



NØ 5

Maj 1949

49. årgang

KONGRESSEN

Atter står vi ved afslutning af en virksomhedsperiode. Den 18. maj samles foreningens tillidsmænd til drøftelse af hovedbestyrelsens arbejde i den toårige periode — 1947—1949 — og til behandling og beslutning af retningslinierne for foreningens virksomhed i den kommende tid.

På ordinære eller ekstraordinære generalforsamlinger i afdelingerne har medlemmerne valgt deres tillidsmænd, der i de 3 kongresdage skal debattere og bedømme hovedledelsens redegørelse over foreningsarbejdet og forfægte de synspunkter, der er fremkommet på de lokale møder.

Kongressen er foreningens højeste beslutende myndighed i alle anliggender og derfor det auditorium, hvor de meninger og opfattelser, der er givet til kende ude blandt medlemmerne, skal fremføres. Den er det forum, hvor nye tanker og ideer skal forelægges til bedømmelse og afgørelse af, om de er anvendelige i foreningens bestræbelser for at bedre kårene for medlemmerne og styrke organisationen.

Derfor imødeses kongressen med stor interesse ikke alene af dem, der med medlemmernes tillid møder som delegerede, men også af dem, der er tilbage for at udføre tjenesten, men hvis fællessag skal drøftes.

Alle kategorier inden for foreningen er repræsenteret, og selvom hver kategori møder frem som talsmand for bestemte problemer i den enkelte stillings tjeneste, må det huskes, at det er fælles interesser, det gælder. De beslutninger, der skal træffes, må være af en sådan

beskaffenhed, at de bliver til helhedens gavn, derved styrkes organisationen, og medlemmernes interesser varetages på den bedste måde.

Den forløbne periode har været en blanding af skuffelser og tilfredshed, og utilfredshed med enkelte forhold findes og vil vel også give anledning til kritik. Er den øvede kritik imidlertid berettiget, må den betragtes som velkommen, thi kun ad denne vej er det muligt at få rettet en eventuel fejlagtig opfattelse eller misforståelse. Men til gengæld må kongressen ikke være stedet, hvor der kun skal kritiseres, men stedet, hvor man åbenlyst under saglige vilkår kan forfægte sine standpunkter.

Det må tages i betragtning, at selvom man ligger inde med gode oplysninger om en sag, kan der forefindes detaljer, som kun den, der følger arbejdet dag for dag har kendskab til. Det reelle i arbejdet og de mange dispositioner, der træffes i en kongresperiode, er afhængig af mangt og meget, og der kræves en grundig indsigt i problemernes enkeltheder for at kunne forstå de trufne beslutninger.

Perioden har været arbejdsrig. Hovedbestyrelsen og kontorets daglige ledelse har haft mange varierende sager at beskæftige sig med. Sager af ren organisatorisk betydning, men også store sager af mere intern karakter for selve ledelsens arbejde. Og skønt der har været modgang i nogle sager, er en del blevet løst på en tilfredsstillende måde og på områder er der sket væsentlige forbedringer, der er blevet hilst med glæde.

Kongressen bliver ikke alene afslutningen på perioden 1947—49, men tillige en jubilæums-

kongres. Og i tilslutning til de mange vellykkede jubilæumsfester, der siden den minderige dag — 1. januar — har været afholdt i afdelingerne landet over, vil kongressens første dag være præget af foreningens 50-års dag som faglig organisation.

Smil og alvor, festglæde og saglighed skal derfor forenes i dagene fra 18.—20. maj. I taknemlighed til vore pionerer og foregangsmænd skal vi fejre Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforenings fødselsdag og med den tillid, vore kolleger har vist os, skal vi i fordragelighed diskutere foreningens virksomhed og i enighed fastlægge mål og midler for det kommende program i Dansk Lokomotivmands Forening, og hertil byder vi vore tillidsmænd:

Velkommen til kongres.

Syd-fynske baner under Danske Statsbaner.

I en blanding af vemod og glæde overgik Syd-fynske jernbaner den 1. april d. å. til statsdrift. Selvom sådan en begivenhed kan betyde forbedrede forhold på mange områder, kan det ikke undgås, at det personale, der gennem en årrække har tjent banerne under privat administration, med vemod i sind siger farvel til den gamle arbejdsgiver, men til gengæld skulle fremtiden kunne byde sådanne betingelser, at man med glæde kan se frem til denne.

Selve overtagelsen foregik under højtidelige og festlige former. Kl. 8 blev Danske Statsbaners splitflag hejst overalt, hvor banerne havde en flagstang, og kl. 11,14 afgik indvielsestoget fra Odense banegård, hvortil der i formiddagens løb var tilstrømmet mange mennesker. Toget, hvori befandt sig trafikminister Carl Petersen, generaldirektør E. Terkelsen og de mange indbudte gæster, blev fremført af et damplokomotiv, der i dagens anledning var festligt smykket.

Indvielsestogets rejse gennem de smukke syd-fynske landskaber formede sig som en hyldelse til den nye ledelse. Overalt, hvor det kom frem, blev det modtaget af befolkningen på en hjertelig måde, og enkelte steder havde man i dagens anledning dekoreret stationsbygningen med gran- og flagguirlander.

På Svendborg banegård blev toget modtaget af en stor folkemængde, og man overrakte trafikministeren og generaldirektøren hver en blomsterbuket. Svendborg var indvielsestogets mål, idet trafikministeren her var vært for den indbudte kreds ved en frokost i borgerforeningens lokaler. Ved frokosten blev der holdt taler af repræsentanter fra såvel den sælgende som den købende part, og skønt man også her mærkede en vemodig stemning, er det den almindelige opfattelse, at den her fortagne nationalisering af de Syd-fynske baner har fundet sted under tilfredsstillende forhold for alle parter.

»Bremsesand«.

Generaldirektoratet har anmodet om optagelse af følgende:

Fremskaffelsen af egnet bremsesand til lokomotiver og motorvogne har altid været et ret vanskeligt problem. Til bremsesand må der først og fremmest stilles det krav, at det er pålideligt virkende, således at det i en given situation straks er til rådighed. Bremsesandets fysiske og kemiske forhold må derfor bl. a. være således, at sandapparaterne og de tilhørende rørledninger ikke tilstoppes. Bremsesandet må af den grund ikke indeholde for grovkornet materiale, men heller ikke for finkornet, idet sådant finkornet materiale meget ofte, selv om det er tørret, genoptager fugtighed efter at være blevet fyldt på maskinernes sandkasser. Dersom bremsesandet optager fugtighed, vil det klumpe sig sammen i sandkasser og rørledninger og forstoppe disse eller eventuelt fryse sammen i rørledningerne, alt med det resultat, at sandingen svigter.

Endelig vil finkornet bremsesand være tilbøjeligt til at blæse bort særlig ved sidevind, således at det ikke når skinnerne.

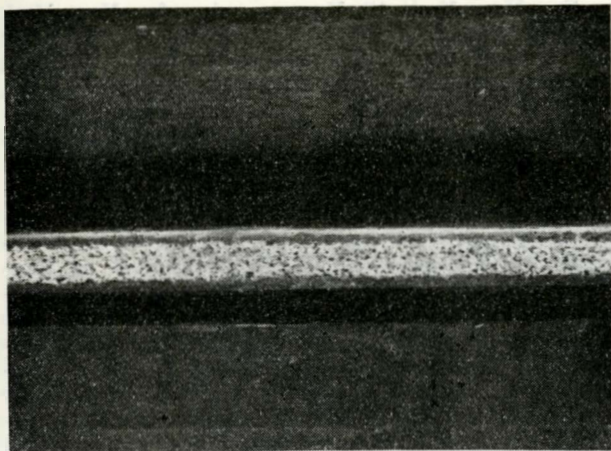
Som bremsesand anvendtes oprindeligt udelukkende bakkesand, der blev indkøbt fra de forhåndenværende grusgrave. Ved en række forsøg, der strækker sig så langt tilbage som til 1917, blev det fastslået, at bremsesandet for at virke tilfredsstillende måtte være skarpkantet og have en kornstørrelse fra 0,85 til 2,5 mm. Bakkesandet måtte derfor før brugen tørres og dobbeltharpes, hvilket medførte store udgifter, idet det bemærkes, at der til fremstilling af 1 m³ bremsesand i den nævnte kornstørrelse medgår 2,5 à 3 m³ bakkegrus.

Der var imidlertid stadig vanskelighed med at fremskaffe ensartet bremsesand, idet det navnlig har været vanskeligt at få bremsesandet leveret uden for meget støv og finkornet materiale. Efter yderligere forsøg gik 1. Distrikt derfor i begyndelsen af 1934 over til som bremsesand at anvende granitsand, der fremkommer som et affaldsprodukt fra skærvefabrikationen og af leverandøren bliver leveret i den nævnte kornstørrelse, tørret, renharpet og luftblæst. Dette bremsesand har vist sig at være særdeles tilfredsstillende.

I 2. Distrikt har der hidtil ikke kunnet fremskaffes tilstrækkelige mængder af granitsand, hvorfor der her stadig må anvendes tørret og harpet bakkesand, hvilket medfører både udgifter og ulemper i form af vanskeligheder med sandingsapparaternes funktion samt mindre effektivitet af sandingen.

I granitsandet mente man nu at have fundet det ideelle bremsesand, hvorefter man havde grundlag for at kunne projektere de ønskede sandudleveringsanlæg ved de større maskindepoter og afgøre, i hvilket omfang det var nødvendigt at anvende sandtørreovne.

Imidlertid meddelte Baneafdelingen i 1946, at der i de senere år på visse sporstrækninger dannedes serier af små huller på skinnernes køreflader,



Skinne med mærker af sand.

og at disse huller formentlig måtte hidrøre fra anvendelsen af granitsand. Da det således kunne befrygtes, at anvendelsen af det til formålet bedst egnede bremsesand måtte betales med et ekstraordinært forbrug af skinner, måtte spørgsmålet påny tages op til grundig undersøgelse. Denne undersøgelse, der netop er afsluttet, gav følgende resultat:

De omhandlede mærker på skinnerne — der tydeligt ses på de viste fotografier af skinnernes køreflader — kan konstateres på næsten alle strækninger i 1. Distrikt på sådanne steder, hvor bremsning eller igangsætning finder sted, samt på tilsvarende steder på alle lyntogsstrækninger i 2. Distrikt. Derimod findes de ikke på de strækninger i 2. Distrikt, hvor der kun kører damp- eller motortog. Sammenlagt drejer det sig om ca. 83 km spor, hvor mærkerne kan findes. Hullerne udjævnes dog ved det slid, som trafikken iøvrigt forårsager på skinnerne, og det har ikke kunnet konstateres, at hullerne forårsager tidligere udveksling af skinnerne end iøvrigt påkrævet.

I forbindelse med undersøgelsen har man foretaget forsøg med anvendelse af tørret strandsand. Dette viste sig dog uanvendeligt, da det er for finkornet, således at det ved sidevind blæser væk fra skinnerne og i løvfalds-perioder indhyles i det nedfaldne løvs klæbrige masse. Endvidere trænger det i form af kiselstøv ind i lejer m. v. og forårsager ekstraordinært slid på disse dele.

Endelig har man indhentet oplysninger fra udenlandske jernbaner og fra Københavns sporveje om de dér anvendte kvaliteter bremsesand, og der er gjort forsøg med anvendelse af sporvejenes bremsesand.

Undersøgelsen er konkluderet i, at det omhandlede bremsesand (skarpt granitgrus 0,85—2,5 mm) svarer temmelig nøje til de kvaliteter, der andetsteds betegnes som ideelle til formålet og tilstræbes anvendt. Man har derefter bestemt sig til fortsat at anvende granit-bremsesandet. Tilbage står nu vanskeligheden med at fremskaffe dette bremsesand (eller et lignende, der tilfredsstiller de samme leveringsbetingelser) i tilstrækkelig mængde til også at kunne dække 2. Distrikts forbrug.

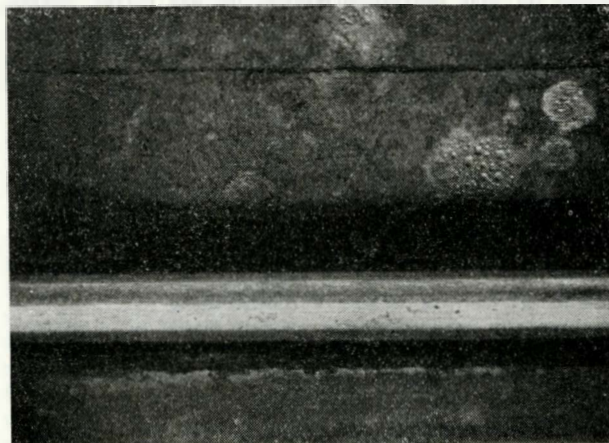
Ved anvendelsen af bremsesand må man tage i betragtning, at bestemmelsen af det bedst egnede bremsesand er fremkommet som det bedst mulige kompromis mellem dettes gode og uheldige virkninger. Et gode er det naturligvis, at man kan undgå slædekørsel og spilloen af hjulene, hvilket giver mulighed for mere sikker bremsning, hurtigere togfremførelse og forøget udnyttelse af adhæsiionsvægten. Uheldigt derimod er det, at disse goder må betales med slid på skinner og hjul m. v. (man får jo intet gratis), og at bremsesandet »forurener« skærveballasten.

