



NO 19

5. Oktober 1936

36. Aargang

### ALDERSGRÆNSEN

I Henhold til Bestemmelse paa Normeringsloven er Aldersgrænsen midlertidigt nedsat til 65 Aar. Denne Bestemmelse udløber den 31. December 1937, og hvis dens Gyldighed skal forlænges ved samme Lov som den, hvorpaa den midlertidige Nedsættelse har været besluttet — Normeringsloven —, er det ensbetydende med, at Spørgsmaalet allerede i Efteraaret kommer til Behandling paany.

Fra visse Sider er der gjort Front mod den nedsatte Aldersgrænse. Det vil sige, man har for saa vidt ikke haft noget direkte at indvende mod selve Princippet: Nedsættelse af Aldersgrænsen; men det er gjort gældende, at der i saa Henseende ikke burde gælde andre Bestemmelser for Statsbanernes Personale end for alle de øvrige Statstjenestemænd.

For vort Vedkommende ligger Sagen jo saaledes, at det er et gammelt Krav, at Aldersgrænsen for Lokomotivpersonalet skulde ansættes adskilligt lavere end de 70 Aar. Det har derfor ikke været svært for vor Organisation at give Tilsutning til den nugældende midlertidige Bestemmelse, og vi ønsker den da ogsaa opretholdt, i hvert Fald for Lokomotivpersonalets Vedkommende.

Vi for vort Vedkommende kan ikke se, at der skulde være noget til Hinder for, at der for Statsbanernes Personale gjaldt en lavere Aldersgrænse end for det øvrige i Statens Tjeneste ansatte Personale. Men bevares, ønsker en Del af de øvrige Kategorier ikke denne lavere Aldersgrænse for deres Vedkommende,

saa vil vi ikke sætte os herimod. Men en saadan eventuel Stilling kan ikke forandre Lokomotivmændenes Syn paa dette Spørgsmaal. Vi vil stadigvæk holde for 65-Aars Grænsens Berettigelse, ja, vi mener ogsaa, at en Lokomotivmand, hvis han ønsker det, burde have Lov til at trække sig tilbage paa et tidligere Tidspunkt.

Udviklingen er i en Række Aar gaaet den Vej, at det har drejet sig om et stadigt stigende Tempo, og det er saa lige til, at dette slider paa Personalet. Og selv om det naturligvis maa indrømmes, at den mere og mere intensive og forcerede Trafik tager paa hele Personalet, saa mener vi nu alligevel, at det i sidste Instans er Lokomotivpersonalet, der maa tage den drøjeste Tørn; thi det ligger saaledes i hele Trafikvæsenet, at det er dem, som fremfører Togene, der skal indhente de Forsinkelser, som nu engang ikke undgaas. Og da Meningen med Pensionen jo ikke alene er at sikre Tjenestemændenes Enker en Pension, hvis deres Forsørger falder bort, men da det tværtimod ogsaa er Meningen, at Tjenestemændene selv, efter vel udført Gerning i Statens Tjeneste skulde kunne nyde et nogenlunde sorgfrit Otium, er det altsaa saa at sige en Nødvendighed, at Afgangsalderen sættes saaledes, at det ikke paa Forhaand kan anses for givet, at kun en ringe Del af de enkelte Kategoriers Personale kan komme til at nyde godt af Pensionen. Der kan derfor ikke være megen Mening i, at Personalet skal blive ved, indtil det er saa mærket af

Tjenesten, at de simpelthen ikke længere er i Stand til at udføre den paa betryggende Maade.

Det viser sig da ogsaa, at det i Virkeligheden kun er et ganske lille Antal Lokomotivmænd, der holder saa længe, at de falder for 65 Aars Aldersgrænsen, og naar Forholdet faktisk er saaledes, vilde der jo heller ingen som helst Rimelighed være i m. H. t. Aldersgrænsen at gaa i modsat Retning af, hvad man i de senere Aar har gjort.

Vi maa altsaa holde for, at de nugældende Bestemmelser om Aldersgrænsen for Afgang fra Tjenesten i hvert Fald ikke forringes for Lokomotivpersonalets Vedkommende, men at de snarere forbedres, f. Eks. derved at den tvungne Aldersgrænse bliver 65 Aar, og at Lokomotivpersonalet faar Ret til at trække sig tilbage med det fyldte 60. Aar. Ikke alene de tjenestemæssige Forhold berettiger dertil, men baade den sociale og den beskæftigelsesmæssige Udvikling i vort Land, hvor det viser sig mere og mere nødvendigt, at der gøres noget for at finde øgede Beskæftigelsesmuligheder for Ungdommen, understøtter en Reform som den her omtalte.

## DEN 20. INTERNATIONALE ARBEJDSKONFERENCE

Den 20. internationale Arbejdskonference afholdtes i Genève fra den 4. til 24. Juni. Ialt var der mødt 418 befuldmægtigede Repræsentanter, idet 51 Stater havde sendt 91 Regeringsrepræsentanter, 35 Arbejdsgiverrepræsentanter og 35 Arbejderrepræsentanter samt 257 tekniske Raadgivere. For de danske Arbejdere mødte D. s. F.s fungerende Formand, Chr. Jensen, med Sekretær Knud V. Jensen og Hovedkasserer Einer-Jensen som tekniske Raadgivere. Som Konferencens Præsident fungerede den danske Regeringsrepræsentant, Nationalbankdirektør C. V. Bramsnæs.

Dagsordenen var temmelig omfattende. De vigtigste Punkter var Ferie med Løn samt Spørgsmaalet om Arbejdstiden og Indførelse af 40 Timers Ugen i 5 Industrigræne. For disse Spørgsmaals Vedkommende drejede det sig om den anden og sidste Behandling, mens Spørgsmaalet om Beskyttelse for Bygningsarbejdere mod Arbejdsulykker var til første Behandling. Konferencen skulde endvidere som sædvanlig

tage Stilling til Direktørens Beretning samt en Række Særberetninger, som i Aar omhandlede Ernæringsspørgsmaalet, Vandrearbejdere, Gennemførelse af de ratificerede Konventioner m. m.

I Diskussionen om Direktørens Beretning, der varede flere Dage, deltog i Aar ikke mindre end 65 Talere. Denne Generaldebat om alle Aarets Foreteelser paa det socialpolitiske Omraade giver selvsagt Mulighed for en udførlig Fremstilling af Socialpolitikens Udvikling i de enkelte Medlemsstater (ialt 62), desuden kom mange Talere nærmere ind paa den Redegørelse for den økonomiske Udvikling, Direktør Butler har givet i sin Beretning, og hans Fremstilling af Vanskelighederne for Produktion og Handel samt paa Valutaomraadet og den heraf betingede store Arbejdsløshed fandt almindelig Tilslutning.

### *Arbejdstidsspørgsmaalet.*

Ogsaa paa denne Konference modsatte Arbejdsgiverrepræsentanterne sig enhver Forkortelse af Arbejdstiden. De havde dog forandret Taktik, idet de i Aar deltog i vedkommende Kommissions Arbejde. De opnaaede Resultater er dog ganske minimale. Af de fire Særkonventioner opnaaede kun Konventionsforslaget vedrørende 40 Timers Ugen ved offentlige Arbejder det paakrævede 2 Tredjedels Flertal, nemlig 79 Stemmer imod 38. Derimod opnaaedes der ikke 2 Tredjedels Flertal for Konventionerne vedrørende Byggefagene (71 Stemmer for, 42 imod), Jern- og Staalindustrien (67 Stemmer imod 40) og Kulindustrien (66 Stemmer imod 37). Arbejdsgiverne hævdede herefter, at Spørgsmaalet om 40 Timers Ugen dermed var bortfaldet for disse Industriers Vedkommende, men efter en levende Diskussion vedtoges det, at de tre Forslag skulde gøres til Genstand for Behandling ved senere Møder. Konventionsforslaget vedrørende Tekstilindustrien, der var til første Behandling, blev forkastet, men med 2 Tredjedels Flertal vedtoges det at sætte dette Spørgsmaal paa Dagsordenen for Konferencen i 1937. Arbejdsgivernes Repræsentanter stemte imod alle Konventioner, og dertil kom, at Regeringsrepræsentanterne fra forskellige Lande ikke deltog i Afstemningen, hvad der bevirkede, at Konventionsforslagene ikke erholdt den i Arbejdsbureauets Vedtægter fastsatte Stemme-flerhed.

