemkørslen, og endvidere skal den opstaaede Forsinkelse igen indkøres, hvad atter koster mere Kul.

4. *For lange Ophold paa Stationerne.*

Ved langsom Betjening af Toget for langsom Godsomladning for langsomt gennemført Bremsoprøve o. s. v. overskrider ofte Togets Holdetid paa Stationerne. Forsinkelsen koster Kul, hvis man vil indhente den. Ved forsinket Ankomst bør det forsøges at afkorte den planmæssige Opholdstid.

Paa dette Punkt kan der forbedres meget, naar Stationspersonalet værner sig til at yde det mest mulige ved de korte Togophold. Det er uheldigt; om mindre Bevægelighed og Omtanke hos Stationspersonalet skal give Merudgifter til Kul. Den fremtidig fremskyndede Gennemførelse af Togene vil ogsaa gøre hurtigt Arbejde ubetinget nødvendigt.

5. *Strækninger med nedsat Kørehastighed.*

Disse Strækninger er et nødvendigt Onde; naar der er mange af dem, kan de foraarsage en betydelig Stigning i Kulforbruget. Det er derfor nødvendigt, at Nedsættelsen af Kørehastighed undersøges omhyggeligt og ikke sættes unødvendig lavt. Ogsaa dette Spørgsmaal faar større Betydning ved de fremtidige større Kørehastigheder og kortere Ophold paa Stationerne, idet Forsinkelser bliver svære at indhente.

Slutbetragtninger.

Foranstaaende Forholdsregler til Formindskelse af Kulforbruget ved Lokomotivdrift lader sig uden videre gennemføre, uden at der kan befrygtes Ulemper paa andre Omraader. Anderledes forholder det sig med Lokomotivets Smøreolieforbrug. Et alt for stærkt Pres paa Oliebesparelse vil hævne sig ved større Udgifter til Lokomotivvedligeholdelse. Thi smøres for lidt, opstaar Fare for Varmløben af Lejer og lignende og for stærkt Slid paa Glidere, Stempler o. s. v.

Endvidere maa det tages i Betragtning, at paa Grund af det forholdsvise lille Forbrug indbringer en Besparelse i Olie meget mindre end Besparelsen i Kul.



25 AARS JUBILÆUM



J. M. M. Jensen.

Den 1. November kan Lokomotivfører *J. M. M. Jensen*, Engvej 25, Korsør, fejre 25 Aarsdagen som Lokomotivmand. Jubilaren blev antaget som Maskinarbejder ved

Esbjerg Mdt. og blev ansat som Lokomotivfyrbøder 1. November 1909 i Korsør. Forfremmet til Lokomotivfører 1. Marts 1925 til Orehoved, efter 1 Aars Tjeneste der kom Jensen igen til Korsør.

I alle de Aar, vi har arbejdet sammen med Jubilaren, har vi kun gode Minder; du har altid været en god Kollega, og med Interesse udført din Tjeneste.

Vi siger dig Tak for den svundne Tid og med Ønsket om, at du i mange Aar maa kunne virke i din Gerning.

Korsør Lokomotivførerafdeling ønsker dig hjertelig til Lykke paa Højtidsdagen samt Lykke og Held i Fremtiden.

P. A. V.

A. G.



J. Hansen.

Den 1. November kan Lokomotivfører *J. Hansen*, Svendsgade 10, 2. S., Aalborg, holde sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilaren begyndte i Aarhus som Aspirant, og ved sin Ansættelse kom han til Gedser, efter Ansøgning derfra til Aalborg, hvor han har opholdt sig i sin Fyrbødertid. Ved Forfremmelse til Lokomotivfører blev han stationeret i Vamdrup og nogen Tid efter i Fredericia, søgte straks efter tilbage til Aalborg, hvor han hører hjemme. Hansen er en god Kollega, en venlig og omgængelig Mand, om hvem der kun kan siges godt, en pligtro Organisationsmand, der altid taler godt om Organisationen og dens Ledelse; derfor siger vi dig ogsaa Tak for den svundne Tid og til Lykke med Dagen og Fremtiden.