Det er derfor naturligt at pege på, at det er af stor betydning, at lokomotivpersonalet også anvender bremsesandet rigtigt og med omtanke.

Ved bremsning, hvor der på grund af skinnernes tilstand kan befrygtes slædekørsel, bør der naturligvis sandes, idet slædekørsel giver flader på hjulene samt meget stort slid på skinnerne. Flader på hjulene påvirker skinnerne stærkt, så at brud kan opstå. Det vil dog som oftest være tilstrækkeligt at sande i »1'hak«. Anvendelsen af »2'hak« i sådanne tilfælde medfører kun unødigt stort forbrug af sand og dermed forøgelse af sandets ovennævnte uheldige virkninger. I denne forbindelse kan det bemærkes, at statsbanernes årlige forbrug af bremsesand andrager 2500—3000 m³, så spørgsmålet er heller ikke uden økonomisk betydning. »2'hak« bør kun anvendes under særligt vanskelige forhold som f. eks. løvfald, faresituationer eller lignende.

Ved igangsætning på fedtede skinner, med stort tog eller i kurver, vil det ofte være nødvendigt at sande for at undgå, at hjulene spiller, hvilket giver et stort og særlig ubehageligt lokalt slid på skinnerne. Også her gælder det, at man i almindelighed kan nøjes med »1'hak«, idet det tilføjes, at overdreven anvendelse af sand ydermere gør toget tungere at trække.

Det samme gælder iøvrigt, når det under kørsel på fedtede skinner med stort tog, på stærke stigninger eller strækninger med løvfald bliver nødvendigt at sande for at undgå spillende hjul. Hvor man skønner, at sanding bliver nødvendig under igangsætning, vil det iøvrigt være hensigts-



Skinne uden mærker af sand.

mæssigt (hvor det f. eks. under en maskines tilbagekørsel til togstammen er muligt) i forvejen at sande på de sidste 25—30 m før togstammen.

Endelig kan det nævnes, at der kun i faresituationer eller, såfremt det er absolut nødvendigt af hensyn til igangsætning eller bremsning, bør sandes i sporskifter, krydsninger eller isolerede sporintervaller, samt at der altid bør sandes, før slædekørsel eller spillen af hjulene optræder. Er hjulene først kommet til at spille, må der aldrig sandes, idet der herved meget let opstår bukning eller brud på driv- eller kobbelstænger. Der er i så fald intet andet at gøre end at spærre af for dampen (eller eventuelt »trække styringen op«), indtil hjulene ikke længere spiller og derpå sætte sandingen i funktion.

Det vil af det foranstående fremgå, at anvendelsen af sand frembyder en del problemer. Det er derfor meget vigtigt, at lokomotivføreren også viser dette tilsyneladende lille, men dog så betydningsfulde spørgsmål stor opmærksomhed, og at der ved en rigtig anvendelse af sandet dels opnås den bedste virkning, dels spares mest muligt på sandet. Dette sparer ikke alene statsbanerne for udgifter, men bidrager også til, at den bedste kvalitet sand (granitsandet), der som tidligere nævnt desværre hidtil ikke har kunnet skaffes i tilstrækkelig mængde, kan »strækkes« til det størst mulige antal lokomotiver og motorvogne.

Oplevelser og indtryk fra en studierejse til U. S. A. vinteren 1948/1949.

Af maskiningeniør E. Risbjerg Thomsen.

Nytårsdag stod jeg med min bagage på Grand Central station i New York, parat til afrejse til Chicago. Jeg havde skaffet mig en pladsbillet til jernbaneselskabet New York Centrals tog »The Pacemaker«, hvad der havde voldt nogen vanskelighed. Der er også højtidstrafik på jernbanerne i U. S. A., og i dagene omkring nytår var der mange mennesker, som skulle tilbage til deres hjem efter at have tilbragt julen i New York.

Selv om den store station har 31 spor alene til fjerntrafik, er der ikke spor nok, så der kan udarbejdes en fast perronbenyttelse, og det bliver derfor bekendtgjort i højttalere forud for hvert togs afgang, hvilket spor der skal benyttes. I dette tilfælde fik vi underretning i god tid. Ca. en halv time før afgangstiden blev det meddelt, at »The Pacemaker« var rede til at modtage passagerer, og lidt efter blev der åbnet for adgang til perronerne. Billetterne kontrolleredes ved nedgangen, da kun rejsende, der skal med toget, får adgang til de snævre perroner. Perronbilletter udstedes ikke, og iøvrigt kan kun rejsende med pladsbillet komme med »The Pacemaker«.

Jeg fandt min plads i toget og fik anbragt min bagage. Dette tog består i modsætning til de fleste fjerntog kun af siddevogne (coach train) og medfører altså ingen sovevogne. Imidlertid sidder man yderst bekvemt i magelige stole, der kan hældes bagover, når man vil sove. I toget er der spisevogn og klubvogn, og endvidere er den bageste vogn udformet som udsigtsvogn.

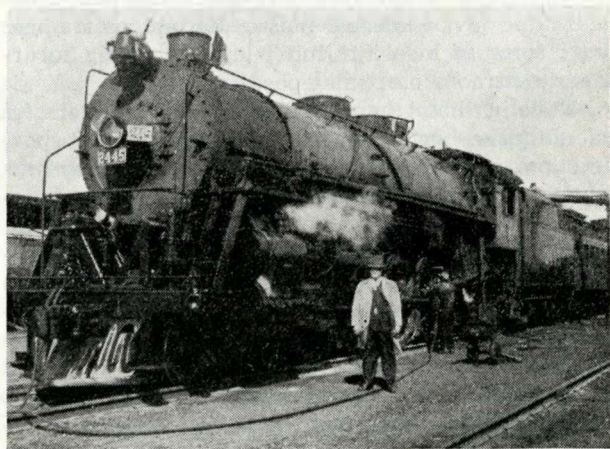
Fra New York til Harmon uden for New York fremførtes toget af elektrisk lokomotiv. Af hensyn til røg- og sodplage tillader New Yorks bystyre ikke, at der anvendes damp- eller diesellokomotiver til togene, der udgår fra Grand Central, og alle fjerntog må derfor skifte lokomotiv i Harmon, hvor New York Centrals største remiser for damplokomotiver, diesellokomotiver og elektriske lokomotiver befinder sig.

Efter ankomsten til Harmon spændtes det elektriske lokomotiv fra, og der blev forspændt et diesellokomotiv. Jeg kravlede op på lokomotivet og foreviste min tilladelse til at færdes overalt på jernbanens materiel og sporanlæg. Derefter blev jeg straks behandlet som hædersgæst og fik anvist plads på fyrbøderens stol medens denne anbragte sig på en feltstol mellem mig og lokomotivføreren. Lokomotivet er et 4000 hk diesellokomotiv af General Motors fabrikat og består af to enheder, der hver er forsynet med to 1000 hk v-formede 2-takts motorer med 12 cylindre. Begge enheder betjenes fra førerrummet i forreste enhed. Toget var på ialt 14 vogne, og togvægten var 800 tons.

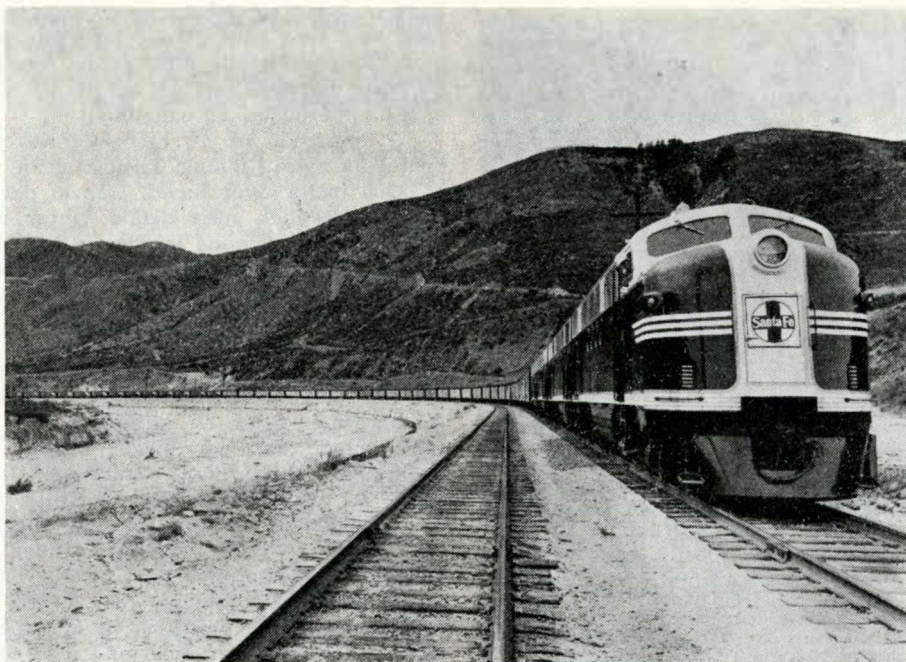
Fra Harmon kørte vi langs med Hudsonflodens østlige bred. Terrænet var klippefyldt, og floden slyngede sig, så sporet gik i kurver og gennem tunneler. Der var derfor stadig hastighedsnedsættelser, men efterhånden kom vi ud på mere lige spor, og farten kunne sættes op. Lokomotivføreren fortalte, at maksimalhastigheden i dette distrikt er 80 miles/time (ca. 125 km/time). I andre distrikter af samme jernbaneselskab er den højeste tilladte hastighed 85 miles/time (ca. 135 km/time), men der er altså ikke indenfor dette selskabs område tale om direkte svimlende hastigheder.

Såfremt lokomotivføreren ikke tager sig i agt og kommer op på for stor fart, vil der ved en hastighed på ca. 90 miles/time virke et fløjtesignal som advarsel, medens der ved ca. 95 miles/time indtræder automatisk bremsning. Endvidere er lokomotivets hastighedsmåler indrettet således, at hastigheden under hele kørslen optegnes på en papirstrimmel. Når lokomotivet kommer tilbage til hjemstedsdepotet efter endt tur, aftages papirstrimlen og kontrolleres, hvorved det kan ses, om hastigheden på noget punkt har overskredet det tilladte.

Lokomotivføreren fortalte mig, at han havde været ved jernbanen i 35 år og havde kørt dieseltog siden 1945. Han kører altid det samme tog »The Pacemaker«.



Stokerfyret persontoglokomotiv tilhørende jernbaneselskabet »Illinois Central«.



Godstog på »Santa Fe« banen. General Motors 5400 hk. dieselelektrisk lokomotiv.

fra Harmon til Albany og et andet persontog tilbage til Harmon. Denne ordning, hvor personalet altid kører de samme tog, er selvfølgelig meget behagelig for det personale, der kører dagtogene, men må være mindre behagelig for dem, der får tildelt et nattog.

Efter ca. to timers kørsel ankom vi til Albany, hvor vi holdt og udskiftede lokomotivpersonale og togpersonale. Samtidig blev der påfyldt vand til varmekedlerne. Toget bliver opvarmet af to oliefyrede dampkedler, der passes af lokomotivpersonalet. Under hele turen til Chicago udskiftes der lokomotivpersonale tre gange, nemlig i Albany, Syracuse og Buffalo.

Det var nu blevet mørkt, og jeg benyttede lejligheden til at vende tilbage til toget, hvor jeg opsøgte togføreren. Denne var lige tiltrådt tjeneste i Albany og var nu travlt optaget af at gennemgå pladsbilletterne, som han krydsede af på et skema, hvor han stadig kunne have oversigt over, om der var nogle pladser ledige. Togføreren tog mig med på en tur gennem toget. Vi kiggede ind i den forreste vogn, hvor der var sengepladser for spisevognens tjenerpersonale, og gik derefter gennem de fuldt besatte personvogne, hvor de rejsende indrettede sig bekvemt under den lange rejse. Der går stadig sælgere med aviser, magasiner, chokolade, drikkevarer, smørrebrød o. s. v. gennem toget, så der er sørget for, at ingen mangler noget. I hver vogn er der drikkevandshaner med isvand og en beholder med papbægre. I den ene ende af vognen er der herretoilet, i den anden ende af vognen dametoilet hvert med et lille forrum med vaskeskummer, stikkontakt for elektrisk barbermaskine og behagelige lænestole.

Vi gik gennem spisevognen og så ind i køkkenet, hvor alt skinnede i rustfrit stål. Jeg hilste på det øvrige togpersonale. Foruden togføreren var der en togbetjent (conductor) og to bremsere (brakemen). Den af bremserne, der var bagest i toget, havde til opgave at holde udkig med modgående tog og med alle signalposter, der passeredes, så han kunde opfatte eventuelle faresignaler, der blev givet til toget.