Det har hidtil været den almindelige Opfat-

telse, at en Nedsættelse af Arbejdstiden bør gennemføres ad international Vej, nemlig paa Grundlag af Beslutninger paa Arbejdskonferencerne i Genève. Med Henblik paa de hidtil opnaaede Resultater i Genève synes det dog, som om denne Vej ikke er farbar og i hvert Fald ikke vil føre til Maalet i en overskuelig Fremtid. De seneste Begivenheder i Frankrig og Belgien viser, at Arbejderne er ved at tabe Taalmodigheden og ikke mere lader sig holde hen med Løfter om Arbejdstidsspørgsmaalets Løsning i Genève. Alt taget i Betragtning synes det, at der nationalt bestaar større Muligheder for en Løsning af Spørgsmaalet om Arbejdstidens Nedsættelse.

*Ferie med Løn.*

Spørgsmaalet om en aarlig Ferie med Løn har allerede været til Behandling ved sidste Aars Arbejdskonference. Det af Konferencen endeligt vedtagne Konventionsforslag omfatter alle i Industri og Handel beskæftigede Personer. Efter et Aars Beskæftigelse skal disse have Ret til en aarlig Ferie paa mindst 6 Arbejdsdage, der skal betales med den i Love eller Kollektivoverenskomster fastsatte Løn. Retten til Ferieløn bortfalder, saafremt Arbejderne paatager sig andet lønnet Arbejde i Ferietiden. Alle personlig Aftaler om Opgivelse af Ferieretten er ugyldige. I Tilfælde af, at der ikke kan gives Arbejderen Ferie, har denne Krav paa en Erstatning, svarende til Lønnen i Ferietiden. Hvert Land skal gennem Fastsættelse af Straffebestemmelser sørge for Overholdelse af Konventionens Bestemmelser. For unge Mennesker under 16 Aar fastsættes Ferien til 12 Dage. Det for de øvrige beskæftigede Personer fastsatte Minimum af 6 Dage skal forhøjes progressivt i Forhold til Antallet Beskæftigelsesaar. Endvidere vedtog Konferencen en Henstilling, der præciserer Minimumskrav til den nationale Lovgivning. I en særlig Resolution bemyndiges Arbejdsbureauets Styrelsesraad til paa et senere Møde at drøfte Feriespørgsmaalet for de Arbejdergrupper (huslig Medhjælp, Hjemmearbejdere, Landarbejdere m. v.), som ikke omfattes af den vedtagne Konvention.

*Andre Spørgsmaal.*

Uden Diskussion vedtog Konferencen med 109 Stemmer mod 3 det af vedkommende Udvalg udarbejdede Udkast til et Spørgeskema angaaende Forebyggelse af Arbejdsulykker i

Bygningsindustrien. Dette Spørgsmaal skal til anden og sidste Behandling paa Konferencen i 1937. Der vedtoges endvidere en Række Resolutioner, bl. a. om Foreningsretten, Arbejdernes Ernæringsforhold, Indkaldelse af en økonomisk Verdenskonference og Flytningsspørgsmaalet. I den Resolution, der vedtoges angaaende Ernæringsforholdene, opfordres Styrelsesraadet til at fremme Undersøgelsen af Arbejderbefolkningens og ikke mindst de arbejdsløses Ernæringsforhold. Denne Undersøgelse skal foretages i Forbindelse med Folkeforbundets Hygiejne-Komité og det internationale Landbrugsinstitut. Man haaber ved en senere Konference at kunne finde frem til en Løsning af dette for den store Arbejderbefolkning vigtige Problem.

Ved en Omtale af denne Konference vil det være paa sin Plads at henviso til, at Repræsentanter for Arbejdernes faglige Landsorganisationer i Danmark, Norge og Sverige i Genève benyttede Lejligheden til at drøfte Forbindelserne mellem Arbejdsbureauet og de nordiske Lande. Ved en Konference med Direktør Butler fremsatte de Ønsket om, at Arbejdsbureauet fik en korresponderende Sekretær eller et fast Sekretariat i Skandinavien. Dette vilde baade være til Gavn for Bureauet og tillige bidrage til, at Arbejderbevægelsen i Norden bedre kunde følge Arbejdet i Genève. Direktøren svarede, at han længe havde overvejet lignende Tanker, og at han nu for Alvor vilde tage Sagen op og forhandle herom med Budgetkomiteen. Endvidere vilde han sørge for, at der paa den svenske Landsorganisations Kongres i September Maaned kom en Repræsentant fra Bureauet, der saa kunde forhandle med de tre Landes faglige Ledere, som vil være til Stede paa denne Kongres. Der er saaledes Udsigt til, at denne Sag finder en tilfredsstillende Løsning i nær Fremtid.

**STATSBANERNES NYE MOTORSKIB  
»FREJA«**

Som tidligere omtalt bestilte Statsbanerne i 1935 et nyt Motorskib, der skal have hele 3 Funktioner, idet det skal sejle som Automobilfærge mellem Korsør og Nyborg og som Afløser for de almindelige Jernbanefærger paa samme Rute, ligesom det skal være Reserveskib for Kalundborg—Aarhusruten, hvor det, efter at der er indsat 2 store, moderne Skibe paa Ruten, har været uheldigt, at det gamle og

meget mindre Skib »Niels Holst« skulde besørge Sejladsen, naar et af de faste Ruteskibe var til Efter-syn.

Det nye Skib, som har faaet Navnet »Freja«, er bygget af Helsingør Skibsværft, dog har Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri bygget selve Skroget, og Burmeister & Wain har leveret Maskinerne.

Da Skibet som anført skal have 3 forskellige Funktioner, har der ved Konstruktionen maattet tages Hensyn til alle de Særegenheder, Skibene paa hver af de 3 ovenfor nævnte Ruter besidder. Af disse skal her kun nævnes de vigtigste og største Fordringer, som har maattet opfyldes.

Da Skibet skal passe saavel i Færgelejerne i Korsør og Nyborg som i Automobilejerne i disse Byer, er Enderne formet saaledes, at saavel For- som Agterenden passer i Automobilejerne, medens Agterenden tillige passer i Færgelejerne. Paa Korsør—Nyborgruten kan Indladningen af Automobileer alt-saa, i Lighed med den nuværende Automobilfærge »Heimdal«, ske i begge Ender, medens Indladning af Jernbanevogne finder Sted over Agterenden.

Da Skibet af Hensyn til Automobilfærgelejerne ikke kan være bredere end M/F. »Heimdal«, medens Jernbanefærgerne er 17,7 m brede, har man, for i daarligt Vejr, hvor Søen i Havnene kan være ret urolig, at give Skibet den fornødne Støtte under Ran-gering med Vogne, forsynet Skibet med en Støttearm, som ved Hjælp af en elektrisk Motor kan skydes ud til begge Sider mod et særligt forstærket Sted paa Færgelejernes Bolværk.

Af Hensyn til Skibets Sejlads paa Kalundborg—Aarhus Overfarten er det nødvendigt at have et helt lukket Forskib. Porten forude er derfor indrettet som Bougport, der ved Hjælp af en elektrisk Motor kan aabnes og lukkes. Indkørsel af Automobileer paa denne Rute sker som paa de nuværende Skibe fra Siden, hvorfor Skibet til dette Brug er forsynet med 4 store Sideporte, passende udfor de tilsvarende Udskæringer i Bolværkerne i Havnene i Kalundborg, Koldby og Aarhus.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærerne.....	77,60	Meter
Bredde paa Spant.....	12,42	»
Fri Højde paa Sporpladserne.....	4,225	»
Dybgaende lastet.....	4,00	»
Displacement, ».....	2000	Tons
Dødvægt.....	343	»

Det er bygget som dobbeltskruet Skib til British Lloyds højeste Klasse og i Overensstemmelse med Dansk Lovs og International Konventions Regler til Befordring af 1000 Passagerer foruden fuld Vogn- og Automobillast.

