



29. Aargang No. 14.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Juli 1929.

VORT BREMSESYSTEM.

I flere Artikler har vi slaaet til Lyd for Indførelse af en Trykluftbremse ved Statsbanerne, og Spørgsmaalet har to Sider: en økonomisk Side, og den anden er Spørgsmaalet om Sikkerheden paa Banerne. Man kan ogsaa sige, at Sikkerheden først og fremmest er et økonomisk Spørgsmaal, og efter hvad vi meddelte i vor sidste Artikel, viser det sig for de tyske Rigsbaner, efter Indførelsen af Kunze-Knorr Bremsen, at der aarlig spares 96 Millioner Mark. Det vil altsaa sige, at Indførelsen af denne Trykluftbremse er en god økonomisk Foranstaltning, og det er jo ret interessant at erfare det, naar man erindrer sig Generaldirektoratets Erklæring efter Svanemølleuheldet, hvori man omtaler Bekostningen ved Indførelsen, ca. 12 Mill. Kroner, som sandsynligvis er ansat ca. 50 pCt. for højt, og endvidere omtaler Rentebyrden, der anslaaes til $\frac{1}{4}$ Mill. Kr., der imidlertid maa antages at kunne forsvinde ved de Bespærelser, der kan indvindes, og endelig omtaler Erklæringen, at vi her i Danmark slet ikke kører med saadanne Godstog, der gør Indførelsen af en gennemgaaende Godstogsbremse ønskelig. Om dette sidste har vi før bemærket, at vi er ganske uenig med Generaldirektoratet, idet der køres med meget store Godstog, og at det med disse meget store Tog er ganske udelukket, at man kan høre Fløjtesignaler fra Lokomotivet, og derved findes et saadant Faremoment, at det er utvivlsomt at Sikkerheden er i Fare. Det har vi fremdraget før, og vi ved ogsaa, at man i Generaldirektoratet er bekendt med denne Svækkelse af Sikkerheden, som man

ved Forsøg med kraftige Dampfløjter paa Lokomotivet søger at ophæve — uden at det dog til Dato er lykkedes. I vore Nabolande er man altsaa resolut gaaet over til Indførelse af Kunze-Knorr Bremse for at opnaa den nødvendige Sikkerhed, og man er godt tilfreds hermed, fordi det er en god økonomisk Foranstaltning og fordi man ved denne Bremses Hjælp kan opnaa at faa Godstogene hurtigere over Banen, saaledes at de ikke ligger saa meget i Vejen for andre og hurtiggaaende Tog. Med de store Godstog paa Østkysten af Jylland køres der for Tiden, og er der i lange Tider kørt paa den Maade, at Lokomotivføreren indretter sin Kørsel saaledes, at han selv, ved sin Maskines Bremses Hjælp, bringer sit Tog til Standsning paa rette Sted paa Stationerne; thi de har gjort den Erfaring, at anden Maade at bringe Toget til at standse paa, altsaa ved at fløjte til Bremsen, ikke bringer det forønskede Resultat — thi der køres for langt — fordi Fløjtesignalerne ikke kan høres. Det er Sandheden om Sikkerheden med de store Tog, og d. v. s.: skal der standses ekstraordinært, saa svigter Systemet. Og af den Grund maa man, hvis man vil sætte Sikkerheden til Højbords, hvor den har Plads, skride til Indførelse af en Trykluftbremse, der passer ind i de andre Landes System — en Indførelse man for den Sags Skyld har paabegyndt forlængst, men hvis Tempo bør sættes op.

I »Dansk Jernbaneblad« for den 26. Juni har fhv. Statsbanedirektør O. Busse skrevet en stor Artikel om »Togbremsen«, som vi paa Grund af forskellige Unøjagtigheder finder Anledning til at fremsætte et Par Bemærkninger til, bl. a. fordi Direktøren mener, at der opstaar

Farer og Forsinkelser i Begyndelsen ved Indførelsen af et nyt Bremsesystem og at der vil opstaa Ulemper ved at indføre Togbremse paa Godstog. Ved Indførelse af noget nyt kan der muligvis opstaa nogle Vanskeligheder ved Betjeningen indtil Personalet er fortrolig med Apparaterne; men skulde saadanne Anskuelser være gældende, vilde man jo aldrig komme nogen Steder. Men det er ganske urigtigt, at Indførelsen af Trykluftbremsen paa Godstog medfører Fare eller Forsinkelse, tværtimod opnaas en ganske betydelig Forhøjelse af Sikkerheden og Fremskynding af Togene. Godstogene kan køre hurtigere, fordi de kan bremses hurtigere, og derfor kan de nu saa hyppige Overhalinger undgaas. Der siges endvidere, at hvis der opstaar en Utæthed i et Togs 50—75 Koblinger vil det tage Tid at finde den. Naturligvis vil det tage Tid; men hvorfor skulde der eventuelt pludselig opstaa Utæthed andre Steder end der, hvor man kobler fra, saa meget mere som Toget ikke udlignes paa Grund af Rangering, men hele Tiden staar »ladt«, og naar der kobles sammen kan Utætheden vel kun tænkes at opstaa i de ny sammenkoblede Samlinger og ikke andre Steder. Medens Utæthed er vanskelig at finde ved Vacuumbremsen, er det ikke saaledes ved Trykluftbremsen, hvor Utætheden straks høres paa Grund af den meget kraftigere hvislende Lyd, hvor Luften eventuelt løber ud, og derfor behøver Personalet ikke at løbe frem og tilbage for at finde en Fejl. Disse Bemærkninger, Direktør Busse fremsætter i Slutningen af sin Artikel og som efter vor Opfattelse ikke netop vidner om et indgaaende Kendskab til de praktiske Forhold ved Trykluftbremser, giver os Anledning til at anholde forskellige Bemærkninger, der fremsættes i Artiklen, og som er aabenbar urigtige. Saaledes bemærker Direktøren i sin Omtale af *Westinghousebremsen*, at der med det høje Lufttryk var forbundet forskellige Vanskeligheder, f. Eks. Sprængning af Gummislangerne eller Lufttrykket tabte sig gennem Koblingerne og i de *uundgaaelige Stopbøsninger* ved Bremsstemplerne. — Dertil er at bemærke, at der *slet ikke* forefindes Stoppebøsninger ved *Westinghousebremsen* og som Følge heraf kan der ingen Utætheder opstaa. De Ulemper kender vi derimod godt ved Vacuumbremsen, og de har jo paa Grund af det lille Tryk meget større Indflydelse. Lidt senere siges det, at man med den af *Smith* opfundne Vacuumbremse kunde opnaa et

Bremsetryk paa $\frac{3}{4}$ Atm. Dette er urigtig, idet det var Trykket i Hovedledningen og Bremsetrykket var højest $\frac{1}{2}$ Atm. — Berlin-Hamborg og Altona-Kiel havde ikke indført Vacuumbremsen, men derimod Schleifer og Carpentier. Senere fremgaar det af Artiklen, at *Westinghouse* og *Carpentier*-Bremsen hører til de *ikke*-automatiske Bremsen — men de er automatiske Bremsen.