Efterhånden var de rejsende ved at begynde at indstille sig på at få lidt søvn, og det meste af belysningen blev slukket. Jeg gik tilbage til min plads og fik mod betaling af 25 cent udleveret en hovedpude. Den søvn der fås under disse forhold, er ganske vist lidt urolig, men jeg var dog nogenlunde udhvilet, da toget næste morgen efter ialt 17 timers rejse rullede ind i Chicago.

Senere på turen, under rejse fra Chicago til Los Angeles med Santa Fe-banen, fik jeg lejlighed til en hel dag at køre på et godstogsdiesellokomotiv gennem Arizonas bjerge.

Aftenen før var jeg ankommet til den lille by Winslow, der ligger i nærheden af eet af indianerreservaterne og nær ved mange af det vestlige amerikans store seværdigheder, Grand Canyon, den forstenede skov o. s. v. Her findes en stor godsbanegård og remiser for damp- og diesellokomotiver. Hotellet, jeg boede på, ejes af Fred Harvey-koncernen, der driver alle spisevognene på Santa Fe-banen samt restaurationer på stationerne og hoteller for de rejsendes overnatning. Dette hotel var meget smukt udstyret med gamle indianske brugsting og havde plads til mange gæster, men det var udenfor turistsæsonen, så her var tomt og øde.

Inden jeg gik i seng, gik jeg ind på stationen for at få underretning om, hvornår der ville være et godstog, jeg kunne komme med næste dag. Godstogene kører ikke i faste planer, men jeg fik at vide, at der var så mange tog, at hvis jeg stod tidlig op næste morgen, skulle der nok være et tog, der passede til formålet.

Jeg var derfor tidlig oppe næste morgen og gik ned til remisens. Her traf jeg den ledende lokomotivmester, som med samme elskværdighed, som jeg mødte overalt, viste mig rundt på sit område. Ved dette depot skifter alle godstogene maskine, så der var travlhed med behandling af damp- og dieselmateriel. Der er mange damplokomotiver hjemmehørende her, medens diesellokomotiverne har hjemsted i Bar-



Dieselelektrisk lokomotiv får påfyldt sand fra sandsilo i Harmon.

stow i Kalifornien, et kæmpedepot, hvor 360 diesel-lokomotivenheder er stationeret. Ved halv ni tiden kørte jeg ud fra remisen med et diesellokomotiv, og efter bremseprøve m. v. afgik toget fra Winslow.

Dette lokomotiv bestod af fire enheder, hver med en 1350 hk motor, altså ialt 5400 hk. Det var en ordentlig krabat, som vejede 415 tons og havde en samlet længde på over 60 meter. Det betjentes af en lokomotivfører og en fyrbøder, der modtog mig med største venlighed og gerne forklarede mig alt, hvad jeg ønskede at vide. På lokomotivet kørte endvidere een af togpersonalet, der bl. a. havde den opgave at betjene sporskifter, når toget skulle ind på et sidespor. Toget var ialt på 77 fireakslede godsvogne med en togvægt på 3700 tons. Af togpersonale var der en togfører samt tre bremser.

Inden vi forlod stationen, fik lokomotivføreren overrakt en række skriftlige ordrer og fik bl. a. at vide, at der var et forsinket persontog bagefter os, som vi under ingen omstændigheder måtte påføre yderligere forsinkelse. Efter nogen tids kørsel bestemte lokomotivføreren sig derfor til at køre ind på et sidespor midt på strækningen, da han var bange for ikke at kunne nå næste station, inden persontoget kom. Der er automatisk blokssystem og meget langt mellem stationer og beboede steder i det hele taget, så der var ingen mulighed for at få nøjagtig underretning om, hvor persontoget befandt sig.

Det viste sig imidlertid, at vi fik en længere ventetid, men endelig blev vi passeret af persontoget, så vi kunne fortsætte kørslen uden at have yderligere hensyn at tage til den øvrige trafik. Vi kørte over store ufrugtbart udseende sletter med høje bjerge i

baggrunden. Det forekommer usandsynligt, at dette land kan give føde til dyr og mennesker, men lokomotivføreren fortalte mig, at det var godt kvægland, vi kørte igennem, og af og til sås virkelig en flok kvæg i nærheden af banelinien.

Vi nærmede os nu mere udpræget bjergland, og sporet fik mere stigning. Tilsidst nåede vi op i en højde af 2200 meter over havet. Her lå der ret meget sne over landskabet, men denne vinter har også været den hårdeste i mands minde, og selv Kalifornien har haft snevejr. Da vi, efter at have passeret det højeste punkt, igen begyndte at køre nedad, måtte hastigheden nedsættes stærkt. Maksimalhastigheden for godstogene er ellers på denne bane 55 miles/time (for persontog 100 miles/time), men på strækninger med stærkt fald må der ikke køres mere end 15 miles/time, d. v. s. 25 km/time. Over en strækning af 15—20 kilometers længde var der meget stærkt fald, og inden nedkørslen påbegyndtes, standsede lokomotivføreren toget. Trykluftbremsen blev omstillet til bjergstilling, og togpersonalet fordelte sig over toget, hvor de indtog pladser udenpå vognene. Under kørslen nedad anvendte lokomotivføreren foruden trykluftbremsen togets elektriske bremse, der virker på den måde, at banemotorerne omstilles til at arbejde som dynamoer og derved yder modstand mod togets bevægelse. Den frembragte elektricitet omdannes til varme i modstande, der er anbragt i lokomotivets tag, og trækker ventilatorer til afkøling af disse modstande.

Kl ca. 16 efter 7 timers kørsel nåede vi den lille stationsby Seligman 230 km fra Winslow, og her stod der nyt lokomotivpersonale parat til at overtage lokomotivet. Personalet fra Winslow kunne nu få et hvil i Seligman, inden de — formentlig en gang næste nat — skulle køre et tog tilbage til hjemstedet. Tjenesten i disse godstog er i modsætning til tjenesten i persontogene ikke fast tilrettelagt, men fordeles efter princippet: »Først ind, først ud«. Dette vil sige, at det personale, der først ankommer til et depot, har første ret til at køre et tog hjemad.

Jeg kunne få et par timers ophold, inden det tog kom, der skulle føre mig videre til Los Angeles, og benyttede tiden til at få et måltid mad i Fred Harvey-restaurationen i stationsbygningen og se mig lidt om. Her i Arizona er der hentet stof til utallige cowboyhistorier, og den lille by Seligman har en gang i fortiden været kendt som et sted, hvor det gik hårdt til, og hvor seksløberer sad løst i bæltet. Nu ser her stille



Lokomotivpersonale fratræder tjeneste. General Motors 5400 hk. dieselelektrisk godstogslokomotiv på »Santa Fe« banen.

og fredeligt ud. Den lovløse tid er for længe siden forbi, også i det yderste vesten.

På min rejse til Kalifornien og under turen tilbage til Chicago havde jeg mest rejst med dieseltog. Da jeg efter et kortere ophold i Chicago bestemte mig til at tage en tur gennem sydstatene inden min hjemrejse, valgte jeg derfor at benytte et damptog over den lange strækning fra Chicago til New Orleans.

Jeg steg ind i toget i Chicago fredag aften, og det var da meget koldt, og der var sne på gaderne. Da det blev lyst næste morgen, og jeg forlod sovevognen, var der ingen sne at se, og det kunne mærkes, at det var mildere i luften. Toget, jeg rejste med, var jernbaneselskabet Illinois Centrals »The Louisiane«, og jeg havde inden min afrejse opnået tilladelse til at køre på lokomotivet en del af vejen.

Ved ankomsten til Memphis i Tennessee kl. ca. 9 lørdag morgen begav jeg mig hen til lokomotivet og blev her mødt af een af Illinois Centrals lokomotivinstruktører, der skulle ledsage mig. Lokomotivet var et stokerfyret højtrykslokomotiv, og det var ikke af helt ny dato, idet det var bygget i 1926. Det ydede imidlertid upåklagelig tjeneste. Damptrykket stod på strengen under selv den hårdeste kørsel, og vi nåede op på en hastighed på ca. 82 miles/time (130 km/time) med det ret tunge tog. Gennem en glasplade i gulvet kunne man se stokerens snegl, der førte kullene frem til fyret. Inde i fyret blev kullene fordelt ved dampstråler, der blæste dem fra en plade under fyrdøren ud over hele ristearialet.

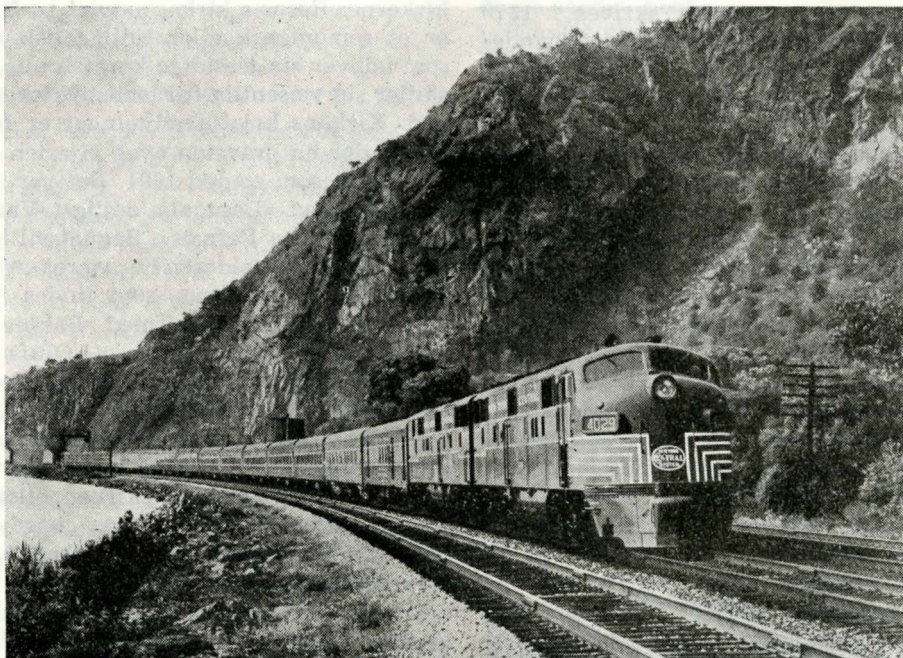
Fyrbøderens arbejde bestod i at regulere stokerens hastighed og sætte vand på kedlen. Endvidere betjente han med mellemrum nogle træk på førerpladsen, hvor med ristestængerne kunne bevæges, så asken blev ryttet ned. Et slamudblæsningsapparat skulle også betjenes med mellemrum. Efter at vi havde kørt ca. 160 km, blev der — uden at maskinen gik fra toget — foretaget kulforsyning fra silo over hovedsporet og vandforsyning. Desuden blev maskinen opsmurt ved en transportabel fedtpumpe, drevet af trykluft fra lokomotivets trykluftsystem.

Under kørslen syd på fra Memphis kunne man se, at der begyndte at vise sig grønt under det visne græs på markerne, og et sted var der udsprungne påskeliljer i grøften. Der kunne også ses rester af den høstede afgrøde på markerne — bomuld, majs og sukerrør. Banen går her ikke så langt fra den store flod Mississippi, og udtallige steder kom vi igennem sumpe og oversvømmet land. Af og til sås olietårne, der ragede op i det fjerne.

Et andet karakteristisk træk var, at der efterhånden sås flere og flere negre i befolkningen. Mange steder kørte vi gennem mindre byer, hvor der næsten kun sås negre. Da jeg gik tilbage fra lokomotivet ved middagstid og satte mig ind i spisevognen, så jeg for første gang under min rejse i U. S. A., at den med et gardin var delt i to afdelinger. I sydstatene kan det nemlig ikke tænkes, at en neger spiser i samme rum som en hvid, og da der altså kun var en spisevogn i toget, måtte man med et forhæng frembringe den illusion, at der var to rum i vognen.

På en station, hvor jeg var ude at strække benene, så jeg også for første gang, at der var to ventesale, een for »coloured« og een for »white«. Dette er fuldstændig gennemført i sydstatene. Der findes altid to drikkevandskummer, een for negre og een for hvide, to slags biografer, to slags restaurationer o. s. v. I togene bliver negrene anbragt i vogne for sig. I busserne kan dette jo ikke lade sig gøre, og man har da indført det princip, at negre besætter pladserne bag i vognen, og de hvide pladserne foran i vognen.