Skibet er forsynet med enkelt Spor med en effektiv Længde paa 72,5 m og har saaledes følgende Kapacitet:

- 1) 1 Stk. 3-Vogns Lyntog + 22 Stk. Automobileer
- 2) 7-8 Stk. Godsvogne + 20 » » »
- 3) 50-55 Stk. Automobileer.

De maskinelle Anlæg bestaar af 2 Stk. B. & W. 8-cylindrede, 4-takts Dieselmotorer paa tilsammen 2800 effektive H. K., som ved ca. 225 Omdr./Min. gi-

ver Skibet en Fart paa 15¼ Knob i fuld lastet Tilstand.

Desuden findes der 3 Stk. 4-cylindrede Diesel-Hjælpemotorer, hver paa 260 effektive H. K. Disse leverer Strøm til Skibets elektriske Styremaskiner, Spil, Pumper og øvrige Hjælpemaskineri samt til den omfattende Lys- og Ventilationsinstallation.

Skibet er indrettet med dobbelt Bund i hele Længden og er forsynet med saa mange vandtætte Skodder, at det er i Stand til at flyde, selv om et hvilket som helst af de vandtætte Rum kommer i fri Forbindelse med Søen.

Det er isforstærket og forsynet med saavel Forror som Agterror.

Der er desuden indrettet store Trimtanke for saavel tværskibs som langskibs Trimforandring. Disse Tanke betjenes af kraftige Pumper med en Kapacitet af 400 Tons pr. Time.

Paa Mellemdækket er indrettet Spisesalon med Stirrids, Separatkahytter samt Kamre for Officerer og Besætning.

I Spisesalonen er Plads til 76 Personer. Møblerne er her udført af Birketræ, og Skodder og Paneler er opmalet i afstemte Farver. Lige foran Spisesalonen ligger Separatkahytterne, der er indrettede med ialt 38 Sovepladser.

I Forskibet er indrettet Kamre for Restaurationspersonalet og i Agterskibet Kamre for Officerer og Mandskab.

Fra Hoveddækket fører 4 Trapper op til Saloner i begge Sider for Fællesklasse, disse er indrettede i forskellige Afdelinger for Rygere og Ikke-Rygere og er delt i Kupesystem ved tværskibs Sofaer, og ved Hjælp af en Række store Vinduer i Skibssiden er der skaffet en fortrinlig Udsigt for Passagererne.

Fra disse Saloner fører Trapper op til Promenadedækket, hvor der er indrettet Rygesalon og Ikke-Rygesalon for I Klasse samt Kabys, Stirrids, Telefonbox m. m. Desuden er der saavel aaben som overdækket Promenadeplads for alle Passagerer.

Naar der er indrettet Saloner for saavel I Klasse som for Fællesklasse, er det af Hensyn til Skibets Funktion som Jernbanefærge og som Reserveskib paa Kalundborg—Aarhus Ruten, medens der, naar Skibet betjener sin Hovedopgave, nemlig som Automobilfærge paa Storebælts Overfarten, er Adgang til alle Saloner for Fællesklasse Passagerer.

I I Kl. Rygesalon, der ligger paa Forkant af Promenadedækket, er Skodder og Møbler udført af Pali-sander, og Møblerne betrukket med rød Narvhud. Der er her Plads til 58 Passagerer.

I I Kl. Salon for Ikke-Rygere er Skodderne udført af dansk Ask, indrammet med Lister af Elm. Møblerne er ligeledes udført af Elm og betrukket med hjemmevævet Stof.

I begge Saloner er store Vinduer med lav Brystning af Hensyn til bedst mulig Udsigt.

Alle Saloner saavel paa Mellemdæk, Vingedæk som Promenadedæk har Gulve af Ruboleum, lagt i forskellige Mønstre og Farver, afpassede efter de forskellige Forhold.

Opvarmningen og Ventilationen i alle Saloner og Beboelseskamre sker ved Hjælp af Aerovent- og Ter-

moaggregater, et System som i andre af Statsbanernes nyere Skibe har vist sig fortræffeligt, saavel hvad Varmeevne som Ventilationsevne angaar.

Skibet er forsynet med store, lyse, flisebeklædte Toiletter, saavel paa Promenadedæk, Vingedæk som Hoveddæk. Der er til alle Haandvaske indlagt saavel koldt som varmt Vand, og Vandtilførslen sker gennem Hydroforanlæg, saaledes at der til Stadighed er konstant Tryk paa Vandet, ganske som ved Vandværksforsyning i Huse.

For at være rustet mod eventuel Brand ombord, er der, foruden Skibets Spule- og Brandledninger, installeret et Overrislingsanlæg, inddelt i 14 af hinanden uafhængige Grupper, og det er derved muligt at overbruse en hvilken som helst Del af Automobil-dækket.

Til Hjælp for Navigation er Skibet forsynet med Radiopejleapparat og Ekkolod. Dette sidste er af dansk Fabrikat.

I Radiorummet, som findes paa Brodækket, er installeret en Telefoncentral med Ledninger ført til Apparater i de forskellige Saloner og Separatkahytter, alt til Brug for de Passagerer, der maatte ønske at føre Telefonsamtale med Land.

Efter en Prøvesejlads til Nyborg, hvor man fik en lille Forskrækkelse, idet det viste sig, at Bougport og Broklappen i Automobillejet ikke rigtigt passede sammen, et Forhold som dog vil blive ændret uden større Omkostninger og uden særligt Besvær, overtog Statsbanerne det nye Skib den 17. September. Dagen efter blev det ved en Sejlads fra Kalundborg til Samsø og retur forevist for Pressen. Søfartschefen meddelte de foran omtalte Oplysninger om Skibet og dets Anvendelse, hvorefter Gæsterne havde Lejlighed til at bese det i alle Kroge. Alle Deltagerne udtalte sig rosende om det nye Skib, og der er Anledning til at lykønske Statsbanerne med denne Nyerhvervelse.

## AFSPORING AF DOVREGUBBEN

Vi har tidligere her i »Lokomotivtidende« beskrevet de nye Kæmpelokomotiver, som de norske Statsbaner anskaffede til at bestride den gennemgaaende Trafik paa den sværeste Del af Banen fra Oslo til Trondheim, og som altsaa kun har kørt ganske faa Maaneder.

Det ene af disse Lokomotiver, Dovregubben, var den 16. Juni i Aar ude for et ret alvorligt Uheld, idet det afsporedes midt paa Strækningen mellem Berkåk og Garli, ca. 90 km fra Trondheim.

Toget, der fremførtes, var Natekspresen til Trondheim, og det bestod af 6 Boggievogne, hvoraf den første, en Rejsegodsvogn, væltede, medens 4 andre Vogne afsporedes. Pakmesteren i den væltede Vogn kom en Del til Skade, ligesom de fleste af de 150 Passagerer kom mer eller mindre til Skade, dog ingen af dem særlig alvorlig.

Uheldet skete, idet Toget kom ud af en Kurve og

Farten sattes op. Det gav Anledning til forskellige Kommentarer i Dagspressen, og vort norske Broderorgan har i et Par Artikler beskrevet Uheldet og udtalt visse Formodninger om Aarsagen, idet Bladet ret aabent fremsætter den Paastand, at Banelegemet ikke helt har svaret til de Krav, man maatte stille, naar saa store Lokomotiver skulde befare det.

De norske Statsbaner har nu udsendt en Redegørelse, og helt ved Siden af synes vore norske Kolleger ikke at have været. Den lyder saaledes:

»Jernbanens Undersøgelser angaaende denne Afsporing er nu saa langt fremskreden, at man kan give en Fremstilling af de sandsynlige Aarsager til Uheldet.

Toget blev som bekendt kørt med et af de 3 nye Lokomotiver for Dovrebanens Hurtigtog. Disse 3 Lokomotiver har nu tilsammen tilbagelagt over 100 000 km i Tog og har vist sig at gaa støt og godt baade paa lige Linie og i Liniens Kurver ved alle anvendte Hastigheder, naar Skinnelegemet er godt justeret. Men de er noget mere følsomme for Ujævnheder i Skinnelegemet end de ældre Lokomotiver og kan derfor komme i stærkere Egensvingninger end disse. Deres Totalvægt er større end de ældre Lokomotivers, men de største enkelte Hjultryk er bare forhøjet med omkring 9 pCt. og ligger godt inden for, hvad der er tilladeligt for Dovrebanens Skinnelegeme.