Senere omtales det, at Trykluftbremsens 4—6 Gange højere Lufttryk medfører, at Utæthederne er vanskeligere at undgaa i Tryk- end i Vacuumledningen. Kunze-Knoor Bremsen har 10 Gange saa stort Tryk, og dette bevirker, at en eventuel Utæthed ikke har ret stor Indvirkning. Det siges derefter i Busses Artikel, at det høje Lufttryk nødvendiggjorde Anbringelsen af Afspærringshaner imellem Vognene og at disse Haner den Gang vakte megen Modstand; men disse Haner medfører jo den Fordel, at man kan afspærre hver Vogn for sig, naar en Vogn skal frakobles, og det er jo et utvivlsomt Gode for Godstog, der saa vidt vides ikke har medført Ulemper. Saa nævnes det, at man var betænkelig ved den automatiske Trykluftbremses Aktionsventiler, hvis komplicerede Indretning betragtedes som Kilder til Fejl. Ja, det gjorde man den Gang, da man ingen Erfaringer havde, men nu har man ogsaa med Hensyn til dette Spørgsmaal høstet Erfaring; thi vel er de komplicerede i Indretning, men Bremsens Brug i Drift er simpel. Der er efter Oplysninger vi har faaet fra Fabriken lavet ca. 5 Millioner af disse komplicerede Styreventiler med »Glidere, Fjedre og Kanaler« i de sidste 30 Aar, men ikke en eneste Gang har saadan en Styreventil svigtet. Endelig fortælles, at Polen har sin egen Konstruktion paa Trykluftbremsen. Ogsaa det er urigtigt, thi de har Kunze-Knoor Bremsen.

Direktør Busses Artikel er en historisk Fremstilling af »Togbremsen«, og han mener til Slut, at det ideale er en ensartet Bremse for Persontog og Godstog, men alligevel mener Direktøren, at Ulemperne ikke staar i rimeligt Forhold til den Bekostning, det vil medføre at forandre Bremsen paa Personvognene, men heri er vi ganske uenig med Direktøren. Forholdene er i Virkeligheden saadanne, at der er al Anledning til at skride til den Bekostning, som vel ogsaa for vort lille Land vil vise sig at være en god økonomisk Foranstaltning.

FORRETNINGSMÆSSIG DRIFT.

Professor i Vej- og Jernbanebygning ved den polytekniske Læreanstalt A. R. Christiansen har i »Skatteborgeren« skrevet følgende Artikel, som tør paaregne nogen Interesse:

Det er blevet et Slagord, at Statsbanerne skal ledes »forretningsmæssigt«, men de færreste, der bruger det, véd vistnok, hvad det vil sige; intet har efter mit Skøn mere bidraget til at ødelægge Statsbanerne end netop dette ulykkelige Ord. Nej, Statsbanerne skal gennemsyres af Teknik, Teknik og atter Teknik, hvis man vil naa til et for Stat, Samfund og Personale tilfredsstillende Resultat. Det er aldrig blevet nævnet, at Telefonselskabet skulde ledes forretningsmæssigt, det er blevet ledet teknisk fortræffeligt, saa Følgen af sig selv er blevet, at vi i Kjøbenhavn har et billigt og udmærket Telefonsystem. Og Burmeister & Wain? Er det ikke ogsaa dér den tekniske Ledelses Fortræffelighed, der har gjort, at man med stort Held har kunnet konkurrere med Udlandet, uden Hensyn til de store Arbejdslønninger, der betales, i Forhold til hvad Udlandet betaler.

I en Periode som den, Jernbanerne i hele Verden i Øjeblikket gennemlever, hvor Penge har mistet en betydelig Del af deres Værdi, hvor Automobilerne og Flyvemaskinerne er ved at erobre en stor Del af de bedste Kunder fra Banerne, kan disse kun ved tekniske Forandringer hævede Stillingen, og jo før man erkender dette og forandrer Ledelsen, lige fra øverst til langt ned i Rækkerne, des bedre. Ruteautomobilerne har taget noget fra Jernbanerne, men Flyvemaskiner og Privatautomobiler er og vil blive langt farligere Konkurrenter, og dette ses allerede klart i Amerika med dets store Mængde Privatautomobiler. Men vi begynder ogsaa at komme godt med her i Europa; der har f. Eks. til den polytekniske Læreanstalts Jubilæum i August meldt sig 130 norske Deltagere; heraf opgiver 32 at ville benytte Jernbanen (endda med 25 pCt. Reduktion i Billetprisen), medens de resterende 98 næsten alle vil benytte Privatautomobiler.

Generaldirektøren for den engelske »Southern Railway«, Sir Herbert Walker, har i Juni i Aar skrevet en Artikel om, hvad Publikum især forlanger og nævner her Høflighed og Præcision; han nævner, at i April i Aar var

Middelforsinkelsen for alle Damptog paa Hverdage paa »Southern Railway« 1,12 Minut mod 1,30 Minut April 1928. De elektriske Tog var i samme Tidsrum kun forsinkede 0,53 Minut. Tilsammen omfatter denne Undersøgelse Tog i et Antal af 165 000. Sir Herbert Walker skriver, at det især glæder ham at se den Præcision, hvormed Forretningstogene om Morgen løber ind til London, og da hans Selskab har en meget stor Indtægt af denne Trafik, tilføjer han, at saa længe Jernbanerne med Hurtighed og Præcision kan betjene dette Publikum, vil det ikke gaa over til at benytte andre Trafikmidler.

Det franske »PLM Jernbaneselskab« har fornylig haft en Kommission af Ingeniører i U. S. A. for at studere amerikanske Jernbaneforhold. Kommissionen giver bl. a. følgende interessante Tal og Oplysninger:

De amerikanske Eksprestog vejer nu op til 900 Tons og kører med lignende Hastigheder som i Frankrig og England, d. v. s. med Middelhastigheder paa 90—100 km i Timen.

Godstogenes Vægt er 3500—4500 Tons og ofte op til 6000 Tons; Togenes Længde er 1000—1500 m; ud over disse Tal gaar man for Tiden ikke, idet man i Stedet forøger Hastigheden, der nu oftest er 45—50 km i Timen. Lokomotivernes Trækkraft er derfor betydelig, de kan udvikle 4—5000 HK, undertiden 6000.

Strækningen Paris-Calais, 295 km, køres nu paa 3¼ Time; men ogsaa i Frankrig forøger man især Togenes Vægt. Eksprestoget Paris-Marseille vejede i 1912 367 Tons og kørte 80,8 km i Timen, nu vejer samme Tog 540 Tons og kører 76,8 km i Timen.

Tyskland, Frankrig, England, Belgien m. fl. Lande søger her til Europa at overføre, hvad der kan bruges af amerikansk Praksis. En kraftig Udrangering af kassabelt Materiel er derfor nødvendig. De belgiske Statsbaner har alene i 1928 udrangeret 532 Lokomotiver (og har nu til Rest 3820), altsaa et meget stort Tal.

De danske Statsbaners uheldige Bremsesystem, lidet kraftige Lokomotiver og svage Vognkonstruktioner (navnlig synes Buffer og Bufferplader, Boggier og Vognkasser at være uheldige) tillader hverken stor Kørehastighed eller store Togvægte.