Jeg kan ikke lade være med at fortælle en oplevelse, som jeg senere havde, og som gjorde et dybt indtryk på mig. Under rejse gennem staten Georgia sad jeg en aften i en af togets rygekupeer i samtale med en anden rejsende, medens een af de i toget som rengøringspersonale m. v. tjenestegørende funktionærer, der var neger, fejede gulvet. Den rejsende talte til negeren, der var i jernbaneuniform, og sagde så pludselig til mig: »Det er en flink nigger. Se nu, hvad jeg kan gøre ved ham«, hvorefter han sagde til negeren: »Tag din kasket af! Kom her hen!« Derefter



»The Pacemaker« under kørsel langs Hudsonfloden.

gned han negeren oven i det krøllede hår og sagde til mig: »Det er en gammel skik her, at det betyder held at gnide en niggers hovede. Kan I gøre det i Europa?«

Denne side af livet i U. S. A. er vanskelig at forstå for en udlænding, og den forekommer så meget mere mærkelig i sammenligning med den ligefremhed, venlighed og mangel på snobberi, der ellers mødes overalt, og som jeg også på min tur fra Chicago til New Orleans mødte hos alle, som jeg kom i forbindelse med.

Lørdag aften ved mørkets frembrud var toget fremme i New Orleans og jeg pustede af varme, da jeg bar mine kufferter ud fra toget. Mit hotelværelse var udstyret med elektrisk vifte, som jeg måtte have i gang, inden jeg gik i seng, og da jeg næste morgen så ud ad vinduet, var der palmetræer og blomstrende buske langs gaderne. Så store klimaforandringer kan man altså komme ud for på mindre end et døgn's jernbanerejse i U. S. A.

Røsnæs-Feriejhemmet.

Lokomotivfører Scheel-Poulsen, Skern, der beskæftiger sig med arkæologisk forskning, er i sine studier også stødt på egnen omkring foreningens feriejhem på Røsnæs ved Kalundborg, og har sendt os nedenstående artikel, hvor han i korte træk beskriver de historiske minder fra denne egn.

»Bølger, som ved Stranden drømme,
aander Salt til Luftens Strømme,
bygge højt et Lystpalads.
Solen under Slør kan skinne,
lyse, salte, kaade Vinde
finder her sin Tumbleplads.«

Helge Hostrup.

Navnet Røsnæs er af ældgammel oprindelse. Navnet har man sat i forbindelse med ordet »røse«, d. v. s. stendynge, men som det skrives i 1370 »Røthsnes« synes det at være afledt af et mandnavn. Vor tids udtalte Refnæs er opstået i det 17. århundrede og er uden historisk og stedlig hjemmel.

Røsnæshalvøen er i mange henseender meget interessant. De voldsomme naturforandringer fra for titusinder af år siden, da istidens jættekrafter skabte landet, ses tydeligt i halvøens skrån timer mod Kalundborgfjorden; tidligere kaldet Hærvig. For den interesserede iagttager ses de lagdelte jordformationer fra to forskellige geologiske perioder i landets opkomst. Man ser således både sand og grus, der danner udpræget randmoræner, afsat ned om bartsmeltende indlandsis. Da Asnæshalvøen endnu dukkede sig under havets overflade, lå Røsnæs dér med sine stejle klinter. Modsat derimod er halvøens nordside, der falder jævnt mod kattegatskysten. Med istidens ophør dannedes der store smeltevandsslugter mod fjorden, og alt tyder på, at vort feriejhem ligger i en sådan smeltevandsslugt. Halvøen er rig på oldtidsminder, der således vidner om menneskers færd i de forhistoriske tider. Talrige bronzealderhøje kroner bakkekamme, og fra stenalderen ses mange dysser rundt

omkring. En anelig trekamret langdysse ses umiddelbart øst for Raklev kirkegård, og et dyssekammer med omgivende høj, og fra vejen mellem Kongstrup og Ellede ses 4 smukke dyssekamre. Helt til fredningsloven af 1937 blev sat i kraft har der været faret hårdt frem mod vore fortidsminder, men med lovens iværksættelse er alle jordfaste minder, såvel oldtids som middelalderlige, nu freddede, herunder medregnes gamle kirkegårde og fæstningsværker. Det var to af vore store digtere, der med deres magtfulde sprog modnede totalfredninger: Jeppe Aakjær og Johs. V. Jensen.

I middelalderen var Røsnæs dækket af udstrakte skove, hvor jagtlivet udfoldede sig med jagtfulke og halsende hunde, hvor Nimrod øvede sin idræt. Det var herude, at Kong Valdemar og Dronning Dagmars unge søn hin novemberdag den 28. 1231 mistede livet ved vådeskud. Herom står i Anna Krabbes »Sjællandske Anligniteter« fra 1607 (nu i rigsarkivet) »der til Almindelse er oprejst i Nyrup Lund, som han blev skudt, 4 store Stene, een mand høj, paa en slet grøn Plads, noget aflang, een af Stenene er stakket, siden blev Stedet forrykt«. Hvis man nu kunne tro denne gamle aftegnelse, skulle stedet jo være i vort feriejems nærhed. Men så vil andre kilder vide, at stedet skal søges længere vester ude. Der nævnes både Vaagehøj og Rullehøj og et sted nordvest for Bjørnstrup. Hvorom alting nu er. Stedet kan ikke påvises. Om befolkningen herude vides, at det helt op til vort århundrede havde bevaret sit særpræg i klædedragt såvel som bohave, der formentlig skyldes halvøens afsondrede beliggenhed (se Kalundborg museum). Fra halvøens højeste punkt: Nyrop bakke (64 m over havet) har man en herlig udsigt over landets vældige linier.

De ældste bygninger på halvøen er selvfølgelig kirkerne. Røsnæs kirke, indviet til Sct. Laurentius, er et semomansk eller tidliggotisk bygningsværk, som udover sin tresidige korafslutning vel ikke udskiller sig væsentlig fra landsbykirker i almindelighed. Kirkens krydshvælvninger er fra 1600. I koret er der en gravsten over præsten Laurids Olufsen Kock, som er død 1691. Det var ham, der bl. a. skrev sangen »Danmark dejligst Vang og Vænge« og »Jagten paa Refnæs«. Sagnet vil iøvrigt vide, at kirken i middelalderen har været en lægdomskirke, muligvis står kilderne, som findes i præstegårdshaven i forbindelse hermed. Raklev kirke er opført 1547 og fik navnet sct. Olufs kirke. Det er den første kirke, som herhjemme blev opført efter reformationen. Kirkesognet blev udskilt fra sct. Olaj klosterkirke i Kalundborg, som vist var sognekirke i byen. Den femtårnede »Vor Frue Kirke« menes at have været slotskirken, eller slottes kirke. Raklev kirkes første præst var guardian ved klosteret, og det var ham, der udvirkede udskillelsen af kirkesognet og kirkens rejsning. I landsskabelig henseende er der stor lighed mellem Røsnæs, Samsø, Østjylland og Djursland med Helgenæs. Fra Arilds tid har der været overfart mellem landsdelene, der i ufredstiden blev beskyttet af en del be-

fæstningsanlæg (skanser) på Samsø, Kyholm og Røsnæs. Foruden den, som ligger umiddelbart opad feriehjemmet, ligger der to ude øst for fyret ved kategatskysten og ved fjorden.

Som tidligere anført, ligger vort feriehjem i en smeltvandsslugt, og de naturlige betingelser for afløbet fra »Skambakken« dannede således et ypperligt eller naturligt leje for en vandmølle. Fra tiden omkring år 1000 ved kilderne at berette om mange vandmøller, men hvornår Skambækmølle opstod, ved vi ikke, ej heller når den blev nedlagt. Om den lidt nordligere liggende Nostrupmølle (52 meter over havet) har afløst den gamle vandmølle, har jeg ikke kunnet finde noget om. I året 1664 vides med sikkerhed, at på vort feriehjems plads lå »Scharnbech« mølle, og et synligt minde derom burde rejses om mølledammen i haven, thi den omstændighed, at vort feriehjem således ligger på historisk plads — dette være sagt i forbindelse med den pietetsfølelse, som har gjort sig gældende fra den dag, da lokomotivmændene overtog stedet, kan passende hermed begrundes. Som sagt, en stor sten, der med dyb indskrift fortæller os:

*Her lå Scharnbech-Mølle
1 6 6 4*

og for så at fuldende værket, kunne man forneden på samme sten indhugge foreningens initialer med årstallet 1922, året for feriehjemmets oprettelse.

I meget korte træk er her gjort rede for vort feriehjems nærmeste omegn gennem tiderne. Selv om kildematerialet ikke fra min side er gennemtravlet som ønskeligt, må dette ses i sammenhæng med de pladsforhold, som et fagblads spalter tillader. Har så min fritidssyssel med dette været til nogen glæde eller nytte, er jeg dem tak skyldig.

Til vort feriehjems gode fe!

„Jeg ser over tindrende Marker
og langt mod den blaanende Fjord.
Jeg stirrer paa sejlene Arker
men finder ej tolkende Ord“.

Således skriver Aakjær. Hvadenten det nu er en fjord, der eller her, så er det i al fald som møntet her. Fordyber man sig nu i dette landskabelige kalejdoskop fra skansen, thi landskabet set herfra, hvad enten man skuer mod øst, syd eller vest, er på en gang så storslået, »hvid og rød som selve Evigheden«. Det er som Ackan Friis skriver: »en skønhed — et digt af almagtens hånd«. Dybt nede fra stranden, der synes næsten lodret, høres havets evige sang — bølgerens rytme mod klintens stejle fod. Man ser over mod Asnæs med sin eventyrskov, når morgenens tågedis forgyldes af solens skin. Derinde gemt ligger det skønne palæbyggede Lerchenborg (opført 1742) i sin sirlige have med ro-sengårde og lindegange med tavler ved tavler af dyrkede marker, som fortøner sig dér, vesterud. Og ikke at forglemme »Kohornet«. Se solen sænker sig ned bag Hellesklintens stejle profil, det er som naturen stemmer til andagt »når fred hviler over land og by«, når solfaldet nynner sin svanesang og feriedagen er forbi.

»Modeljernbanen«.

Af og til hører man — bl. a. gennem radioen — om folk, der i deres fritid beskæftiger sig med modeljernbanebygning. På udstillinger, der helt eller delvis har tilknytning til jernbanerne, findes der gerne en af disse nøjagtige modeller af et jernbaneanlæg med tilhørende lokomotiv- og motormateriel anlagt i et naturligt landskab. Hver gang til glæde for såvel fagmand og for unge som gamle.

Men hvem er disse tilhængere af »jernbanen«, som fritidsbeskæftigelse? Hvad er det for mænd, og fra hvilke samfundslag kommer de? Er de spørgsmål, man har stillet sig, når man er blevet præsenteret for en af disse veludførte modeller, der i akkuratesse fra den mindste til den største detalje er en præstation i teknik og håndværk, som man uvilkårligt tilskriver mænd, hvis uddannelse ligger indenfor det håndværksmæssige.

Dette er imidlertid ikke tilfældet, thi tilhængere af modeljernbanebygning som hobby findes også blandt folk, hvis livsstilling ligger fjernt fra håndværket og banerne. Deres interesse skyldes ene og alene trangen til at være med i »jernbanelivet«, at finde afslappelse og for en stund glemme de daglige problemer.

Ligesom damplokomotivet og jernbanen er modeljernbane, som hobby, født i England og menes at stamme helt tilbage fra 1786, hvor det påstås, at James Watt og William Murdock byggede det første modellokomotiv. I hvert fald producerede England modeller for hobbyfolk så tidligt som i 1830. Efterhånden har denne lidenskab bredt sig over hele verden og har altså også i Danmark fundet tilhængere, som har organiseret sig i klubber. Efter den sidste krig har tilgangen af interesserede til foreningens klubber stadig været stigende. Men med denne udvidelse i medlems-tallet voksede også et gammelt ønske om et medlemsblad, der foruden at være et bindeled mellem hobbyens tilhængere og budbringer af fagligt nyt, også skulle være en hjælp og vejleder i de mange tekniske finesser, modelbyggeriet indeholder for derved at lette arbejdet for medlemmerne og fremme interessen for denne iderige hobby.

Ønsket er nu imødekommet. »Modeljernbanen« — Tidsskrift for jernbaner og modeljernbaner — udkom med sit første nummer i april måned som officielt organ for danske modeljernbaneklubber. Bladet, der er på 16 sider og smukt udstyret, har på sin vej fået en hilsen med af generaldirektør E. Terkelsen og opfylder mange af medlemmernes ønsker, bl. a. om tekniske artikler med vejledning i og tegninger til modelbyggeri af lokomotiver og vogne.

Med »Modeljernbanen« har tilhængere af denne smukke hobby ikke alene fået et nyt led i forbindelse med deres fritidsbeskæftigelse, men har også bragt sig i nærmere kontakt med beundrere af deres arbejde, som findes overalt ikke mindst blandt dem, der har deres livsgerning inden for de jernbaner, som er forbilledet for modellerne.

Abonnement på tidsskriftet kan tegnes af enhver og koster kr. 1,25 pr. nummer, 14 kr. for et årsabonnement, der dog af medlemmer kan fås for 12 kr.



Ændringer til huslejeloven.