Efter de foretagne Undersøgelser er der overvejende Sandsynlighed for, at det er Lokomotivet, som er afsporet først, og at Vognenes Afsporing skyldes, at det afsporede Lokomotiv har ødelagt Skinnelegemet.

Lokomotivet er efter Forholdene meget lidt beskadiget, og de Brud af enkelte Dele, som er forekommet, kan med Sikkerhed tilbageføres til Skade opstaaet som Følge af Afsporingen. Heller ikke paa Vognene kan der paavises Fejl, som kan tænkes at have bevirket Afsporingen.

Da en Afsporing under de foreliggende Omstændigheder vilde være næsten utænkelig paa en fejlfri Linje, maa det antages, at Afsporingen skyldes en Ujævnhed i Skinnelegemet i Forbindelse med Lokomotivets Følsomhed for saadanne Ujævnheder.

Der er i Aar, som sædvanlig, i Løbet af Sommeren — saavel før som efter Afsporingen — udført et betydeligt Arbejde paa Dovrebanens Skinnelegeme, som nu er i en meget god Tilstand, og som stadig forbedres, indtil Frostens hen paa Vinteren sætter ind og igen kan bevirke Ujævnheder. Der foreligger derfor for Tiden ingen som helst Fare for Afsporing paa Grund af de ovenfor paapegede Aarsager.

Der vil forøvrigt blive foretaget saadanne Forandringer ved Lokomotiverne, at disse bliver mindre følsomme for Ujævnheder i Skinnelegemet, hvilket vil kunne gøres med smaa Omkostninger.



**Foreningens Kontor**

**flyttes den 6. Oktober d. A.  
til Vestre Boulevard 45, 1.**

Telefonnumret er uforandret: Central 7708

I Anledning af Flytningen er Kontoret  
lukket den 6. og 7. Oktober.

**FRA MEDLEMSKREDSEN****Agurketid eller —?**

I D. L. T. Nr. 17 skriver Motorf. Dyhr en Artikel, og Red. svarer straks derpaa. I Nr. 18 tager Lokof. Martinsen, Kb., til Gemæle: Spillet er gaaende, for i Nr. 19 faar undertegnede Lyst til af Interesse for Sagen ogsaa at lade høre fra mig. Jeg har faaet Medynd med Dyhr, som jeg synes bliver lidt haardhændet trakteret i baade Nr. 17 og Nr. 18, og jeg vil søge at give ham et Nap med, væsentlig foranlediget af, at Red. i sit Svar til Dyhr skriver bl. a. »at Motorf. næsten søger efter Anledning til at pukke paa Medansatte« (Lokof.?) Jeg er ikke rigtig glad for det Hip, føler mig dog ingenlunde truffet, var dog alligevel nær blevet ondskafuld og havde taget til Gemæle i Stil dermed, men beherskede mig; intet vilde ellers være lettere for mig end at føre Krigen over i »Modstanderens« egen Lejr; men jeg vil ikke ødelægge Venskabet med Redaktionen paa et saa spin-kelt Grundlag.

Som en Realitet vil jeg dog gøre opmærksom paa, at Dyhr ikke er en enlig Svale med et spædt Pip, tværtimod, hele Motorførerstanden staaer bag ham, og »søger« Motorf. at pukke paa Medansatte, er der dem, som mener, at Red. og Martinsen »søger« at misforstaa Dyhr, der maaske kan siges at have udtrykt sig lidt mindre smidigt. Dyhrs Hensigt har aabenbart ikke været at ville fremhæve sig eller hæve sig og slet ikke paa andres Bekostning; han har villet argumentere for det berettigede i, at en Dieselfører bør have Krav paa 11. Lønkl. lige saa vel som Dampføreren, andet og mere kan jeg ikke faa ud af Dyhrs Artikel.

Martinsens Forsøg paa at lægge anden Mening i Dyhrs Artikel synes jeg er mislykket. Udtrykket A-Menneske er jo blevet et helt Slagord, og det er som saadan, at Dyhr har brugt det — skønner jeg.

Er det siden Martinsen er blevet Provinsianer, at han har faaet Mimosenykker, eller er der for megen Damp i Begreberne?

Dyhr og samtlige Motorf. ønsker en bedre og mere retfærdig Lønplacering; ganske vist er vi jo et Mindretal, men vil ikke holde af at skulle behandles mindretalsmæssigt, og dog har jeg hørt mange Motorf. sige, at vi netop ved Tilrettelægning af den nu gældende Lønningslov blev behandlet mindretalsmæssigt af D. L. F.

Af gammel indgroet Sympati for D. L. F. vil jeg ønske, at det maa lykkes snart at faa Lønvilkaarene for Motorf. forbedret; det vil være retfærdigt, og det vil skabe Ro. Dyhr skriver noget om et evt. Kompromis, men former ikke sine Tanker herom i Ord. Jeg har Indtryk af, at Dyhr tænker paa et Kompromis i Retning af, at en Motorf. rykker op i 11. Lønkl., naar han har Anc. til at blive Lokof., men hvad saa med de tidligere Trafikfolk? — Hvad mener H. B.? Der er et farligt Vrøvl med de Mokkebikfolk!

Susaastaden, i September 1936. .

Kr. Pedersen.

Vi kender ikke eet Tilfælde, hvor en Motorfører, som har Anciennitet til at blive Lokomotivfører, har faaet sit Ønske om Oprykning i 11. Lønklasse afslaaet, naar blot han har fremsat det i saa Henseende foreskrevne Ønske herom.

Red.

**Motorførerne.**

Hr. Redaktør! I Kommentarerne til min Artikel i D. L. T. for den 5. Septbr. 1936 anfører du, at du ikke kan skrive om mere end een Ting ad Gangen, uden at det hele bliver til Pærevælling. Det vil du faa vanskelig ved at faa Medlemmerne til at tro; jeg selv tror i alle Tilfælde, at din journalistiske Evne er saa stor, at du let kan skrive en ledende Artikel, der omhandler flere Ting, uden at det behøver at blive til Pærevælling.

Du skriver ogsaa, at man ikke maa pukke paa sine Medansatte; deri vil jeg give dig fuldstændig Ret; men derom kan der heller ikke være Tale. Jeg har kun igennem aldeles rigtige Argumenter henstillet til Hovedbestyrelsen at slaa et kraftigt Slag, for at den Stilling, vi har, maa faa en retfærdig Af-lønning efter Tjenestens Art og Karakter, og at dette ikke er Tilfældet, vil sikkert alle indrømme, ogsaa du, Hr. Redaktør.

Din Anvisning om, at jeg kunde have søgt om at blive Lokomotivfører, formener jeg er Sagen fuldstændig uvedkommende.

Maa jeg samtidig have Lov til at fremkomme med et Par Bemærkninger til Hr. Lokomotivfører Martinsen. Vær kun ganske rolig, Martinsen, hverken jeg eller mine Kolleger ønsker at fremstille os som overnaturlige Væsener, vi er paa Jorden og skal nok blive der, og det er jo ogsaa dér vi anmoder om, at Retfærdighed maa ske fyldest, netop den Retfærdighed, du selv indrømmer er berettiget, og som selvfølgelig maa ske ad parlamentarisk Vej. Kender du forøvrigt andre Veje? Jeg ikke.

Jeg skal være den første til at indrømme, at den kombinerede Motor- og Lokomotivtjeneste i Aarevis er ubehagelig, men deri har i alle Tilfælde Motorførerne ingen Skyld.

L. P. Dyhr,  
Aarhus H.

Vi skal indskrænke os til at gentage, at selv om baade vi og mange andre er af den Opfattelse, at Motorførerne burde placeres i en højere Lønklasse end Tilfældet er, saa er der næppe mange, som kan

forstaa, at Folk, som er utilfredse med at staa i 12. Lønklasse, og som gerne ønsker at komme op i 11. Lønklasse, ikke benytter sig af Lejligheden til saadan Oprykning, thi saa maatte Klagørne formentlig høre op for de paagældendes Vedkommende.