P. A. V.

C. Fr.



U. Sørensen.

Lokomotivfører *U. Sørensen* kan den 1. November fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. U. Sørensen blev ansat i Korsør som Lokomotivfyrbøder og blev forflyttet den 1. Januar 1910 til Fredericia og kom ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. Februar 1925 til Skern. Ude Sørensen hører til de støttere i Landet

og er lige afholdt af saavel Kolleger som andre medansatte, altid parat til at yde en hjælpende Haand, hvorfor vi paa hans Jubilæumsdag sender ham de bedste Ønsker.

Paa D. L. F., Skern Afd.s Vegne

V. H.

**JUBILÆUMS- OG FESTKASSEN
FOR LOKOMOTIVFØRERE I 1. DISTRIKT**

afholder sin aarlige Festfrokost for Jubilarerne af 1934 Fredag den 2. November d. A. Kl. 12,15 i Restaurant »Ritz« Selskabslokaler, Vesterport, København V.

Der serveres Kalveryg med Gemyser, koldt Bord, Øl, Snaps, Kaffe, Cognac, Likører og Cigarer.

Pris, alt iberegnet, Kr. 8,00 pr. Kuvert. — Pensionister betaler kun Kr. 5,00.

Man bedes tegne sig paa de i Afdelingerne fremlagte Lister, og for Pensionisters Vedkommende bedes Meddelelse sendt undertegnede senest den 28. Oktober d. A.

P. K. V.

Charles S. Christensen,

Amalie Skrams Allé 13, Valby.

»LANTERNEN«

Lanternen afholder Andespil og Bal Lørdag den 3. November 1934 i Rosinis Selskabslokaler, Gl. Jernbanevej, Valby. Andespillet begynder Kl. 19,30, derefter Bal til Kl. 2. Alle er velkommen.

Bestyrelsen.

LAANEFØRENINGEN

Da Foreningens Repræsentant i Laaneforeningen, *Rosenkilde-Laurson*, er udskrevet af Hospitalet og atter kan overtage sit Hverv, bedes alle Henvendelser Laaneforeningen vedrørende paany rettet til *Rosenkilde-Laurson*.

MEDDELELSE

Som Led i den af Lyntogenes Indførelse følgende Omlægning af Statsbanernes Køreplan og til Lettelse af Automobiloverførsler mellem Sjælland og Nordjylland paa-tænker Statsbanerne fra den kommende Sommer at sætte de store moderne Motorskibe mellem Kalundborg og Aarhus i Fart 2 Gange daglig i hver Retning i Sommerhalvaaret. Første Afgang fra Kalundborg tænkes da sat til Kl. ca. 9 med Ankomst til Aarhus Kl. ca. 13 og Forbindelse derfra Nord paa med det Lyntog, der har standset ved de østjydske Byer. Sidste Afgang fra Aarhus er tænkt Kl. ca. 18. I Vinterhalvaaret vil antagelig disse 2 Ture blive opretholdt, men de andre 2 Ture ind-draget, saaledes at Farten, selv under det ene Skibs Ef-tersyn, kan opretholdes af det andet moderne Skib.

TAK

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. A. Simonsen, Gb.

**INDSAMLINGEN
TIL ØSTRIGSKE LOKOMOTIVMÆND**

Afdeling 1	Kr.	45,00
— 5	»	0,00
— 7	»	5,00
— 9	»	29,00
— 11	»	0,00
— 13	»	25,00
— 15	»	6,00
— 17	»	6,00
— 19	»	165,00
— 21	»	60,00
— 23	»	66,00
— 25	»	40,00
— 27	»	22,00
— 29	»	18,00
— 31	»	33,00
— 33	»	39,00
— 35	»	40,00
— 37	»	69,00
— 39	»	40,00
— 41	»	44,00
— 43	»	24,00
— 45	»	15,00
— 47	»	9,00
— 49	»	0,00
— 51	»	0,00
— 53	»	20,00