Tjenestemandorganisationerne har overfor indenrigsministeriet og senere boligministeriet fremsat ønsker om ændring af lov om leje omhandlende, at forflyttede tjenestemænd samt de, der måtte fraflytte tjenesteboliger ved afsked med pension, fik fortrinsvis ret til at få anvist lejlighed i stedet for den tidligere bestemmelse, der kun gav tvangsforflyttede tjenestemænd denne adgang.

De lovgivende myndigheder har imødekommet tjenestemændenes ønsker, og vi kan oplyse, at der i den nu vedtagne lov om boliganvisning er indsat følgende bestemmelser:

»Stk. 5. Foreslår en udlejer, at en lejlighed udlejes til en tjenestemand eller en funktionær i koncessioneret virksomhed, der som følge af forflyttelse søger lejlighed i kommunen, vil forslaget være at godkende. I tvivlstilfælde afgør ministeren for byggeri og boligvæsen, i hvilken (hvilke) kommune(τ) den pågældende tjenestemand eller funktionær efter sin forflyttelse skal være boligberettiget.

Stk. 6. Foreslår en udlejer, at en lejlighed udlejes til en lejlighedssøgende, der efter afskedigelse på grund af alder eller anden ham utilregnelig årsag har måttet fraflytte en offentlig eller privat tjeneste- eller funktionærbolig, vil forslaget være at godkende. Det samme gælder forslag om udleje til en enke, når hun på grund af ægtefællens død har måttet fraflytte en offentlig eller privat tjenestebolig. Dersom den lejlighed, der skal udlejes, ikke er beliggende i samme kommune som tjenesteboligen, er det dog en betingelse, at den lejlighedssøgende kan godtgøre, at han forgæves har søgt lejlighed i sin hidtidige opholdskommune, eller at han har en berettiget interesse i at søge lejlighed i den kommune, hvori den ledige lejlighed er beliggende.«

Det er med tilfredshed, tjenestemændene har modtaget underretning om disse ændringer i den bestående boliglov. Det har altid forekommet os meningsløst, at tjenestemænd, der blev forflyttet som følge af forfremmelse eller efter opslag, ikke nød den samme begunstiggelse som tvangsforflyttede, thi i realiteten er begge parter jo ens stillet.

De tyske rigsbaner i vestzonen ansøger om lån i henhold til Marshall-planen.

I januar d. å. anmodede myndighederne for den britisk-amerikanske zone den europæiske økonomiske samarbejdskommission om at bevilge De tyske Rigsbaner et lån på 200 000 mill. tyske mark, denne anmodning blev anbefalet af kontrolrådet vedlagt en oversigt over rigsbanernes finansielle stilling. I en skrivelse blev endvidere peget på, at der ville blive taget skridt til at tilbagebetale lånet bl. a. ved, at okupationsmagterne ville betale rigsbanerne for deres nødvendige transporter.



Togsprængninger.

Af lokomotivinstruktør Barthold Kjær.

Trykluftbrensens indførelse ved De danske Statsbaner kan nu siges at være gennemført, og de første års besværligheder på grund af manglende kendskab er tildels overstået.

I de forløbne år siden trykluftbrensens indførelse har mange været ude for vanskeligheder, som de vel nok i flere tilfælde ikke har fået nogen forklaring på; men uden tvivl har ældre lokomotivførere mange gode erfaringer, som burde gives videre til unge lokomotivmænd.

Med foråret følger ofte mange forfremmelser, og da de nye lokomotivførere må anses for ukendte med de første tiders vanskeligheder med denne bremse, kan det tænkes, at de i deres selvstændige og ansvarsfulde gerning kan få brug for indvundne erfaringer.

Det vil derfor være naturligt, om disse erfaringer tilsendes DLT, og med disse linier gøres et forsøg i denne retning.

Antallet af togsprængninger er i stor tilbagegang, og vil fortsat kunne holdes nede ved at finde frem til den rigtige betjening.

De i begyndelsen ret hyppige togsprængninger kan vel nok forklares med gamle brud i trækstænger og koblinger, som ikke kunne holde til den kraftige opbremsning, ligesom det fandtes nødvendigt at forstærke trækapparaterne i visse vogne.

En medvirkende årsag kan også søges i togenes sammenkobling, og det må ikke glemmes, at mange vogne kørte med trykluftbremse i flere år uden at blive brugt, hvorfor disse vognes bremses kunne have fejl og mangler, der ved opbremsning fremkaldte stærke stød i toget med påfølgende togsprængning.

Ofte er der fremkommet stærke ryk i et tog, der fremførtes af 2 lokomotiver, opstået som følge af en for hårdhændet betjening af bremsen.

Tog, der medgives forspand, vil som oftest være lange tog, og betragter man en tegning af en førerventil nr. 8 i forspand for en fuldautomatisk førerventil C, vil det være forståeligt, at en hård driftsbremssning, der næsten bliver en farebremssning, fordi håndtaget i et øjeblik føres ned i farebremsestillingen, kan bevirke, at luften på det bageste lokomotivs udligningsstempel, falder hurtigere på den bageste side end på forsiden, fordi luften fra den forreste side kun kan undvige langsomt på grund af dysen 5.

Dette forhold kan forårsage en åbning af ventilen 6 på det bageste lokomotiv, der således vil virke omtrent ligesom konduktørventilen på vacuumbremsen.

Ved løsning af bremsen med et fyldestød, er der en teoretisk mulighed for, at fyldestødet kan skabe højere tryk på bageste lokomotivs udligningsstempel og åbne ventilen 3, såfremt denne ventils fjeder ikke er stærke nok.

Muligvis ligger heri en forklaring på nogle togsprængninger, og det var ønskeligt, om andre lokomotivmænd kunne påvise flere årsager.

HOVEDBESTYRELSESMØDE

den 23. og 24. februar 1949.

Alle til stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over hovedbestyrelsesmødet den 23. og 24. november 1948 oplæstes. — *Godkendtes.*

Punkt 2. Formandens beretning.

Formanden indledte med at omtale jubilæumsdagen den 1. januar, der var forløbet uden festligheder af nogen art i henhold til hovedbestyrelsens tidligere beslutning herom. I København var på foreningens første formand, C. Roosens mindsten på Søndermark kirkegård lagt en buket blomster med signerede bånd, og på de to tidligere redaktører, C. M. Christensen og E. Kuhns grave på Vestre kirkegård, var nedlagt krans også med signerede bånd. I Esbjerg, hvor foreningens formand gennem mange år, Chr. Christensen, ligger begravet, nedlagde de derværende afdelinger en krans på hans grav. Selv om dagen ikke blev fejret officielt, modtog vi mange blomster og telegrammer, og adskillige pensionerede kammerater benyttede dagen til at sende deres gamle forening en hilsen. Udsmykning af lokomotiver og motorvogne på jubilæumsdagen havde ikke fundet sted på grund af visse omstændigheder. Som hovedbestyrelsen bekendt, var der udsendt en cirkartænder sammen med lomhebogen til vore ordinære medlemmer, og samtlige ekstraordinære medlemmer var tilsendt tænderen. Vi har modtaget nogle reklamationer over, at det udsendte ikke var modtaget, og har også måttet erstatte det bortkomne, dog ikke i noget stort antal. Adskillige afdelinger i landet har afholdt lokale jubilæumsfester, der — efter hvad der er oplyst — alle er forløbet på en smuk og værdig måde. I anledning af nytår har vi endvidere udvekslet de sædvanlige nytårshilsner med de institutioner og organisationer, vi til daglig samarbejder med.

Formanden gik derefter over til at omtale, hvilke sager vi har beskæftiget os med siden sidste hovedbestyrelsesmøde.

Vi har behandlet en sag ang. efterbetaling af funktionsvederlag til 2 lokomotivmesteraspiranter, som i henhold til den i oktober f. å. vedtagne lønregulering mente at kunne tilkomme efterbetaling fra 1. januar 1948. Spørgsmålet er undersøgt i generaldirektoratet, der meddelte, at sagen var oversendt til finansministeriets afgørelse, fra hvilket svar endnu ikke var modtaget.

Fra en lokomotivførerafdeling er indsendt en sag ang. funktion i forskellige højere stillinger udført af en lokomotivfører. Pågældende har fungeret som lokomotivmester siden september 1942 henholdsvis i 5., 6. og 7. lønklasse, for den meste del af tiden dog i sidstnævnte. I tiden fra 1942 til slutningen af 1945 var der forekommet en samlet periode på over 4 uger i 6. lønklasse, og herfor var udbetalt vederlag efter de almindelige regler. Funktionen fortsatte i højere stilling, og vedkom-

mende havde i tiden fra den 1. oktober 1945 til 3. december 1948 ved adskilte perioder, dog alle under 28 dage, fungeret ialt i 183 dage i 6. lønklasse og indsendte derefter specificeret regning for fuld funktion, som gælder for fungering i denne lønklasse, dog med fradrag af det beløb, der tidligere var ydet, idet han i hele perioden havde oppebåret fuld funktion, fastsat for fungering i 7. lønklasse. Lokomotivføreren mente, at når der engang var opnået ret til funktionsvederlag i 6. lønklasse, og man stadig fungerede i en højere lønklasse, kunne funktionen i den højeste klasse ikke betragtes som værende afbrudt, og ud fra denne betragtning blev regning indsendt. Distriktet ville ikke anviser omhandlede regning til udbetaling, hvorfor lokomotivføreren gennem afdelingen tilsendte hovedbestyrelsen sagen og udbad sig vor fortolkning af punkt 16 i afsnittet »Funktionsvederlag« i ordre A. Vi har måttet meddele, at distriktet har ret i den trufne afgørelse og endvidere anskueliggjorde vi i skrivelsen ved forskellige eksempler, hvorledes bestemmelserne i omhandlede ordreafsnit skal forstås.

En lokomotivfører, der i længere tid på grund af sygdom har været fritaget for lokomotivførertjeneste, og under sygdomsperioden med distriktets sanktion har stået for optælling og kontrol med lokomotivernes værktøjsbeholdning, har anmodet om foreningens støtte til opnåelse af et vederlag for denne tjeneste. Spørgsmålet har været berørt i generaldirektoratet, og det er vor opfattelse, at spørgsmålet kan løses sammen med den endnu uafgjorte sag ang. vederlag til lokomotivførere, der på enkelte dage udfører lokomotivmestertjeneste.

En sag indsendt af en lokomotivførerafdeling ang. timepenge i stedet for kørepenge er blevet behandlet. Et sæt lokomotivpersonale skulle udføre en tjeneste, der ifølge tjenestefordelingen, afbrudt af et tjenestefrit ophold, gav en samlet tjenestetid på ialt 10 tim. 21 min. Ved ankomsten til en station, hvorfra returnering til hjemstedet skulle foregå som passager, skete denne med 37 minutters forsinkelse, hvilket bevirkede, at personalet da havde haft ialt 10 timer og 10 min. uafbrudt tjeneste. Uden at underrette maskindepotet på hjemstedsstationen tog personalet et 6 timers hvil, hvorefter de først returnerede som passagerer. Da fraværelsen fra hjemstedet havde været mere end 4 timer udover det ordinære fravær, indsendtes regning over timepenge, hvilket distriktet nægtede at anerkende. Vi beskrev sagen overfor distriktet og gjorde gældende, at omtalte personale måtte have krav på timepenge i henhold til de herom gældende regler. I sin svarskrivelse fastholdt distriktet sit standpunkt og hævdede, at personalet ingen beføjelse havde til at tage et 6 timers hvil på fremmed depot, hvorfor regning på timepenge ikke kunne anvises til udbetaling.

En lokomotivførerunderafdeling har beklaget sig over, at stationen ikke tilrettelægger rangerarbejdet, således at der bliver lejlighed til en spi-

sepause. Vi har i den anledning tilsendt afdelingen en afskrift af den skrivelse, som vi i sin tid modtog fra generaldirektoratet som svar på en henvendelse ang. spisetid til lokomotivførere på rangermaskiner. I denne skrivelse er nedlagt, at distrikterne er anmodet om at foranledige rangerarbejdet tilrettelagt således, at lokomotivføreren kan holde spisepause sammen med rangerholdet.

Vi har fra en lokomotivfyrbøderafdeling modtaget en beklagelse over, at distriktet har retledet en lokomotivfyrbøder, fordi denne havde nægtet at udføre ekstrarangering, uagtet vedkommende havde rangeret en halv time udover den ifølge planen ordinære tid. Ved en skrivelse til distriktet har vi henstillet, at påtalen tilbagekaldes.