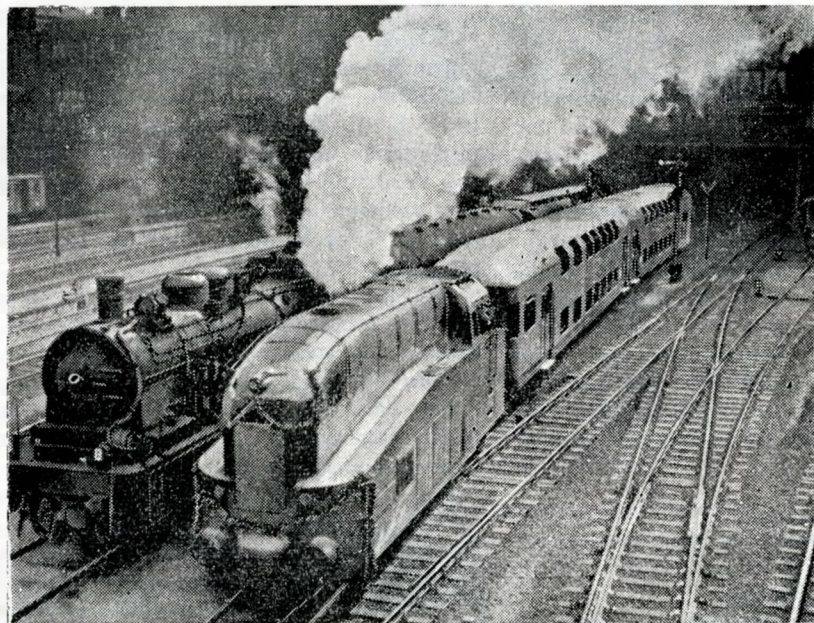
Red.

## LÜBECK—BÜCHEN BANENS STRØMLINIEFORMEDE DAMPTOG

Man maa lade Lübeck—Büchen Banen, at den tager med fast og sikker Haand paa de Opgaver, Jernbanerne i de senere Aar er paatvunget i Konkurrencen med Landevejstrafikken. Denne Privatbane omfatter Strækningerne Lübeck—Büchen, Lü-

m. m. er i stor Udstrækning svejset sammen for at spare død Vægt. Beholdningerne af Kul og Vand er derved bragt op til henholdsvis 3,5 t og 10,5 m<sup>3</sup> paa et 2-koblet Lokomotiv med en Totalvægt paa 69 t.

Dobbeltvognen er 46 m lang og har Sæder til 307 Passagerer, deraf 42 paa 2. Klasse, men der kan ogsaa medtages staaende Passagerer, saa Antallet kommer op paa 330 i et Tog. Begge Etager i Vognen er 192 cm høje, saa man kan staa oprejst overalt undtagen ude i Siderne i øverste Etage, hvor Taget er skraat, og Vinduerne har en Skraaning efter Tagets Form. Vognen er bygget af Specialstaa og svejset sammen, hvor det lader sig gøre. Gennem fire brede Skydedøre er der Adgang til Korridorer, hvorfra der fører Trapper med fire Trin til den underste



Gammelt og nyt mødes

beck—Hamborg, Lübeck—Trawemünde—Niendorf og Lübeck—Segeberg, ialt ca. 170 Kilometer. Fra Hamborg er der om Sommeren en stor Udflugtstrafik over Lübeck til Badestederne Trawemünde og Niendorf ved Østersøen, en Trafik, der vejer tungt i Banernes økonomiske Trivsel, og det er derfor af stor Betydning at bevare denne Indtægtskilde ved at faa sat Materiel ind, som med de mindst mulige Driftsomkostninger kan køre hurtigt med et stort Passagerantal.

Som anmeldt i »Lok. Tid.« er der dertil anskaffet strømlinieformede Damptog, bestaaende af et Tenderlokomotiv og en 2-etages Dobbeltvogn, som løber paa tre 2-akslede Trucker, hvoraf den midterste er fælles for de to mod hinanden vendende Vognender. Det strømlinieformede Tenderlokomotiv er af 1-B 1-Typen med 2 m Drivhjul og 2 udvendige Cylindre. Akseltrykket er paa de koblede Hjul 18,5 t og 16 t paa Løbehjulene. Med 37 t Adhæensionsvægt og 16 t Damptryk er det saaledes en kraftig Maskine. Kul- og Vandkasserne, Førerhuset, Rammeafstivninger

Vognafdeling og Trapper med syv Trin til den øverste. I Vognen findes en smal Midtergang med tre polstrede Sæder paa den ene og to paa den anden Side. Vinduerne kan ikke aabnes i nogen af Etagerne, dels fordi de øverste er skraa, og dels fordi Vognene er saa brede i Profilmaalet, men der er sørget for god Ventilation ved, at elektriske Ventilatorer indsuger frisk Luft saa hurtigt, at Luften i Vognen kan fornyes indtil 12 Gange i Timen. Efter Yderluftens Temperatur opvarmes eller afkøles Luften med Varme- eller Kølelementer. Vognene er udrustet med *Hil-debrand-Knorr* Personogsbremser.

Som noget ganske nyt følger der med hvert Tog uniformerede Piccoloer, som anbringer de Rejsendes Tøj og Bagage i Pakrummet, og som iøvrigt paa enhver Maade staar til de Rejsendes Disposition.

For at undgaa Omkørsel paa Endestationerne er der i Dobbeltvognens begge Ender indrettet et Førerrum, hvor Føreren har sin Plads, naar Lokomotivet er bagest i Toget. I Førerrummet findes Anordninger til elektrisk Manøvrering af Lokomotivet,

og saa naturligvis en højttalende Telefon mellem Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen.

Der er anskaffet to Dobbeltvogne med tilhørende Lokomotiver, som nu kører fra Hamborg til Lübeck (63,1 km) paa 40 Minutter, og fra Lübeck til Trawemünde (19,5 km) paa 24 Minutter. Mellem Hamborg og Lübeck køres med en Maksimalhastighed paa 120 km/T., og de fremskudte Signaler er derfor anbragt 1000 m foran Hovedsignalerne. Paa Strækningen Lübeck—Trawemünde kan der paa Grund af Banens Kurveforhold kun køres højst 85 km/T. Naar Trafikken kræver det, er det Hensigten at danne Tog paa fire Dobbeltvogne og befordre over 1200 Rejsende. I saa Fald skal det fremføres med 110 km's Hastighed af Banens 3-koblede Iltogslokomotiver.

I Almindelighed er man tilbøjelig til at mene, at det i kulproducerende Lande er af nationaløkonomiske Grunde, at nye Damp tog foretrækkes for Motordrift. Lübeck—Büchen Banens Direktør, Hr. Gerteis, siger ifølge tyske Fagblade herom, at man har valgt Dampdriften for at sikre sig Plads for de Rejsende under de store Svingninger, som forekommer navnlig i Søndagstrafikken mellem Storbyer og Badesteder, hvortil han anser Motorvognen lidet egnet paa Grund af dens stærkt begrænsede Trækkeevne. En anden Aarsag til, at Dampen er foretrukket, er, at selve Vognen med dens værdifulde Siddepladser maa følge Motoren, naar den repareres eller efterses og gør en betydelig Reserve nødvendig. Ved at holde Drivkraften og Vognen hver for sig kan man indskrænke Anskaffelsesomkostningerne, idet Vognen under Maskineftersyn kan fremføres af et af Banens almindelige Lokomotiver.

## VANDDAMP

Efter *Voraus* ved F. Spøer.