De danske Statsbaners Statistik er teknisk set ret værdiløs.*)

Man har eensidigt søgt at formindske Skatteborgernes Tilskud til Dækning af Statsbanernes Underskud ved at nedsætte Personalets Lønninger, og mange ser vistnok politisk saaledes paa det, at dette er den eneste Vej ud af Miséren. Men kan en Lokomotivfører eller Togfører køre et tungere Tog hurtigere end nu, eller lige saa hurtigt som nu, over en given Strækning, kan man baade betale ham bedre, afholde de forøgede Udgifter (f. Eks. til Kul) og lade Banen selv tjene mere. Det bør blive Jernbaneledelsens tekniske Opgave at forøge Personalets Arbejdsydelse, saa kan Lønningerne ogsaa afpasses derefter, ikke nedad, men opad.

Det er blevet oplyst, at Overgang til Trykluftbremse vil koste de danske Statsbaner 12½ Million Kroner; det er ikke klart, om Godsvognsmateriellet er medindbefattet heri; Tyskland sparer paa Godstogene ved denne Foranstaltning ca. 50 000 Mand, og ogsaa for os vilde det være en god Forretning; og saa er endda i Øjeblikket Bremsesikkerheden især for vore Godstog nogenlunde illusorisk.

Man har i de senere Aar ment at være »demokratiske« ved at arbejde hen imod, at alle kom til at køre paa 3. Klasse; forretningsmæssigt er dette en sørgelig Misforstaaelse. I England er dette Spørgsmaal indgaaende blevet drøftet, og man er kommet til det Resultat, at det netop er 2. Klasses Passagererne, man skal kæle for, da det især er dem, der har svigtet og dem, der kan benytte Automobile og Flyvemaskiner og gør det. Man tænke blot paa alle de gode Passagerer, Det forenede Dampskibs-

selskab tager fra Statsbanerne. Og kun de 2. Kl.s Rejsende kan ved at betale en vis Overpris for deres Transport bidrage til at holde Prisen paa 3. Klasse nede under, hvad jeg vil kalde Fremstillingsprisen; naar man saaledes i Paris har to Klasser paa Omnibusser og Sporveje, opfatter jeg det som en demokratisk Foranstaltning, der holder Priserne lave for det store Publikum. Kun ved at opretholde 2. Klasse og fremelske Benyttelsen af den, kan man lade 3. Klasses Rejsende komme til at køre forholdsvis billigt, men selvfølgelig kun, hvis Taksterne sættes fornuftigt i Forhold til hinanden.

De danske Statsbaner er en af Landets største tekniske Virksomheder, men ingen Ingeniør maa af Hensyn til Guldsnorenes Fagforening anvendes i Driften — ikke engang Statsbanernes egne Ingeniører fra Bane- og Maskinafdeling maa se, hvad der foregaar indenfor Driftsafdelingen. Kun ved en stærkt teknisk præget Ledelse vil det være muligt at faa ændret de bl. a. økonomisk set uheldige Forhold.

Statsbanerne er en stærkt forældet teknisk Virksomhed med uhensigtsmæssigt og for en stor Del kassabelt Materiel, men før Ledelsen — taget i videste Forstand — ændres i teknisk Retning, tror jeg ikke, at man skal vente store Resultater.

Jeg tror heller ikke, at nogen anden teknisk Virksomhed, Fabrik, Skibtsværft eller lign. turde holde sine Ingeniører borte fra Driften; hvis Ledelsen gjorde det, vilde det sikkert blive betragtet som et meget snurrtigt Indfald. Men de danske Statsbaner har længe gjort det.

Telefondirektør *Johannsen* udtalte under en Diskussion for en Del Aar siden, at en teknisk Virksomhed som Telefonselskabet skulde have saa mange Ingeniører, at nogle af dem fik Tid til helst hver Dag i nogen Tid at ligge paa Rygen, ryge Cigar og tænke, kun derved blev Selskabet i Stand til stadig at gaa fremad.

Telefondirektøren mente dermed, at det ikke var nok for de ledende Ingeniører blot at passe deres daglige Dont, men at hver især stadig maatte spejde efter nye Reforme og Forbedringer for til enhver Tid at kunne være paa Højde med Udviklingen. Jeg tror, at det vilde være gavnligt, om Statsbanerne vilde vedkende sig dette Princip — men, vel at mærke, indenfor alle sine Afdelinger.

*) Mange Steder analyserer man de enkelte Driftsudgifter for at finde ud af, hvor man skal sætte ind for at faa en Reduktion gennemført; de indiske Baner offentliggør saaledes for Tiden nogle Resultater, de er naaet til. Simplere er det paa denne Maade at komme til Bunds i Sporvejen's Forhold; derfor foreslog jeg i sin Tid, at man her i Byen skulde gøre Sporvognene større for bedre at udnytte Personalet. I Oslo har det givet et økonomisk fortræffeligt Resultat at køre med Vogne med 70 Pladser. En københavnsk Konduktør kan kun passe 50. I Paris begynder man nu paa visse Linier, og med godt Resultat at nøjes med 1 Mand paa hver Sporvogn, i København er Sporvognstrafikken saa stor, at noget lignende ikke kan lade sig gøre. Men ogsaa for Jernbanevogne kan man finde den økonomisk set mest rationelle Form.

NORSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND.

Norsk Lokomotivmands Forbund afholdt sit Landsmøde den 7.—8. Juni 1929 i Haandværkerforeningens Lokaler i Hamar, der i Dagens Anledning var smukt pyntede.

Formanden, Robert Lund, bød saavel de Delegerede som Gæsterne velkommen og foretog de nødvendige Valg af Mødets Tillidsmænd, hvorefter Aktionsudvalgets Formand, Hr. Pakmester Strøm, i et glimrende tilrettelagt Foredrag redegjorde for Udvalgets Arbejde i Lønsagen, hvor samtlige norske Tjenestemænd havde staaet sammen.

Man havde 1928 faaet en ret følelig Lønnedskæring, men da Tjenestemændene fandt, at der her var sket noget lovstridigt, gik man til det ret usædvanlige Skridt at indanke Spørgsmaalet til Domstolenes Afgørelse, og denne var faldet ud til Fordel for Tjenestemændene og bevirkede, at Staten traadte i Forhandling med disse, som sluttede med et Forlig, der for Tjenestemændene betød en Tilbagebetaling af ca. 22 Mill. Kroner, men saaledes at de nu gældende Lønninger træder i Kraft fra 1. Juli 1929 og er gældende til 1935.

Forliget blev fra alle Sider modtaget med Tilfredshed, og det udsendtes til Urafstemning, som skulde slutte den 15. Juni og gav til Resultat, at Forliget med overvældende Majoritet er vedtaget.

Under Forhandlingerne med Regeringen blev Spørgsmaalet trukket frem om en ændret Beregning af Nattjeneste, og det lykkedes at gennemføre, at al Nattjeneste i Tiden fra 23,00 Aften til 6,00 Morgen bliver beregnet med 1½ Time pr. Time, et vældigt Fremskridt, som vi i næste Omgang ved Udbygningen af vore Tjenestetidsregler maa søge at faa gennemført herhjemme.

Formandens Beretning indeholdt mange interessante Ting, som under den paafølgende Diskussion blev indgaaende drøftet og viste, at Nordmændene er i Besiddelse af ganske glimrende Talere, men tillige viste, at der inden for vore norske Kolleger hersker en ganske enestaaende Kammeratskabsfølelse, som i høj Grad styrker vor norske Broderorganisation.

Ved Valgene blev vor gamle Kending, Robert Lund, genvalgt til Formand med Akklamation.