På anledning har vi til begge distrikter henstillet, at det B-cirkulære — der almindeligvis udsendes i marts—april måned til samtlige maskindepoter, og hvori er anført en oversigt over, hvor stort et antal afløsere hver enkelt kategori ved de forskellige depoter kan disponere over i forbindelse med sommerferie — udsendes omkring den 15. februar, således at personalet kan tilrettelægge deres ferie så betids, at de er i stand til at erhverve sig sommerophold på pensionat e. l., medens der endnu findes ledige pladser

I det tidligere refererede spørgsmål ang. forbedring af ferieanciennitet til nogle lokomotivførere, der har haft en lang aspiranttid, har vi nu fra generaldirektoratet modtaget svar. Spørgsmålet har været forelagt finansministeriet, der har resolveret, at der intet findes at indvende mod, at den en tjenestemand tillagte lønanciennitet medfører tilsvarende forbedringer af den pågældendes ferieanciennitet. Dette vil sige, at det kun kommer de lokomotivførere til gode, som ved bevilling på normeringsloven for finansåret 1939/40 fik tillagt en forbedret lønanciennitet. Forbedringen kommer ikke til at omfatte alle dem, vi havde anmodet om, men kun dem, der ikke har været afskediget i aspiranttiden.

Fra en lokomotivførerafdeling har vi modtaget en skrivelse, hvori afdelingen beklager sig over, at distriktet ikke vil overføre feriedage til næste år. Nogle lokomotivførere har søgt deres resterende dage i marts, men da depotet ikke kan afløse i denne måned, men derimod i februar, har de pågældende søgt dagene overført. Distriktet hævder, at nævnte dage ikke kan overføres, hvis de kan gives i indeværende ferieår. Vi har i vort svar til afdelingen peget på, at der i ordre A udtrykkeligt er nedlagt, at såfremt manglende feriedage ikke kan ydes inden ferieårets udløb, overføres disse til det efterfølgende ferieår. Der er derfor intet andet for afdelingen at gøre, end i samråd med lokomotivmesteren at modtage de resterende dage fordelt på bedste måde, og kun, hvis det viser sig, at depotet ikke kan skaffe afløsning, kan eventuelle resterende dage overføres til næste ferieår.

Generaldirektoratet har meddelt, at da forsyningssituationen med hensyn til arbejdstøj vedblivende er yderst vanskelig, agtes den hidtil gæl-

dende ordning med erstatning i penge for ikke-leveret arbejdstøj forlænget, således at den også kommer til at omfatte arbejdstøj, som skulle være leveret i løbet af 1949. Under hensyn til indtrufne stigninger i de gældende maksimalpriser, agtes erstatningsbeløbene forhøjet for jakke og benklæder til 32 kr., for kitler til 24,50 kr. og for overalls til 17 kr. Vi har på denne henvendelse svaret, at man tiltræder, at ordningen får gyldighed for året 1949 med de i skrivelsen fastsatte erstatningsbeløb, idet det dog forudsættes, at såfremt forsyningssituationen bedres i årets løb, får personalet udleveret arbejdstøj i stedet for penge.

Ved en drøftelse i generaldirektoratet er det tiltrådt, at ved fremtidig måltagning til skindveste, som nu skal foretages af leverandøren, skal personalet ved Fredericia og de fynske maskindepoter rejse til leverandøren for at få taget mål. Måltagning af personale ved øvrige depoter foretages på maskindepotet.

Fra generaldirektoratet er modtaget meddelelse om, at det for at gennemføre uddannelsen af de under uddannelse værende lokomotivfyrbøderaspiranter, ialt 215 mand, indenfor den normale 2-årige aspiranttid, vil være nødvendigt at etablere lokomotivfyrbøderkursus i Århus, og man derfor allerede af lokale hensyn ikke samtidig kan afholde motorkursus, er man sindet at udsætte afholdelse af sidstnævnte kursus. Endvidere tilføjes, at der i øjeblikket findes 648 motoruddannede lokomotivførere, og generaldirektoratet beder sig meddelt, hvorvidt foreningen kan tiltræde, at afholdelse af motorkursus udsættes indtil videre. Under hensyn til den store mangel på lokomotivfyrbødere har vi svaret, at foreningen kan tiltræde, at motorkursus i 1949 inddrages til fordel for lokomotivfyrbøderkursus, idet det dog forudsættes, at det hidtidige antal af disse kursus i København forbliver uforandret, samt at der afholdes 2 i Århus og at elevantallet her bliver på samme størrelse som i førstnævnte by.

Foranlediget ved forskellige henvendelser har vi ved en skrivelse til generaldirektoratet anmodet om, at lokomotivpersonalet får udleveret noget mere tvist samt flere æsker tændstikker.

I anledning af statsbanernes overtagelse af Syd-fynske Jernbaner 1. april d. å. gav formanden en udførlig redegørelse over, hvorledes det overtagne personales forhold ville blive ordnet med hensyn til sygedage, fripas, uniformer o. s. v. Endvidere blev spørgsmålet om lokomotivpersonalets uddannelse grundigt belyst, hvilket var drøftet med generaldirektoratet, der havde tiltrådt de af os stillede forslag på de her omhandlede områder.

Udover de nævnte sager er besvaret forskellige spørgsmål af mere lokal eller ren personlig karakter.

I perioden er der udpeget bisidderassistance efter derom fremsat anmodning.

Formandens beretning *godkendtes*.

Punkt 3. Beretning fra de stående udvalg.

I Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg er behandlet de indsendte forslag om velfærdsforanstaltninger, der er fremsendt af de forskellige organisationer. Adskillige af disse forslag er ikke videresendt som velfærdsforslag, idet de ikke kommer ind herunder, men skal behandles særskilt. Ved den nu praktiserede form mente formanden, at der var blevet bedre system på dette område. I generaldirektoratet har været drøftet spørgsmålet om lejeboliger for finansåret 1949/50, foruden tidligere nævnte boliger vil der i Korsør blive bygget 2 boliger for lokomotivfyrbødere, og vi har godkendt de i den anledning udarbejdede tegninger for boligernes indretning. Generaldirektoratet har tiltrådt, at skovkortene får gyldighed på Slangerupbanen, dog kun til Farum, og ligeledes er tiltrådt efter en derom ført mundtlig forhandling, at indtægtsgrænsen for ansattes børns ret til at få udstedt fripas forhøjes fra 1200 til 1500 kr., samt at værdien for kost og logi fastsættes til henholdsvis 600 og 150 kr.

I CO I har været afholdt flere bestyrelsesmøder, hvor bl. a. er drøftet forhøjelse af stedtilægssatserne. Centralorganisationen vil overfor finansministeren foreslå sats *a* forhøjet med 180 kr. og de øvrige satser tilsvarende i henhold til den nu eksisterende skala. Spørgsmålet har været drøftet med finansministeren, men noget resultat foreligger ikke endnu. CO har udarbejdet en kursusplan for det påtænkte kursus, der skulle afholdes for de mindre statstjenestemandorganisationers tillidsmænd. Forslag om afholdelse af dette kursus blev vedtaget på COs repræsentantskabsmøde i efteråret 1948. På det sidste styrelsesmøde blev det oplyst, at der kun var indkommet een ansøgning, og da der ikke var lang tid til ansøgningsfristens udløb, var der mulighed for, at kursus'et måtte aflyses. Det udvalg inden for CO, der har været nedsat til udarbejdelse af regler for samarbejdsudvalg inden for statstjenesten, har nu udarbejdet et forslag, som har været drøftet på et styrelsesmøde, og det er meningen, at samarbejdsudvalgene skal træde ud i livet inden for en overskuelig tid.

Transportorganisationernes Trafikudvalg har holdt møde, og herunder blev det oplyst, at det er regeringens hensigt at fremsætte forslag til lov om en vis trafik-koordinering inden for en overskuelig tid.

»Vejlekassen«s styrelse har holdt møde og drøftet spørgsmålet om valg af suppleant til bestyrelsen. Denne må overhovedet ikke beskæftige sig med noget som helst andet organisationsarbejde. Valget er endnu ikke afgjort.

Feriehjemsudvalget har holdt møde og behandlet forskellige spørgsmål, og bl. a. ville udvalget forelægge et forslag for hovedbestyrelsen om køb af et lille sommerhus samt grunden, hvorpå det er beliggende tæt op ad feriehemmet. Den nuværende ejer vil sælge og tilbyder begge dele til en pris af 8 500 kr. Hovedbestyrelsen anbefalede, at købet blev foretaget. En lokomotivfører har tilsendt os et fotografi af en statue, som vedkommende fore-

slår, at vi køber til opstilling på feriehemmets grund. Det vedtoges ikke at reflektere på tilbudet. Iøvrigt vil feriehemmets sæson strække sig fra 1. juni til 2. september, og udvalget vil foreslå, under hensyn til, at varepriserne er steget, at den almindelige pensionspris forhøjes, dog ikke med noget særligt stort beløb.

I Dansk Jernbane Forbund har været ført en drøftelse ang. driften af marketenderiet i Fredericia. Drøftelsen endte resultatløs.

Hovedkassereren gav en redegørelse for et møde i låneforeningen, hvor bl. a. var vedtaget, at renten på lån sættes op fra 4 til 4½ pct. samt at der ikke ydes lån til køb af en byggegrund. Endvidere gav hovedkassereren, som er medlem af eksamenskommissionen, en oversigt over, hvad denne har beskæftiget sig med i den seneste tid. Derefter gav hovedkassereren en oversigt over Godsbanegårdens marketenderiers drift for året 1948. Regnskaberne udviste et mindre overskud.

Punktet toges til efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens beretning.

Hovedkassereren fremlagde en regnskabsoversigt for hele året 1948. Der havde i årets sidste kvartal været en formuefremgang på 5 710,83 kr., medens der for hele regnskabsåret var en formuetilbagegang på 11 842,10 kr., hvilket skyldtes indkøb af jubilæumsgaven til medlemmerne. Feriehjemregnskabet blev derefter forelagt. Det balancerer med 82 679,53 kr. Et underskud på 6 894,26 kr. for hele året. Dansk Lokomotiv Tidende balancerer med 23 214,56 kr. Et overskud på 2 204,68 kr. Kritisk revision havde intet at bemærke til det fremlagte regnskab. Derefter blev budget for hovedkassen for året 1949 forelagt. *Godkendtes.* Budgettet for Dansk Lokomotiv Tidende blev ligeledes forelagt og *godkendt.*

Hovedkassererens beretning toges til efterretning.

Punkt 5. Behandling af foreliggende sager.

Fra generaldirektoratet er modtaget et forslag omhandlede en tilføjelse til ordre A vedr. nattillæg under udkommando eller tjenesterejse. Forinden tilføjelsen udsendes, ønsker generaldirektoratet vor udtalelse hertil. *Tiltrådtes.*

Fra Århus lokomotivførerafdeling er modtaget et forslag ang., at en bestemt mand må blive udpeget til sekretær på den kommende kongres, selv om vedkommende ikke bliver valgt som kongresdelegeret. *Afvistes* under hensyn til den almindelige praksis ved valg af sekretær på kongressen.

4 lokomotivførere, der har været lyntogsassistenter, men først lod sig forfremme til førstnævnte stilling, da de pågældende kunne blive det i København, og som følge heraf i henhold til de givne regler mistede deres bundanciennitet, anmoder om hovedbestyrelsens støtte til, at de kan generhverve denne. Det vedtoges at afvise sagen på nuværende tidspunkt.

Fra en tysk rigsbanedirektør er modtaget en anmodning om at få tilstillet noget materiale skrevet på tysk om ITF's virksomhed i mellemkrigsårene. Det vedtoges at indhente oplysninger hos ITF inden dette ønske evt. kunne imødekommes.

Hollands Jernbaneforbund indbyder til kongres i dagene 23., 24. og 25. maj d. å. Som vore repræsentanter valgtes formanden og K. Egenhardt.

ITF meddeler, at det tyske Jernbanemandsforbund i vestzonen afholder nogle sommerlejre i dette år, og der indbydes hertil unge kolleger fra andre lande til at deltage gratis. Der bliver ialt 150 fripladser, og ITF, der skal fordele disse pladser, har tildelt vor forening 2. Det vedtoges at ogtage en meddelelse i DLT om, at disse pladser kan søges, og deltagerne vil få 250 kr. til betaling af de hermed følgende udgifter.

Struer afdelinger anmoder om tilskud til foredrag. Det vedtoges at yde 75 kr.

Foreningerne: »Gyvelholm«, »Centralbiblioteket for tuberkuloseramte« og »Julestjernen« anmoder om støtte. 25 kr. blev bevilget til hver.

»Esperantistforeningen« og »Børns og Unges Vel« anmoder om støtte. *Henlagdes.*

Roskilde lokomotivfyrbøderafdeling anmoder om tilskud til radio samt et lån til indkøb heraf. Det vedtoges at yde et tilskud på 50 kr. samt låneafdelingen et beløb på ikke over 300 kr.

Afdelingerne 2 og 45 anmoder om et ekstraordinært tilskud til den jubilæumsfest, pågældende afdelinger afholdt i fællesskab. Under hensyn til de særlige forhold, der havde spillet ind ved jubilæumsfesternes afholdelse i København, vedtoges det at yde et tilskud på 100 kr.