Som alle ved opstaar Vanddamp ved, at der tilføres Vand Varme, hvorved dette antager en højere Temperatur. Sker Opvarmningen i en aaben Beholder, saa viser det sig, at Vandets Temperatur ikke kan naa over ca. 100 Grader, da Vandet ved denne Varmegrad overgaar fra Vædskeform til luftformig Tilstand og kaldes Damp. Under Opvarmningen danner der sig smaa Dampblærer paa Hedefluden, hvorfra de løsrives sig og stiger op gennem Vandet, men de først dannede Dampblærer naar ikke op til Vandoverfladen, da de fortættes under Passagen gennem det koldere Vand. Denne Fortætning giver Anledning til den snurrende Lyd, man hører, før Vandet kommer i Kog. Naar Vandet ved Overfladen er ophedet til ca. 100 Grader, stiger Dampblærererne fra Hedefluden op gennem Vandet, og Vandet koger. At der her nævnes ca. 100 Grader som Kogetemperatur for Vand, skyldes det, at den er afhængig af den atmosfæriske Lufts Tryk. Ved et Lufttryk paa 760 mm Kviksølv søjle — den saakaldte fysikalske Atmosfære — ligger Kogepunktet paa nøjagtig 100 Grader Celsius; men regner man med den tekniske

Atmosfære, som er 735,5 mm Kviksølv søjle, saa koger Vandet ved 99,1 Grader.

For at bringe 1 kg Vand ved 0 Grader i Kog, maa der tilføjes en Varmemængde paa 100 VE. (1 VE er den Varmemængde, som er nødvendig for at opvarme 1 kg Vand fra 14,5 til 15,5 Grader.) Denne Varme kaldes Væskevarmen. Hvis Vandets Temperatur ligger over 0 Grader og har en Temperatur paa f. Eks. 15 Grader, saa kræves der kun 85 VE for at bringe Vandet i Kog, da det allerede indebærer 15 VE. Tilfører man 1 kg Vand mere Varme efter det er kommet i Kog, saa beforders Vandets Fordampning — hurtigere eller langsommere efter den tilførte Varmemængde, indtil Vandet er helt fordampet. Naar den Proces foregaar i en aaben Beholder, undviger Dampen i den atmosfæriske Luft.

Varmemængden til at fordampe 1 kg Vand, som er i Kog, er 540 VE. Denne Varme kaldes Fordampningsvarmen. Til at omforme 1 kg Vand af 0 Grader til Damp af Atmosfærens Tryk behøves saaledes 100 VE til Væskevarme og 540 VE til Fordampningsvarme, ialt 640 VE. Dampen, som fremkommer ved Fordampning af 1 kg Vand, vejer ligeledes 1 kg, men medens 1 kg Vand har et Rumfang paa 1 l, saa indtager 1 kg Damp et Rumfang paa 1727 l ved den atmosfæriske Lufts Tryk.

Fordamper man 1 kg Vand i en lukket Beholder, som har mindre Rumfang end 1727 l, saa stiller Forholdene sig ganske anderledes. Opvarmer man i en saadan Beholder 1 kg Vand, vil det begynde at fordampe ved 100 Grader, men Beholderen vil hurtigt fyldes med Damp, og de enkelte Dampdele presses mod hinanden, saa der opstaar et Tryk. Da Trykket ogsaa virker paa Vandoverfladen, vil det forhindre Dampblærererne i at stige fra Hedefluden op i Damprummet, indtil de ved yderligere Varmetilførsel faar et saa stort Tryk, at det kan overvinde Trykket, der er i Vandet. Jo højere Trykket er i Kedlen, desto højere Tryk og Temperatur maa Dampblærererne altsaa have, for at Fordampningen kan fortsættes.

Temperaturen er saaledes afhængig af Trykket, og dette er afhængig af Beholderens Rumfang. Forholdet mellem disse Størrelser ses i vedstaaende Damptabel.

Absolut Tryk at	Over tryk at	Tempe- ratur ° C	Væske- varme VE/kg	Fordamp- ning varme VE/kg	Total varmeindhold VE/kg	Dampens Rumfang m <sup>3</sup> /kg	Dampens Vægt kg/m <sup>3</sup>
1	0	99,1	99,1	539,9	639,0	1,727	0,579
2	1	119,6	119,9	527,0	646,9	0,908	1,107
3	2	132,9	133,4	518,1	651,5	0,618	1,618
5	4	151,1	152,2	505,2	657,4	0,383	2,614
6	5	157,9	159,8	500,4	660,2	0,322	3,106
8	7	169,5	171,7	491,8	663,5	0,246	4,068
10	9	178,9	181,5	484,6	666,1	0,199	5,018
11	10	183,2	185,8	481,3	667,1	0,182	5,489
13	12	190,7	193,6	473,7	667,3	0,155	6,474
15	14	197,4	200,7	466,7	667,7	0,135	7,431
17	16	203,4	207,1	460,9	668,0	0,119	8,389
22	21	216,2	221,0	447,9	668,9	0,0927	10,79
26	25	225,0	230,6	438,4	669,0	0,0785	12,74
60	59	274,3	286,1	373,5	659,6	0,0330	30,41
120	119	323,1	347,3	282,4	629,7	0,0144	69,60



## UHELDSFORSIKRINGSFORENINGEN FOR DE DANSKE STATSBANERS PERSONALE

har paa sit Repræsentantskabsmøde som tidligere omtalt ændret sine Love, Forsikringsbetingelser, Invaliditetstabel og sine Præmietariffer. Der vil i dette Nummer af Bladet være indlagt et Cirkulære, der giver alle fornødne Oplysninger. Vi anbefaler alle vore Medlemmer — enten de er Medlem af Uheldsforsikringsforeningen eller ej — at gøre sig nøje bekendt med Cirkulærets Indhold. Efter en grundig foretaget statistisk Undersøgelse er Medlemmerne fremtidig inddelt i 3 Fareklasser mod tidligere 2, hvilket har medført nogen Forskydning i Præmiens Størrelse for enkelte Kategorier. Man har samtidig fastsat Præmierne til Beløb, der nogenlunde dækker Foreningens Udgifter til Skadeerstatninger og Administration, saaledes at der ikke fremtidig kan regnes med Bonus i samme Omfang som tidligere. Det væsentligste ved de vedtagne Ændringer er dog denne, at Medlemmerne fremtidig stilles ganske frit med Hensyn til, hvorledes de ønsker at sammensætte deres Forsikringer. Som det vil ses nederst paa Cirkulæret, kan der tegnes Forsikring for Dagpenge, Invaliditet eller Død for saa lave Præmier, at Foreningen alene i den Henseende byder paa meget betydelige Fordele. Der kan altsaa fremtidig tegnes Forsikring for Dagpenge alene, Invaliditetserstatning alene, Dødsfaldserstatning alene eller for enhver Art Sammensætning af disse Forsikringsformer. Dog er hertil at bemærke, at der er fastsat en Mindstepremie paa 2 Kr. aarlig, ligesom der ikke kan tegnes højere Forsikring end 5 Kr. i Dagsersstatning, 10 000 Kr. ved Død og 20 000 Kr. ved Invaliditet. De hidtil løbende Forsikringer, der omfatter større Beløb end de her nævnte, vil dog uanset den nye Ordning vedvarende kunne bestaa. Vi gør opmærksom paa, at der i Forsikringsbetingelserne er foretaget flere Ændringer i en for Medlemmerne gunstig Retning, ligesom den nye Invaliditetstabel betyder en Forbedring i Erstatningernes Størrelse for næsten alle Tilfælde af Tilskadekomst. Som hidtil vil Præmien blive indeholdt i Lønningen. Nyordningen træder i Kraft fra og med 1. December 1936. De nuværende Medlemmer, der herefter kunde ønske at ændre deres Forsikring i Overensstemmelse med de nye Bestemmelser, maa rette Henvendelse herom til Foreningens Kasserer, Vognopsynsmand R. Andersen, Fredensborggade 6, 3. Sal, København N., inden 15. Oktober, saafremt man ønsker Ændring fra og med 1. December. Foreningens Forretningsfører er Regnskabsfører Chr. Schmidt, 1. Distrikt, Hovedbanegaarden, København V. Vi anbefaler de nuværende Medlemmer ihvertfald at foretage en Forhøjelse af deres Forsikringer til de fremtidige lave Præmier, og vi kan paa det stærkeste anbefale Ikke-Medlemmer nu at melde sig ind i Uheldsforsikringsforeningen og sikre sig økonomisk mod Ulykkestilfælde. Det stærkt forøgede Tempo og deraf følgende Stigning i Ulykkestilfældenes Antal saavel paa Arbejdspladserne som i den almindelige daglige Færdsel opfordrer i allerhøjeste Grad til, at man følger vort Raad og indmelder sig i den gamle, prøvede

Forening, der ledes af et Repræsentantskab valgt af de 4 store Jernbaneorganisationer. Den har intet som helst andet Formaal end dette at yde Medlemmerne den bedst mulige Erstatningsafgørelse i Tilfælde af Tilskadekomst, og den har i langt over en Menneskealder ved sine humane og hurtige Afgørelser i Skadesager gjort sig fortjent til, at man i langt højere Grad end hidtil støtter den (og dermed sig selv) ved at indmelde sig. *Enhver Jernbanemand bør være Medlem af Uheldsforsikringsforeningen for de danske Statsbaners Personale*, og nu ved den forestaaende Nyordning, der byder yderligere Fordele for Medlemmerne, er der dobbelt Anledning til at foretage dette Skridt.



### LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND

#### Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Maaned d. A. Understøttelser i Portioner paa 50—100 Kr., der kan søges:

- I. Af Medlemmer.
- II. Af pensionerede Lokomotivmænd.
- III. Af Lokomotivmænds Enker.
- IV. Af forældrelose Børn under 18 Aar efter de under I, II og III nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober og maa senest være tilbagesendt den 15. November d. A. til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, Vestre Boulevard 45, 1., København V.

De Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December d. A.

*Repræsentantskabet.*

### JUBILÆUM



Lokomotivfører (Depotforstander) *A. L. Holmann*, Silkeborg, kan den 5. Oktober fejre sit 40 Aars Jubilæum ved Statsbanerne.

Jubilaren ønskes hjertelig til Lykke.

V. P.

DØDSFALD

Atter er en af vore gode, brave Kammerater og mangeaarige Tillidsmænd gaaet bort; pens. Lokomotivfører C. A. Vording er efter faa Dages Sygdom afgaaet ved Døden i en Alder af 70 Aar.

Vording meldte sig allerede i Organisationens unge Aar til Arbejdet, senere sad han i samfulde 15 Aar i Hovedbestyrelsen, nemlig fra 1912—1927, og han var en god og loyal Medarbejder i denne vanskelige Periode, hvor der behandledes mange store og alvorlige Spørgsmaal.

Ved siden af sit Organisationsarbejde var Vording ogsaa travlt optaget af kommunal Virksomhed; han var saaledes i 26 Aar Medlem af Ligningskommissionen i Helsingør, deraf en lang Aarrække dens Formand.

Vor kære Kollega trak sig i 1932 tilbage fra Lokomotivmandsgerningen, men han vedblev at følge vor Organisation med Interesse, og det kan sikkert siges om ham, at han kun efterlader sig Venner. Da han den 16. September d. A. blev bisat fra Kapellet paa Helsingør Kirkegaard, var det et anseeligt Følge, som fulgte Vording til hans sidste Hvilested.

Borgmester Christensen, Helsingør, og vor Organisations Sekretær bragte ham en sidste Tak for hans Indsats.

Borde i Festsalen til alle de ca. 100 Deltagere. Fællesspisningen forløb paa en fornøjelig og animeret Maade.

Efter Bordets Glæder havde Festudvalget arrangeret »Liegstou«, hvor Melodier fra Ungdomsaarene klang fra Fatters Orkester. Herunder var der Fiskedans, hvor de heldige fik smaa Nyttegenstande eller Kuriositeter.

Festen var en smuk og morsom Oplevelse, saa meget mere som det hele var gratis for Medlemmer af Festkassen, og alle tre Afdelingers Medlemmer var mødt frem i stort Tal. Der var desværre ingen Pensionister mødt, hvilket maaske beror paa Ukendskab til, at disse udmærket kan være Medlem af Festkassen for det lille Kontingent af 1 Kr. pr. Kvartal.

Naar saa mange Medlemmer kunde deltage i Afdelingernes Sensommerfest skyldes det, at Lokomotivmestrene, trods det forholdsvis lille Personale Depotet har, alligevel havde faaet Tjenesten fordelt, saa alle, der ønskede det, kunde deltage i Festen. Der skal her fra Medlemmerne udtales en Tak til Lokomotivmestrene for det store Besvær med at faa saa mange fri. Ligeledes Tak til de Kolleger, som trak Læsset, medens andre festede. Tak til Festudvalget for den smukke, vellykkede Festsaften.

Lokomotivfører Tægge, som deltog i Festen, underholdt som saa ofte før Selskabet med sit uopslidelige, gode Humør.

J. B.

TAKSIGELSER

Tak til alle, som paa forskellig Maade bidrog til at gøre min 40-Aars Jubilæumsdag uforglemmelig.

G. O. F. Lund.

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Kalundborg, i September 1936.

J. M. Nielsen, Lokomotivfører.

Vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse i vor store Sorg.

Fanny Vording, Børn og Svigerbørn.

SENSOMMERFEST I AARHUS

Den 19. September havde Bestyrelsen for Festkassen under D. L. F. Aarhus indbudt Medlemmer med Damer til Fællesspisning og Fest paa Restaurant Kragelund. Kl. 18,00 mødtes Festdeltagerne og kørte i Turistbiler gennem Marselisborg-Skovene ud til det flotte Kragelund, der er omgivet af en stor Park, som for Anledningen var smukt illumineret. Efter Ankomsten var der Lejlighed til at bese Parken og de storslaaede Lokaler, som tidligere har været Bolig for en Direktør for en af Landets største Industrivirksomheder.

Kl. ca. 19,00 bød Formanden for Festkassen, Hr. Lokomotivfører Robert Nielsen, til Bords. Der var dækket

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING GB.

afholder sin aarlige Efteraarsfest Fredag den 16. Oktober Kl. 20 i Selskabslokalerne, Haveselskabetsvej 3. Duettisterne The two Rosnals vil assistere. Efter Underholdningen Bal til Kl. 2. Billetter, som faas hos Bestyrelsen, koster for Underholdning og Bal 1.50 pro persona, Venner og Bekendte kan deltage.

Bestyrelsen.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Opmærksomheden henledes paa, at Interessenter, der ønsker leveret et Eksemplar af Sygekassens Regnskab, som findes optrykt andet Steds i Bladet, vil faa dette tilsendt, naar Forlangende herom indsendes til Sygekassens Kontor.

I den ved Dr. Stamers Død ledigblevne Post som Jernbanelæge i 8' A Lægedistrikt i København er fra 1. Oktober d. A. ansat Dr. Jørgen Munck, Dr. Olgasvej 2, Tlf. Godthaab 7606. Konsultation: Kl. 14—15 og Torsdag Kl. 18—19.

I en fra 1. Oktober d. A. nyoprettet Post som Jernbanelæge i 9' B Lægedistrikt i Vanløse er ansat Dr. Sv. Thygesen, Grøndals Parkvej 108, Telefon Damsø 1617. Konsultation Kl. 14—15 og Fredag Kl. 18—19.



**STATSBANEPERSONALETS  
SYGEEKASSE**

**Regnskab for Aaret fra  
1. April 1935—31. Marts 1936.**

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Bidrag fra Interessenter .....	1 098 982. 76
Statstilskud fra Socialministeriet .....	257 349. 00
Statstilskud fra Statsbanerne .....	50 000. 00
Udbytte af Obligationer samt Renter ....	5 079. 84
Forskellige Indtægter .....	10 851. 87
Administrationsbidrag fra Invalideforsik- ringen (5 pCt. af indbetalt Invalidefor- sikringspræmie) .....	7 351. 63
	1 429 615. 10
	Kr. Ø.
Invalideforsikringspræmie ...	147 032. 67
	147 032. 67
Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat	160. 00
Renter og Udbytte af Jernbanemandens Legat .....	36. 08
	1 576 843. 85

*Invalideforsikringen:*

Indbetalt til Fonden udover den i Aarets Løb indgaaede Invalideforsikringspræ- mie .....	2 747. 49
	1 579 591. 34