Til Næstformand valgtes Lokomotivfører M. W. Kristiansen.

Paa Landsmødets 1. Dag havde Kollegerne i Hamar arrangeret en Sejltur paa Mjøsen, som de havde megen Ære af, og det samme var Tilfældet med en festlig Sammenkomst paa Landsmødets sidste Dag.

Vor Organisation var repræsenteret ved Formanden.

S. J.

DANSK SMEDE- OG MASKINARBEJDER FORBUNDS KONGRES.

I Ugen fra Tirsdag den 2. Juli til Søndag den 7. Juli afholdt ovennævnte Organisation sin Kongres i »Folkets Hus«, Enghavevej.

I Kongressen deltog 209 delegerede, 27 Hovedbestyrelsesmedlemmer, 3 Revisorer samt 10 indenlandske og 14 udenlandske Gæster.

Efter at Sangkoret »Vulcan« havde sunget nogle Sange aabnedes Kongressen af Formanden, *Johs. Kjærbøl*, som i hjertelige Ord bød Kongressens Gæster og delegerede Velkommen og udtalte, at da vi for 3 Aar siden afholdt ordinær Kongres var det under et socialdemokratisk Styre, men det blev senere afløst af en Regering, der kan kendetegnes som den mest arbejderfjendske den sidste Menneskealder kan opvise. Gennem hele dens Regeringsperiode var dens Politik indstillet paa at forringe Livsvilkårene for den arbejdende Klasse i Danmark, og umiddelbart før dens Afgang satte den sig en Skamstøtte ved den saakaldte Tugthuslov.

Venstreregeringens ensidige og imod Underklassen alene rettede Angreb skabte imidlertid en Reaktion og medførte, at vi i April fik en Arbejderregering, som har over 40 pCt. af danske Vælgere bag sig.

Hovedbestyrelsen har i Overensstemmelse med gammel Tradition indbudt en Række indenlandske og udenlandske Gæster: For de samvirkende Fagforbund: Vilh. Nygaard, Dansk Formerforbund: A. Nielsen, Sliberne: V. Hansen, Specialarbejderne: L. Møller, Metaltrykkerne Hulstrøm, Dansk Lokomotivmands Forbund: Brix — alle disse Repræsentanter er vore Kartelmedlemmer. Statsbanernes Lokomotivmænd har bæret Kongressen med en Repræ-

sentation bestaaende af Foreningens nyvalgte Formand S. Jensen, Lkf. Røgils og Lkfb J. Knudsen. Jeg benytter Lejligheden til at udtale Haabet om, at vore Organisationer maa fortsætte det Samarbejde, som vor mangeaarige Formand, I. A. Hansen, gennem Aar plejede. Endvidere for Dansk Kedel- og Maskinpasser Forbund: L. Hansen.

Jeg byder alle disse indenlandske Gæster hjertelig Velkommen.

Derefter skal jeg præsentere vore udenlandske Gæster. Fra Norge: A. Melgaard og A. Holthe, fra Sverige og Finland: T. Ekman, A. Zetteling og Virta, fra Tyskland: A. Brandes, fra Holland: P. van Eek, fra Belgien: A. Garlly, fra Czekoslovakiet: F. Kadlic, fra Østrig: J. Janicek og K. Reisinger, fra Schweiz: P. Stäkli og for Internationalt Metalarbejderforbund: Konrad Ilg.

Herefter havde saavel indenlandske som udenlandske Gæster Ordet. Formanden for Dansk Lokomotivmands Forening, Sofus Jensen, takkede for Indbydelsen og fordi Smedene ikke havde glemt, at ogsaa Arbejderne under Statens Virksomheder trængte til en hjælpende Haand. Vi har Brug for gode Raad fra vor store Bror, hvor vi ligesom faar et Pust fra den store Org., som vi kan lære meget af.

Vi er direkte underlagt Statsmagten, saa vi maaske mærkede Reaktionen mere haardt end den private Arbejder. Under den forrige Regering har vor Organisation gennemlevet maaske den mørkeste Tid i den sidste Menneskealder. Vi har mærket den ny Regering, idet vi allerede har drøftet ny Arbejdsregler. Jeg vil haabe, at Smedene maa have Held til at løse Feriespørgsmaalet. Gid da disse Forhandlinger maa blive til Gavn for Eders Organisations Medlemmer, men ogsaa til Bedste for de mange Arbejdere i de øvrige Erhverv, som drager Lære af Eders Organisation. Lykke og Held med Forhandlingerne! (Bifald).

Johs. Kjærbøl takkede Gæsterne for deres Udtalelser og holdt paa Tysk en Tale for de udenlandske Gæster og aflagde derefter en Beretning over Organisationens Virksomhed i de forløbne 3 Aar.

Formanden omtalte Forbundets Udvikling siden 20. August 1888. Forbundet har nu godt 26,000 Medlemmer, deraf var i Marts i Aar beskæftiget 23,000. Formanden udtalte til Slut, at han i al Beskedenhed troede at turde sige, at

der ikke var sat altfor meget overstyr i det Bo, som han overtog efter I. A. Hansen, og han turde fastslaa, at Smedeforbundet fortsat indtager en smuk Position indenfor de danske Fagorganisationer (Bifald). Derefter havde ca. 40 Talere Ordet til Johs. Kjærbøls Beretning, hvorunder man fik Lejlighed til at beundre den Saglighed, hvormed de fleste Talere behandlede de mange forskellige Spørgsmaal, som selvsagt maa være i en Organisation af den Størrelse.

Fælles for næsten alle disse forskellige Talere var, at Organisationen skulde sætte alt ind paa at skaffe Medlemmerne en Uges Ferie med Løn.

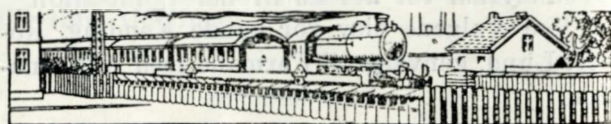
Formandens Beretning blev enstemmigt godkendt. Formanden, Johs. Kjærbøl, genvalgtes med Akklamation. Hovedbestyrelsen blev i Almindelighed genvalgt. Til dens Forretningsudvalg valgtes blandt andet Formanden for Statsbanernes Smede og Maskinarbejdere: J. P. Nielsen.

Ved Kongressens Slutning takkede Gæsterne for Samværet, og Sofus Jensen udtalte for Lokomotivmændenes Vedkommende sin Beundring over den Kultur de danske Smede var i Besiddelse af og haabede paa, at den Saglighed, som han havde været Vidne til, vilde bære god Frugt for deres Organisation. Der var under Beretningen blandt andet sagt smaa Ting om D. L. F. og han forstod det som gode kammeratlige Raad. Taleren ønskede Samarbejdet uddybet og takkede for Gæstfriheden og ønskede til Lykke med de Beslutninger, som var taget.

Kongressen sluttede med en Frokost paa Marienlyst ved Hg., og derefter besaa man Kronborg og Hg. Skibsværft.

Rejsen til Hg. foregik med Tog 407 fra Københavns Hovedbanegaard, hvor vi Jernbanemænd fik Lejlighed til at ærgre os over det daarlige Materiel (fra 1890), som var indsat i Toget til Kongressens Deltagere, og vi diskuterede, om det Materiel var blevet brugt, dersom det havde været Jernindustriens Arbejdsgivere. der skulde have været med Toget.