Fra statsbanernes maskinafdeling er modtaget en forespørgsel, om foreningen kan tiltræde, at donkraften og den plomberede værktøjskasse afmonteres på rangermaskinerne. Henvist til vel-færdsudvalgets behandling.

Punkt 6. Kongressen 1949.

Som tidligere meddelt afholdes kongressen i dagene 18., 19. og 20 maj d. å., og det er påtænkt, at kongressens første dag skal slutte kl. 13,00. Om aftenen vil blive arrangeret en festlighed, hvortil der vil blive inviteret gæster fra administrationen og samarbejdende organisationer fra ind- og udland. I middagen, der skal være i forbindelse med festligheden, vil kongresrepræsentanterne få lejlighed til at deltage sammen med deres hustruer.

Foreningens virksomhedsberetning vil få et andet format end tidligere, og den vil ikke blive trykt, forinden der er udsendt et cirkulære om, hvor mange der ønsker et eksemplar, hvorefter oplagets størrelse da vil rette sig.

Ved lodtrækning blev det afgjort, at S. Sune-son går på valg ekstraordinært.

Efter forskellige bemærkninger og forespørgsler toges punktet til efterretning.

Punkt 7. Eventuelt.

Intet særligt at behandle.

Feriehjemmet.

Rationeringsmærker.

Opmærksomheden henledes på, at gæster til foreningens feriehem i den kommende sæson skal medbringe mærker for kød, flæsk og pålæg for en uge.

Feriemærkerne skal afhentes på rationeringskontoret i *hjemstedskommunen*. Ved afhentning af mærkerne skal kød, flæsk og pålægskort for den pågældende familie medbringes.

Da mærkerne kun udstedes for hele uger og kun fra lørdag til lørdag, og de skal anvendes i den uge, hvortil de er udstedt, må gæster, der ankommer til feriehemmet på andre dage end lørdag, forlange feriemærker til den uge, hvori det største antal feriedage ligger.

F. eks. ankommer en gæst til hjemmet på en torsdag i den ene uge og afrejser lørdag i den påfølgende uge, må han eller hun medbringe mærker for den uge, hvori afrejsen ligger. Hvorimod en gæst, der ankommer mandag eller tirsdag, må medbringe mærker for den, hvori ankomstdagen ligger.

Det bemærkes, at feriemærkerne kun kan fås i hjemstedskommunen, hvorfor den pågældende må afhente disse inden afrejsen til feriehemmet. Kortene kan ikke udstedes i Raklev kommune, hvori feriehemmet er beliggende.

Feriemærkerne skal af hensyn til den korte indkøbsfrist afleveres til hjemmets økonoma straks efter ankomsten hertil.

Samtidig henledes opmærksomheden på, at der pr. dag skal afleveres følgende rationeringsmærker pr. person:

Margarine	36 g
Sukker	50 »
Sæbe til husholdningsbrug ..	10 »

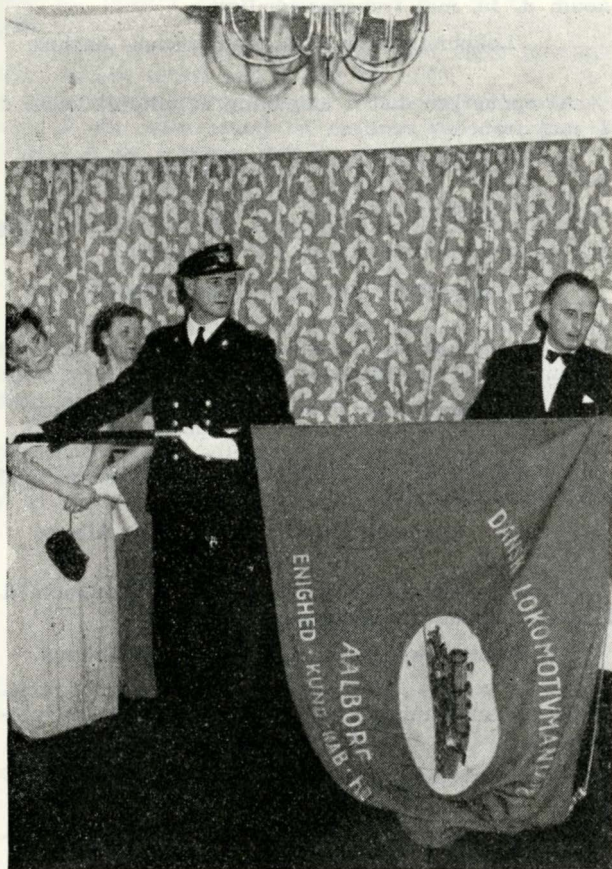
Endnu et lyspunkt.

Det går stadig fremad med hensyn til forsyningen af bekædningsstoffer, og som et resultat heraf har handelsministeren ophævet den i nogle år gældende bestemmelse, hvorefter der skulle leveres tekstilmærker ved udlevering af uniformsgenstande.

Ophævelsen blev gyldig fra d. 5. april d. å., men gælder dog kun for uldne genstande. (Uldveste, jakker, benklæder, veste og kapper).

For kitler og overtrækstøj forarbejdet af bomuld gælder de hidtidige bestemmelser stadig, idet lagrene af bomuldsstoffer, for hvilket behovet er meget stort, ikke tillader en ophævelse af rationeringen.

Faneindvielse i Ålborg.



Som indledning til den lokale jubilæumsfest den 19. februar indviede Ålborg afdelinger deres nye fane under overværelse af deltagerne til festmiddagen.

Lokomotivførernes formand C. A. Jespersen bød velkommen, og omtalte fanens tilblivelse, som skyldtes offerviljen og sammenholdet blandt medlemmerne, der alle uden undtagelse havde ydet det samme bidrag til anskaffelsessummen. Ønsket om en fane har i flere år været på tale, men krigen og besættelsen forhindrede gennemførelsen på grund af mangel på fanedug. Og skønt det endnu er forbundet med vanskeligheder at fremskaffe det rigtige stof, er det ved energisk arbejde fra bestyrelsens side lykkedes. Formanden sluttede med en tak til alle, der havde ydet sin støtte, og rettede en særlig tak til hustruerne, hvis ihærdige arbejde med idéen var en væsentlig årsag til, at fanen nu er en realitet.

Herefter blev den smukke fane båret frem af lokomotivfører C. B. M. Revald. På en klar, blå dug bærer fanen et broderet motiv af en Pr-maskine, foreningens navn og dens motto: ENIGHED — KUNDSKAB — HJÆLP.

Foreningens formand E. Greve Petersen talte for fanen, og slog det første søm i for mottoets første ord — ENIGHED. Fanens andet og tredje søm blev slået i af henholdsvis C. A. Jespersen, der tolkede ordet KUNDSKAB, og lokomotivfy-

bødernes formand A. Thygesen, der i smukke ord fremhævede betydningen af mottoets sidste ord — HJÆLP.

Damerne skænkede, som de første en faneplade til nyerhvervelsen. Højtideligheden sluttede med en i dagens anledning forfattet sang for fanen.

Til jubilæumsfest i afdelingerne.

Årets første måneder har for lokomotivmændene stået i festens tegn. Som tidligere meddelt lagde århusianerne for den 15. januar. Siden er det gået slag i slag landet over. Een, to, ja op til tre jubilæumsfester har der været afholdt på en uge. Fra Frederikshavn til Padborg og fra København til Esbjerg — fra nord til syd og øst til vest — har lokomotivmanden i selskab med sin hustru, pensionerede kolleger, enker efter lokomotivmænd og med gæster fra administrationen og samarbejdende organisationers lokale afdelinger fejret sin forenings 50 års jubilæum. Overalt under højtidelige og festlige former med den rette stemning til stede fra det øjeblik, de festklædte deltagere til tonerne af »Lokomotivmændenes March« (af Olfert Jespersen) marcherede ind til de smukt pyntede borde, og til den sidste vals på de små timer afsluttede en yderst vellykket og minderig aften, der vil blive bevaret som et uforglemmeligt minde.

Et stort arbejde havde de forskellige festudvalg udført forud for festen. Mange steder måtte natten tages i brug, for at det ønskede resultat af udsmykningen kunne opnås. Allieret med fantasien og de mere fingernemme kolleger var sale og borde dekoreret og pyntet på en sådan måde, at feststemningen blev styrket, fra deltagerne trådte ind i festsalen.

Glimrende taler — højtidelige og muntre — vekslede med de mange velsmagende retter har ligeledes styrket det festlige præg. Mange velmente og hjertelige ord blev af gæsterne rettet til lokomotivmanden og fra denne til sin gamle organisation og de mænd, der gav os ideen, og dem, som gennem årene har ført DLF frem til sin nuværende position.

Fra den lokale husdigter og fra beundrere af lokomotivmanden og hans gerning var der i dagens anledning fremstillet prolog og sange. I poesi og prosa blev manden på maskinen hyldet. I tale og sang fik hans hustru en hjertelig tak for den støtte, hun har ydet ham såvel i de mørke som i de lyse stunder.

Selvfølgelig har de forskellige afdelinger modtaget mange lykønskninger i form af telegrammer, blomster og gaver, som dirigentklokker, faneplader, malerier o. m. a., men ligesom det er umuligt her at omtale de mange fester enkeltvis, vil en beskrivelse af de utallige hilsener, der er indløbet til afdelingerne, være uoverkommelig.

Adskillige medlemmer har som en tak til foreningen skænket Feriehjemmet deres andele. Samme taknemlighed gav Esbjerg afdelinger udtryk for ved at overrække foreningens formand en morsom træfigur — en lokomotivfører i karikatur — udført af lokomotivfører A. G. Pedersen — et smukt stykke kunsthåndværk.

Med undtagelse af en enkelt, som fester den 23. maj, har samtlige afdelinger afholdt jubilæumsfest. Selvom hver landsdel har sine skikke og traditioner, som kommer til udfoldelse ved en sådan lejlighed, har der, fælles for dem alle, været den rette stemning og store tilslutning. Det sidste skyldes ikke mindst vel-

villig forståelse fra generaldirektoratet og distrikterne og fra lokomotivmestrenes side. Ved en tilrettelægning af festerne således, at den ene by løste af for den anden, blev det muligt at yde tjenestefrihed til alle, som ønskede at deltage. Vi retter ad denne vej, foruden den taknemlighed, der er givet udtryk for ved de enkelte fester, en tak til alle for den bistand, der er givet vore medlemmer i denne forbindelse. Hver hjælpende hånd og imødekommenhed har sin betydning, når de, hvis tjeneste fordeler sig over hele døgnnet, ønsker at samles for i fællesskab at fejre en mindedag.



Jubilæer.

Den 18. og 25. maj d. å. fejrer henholdsvis lokomotivfører S. Botling og G. H. Sørensen, begge Nykøbing F., 25 års jubilæum.

Botling har været lokomotivfyrbøder i Gedser og søgte derfra til Haderslev. Ved sin forfremmelse til lokomotivfører kom han til Padborg, men søgte tilbage til Haderslev, hvorfra han 2 år senere søgte til Nykøbing F.

Som souschef og chef for maskindepotet i Nykøbing F. vil de være kendt af mange lokomotivmænd, og alle kan vist være enige om, at ledelsen her er i de bedste hænder. De er begge venlige og noble lokomotivmænd og nyder alles tillid. Et bevis herfor har vi gennem deres tillidsmandsvirksomhed indenfor organisationen. Sørensen som tidligere kasserer i Gedser lokomotivfyrbøderafdeling og Botling som vor nuværende repræsentant i Nykøbing F.

Sørensens interesse udenfor jernbanen er læsning. Avisen bliver slugt sammen med frokosten, hvorefter han altid er rede til en diskussion om dagens aktuelle problemer.

Botlings sorg er, at »Grisen« ikke har lange ben, men måske den dog en dag kommer uden for »folden«. Vi skylder dig en tak, fordi du altid har vist dig rede til at hjælpe os »løse fugle«.

Kammeraterne ved Gedser og Nykøbing F. maskindepoter ønsker begge jubilærerne til lykke med dagen og takker for godt kammeratskab.

ohn.

Betaling for overarbejde m. v.

Finansministeriet har efter en henvendelse fra Tjernerestemandsorganisationerne tiltrådt, at den for tiden indtil 31. marts d. å. midlertidigt foretagne ekstraordinære forhøjelse for overarbejdsbetaling og mistede fridage forlænges til 30. september.

Betaling for overarbejde udgør i henhold hertil for lokomotivførere, elektroførere og motorførere kr. 4,65 pr. time og for lokomotivfyrbødere kr. 4,25.

For mistede fridage udgør beløbene henholdsvis kr. 37,20 og kr. 34,00. Finansministeriet bemærker, at man finder det rigtigst allerede nu at give udtryk for, at de tjenstlige forhold næppe kan forventes at begrunde en yderligere forlængelse, d v. s. udover den 30. september d. å. i den nugældende ordning.

Opmærksomhed frabedes.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum d. 10. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører *F. A. Frederiksen*, Aarhus.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum d. 3. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører *J. K. J. Larsen*, Thisted.