Talt Kr. 820,00

Afdeling 2	Kr.	8,00
— 6	»	7,00
— 8	»	0,00
— 10	»	0,00
— 12	»	3,00
— 14	»	13,00
— 16	»	24,00
— 18	»	8,50
— 20	»	30,00
— 22	»	52,92
— 24	»	30,00
— 26	»	1,00
— 28	»	0,00
— 30	»	18,00
— 32	»	7,00
— 34	»	18,00
— 36	»	10,00
— 38	»	22,00
— 40	»	0,00
— 42	»	23,00
— 44	»	12,00
— 46	»	8,00
— 48	»	3,00
— 50	»	4,00
— 52	»	0,00
— 54	»	16,00

Talt Kr. 318,42

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Elektroførere, København Enghave	Kr. 30,00	Kreds I	Kr. 820,00
Motorførere Gb.	» 6,00	— II	» 318,42
— Hg.	» 7,00	— III	» 73,00
— Næ.	» 2,00	Mrk. C.	» 7,19
— Viborg	» 14,00	Mrk. X	» 1,39
— Tønder	» 14,00		
	<u>Ialt Kr. 73,00</u>		<u>Ialt Kr. 1220,00</u>

L. M. Schmidt.

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE. Regnskabsoversigt for Aaret 1933—34.

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.	<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Kassebeholdning den 1. August 1933	6 219. 95	Understøttelser	10 960. 00
Kontingent	6 783. 00	Kontorhold	300. 00
Renter	5 280. 40	Provision for Afdrag	198. 73
Tilbagesendt Understøttelse	25. 00	Gebyr til Girokontoret	47. 20
		Leje af Box	15. 00
		Porto	9. 03
		Særtryk af Regnskabet	7. 00
		150 Konvolutter	3. 75
		Kassebeholdning den 31. Juli 1934	6 767. 64
	<u>18 308. 35</u>		<u>18 308. 35</u>
<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	<i>Passiver.</i>	Kr. Ø.
Østifternes Kreditforenings Obligationer med paalydende Værdi 128 000 Kr. Dagskur- sens Værdi	123 466. 00		
Indestaaende i »Bikuben« og Girokonto	6 767. 64		
	<u>130 233. 64</u>	Enkekassens Formue	<u>130 233. 64</u>

Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1933: 134 219 Kr. 95 Ø.
og den 31. Juli 1934: 134 767 » 64 »

Den 1. August 1933 var Medlemsantallet 379 og 31. Juli 1934 375. 3 Medlemmer: Lokf. N. J. F. Rohde, Værkm. V. V. Mathiesen og Kontl. J. Finsen er døde. Udmeldt: Lokf. R. A. Thygesen. Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelse til 84 Enker, ved Aarets Slutning til 85 Enker, 29 Enker faar 100, 2 120 og 54 150 Kr.

Axel Madsen,
Kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i Overensstemmelse med de fremlagte Bilag. Obligationer og Kassebeholdningen til Stede.
Den 25. August 1934.

H. Kann,
Revisor.

N. J. Thomsen,
Revisor.

Der skal foretages Valg af Bestyrelse og 2 Suppleanter, der alle modtager Genvalg. Revisor Lokfb. N. J. Thomsen fratræder, men modtager Genvalg.

Johs. Boyesen,
Annexstræde 12, 3. Tlf. Valby 1821 x. Vester Fælledvej 43. Tlf. Eva 1253.

N. Sørensen,
Strindbergsvej 44, Valby.

A. Rosenkilde-Laursen,
Bevtoftegade 8, 4.
Tlf. Eva 2590.

Axel Madsen,
Rudolph Berghsgade 37, 1.
Tlf. Ryvang 1416 x.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Motorførerkredsen:

Øst- og Nordjyllands Afdeling: Formandens Adresse rettes til: De Mezasvej 18, Aarhus.