J. Knudsen.



EN TJENESTETIDSSAG.

Af følgende lille Sag vil det ses, hvor vanskeligt det har været for 5. Maskinsektion at forstaa Tjenestetidsreglerne trods Indskærpelse fra Generaldirektoratet. Af følgende om Sagen udvekslede Skrivelser fremgaar det, hvorom Sagen drejer sig.

Sagen begynder med, at Es. Afd. i Anledning af en anordnet Tjeneste har gjort 5. Maskinsektion opmærksom paa en Tjeneste, der var paalagt det dersteds stationerede Personale og som var for lang, og herpaa har den menneskekærlige Sektion svaret, at det ikke kan indse, at der er noget at indvende. Foreningen fik derefter Sagen overdraget og indsendte den 17. Januar d. A. følgende Skrivelse til Generaldirektoratet:

Foreningen har fra dens Afdeling i Esbjerg modtaget Meddelelse om nogle ved en Særtogsanmeldelse (Nr. 417 af 27/10 f. A.) anmeldte Særtog C., D., E. og F. samt to dermed i Forbindelse staaende Arbejdstog. Lokomotivpersonalet, som fremfører disse Tog, faar en daglig Tjenestetid paa 11 Timer 03 Min., dersom Toget køres med Lokomotiv Litra G., og 11 Timer 18 Min. dersom Toget køres med Lokomotiv Litra D. Da en saadan Tjeneste er i Strid med de i Tjenestetidsreglerne fastsatte Bestemmelser, har Esbjerg Personale gjort 5. Maskinsektion opmærksom herpaa, men denne har i Skrivelse af 26/11 f. A. (Nr. 575) svaret, at Sektionen ikke finder noget at indvende, da det i Betragtning kommende Personale kun vil faa ommeldte Tjeneste hver 10. à 11. Dag.

Da det her drejer sig om en Tjeneste, som ifølge Sektionens egen Erklæring vender regelmæssigt tilbage hver 10.—11. Dag, maa Foreningen hævde, at ommeldte Tjeneste er i Strid med Tjenestetidsreglernes Bestemmelse om, at Tjeneste ved Fremførelse af Tog *kun ganske undtagelsesvis* maa vare over 10 Timer, ligesom man maa hævde, at den undtagelsesvis Afbrydelse fra Reglen da kun kan give Ret til en mindre Overskridelse af det fastsatte Maksimum og ikke som i nærværende Tilfælde med mere end 10 pCt.

Man tillader sig derfor at forelægge Spørgsmaalet for Generaldirektoratet med Anmodning om, for saa vidt Generaldirektoratet er enig med Foreningen, at Maskinsektionen underrettes om fremtidig ved Tilrettelægning af Tjenesten undgaar at overskride det allerede meget høje maksimale Timetal, som Generaldirektoratets Tjenestetidsregler angiver.

Man tillader sig at udbede Generaldirektoratets ærede Svar snarest belejligh.

Herpaa gav Generaldirektoratet den 13. Februar følgende imødekomende Svar:

I en hertil indsendt Skrivelse af 17. f. M., J. Nr. 1829, har Dansk Lokomotivmands Forening besværet sig over, at der af 5. Maskinsektion er tildelt det Loko-

motivpersonale i Esbjerg, som fremfører nogle ved Særtogsanmeldelse Nr. 417 af 27. Oktober f. A. anmeldte Særtog og to i Forbindelse dermed anordnede Arbejdstog, en daglig Tjenestetid paa henholdsvis 11. Timer 3 Minutter og 11 Timer 18 Minutter, idet en saadan Tjeneste efter Foreningens Mening er i Strid med den i Tjenestetidsreglerne indeholdte Bestemmelse om, at Tjeneste i eller ved Fremførelse af Tog uden passende Afbrydelse kun ganske undtagelsesvis maa vare over 10 Timer.

I denne Anledning skal man, efter at Sagen har været gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse, herved meddele, at Maskinsektionen af Distriktet nu er anmodet om fremtidig at tilrettelægge Tjenesten for det omhandlede Personale saaledes at det maksimale Timetal saa vidt muligt ikke overskrides.

Efter det foreliggende skulde man antage, at Arbejdet foregik efter reglements-mæssige Former, men antagelig maa Maskinsektionen være meget glemsom, naar Generaldirektoratets Instruktion saa hurtig er gaaet i Glemmebogen, at der 3 Maaneder efter er en Sag af samme Beskaffenhed eller ogsaa maa Generaldirektoratets Instruktion have været uklar, thi allerede den 6. Juni d. A. maatte Foreningen afsende en Skrivelse af følgende Indhold:

I Skrivelse af 17. Januar d. A. (1829) har Foreningen overfor Generaldirektoratet beklaget sig over, at Lokomotivpersonalet i Esbjerg ved Fremførelse af nogle Særtog og Arbejdstog beordredes til Tjenester, som var i Strid med Tjenestetidsreglerne, idet de i betydelig Grad overskred den fastsatte daglige maksimale Tjenestetid. Ved i Skrivelse af 13. Februar d. A. (L. S. 612) at underrette Foreningen om, at den paagældende Maskinsektion nu var anmodet om fremtidig at tilrettelægge Tjenesten saaledes, at det maksimale Tjenestetimetal saavidt muligt ikke overskrides, har Generaldirektoratet givet Foreningen Medhold i sin Opfattelse. Man havde derfor ventet, at vedkommende Distrikt og Maskinsektion havde rettet sig efter Generaldirektoratets Afgørelse, men vi har allerede nu, ca. 3 Maaneder efter Generaldirektoratets fornævnte Afgørelse, modtaget Meddelelse om, at 3. Distrikt ved den i Afskrift hoslagte Særtogsanmeldelse Nr. 376 har beordret Lokomotivpersonalet i Esbjerg til en Tjeneste af følgende Varighed:

Mandage	12 Timer 30 Min.
Tirsd., Onsd., Torsd., Fred.	11 " 45 "
Lørdage	13 " 20 "

Da Maksimumstjenestetiden ved sammenhængende Togtjeneste er 10 Timer, staar Foreningen ganske uforstaaende overfor Distriktets Tjenesteanordning; man finder det i høj Grad beklageligt, at Distriktet, som oven i Købet af vedkommende Personale er blevet gjort opmærksom paa det ulovlige i bemeldte Tjenesteanordning, mener at kunne tillade sig fuldstændig at se bort fra Tjenestetidsbestemmelserne. Det anførte om daglig Arbejdstid fra 7,00—17,00 med en Hvilepause paa ca. 1 Time maa for-

mentlig være anført af Hensyn til de i Toget beskæftigede Arbejdere, det kan i hvert Fald ikke vedrøre Lokomotivpersonalet; thi naar Maskinen om Morgenens kører ud fra Maskinafdelingens Sporomraade, kommer den ikke derind igen før efter Arbejdets Afslutning om Aftenen, saaledes at Lokomotivpersonalet altsaa har uafbrudt Tjeneste i det mellemliggende Tidsrum.

Idet man tilsender Generaldirektoratet denne Sag, tillader man sig at andrage om, at Generaldirektoratet hurtigst muligt vil give 3. Distrikt fornøden Instruktion med Hensyn til den paaklagede Tjenestes Uløvlighed, ligesom man tillader sig at forvente, at bemeldte Tjeneste snarest ændres overensstemmende med Tjenestetidsreglerne.