*Udgift.*

	Kr. Ø.
Lægehjælp .....	435 052. 50
Sygehusbehandling .....	270 831. 73
Medicin .....	365 644. 20
Bandager, Bade, Massage o. l. ....	76 975. 11
Tandpleje .....	83 738. 24
Barselhjælp .....	12 082. 55
Befordringsudgifter .....	3 696. 19
Kontorudgifter .....	8 898. 32
Udgifter til Administration (Bestyrelse, Revision m. v.) .....	6 061. 80
Forskellige Udgifter .....	7 325. 78
Arbejde vedrørende Invalideforsikringen..	9 585. 84
Begravelseshjælp .....	78 241. 21
	1 358 133. 45

*Invalideforsikringen:*

a. Administrationsbidrag til Sygekassen: Kr. Ø.	
5 pCt. af indbetalt Inva- lideforsikringspræmie ...	7 351. 63
b. Andre Udgifter .....	3 091. 56
c. Udbetaling til Invalide- forsikringsfonden .....	139 336. 97
	149 780. 16
Understøttelse af P. E. Rovsings Legat ..	160. 00
Understøttelse af Jernbanemandens Legat	36. 00
	1 508 109. 61

Sygekassen: Overskud, Kr. 71.481.65, der i Henhold til Bestyrelsesbeslutning for- deles saaledes: Kr. Ø.	
Reservefondens Konto .....	68 000. 00
Kapital Konto .....	3 481. 65
	71 481. 65

Jernbanemandens Legat:

Indgaaede Renter udover de i Aarets Løb udb. Understøttelser .....	0. 08
	1 579 591. 34

**Status pr. 31. Marts 1936.**

<i>Aktiver.</i>	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Reservefondens Obligations- beholdning .....	74 950. 00	
P. E. Rovsings Legats Obli- gationsbeholdning .....	4 000. 00	
Jernbanemandens Legats Obli- gationsbeholdning .....	1 000. 00	
	79 950. 00	
Beholdning i Kassererkontoret: Vedrørende:		
Sygekassen .....	38 155. 16	
Invalideforsikringen ....	68 877. 76	
P. E. Rovsings Legat ..	40. 00	
Jernbanemandens Legat ..	1. 75	
	107 074. 67	
Mellemregnskonto med Aaret 1936/37: Vedrørende:		
Sygekassen .....	64 434. 61	
Invalideforsikringen ....	634. 47	
	65 069. 08	
	252 093. 75	

*Passiver.*

<i>Sygekassens</i>	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Kapital-Konto:			
Saldo pr. ¼ 1935	31 108. 12		
Iflg. Driftsregn- skabet: Andel i Overskud ...	3 481. 65		
	34 589. 77		
Sygekassens Reser- vefondens-Konto:			
Saldo pr. ¼ 1935	74 950. 00		
Iflg. Driftsregn- skabet: Andel i Overskud ..	68 000. 00		
	142 950. 00		
	177 539. 77		
Invalideforsikringens Kapital			69 512. 23
P. E. Rovsings Legats Kapital	4 000. 00		
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbe- talte Renter .....	40. 00		
	4 040. 00		
Jernbanemandens Legats Ka- pital .....	1 000. 00		
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbe- talte Renter .....	1. 75		
	1 001. 75		
	252 093. 75		

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstem-  
melse med foreliggende Bilag.

København, i August 1936.

*C. Wieth.*

*R. Kantso.*

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1935  
21043 og den 1. April 1936 21236, hvoraf henholdsvis  
921 og 1005 har anmeldt Privatlæge.

Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1936  
54094.

Begravelseshjælp er i Aaret 1935—36 udbetalt for  
601 Dødsfald, nemlig for 286 Interessenter, 264 Hu-  
struer og 51 Børn.

# Notitser

## Det hollandske Jernbanepersonales Frirejserettigheder forringes.

Fra 1. Januar 1937 gennemføres der i Holland en ny Frirejseordning; Personalet vil fremtidig kun faa 2 Fri-pas, men de vil til Gengæld kunne faa en meget betydelig Rabat paa de Billetter, de kober.

Det er et System, som er gældende flere Steder i Udlandet, hvor Personalet kun betaler 20 pCt. af Billetprisen.

I. T. F.

## Driftssikkerheden i U. S. A.

I U. S. A., hvor Banerne er uindhegnede, forekommer der en Mængde Ulykkestilfælde ved Baneoverskæringerne. I 1935 var Antallet af saadanne Uheld 3933, ved hvilke 1680 Personer blev dræbt og 4658 saaret.

Da Antallet af Ulykkestilfælde er i stærk Tiltagen har Baneselskaberne truffet forskellige Foranstaltninger til Forhindring af disse Ulykker; men Jernbanepersonalet hævder, at det er utilstrækkeligt, og Lokomotivmandsforbundet har nu krævet automatisk Fyring paa alle Lokomotiverne, saa Lokomotivfyrbøderne stadig kan være med i Udkigget, og ikke som nu maa forlade dette for at passe Fyret.

I. T. F.



## Udnævnelse:

Lokomotivfører N. P. C. M. A. Remming, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester II, Roskilde, fra 1.—11.—36 (min. Udn.).

Motorfører I N. C. L. Boesen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. iflg. Opslag til Lokomotivmester II, Kbhavns Godsbgd., fra 1.—11.—36 (min. Udn.).

Motorfører II V. A. B. Loft, Aarhus H., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører I, Tønder, fra 1.—10.—36 (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. A. Andersen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. iflg. Opslag til Motorfører II (Elektrofører), Enghave Mdt., fra 1.—10.—36 (min. Udn.).

Togbetjent T. Hjorth, Kbhavns Hovedbgd., efter Ans.

iflg. Opslag til Motorfører II (Elektrofører), Enghave Mdt., fra 1.—10.—36 (min. Udn.).

## Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—10.—36:

Lokomotivfyrbøderne P. Guldager, Næstved, og J. A. S. Larsen, Københavns Godshanegaard.

## Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører H. Petersen, Slagelse, den 30.—8.—36.

Pens. Lokomotivfører C. A. Vording, Helsingør, den 11.—9.—36.

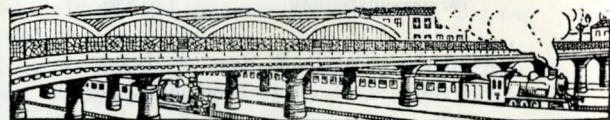
Pens. Lokomotivfører M. Thomsen, Esbjerg, den 16.—9.—36.

## STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Sj.-Palster Jyll.-Fyn

### Nye Bøger.

- |        |        |   |
|--------|--------|---|
| 17936  | 17072  | Muusmann, C.: De smaa Landstrygere.                 |
| 17937  | 17070  | Ellis, E. S.: Skovens Datter.                       |
| 17938  | 17073  | Westergaard, A. C.: Kampen paa Havet.               |
| 17939  | 17069  | Duurloo, E.: Stedmoder.                             |
| 17940  | 17071  | Fossum, G.: Et mageløst Pigebarnd.                  |
| 17941  | 17074  | Winther, E.: Frøken Tankeløs.                       |
| 17942  |        | Pedersen, Sigfr.: Sørgmuntre Sange.                 |
| 17943  | 17055  | Seidenfaden, G.: Eventyret om Grønland.             |
| 17944  | 17049  | Nørgaard, R. B.: Rivalinder.                        |
| 17945  | 17050  | Simenon, G.: Liberty Bar.                           |
| 17946  | 17047  | Mitchell, M.: Den tomme Niche.                      |
| 17947  | 17051  | Woinowa, A. I.: Uægte Diamanter.                    |
| 17949  | 16263d | Walpole, Hugh: Vanessa.                             |
| 17650c | 16721c | Ferrero, G.: Det tredie Rom. Abessinernes Fange.    |
| 17294c | 16718  | Dwinger, E. E.: Bag Fangelejrens Pigtraad.          |
|        | 17003  | Jacobsen, J. F.: Færøerne.                          |
|        | 17005  | Neiendam, Mich.: 1536, Dansk Reformations Historie. |
|        | 17006a | Jessen, Fr. v.: Danske i Paris. I.                  |
|        | 17026  | Virgin: Abessinske Erindringer.                     |
|        | 17029  | Hedin, Sven: Stora Höstens flykt (paa svensk).      |



REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

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

## ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.  
Postkonto 20 541.