Randers Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse er: F. C. Rosenberg, Hobrovej, Randers.

Medlemslisten

Overført fra D. J. F. til D. L. F.:

Den 1. September 1934: Motorfører N. Chr. Jakobsen, Næstved.

Optaget som ekstraordinært Medlem:

Den 1. August 1934: pens. Lokomotivfører C. Andersen, Struer.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Palster 191.-192.

- | | | |
|-------|-------|---|
| 17120 | 16140 | Ellis, E. S.: I Wigwam og ved Lejrbaal. |
| 17121 | 16138 | Wodehouse, P. G.: Tak, Jeeves. |
| 17122 | 16151 | Frich, Ø. R.: Nordlysets Datter. |
| 17123 | 16117 | Berg, Harry: Mordet i Garderohen. |

- | | | |
|--------|---------|--|
| 17124 | 16120 | Danner, D.: Sheilas Kærlighed. |
| 17125 | 16136 | Segekrants, G.: Signor Babanis Masse. |
| 16489b | 15723b | Hansen, H. P. E.: Adjunkt Holt Tragédie II. |
| 17126 | | Mannin, E.: Linda Sharon. |
| 17127 | 16159 | Wallace, E.: Snigskytten. |
| 17128 | 16157 | Priestley, J. B.: Dagens Helt. |
| 17129 | 16154 | Beach, Rex: Leslie Hattons tredje Kærlighed. |
| 17130 | | Skavlan, E.: Knut Hamsun. |
| 17131 | 16164 | Rasmussen, E. E.: London. |
| 17132 | | Eddington, A. S.: Stjerner og Atomer. |
| 17133 | 16153 | Gold, M.: Jøder uden Penge. |
| 17134 | 16152 | Baum, V.: Hømmelig dømt. |
| 17135 | 16156 | Ostenson, M.: Vandene under Jorden. |
| 17136 | 16155 | Jacobsen, Jens: Gyllenlund. |
| 16412c | 15159c | Sjøløhoff, M.: Stille flyder Don. III. |
| 17137 | 16191 | Jørgensen, Johs.: Charles de Foucauld. |
| 17138 | 16192 | Maaløe, A.: En Pressemands Erindringer. |
| 17139 | 16182 | Preedy, G.: General Crack. |
| 17140 | 16190 | Hellsen, Henry: Jeg har moret mig dejligt. |
| 17141 | 16174 | Holm, Hakon: Frihed, Lighed og Levebrød. |
| 17142 | 16177 | Christensen, Tom: Vindrosen. |
| 17143 | 16169 | Bentzon, I.: Niende Maj. |
| 17144 | 16178 | Laxness, H.: Salka Valka. |
| 17145 | 16168 | Anesen, N.: Jorden gav. |
| | 16160ab | Wassermann, J.: Kerkhovens tredje Eksistens. |
| 17146 | 16188 | Cramer, Aage: Paa Jagt efter Chancen. |
| 17147 | 16173 | Freuchen, P.: Eskimo. |



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Charles A. Hansen
Vesterbrogade 31
Telf. Eva 692

tilbyder d'Hrr. Tjenestemænd 1ste Kl.s Herreskræderi og Konfektion efter Maal paa **KONTO** til kontante Priser.

Habit eller Frakke efter Maal (konfektioneret) . . . **Kr. 98,00**

Klædelager 300—400 Dessin, kun Kvalitetsvarer (saakaldte Skrædervarer).

Fineste Skræderi efter Maal i udsøgte Kvaliteter . . . **Kr. 150,00**

Jernbanemænd! SOV TRYGT paa BYENS ROLIGSTE HOTEL

Varmt og koldt Vand, Telefon, Elevator, gratis Bad. : Væresler fra 400.

HOTEL NORDLAND

22 Vesterbrogade · København V. · C. 32 00

Armatur og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 19. Oktober 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.
Telefon Vester 3016.

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

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.