Imødesende Generaldirektoratets ærede Svar.

Særtogsanmeldelse Nr. 376.

For Ballastering fra Gaarde Grusgrav vil et almindeligt Arbejdstog bestaaende af 1. H. Real og 17 Grusvogne daglig paa Hverdage fra og med Fredag den 24. Maj indtil videre befare Strækningen Gaarde-Skjern-Troldhede.

Daglig Arbejdstid fra 7,00—17,00 med en Hvilepause paa ca. 1 Time.

Maskinen overnatter i Skjern.

For at bringe Maskinen paa Plads samt til og fra Udvaskning i Esbjerg tillyses følgende Særtog Fredag den 24. Maj og hver Mandag: Nr. 7108 (tom Maskine) Kl. 6,15 Esbjerg-Gaarde Ank. 7,00.

Hver Lørdag fra og med 25. Maj Nr. 7137 (tom Maskine) Kl. 17,10 Gaarde-Esbjerg Ank. Kl. 18,35.

Paa denne Skrivelse indløb der den 29. Juni følgende Svar:

Efter at man ved Skrivelse herfra af 13. Februar d. A., J. Nr. L. S. 612, havde meddelt Dansk Lokomotivmands Forening, at Maskinsektionen i Esbjerg af 2*). Distrikt var anmodet om fremtidig at tilrettelægge Tjenesten for Lokomotivpersonalet saaledes, at det maksimale Timetal saa vidt muligt ikke overskrides, har Lokomotivmandsforeningen i en hertil indsendt Skrivelse af 6. d. M., J. Nr. 1879, besværet sig over, at bemeldte Maskinsektion desuagtet har tildelt det Personale, der fremfører nogle ved Særtogsanmeldelse Nr. 376 af 22. Maj d. A. anordnede Sær- og Arbejdstog, en daglig Tjenestetid paa henholdsvis 11 Timer 45 Minutter, 12 Timer 30 Minutter og 13 Timer 20 Minutter.

I denne Anledning skal man, efter at Sagen har været gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse, herved meddele, at der af vedkommende Distrikt er truffet Foranstaltning til at ændre Tjenesten for det heromhandlede Personale saaledes, at den for den enkelte Dag fastsatte Maksimumstjeneste ikke overskrides, hvorhos det paa ny er indskærpet Maskinsektionen at tilrettelægge Tjenesten for Lokomotivpersonalet i Overensstemmelse med Tjenestetidsreglerne.

*) Skal være 3. Distrikt.

Efter dette har 5. Maskinsektion faaet to Indskærpelser angaaende to ganske ensartede Forhold. Vi faar se, om den tungnemme Leder af Sektionen nu kan faa fat paa, hvad det er det drejer sig om, saaledes at vi ikke bliver nødt til at beskæftige os med ham for tredje Gang.

Vi haaber, at Ingeniøren nu har faaet rigtig fat paa Sagen.

DANSKE JERNBANERS AFHOLDSSKAB.

Danske Jernbaners Afholdsselskab afholdt den 15. Juni sit Aarsmøde i Nykøbing F.

Mødet, hvori deltog 34 Repræsentanter og ca. 150 Medlemmer, aabnedes af Selskabets Formand, Trafikkontrolør Parup, som efter at have budt Velkommen præsenterede de tilstedeværende Gæster fra Jernbaneafholdsselskaberne i Norge og Sverige og fra Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Privatbanefunktionærernes Organisationer og Dansk Lokomotivmands Forening.

Efter at Aarsmødet havde konstitueret sig, aflagde Formanden Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar, hvorunder det oplystes, at Selskabet i det sidste Aar havde haft nogen Tilbagegang i Medlemstallet, som nu var 1396 Medlemmer.

Formanden udtalte endvidere sin Glæde over det gode Forhold, som bestod mellem Selskabet og de faglige Organisationer indenfor Etaten.

Efter nogen Diskussion godkendtes Beretningen. Nogle Sager angaaende Lovene m. m. drøftedes, og efter at Regnskabet var godkendt, besluttedes det at bibeholde en paa forrige Aarsmøde besluttet Kontingentforhøjelse foreløbig endnu 1 Aar for derved at søge at forbedre Selskabets økonomiske Stilling.

Efter et Fanetog gennem Byen sluttede Aarsmødedagene med et selskabeligt Samvær.

Søndag den 16. Juni foretog Selskabets Medlemmer og Gæsterne Udflugt til Warnemünde og Rostock. Dagen sluttede med en Fællesspisning i Kurhotellet »Berringer Hoff« paa Warnemünde Badestrand. I Udflugten og Fællesspisningen deltog ca. 200, og det fortrinlige Arrangement gjorde, at denne vellykkede Udflugt sent vil glemmes af Deltagerne.

K. Johansen.

ARVESAGEN.

Vi har tidligere bragt Meddelelse om en mærkelig Arvesag, hvori bl. a. Dansk Lokomotivmands Forening var interesseret. Denne Sag har fornylig været behandlet ved Aarhus Skifteret og »Aarhus Stiftstidende« skriver følgende derom:

Den ejendommelige Arvesag, som under Navnet: »Proprietær Frederiksens Testamente« i nogen Tid har verseret for Aarhus Skifteret, og som har vakt Opsigt Landet over — ikke mindst i Jernbanekredse — har omsider fundet sin Afslutning, idet Skifteforvalteren i Aarhus, Kriminaldommer *Hvass*, har taget det meget sjældne Skridt at omstøde et Testamente, der er underskrevet for Notarius publicus.

Det vil erindres, at Proprietær *Chr. André Frederiksen*, Ydby, ved sin Død i Aar paa Aarhus Sindsygehospital efterlod en betydelig Formue og et omfattende Testamente, der indeholdt flere besynderlige Bestemmelser. Blandt andet var der afsat et Beløb paa 40,000 Kr. til Fordel for et paa Arvefaldets Tid eksisterende Børnehjem i Aarhus, og i den Anledning har samtlige Børnehjemsbestyrelser i Aarhus med Biskop Schiøler i Spidsen maattet give Møde i Skifteretten for at varetage deres Interesser.

En anden af de testamentariske Bestemmelser gik ud paa, at et Beløb paa 20,000 Kr. skulde tilfalde de paa Arvefaldets Tidspunkt fastansatte, tjenestgørende Lokomotivførere, Fyrbødere og Togførere ved De danske Statsbaner, saaledes at Beløbet fordeltes lige- ligt mellem dem uden Hensyn til deres Stilling. Det vilde i Praksis sige, at der blev ca. 8 Kr. til hver af de paagældende Jernbanemænd i Danmark.

Testamentet blev underskrevet for Notarius publicus i Skanderborg, der attesterede, at Testator var ved sin Fornufts fulde Brug ved Dispositionens Stadfæstelse.

Arvingerne protesterede imidlertid mod Testamentets Gyldighed under Henvi- sning til de to ovennævnte Bestemmelser samt en tredje ligesaa besynderlig Disposition af mere privat Karakter.