Ved mit 25 års jubilæum d. 18. maj frabeder jeg mig enhver opmærksomhed fra afdelingen.

Lokomotivfører *E. J. Pedersen*, Tønder.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum d. 17. maj frabedes venligst.

Lokomotivfører *Thorvald Andersen*, Aarhus.

I anledning af mit jubilæum frabedes høfligst enhver opmærksomhed.

Lokomotivfører *Niels Jensen*, Ålborg.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum d. 1. juni frabedes venligst.

Lokomotivfører *P. B. Petersen*, Frederikshavn.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum d. 7. Juni frabedes venligst.

Lokomotivfører *H. A. Hansen*, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *O. Saalbach*, Roskilde.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *C. Th. Andersen*, Struer.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *N. C. Spøer*, Kh. Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører *E. Brandt*, Kh. Gb.

Al opmærksomhed ved mit 25 års jubilæum d. 1. juni frabedes venligst.

Lokomotivfører *A. Laursen*, Viborg.

Enhver opmærksomhed i anledning af mit 25 års jubilæum den 8. juni frabedes venligst. Bortrejst.

Lokomotivmester *S. T. Stenkviist*, Brande.

Taksigelse.

Hjertelig tak for venlig opmærksomhed ved mit jubilæum.

Lokomotivfører *O. Christensen*, Struer.

»Lanternen«.

afholder ordinær generalforsamling onsdag den 11. maj 1949 kl. 15,30 i Frederiksberg selskabslokaler, Alle-gade 10.

Forslag, der ønskes behandlet, skal være forman-den i hænde senest den 8. maj kl. 12,00.

Efter generalforsamlingen kammeratligt samvær samt 3 stk. smørrebrød og en ostepind. Hertil ser-veres 1 øl og 1 snaps. Pris pr. deltager kr. 4,00.

Husk 10 g margarine.

Bestyrelsen.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige specialister i øre-, næse og halssygdomme an-taget overlæge K. Thrane, Svendborg, og doktor O. Bach, Svendborg.

Overlæge Thrane afholder konsultation på St. Ma-ria hospital kl. 10—11 og 14—15, lørdag dog kl. 10—11, medens doktor Bach afholder konsultation Gerritsgade 37 kl. 11—14, lørdag dog kl. 10—11.

Personalialia.

Udnævnelse pr. 1-4-49.

Lokomotivfører S. A. Petersen, Århus, efter ans. iflg. opslag til lokomotivmester i Århus.

Overtaget lokomotivpersonale fra Syd-fynske Jern-baner pr. 1-4-49.

Lokomotivformand som lokomotivfører (depotfor-stander):

J. T. Jensen, Fåborg, i Fåborg.

Lokomotivfører som lokomotivfører:

A. H. Christensen, Nyborg, i Nyborg.

A. H. Hansen, Fåborg, i Fåborg.

C. P. Hansen, Odense, i Odense.

C. L. Knudsen, Nyborg, i Nyborg.

H. H. Christiansen, Odense, i Odense.

J. L. Larsen, Nyborg, i Nyborg.

C. J. P. Einshøj, Nyborg, i Nyborg.

F. V. Jørgensen, Svendborg, i Svendborg.

L. G. Larsen, Odense, i Odense.

R. Jensen, Fåborg, i Fåborg.

M. P. M. Hansen, Nyborg, i Nyborg.

M. Nielsen, Svendborg, i Svendborg.

S. Eskesen, Odense, i Odense.

J. F. Nielsen, Odense, i Odense.

N. V. Hansen, Odense, Odense.

M. N. Nielsen, Fåborg, i Fåborg.

E. V. Jørgensen, Odense, i Odense.

R. Andersen, Nyborg, i Nyborg.

N. C. Rasmussen, Fåborg, i Fåborg.

Motorfører som lokomotivfører:

R. L. P. Rasmussen, Svendborg, i Svendborg.

J. T. Jensen, Nyborg, i Nyborg.

K. V. Hejnfelt, Fåborg, i Svendborg.

H. P. Schmidt, Svendborg, i Svendborg.

T. A. R. Larsen, Svendborg, i Svendborg.

J. P. C. Jørgensen, Odense, i Odense.

C. Carlsen, Odense, i Odense.

J. P. Rasmussen, Fåborg, i Fåborg.

O. M. Christensen, Odense, i Odense.

R. J. R. Sølyst, Svendborg, i Svendborg.

K. R. Jørgensen, Odense, i Odense.

M. C. Petersen, Nyborg, i Nyborg.

P. E. Bækgaard, Fåborg, i Fåborg.

C. H. Hansen, Nyborg, i Nyborg.

C. F. E. P. Rasmussen, Odense, i Odense.

N. J. R. R. S. Knudsen, Odense, i Odense.

C. C. B. Andersen, Odense, i Odense.

C. P. S. Petersen, Odense, i Odense.

C. M. Jørgensen, Odense, i Odense.

E. Petersen, Svendborg, i Svendborg.

E. B. Eriksen, Fåborg, i Fåborg.

Lokomotivfyrbøder som lokomotivfyrbøder:

P. A. L. Jørgensen, Odense, i Odense.

T. Jensen, Nyborg, i Nyborg.

B. T. Kristensen, Svendborg, i Svendborg.

E. Larsen, Svendborg, i Svendborg.

H. Hansen Snedker, Nyborg, i Nyborg.

A. Østerlund Møller, Svendborg, i Svendborg.

G. E. Traczyk, Fåborg, i Odense.

P. K. Hansen, Fåborg, i Odense.

P. A. J. Find, Fåborg, i Odense.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-4-49.

Lokomotivførerne:

J. A. J. Skov, Padborg, til Nyborg.

K. F. Hansen, Odense, til Nyborg.

H. C. E. Lundemann, Assens, til Odense.

H. Jørgensen, Brande, til Odense.

J. P. Hillbrandt, Korsør, til Odense.

A. M. Olsen, Padborg, til Odense.

K. M. H. Nielsen, Padborg, til Odense.

N. E. K. Larsen, Ringkøbing, til Odense (med ophør af funktion som depotforstander).

J. H. Pedersen, Hjørring, til Svendborg.

V. P. Jensen, Tønder, til Svendborg.

C. C. Ø. Hansen, Fredericia, til Svendborg.

C. F. Jensen, Tønder, til Svendborg.

S. A. Bertramssen, Tønder, til Svendborg.

Lokomotivfyrbøderne:

O. V. Sørensen Padborg, til Alborg.

K. Jensen, Korsør, til Frederikshavn.

E. Rasmussen, Frederikshavn, til Randers.

A. E. Jensen, Kalundborg, til Frederikshavn.

S. E. Petersen, Kalundborg, til Lunderskov.

Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-4-1949.

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

J. Larsen, Esbjerg, i Padborg.

H. H. Nielsen, Frederikshavn, i Padborg.

E. M. Pedersen, Struer, i Korsør.

L. J. Jespersen, Randers, i Korsør.

V. A. Pedersen, Randers, i Kalundborg.

L. P. Larsen, Alborg, i Kalundborg.

E. K. Andersen, Brande, i Næstved.

Påskønnelse.

For udvist god agtpågivenhed, hvorved en alvorlig faresituation på strækningen Andst—Lunderskov den 7-12-48 blev afværget, har generaldirektoratet udtalt sin bedste tak og påskønnelse over for bl. a. lokomotiv-fører P. Alsing, Fredericia, hvorhos der er udbetalt ham en dusør.

Afsked.

Lokomotivfører L. C. Jensen, Nyborg, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-5-49.
 Lokomotivfører (depotforstander) A. A. Thøgersen, Vejle, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-5-49.
 Lokomotivfører M. V. Rasmussen, Struer, efter ans. p. gr. af alder med pension fra 31-5-49.
 Lokomotivfører H. P. Larsen (Veksebo), København L., efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 31-5-49.
 Lokomotivfører H. O. Jensen, Kh. Gb., efter ans. p. gr. af alder med pension fra 30-6-49.
 Lokomotivfører (depotforstander) K. Pedersen, Holstebro, efter ans. p. gr. af svagelighed med pension fra 30-6-49.

Dødsfald blandt pensionister.

Pens. lokomotivfører H. A. H. Malling, København, den 17-2-49.
 Pens. lokomotivfører C. V. Mørch, Esbjerg, den 3-3-49.
 Pens. lokomotivfører N. C. Olesen, Struer, den 12-3-49.

Rettelse til adressefortegnelsen.

Lokomotivførerrunderafdelingen:

Nykøbing F.: Repræsentantens adresse rettes til: Gedservedvej 142, st.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Slagelse: Formandens navn og adresse rettes til: K. A. Larsen, DSB Maskindepot.
 Padborg: Kassererens navn og adresse rettes til: S. O. Nielsen, Nørregade.
 Århus: Kassererens navn og adresse rettes til K. V. Jensen, Steen Blichersvej 58, Åbyhøj.
 Kalundborg: Kassererens navn og adresse rettes til: A. J. Bill, Grethes Alle 3, 1.
 Korsør: Kassererens navn og adresse rettes til: P. B. B. Klavsén, Tårnborjvej 55.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-4-1949.

Pens. lokomotivførere:

V. Larsen, Jyllandsgade 19 c, Fredericia.
 L. C. S. Jørgensen, P. Gydesvej 5, Esbjerg.

Pens. motorførere:

H. Daugaard Nielsen, Spegerborgvej 12, Skælskør.

Byttelejlighed.

Århus—København.

Moderne solrig 2½ værelser lejlighed, frit beliggende, altan nedfaldsskakt, gasovn, ønskes byttet med tilsvarende eller større i København eller omegn.

Baneingeniør Råbæk, Sønder Boulevard 100, 1., V.

Notits.

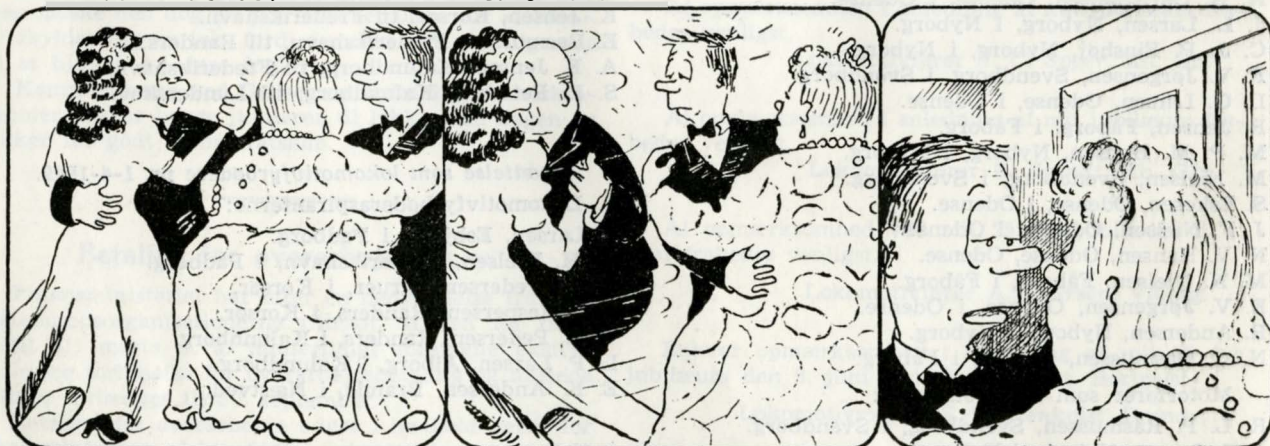
Sovjetunionen bygger nye lokomotiver.

Et nyt person- og godstogslokomotiv udstyret med dieselmotorer, som kan udvikle 2000 hk, er sat ind i trafikken på Moskva—Krakow-linien. Ved prøvekørselen, der blev foretaget i det sydlige Rusland, blev fremført et tog, der vejede 2200 tons på en stigning, hvor Ruslands største nuværende damplokomotiver kan trække et tog på højst 1500 tons.

En ny type damplokomotiver af den såkaldte Kuisby-shev-klasse er også bygget fornylig, og det meddeles, at disse kan udvikle 3000 hk. Denne lokomotivtype er forsynet med automatisk fyringsanordning samt anden moderne udrustning og trækraften på lige bane er målt til 3500 tons.

ITF.

JENSENS OG OLSENS TIL JUBILÆUMSFEST-



- Se glad ud Olsen! vi bytter koner i dag, så bytter vi arbejde i morgen, - du køber, og jeg fyrer. -

- Synes De ikke Hr Olsen - at det var sødt af min mand at tilbyde at fyre for Dem i morgen? -

- Lille fru Jensen - Vi skal have Reserve 12-18! - - -

REDAKTION:

E. Greve Petersen (ansvarhavende), S. Suneson.
 Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Hellerupvej 44, Hellerup.
 Telefon Hellerup 7269. — Kontortid Kl. 10—16.
 Postkonto 20 541.