Under den Sag, der i denne Anledning blev rejst ved Skifteretten i Aarhus, hvor Boet behandles, har Nerve- lægen, Dr. *Gulstad*, der tillige er Reservelæge ved Sindsygehospi- talet i Risskov, afgivet Erklæring. I Erklæringen udtales, at Proprietær Frederiksens Sindslidelse allerede paa det Tidspunkt i 1919, da Testamentet blev oprettet, maa siges at have været saa fremskreden, at Testator *ikke* kan have været i Besiddelse af den fulde Tilregnelighed, som kræves ved Oprettelsen af testamentariske Dispositioner.

Paa Grundlag af denne Erklæring i Forbindelse med flere andre mere private Omstændigheder i Sagen har Skifteretten derefter ment at burde omstøde Testamentet og har afsagt Kendelse herom.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Den praktiske Prøve —!

Med den nye Eksamensordning er der indført en afsluttende Prøve, den saakaldte praktiske Prøve, der skal foretages 2 Aar efter den faste Ansættelse som Lokomotivfyrbøder. — I disse Dage foretages denne Prøve for de Lokomotivfyrbødere, der bestod den teoretiske Del af Eksamen i 1926—27, og der gives dem her Lejlighed til at foretage en Afkobling under vedkommende Værkmesters Opsigt og dernæst besvare forskellige Spørgsmaal vedrørende Uheld o. lign. At denne Prøve er meget værdifuld for den unge Lokomotivmand er hævet over enhver Tvivl, idet han paa denne Maade faar Indsigt i Forhold, som vil komme ham til Gode i hans Gerning overfor mulige indtræffende Uheld og saaledes, at han til enhver Tid har Herredømme over en hvilken som helst vanskelig Situation. Da det var første Gang efter den nye Ordning, at denne Prøve skulle afholdes, var den imødeset med en ikke ringe Spænding, men det skal siges, at ikke alene gik Eksaminanderne til Prøven med den fornødne Ildhu, men de klarede ogsaa alle Skærene med Glans, saa man behøver ikke at frygte, at den nye Generation er daarligere end den gamle, hvad denne Del af Prøven angaar. Der er maaske kun det tilbage, at man ledsager Prøven med at lade Eksaminanden faa Adgang til at skrive en eller anden fingeret Reparation i Reparationsbogen, saaledes at det kan konstateres, om Tingenes Genstande bliver benævnt rigtig. — Som en naturlig Afslutning faar Eksaminanderne et Tog at fremføre under Opsigt af en Maskiningeniør og en Kørelærer, der naturligvis skal paase, at Kørslen foregaar for- svarlig og at Eksaminanderne kan behandle en Regulator og Styring rigtig og saa mulig stille forskel- lige Spørgsmaal. Men det vilde i denne Forbindelse være ganske interessant, naar Eksamen er endelig afsluttet, at faa at vide, hvorledes denne Del af Prøven er faldet ud, for man kommer uvilkaarligt til at tænke paa H. C. Andersens Eventyr i Kejserens nye Klæder Jamen, han har jo slet ikke noget paa! For de faktiske Forhold — som vi Lokomotivfyrbødere ikke er uvidende om — er dette, at vi i det daglige Liv ikke faar Lejlighed til at betjene den højre Side af Maskinen. Der staar ganske vist i Ordre P, 4: Og han (Lokomotivføreren) skal jævnlig, for at øve Lokomotivfyrbøderen, lade denne føre Lokomotivet under sin Opsigt og paa sit Ansvar — ja, saa mange er Ordene i Ordre P, 4, men desværre giver de fleste Lokomotivførere ikke Lokomotivfyrbøderen Lejlighed til at føre Lokomotivet. Man har mange Gange mere den Opfattelse, at man er mere et Stykke Værk- tøj i Lokomotivførerens Hænder, end det, man skal være, nemlig Fremtidens Lokomotivfører, og det tjener den nuværende Lokomotivfører til liden Ære, at de selv har kæmpet for at faa en bedre Uddannelse, naar den saa ikke bliver ført ud i Livet. — Og for at der skal være Mening i Tingene, saa lad i hvert Tilfælde dem, der gaar og venter paa denne Prøve, faa Adgang til at gøre sig fortrolig med Betjeningen paa

den højre Side af Maskinen, saaledes at han kan komme til den afsluttende Del af Eksamen med virkelig Kendskab til Forholdene og dermed sætte Kro-
nen paa Værket: en forsvarlig Uddannelse!

O. Lørborg.

En Maskinbestyrer i Lommeformat.

Maskinbestyreren for 1. Distrikt har igen fundet en Anledning til at vise, hvor lidt det ham underlagte Lokomotivpersonale interesserer ham.

Stationsforstanderen paa Kh. Gb. har pludselig opdaget, at Rangerførerne ikke kender deres Ordre om, at Rangermaskinerne skal være ved Sporgrænsen ved Rangertidens Begyndelse, og i den Anledning tilsendt Distriktet en Skrivelse. Nu skulde man tro, at Maskinbestyreren idetmindste vilde undersøge, hvorledes det forholdt sig med disse Beskyldninger, saa var det jo muligt, at han opdagede, at det var Trafikkens Personale, som kommer forsent i Remisen, naar de skal afhente Maskinerne. Men det fandt man ingen Anledning til, de originale Skrivelser fra Godsbanegaarden underskrevet Gerhard, blev sat op ved Siden af Rettelserne til Rangerplanerne.

Nu er Forholdet det, at der som bekendt er lange Strækninger fra de forskellige Pakhuse og Pladser til Remisen, og jeg tillader mig at anbefale Hr. Gerhard at undersøge, hvorlænge et Menneske — med almindelige Ben — er om at gaa fra de forskellige Arbejdspladser til Remisen, thi da er jeg sikker paa, at man vil opdage, at det, der tiltrænges, er, at Ledsagerne skal have noget mere Tid, — men det er jo nemmere uden Undersøgelse at give Lokomotivpersonalet Skylden. Maskinbestyreren forsvarer jo ikke sine Underordnede, saa der er jo frit Slag.

Et andet Eksempel. En Lokomotivfører (en af de Gule) fik pludselig den Indskydelse, at han *ikke* vilde have den Lokomotivfyrbøder med mere, der havde kørt med ham i 8 Maaneder, og Maskinbestyreren beordrede Lokomotivfyrbøderen til Remisetjeneste indtil Sagen blev undersøgt. Det vil sige, der var inegn Sag, for Lokomotivfyrbøderen var sig ingen Brøde bevidst, men ikke destomindre maatte Lokomotivfyrbøderen gaa i Remisen en 8 Dage som en anden mistænkt Person; først efter den Tid, da vedkommende Lokomotivfører *ikke* kunde bevise, at der var noget at beklage sig over, blev Lokomotivfyrbøderen sat i sin Tur igen.

Hvad Maskinbestyreren i det hele taget mener med den Slags Chikanerier (det er ikke første Gang), er en Gaade, som sikkert aldrig bliver løst, men en Ting er sikkert, at Lokomotivfyrbøderne efterhaanden kommer til den Overbevisning, at fra den Side skal man ingen Retfærdighed vente; men om Statsbanerne i det lange Løb er tjent med den Slags Embedsmænd, hvis fornemste Opgave bl. a. skulde synes at være, at dele Sol og Vind lige, enten man er Stationsforstander eller Lokomotivfyrbøder, var der snart Anledning til at tage op til Overvejelse; vi lever dog i 1929, og ikke som Maskinbestyreren for 1. Distrikt, der synes at være født ca. 50 Aar forsent.

Hovdingen.

»Betragtninger«.

Efter de Artikler, der i de sidste Par Aar har været optaget i vor Fagorgans Spalter, betitlet: Motordrift, Motorfører o. lign., ses tydeligt med hvor stor Interesse, at visse af Kreds II's Medlemmer tillægger dette Spørgsmaal, og ikke uden Grund.

De ældste Lokomotivfyrbødere ser ved det nye Fremdrivningsmiddel store Udbredelse det Tidspunkt for Forfremmelse til Lokomotivfører, som de i en Aarrække har ventet og set hen til, skudt et Stykke ud i Fremtiden.

En Del yngre Kolleger synes at have indstillet sig paa Forholdene vel vidende, at deres Tjenestetid som Lokomotivfyrbøder er forlænget paa en uvis Tid, men maaske i Besiddelse af noget af den Optimisme, som vor ærede Redaktør forsøger at indgyde visse Medlemmer, der i det stille tænker over Problemerne.

At vi alle efterhaanden maa indstille os paa og gøre os fortrolig med Motorens Indpas og Fremgang som Fremdrivningsmiddel ved Togfremførsel, maa staa os klart og regne dermed. At vor Hovedbestyrelse har gjort et stort Arbejde ved overfor Administrationen at hævde Anciennitetsrækkefølgen ved indsendte Ansøgninger, er Anerkendelsesværdigt, men dog synes jeg, at samme Hovedbestyrelse lægger for megen Vægt paa de af Administrationen forlangte Kvalifikationer. Thi hvad Vægt kan en tænkende Lokomotivmand give disse Udtagelser efter Kvalifikationer, naar man ser Togbetjente — med en Motorplads for Øje i en kort Periode skaffer sig et Kørekort — Kvalifikationerne er til Stede. Endvidere syntes man, at Administrationen gennem sit Kartotek kunde sætte sig ind i hver Mands hele Forhold, og derigennem give hver enkelt Ansøger sin Biografi, og saa ellers fritage den enkelte for at skulle henvende sig hos Firmaer, hvor de har arbejdet for en Aarrække tilbage, for der at faa en maaske 15 Aar gammel Attestation for sit dengang paa Værkstedet udførte Arbejde.

Selvsagt har disse Anbefalinger ingen reel Værdi; men D. S. B. har selv en udmærket Oversigt over sit Personale; saafremt man vil gennemgaa den enkelte Arbejde som Lokomotivmand. Vi, som alle er Maskinmænd, har dog, omend ikke alle har udført praktisk Gerning ved Fabrikation eller Reparation af Motorer, en vis Portion teoretisk Indsigt med Motoren og dens Virkemaade — og som ved nærmere Studium kunde opfylde de forlangte Kvalifikationer. Ligeledes burde Hovedbestyrelsen arbejde hen til, at Motorførere, som betjener Diesellokomotiver og -Vogne, kan komme i Lønklasse sammen med Lokomotivførere. Begrundelsen herfor synes ligetil. De nye Motorlokomotiver med deres komplicerede Maskineri, og tillige det, at Manden paa Maskinen er alene om at passe denne, saa vel som Signalerne; og det sidste ved enhver Lokomotivmand kan have sine store Vanskeligheder, naar det ikke saa sjældent indtræffer med usigtbart Vejr, saa er dog fire Øjne bedre end to.

Vel vidende om Foreningens store Arbejde i og for Uddannelsesspørgsmaalet, hvor man maa formode, at nye Aspiranter til Lokomotivdrift i Fremtiden maa

underkaste sig Prøve i Maskinlære for Dampmaskine saavel som Motor, kunde som midlertidig Overgang tænkes den Ordning, at de yngste Lokomotivførere og de ældste Lokomotivfyrbødere, som jo er dem, der er mest interesseret i Motordriften, af Administrationen fik udleveret Maskinlære for Motor, og som efter et Studum af samme lod sig indstille til en Prøve, hvorefter ogsaa Fremførsel af Motortog kunde overlades disse.

Jeg er dog ikke blind for, at der hos nogle af de ældre Lokomotivmænd vilde falde Ord om, at de er for gamle til at sætte sig paa Skolebænken igen, men dem, som virkelig interesserer sig for Spørgsmaalet, tror jeg gerne vil gøre et Stykke Arbejde, selv om det vil koste en Del af Fritiden i det Tidsrum, det staar paa.

Af Beretningen fra Kongressen ses, at Tanken om Ophævelse af Emolumenter har været fremsat, det vilde utvivlsomt hilses med Glæde om dette skete, forsaavidt at vi som Ækvivalent fik vor Grundløn tilsvarende forhøjet, det kan og skal ikke skjules, at vi dog, for at opretholde vore Hjem paa et saa maa-deligt Niveau, som dog skulle være ønskelig for en Mand, der er saa lykkelig at have Arbejde hver Dag, maa bruge disse Penge til ovennævnte og ikke til, hvad de ellers er beregnet til.

Storm.

DEN INTERNATIONALE FAGBEVÆGELSE OPGAVER.

Af et Foredrag, holdt ved D. J. F.s Studiekreds-møde
paa Knudshoved, den 4. Juni 1929.
Af Sekretær Chr. Vejre.

Det internationale Fagforeningsarbejde synes for mange mere at være Udtryk for en Teori end for en Realitet.

De Indtryk, man i Almindelighed henter fra internationale Kongresser, kan maaske ogsaa i nogen Grad opfattes som Sammenkomster, der kun resulterer i højstemte Resolutioner, hvis Skæbne man som Regel ikke hører mere til.

Imidlertid gaar det ikke an at bedømme den internationale Fagbevægelse, ud fra dette flygtige Indtryk. Vil man trænge ind i Bevægelsens Væsen, skal man — om ikke tage Syv-milestøvler paa — saa dog prøve at betragte Sagen gennem Brillen, der gør Øjet langtrækkende. Thi den internationale Fagbevægelses Opgave — og i denne vil jeg for saa vidt gerne indfatte hele den internationale Arbejderbevægelse, altsaa ogsaa den politiske og kooperative — vil det i høj Grad tilkomme Fremtiden at løse.

Dermed være ikke sagt, at den internationale Fagbevægelse ikke allerede har bragt praktiske Resultater. Jeg vil først og fremmest

pege paa, at den forkortede Arbejdstid, 8 Timers Dagen, er et Produkt af Arbejdet paa den internationale Enhedsfront.

Det ligger i Sagens Natur, at et Spørgsmaal som 8 Timersdagen var særlig egnet til international Behandling. — Det er for saa vidt Spørgsmaalet Lønforhøjelse — eller Arbejdets rimelige Part af Udbyttet — ogsaa, men det fremtræder ikke saa klart som Spørgsmaalet om Arbejdstid, thi hvad der er en rimelig Løn kan ikke besvares ens i alle Lande, hverken relativt eller absolut. Alene det, at Møntforholdene ligger forskelligt, gør, at Lønsagen ikke kan behandles paa saa enkelt en Maade, som Kravet om 8 Timers Arbejdsdag, thi 8 Timer er 8 Timer, hvad enten man arbejder i England, i Danmark eller paa Balkan; men ogsaa Valutaens forskellige Værdi — Pengenes uensartede Købeevne rundt i Landene — gør Sagen kompliceret. Og dertil kommer endelig den forskellige Levelfod i de forskellige Lande.

Derfor er Lønspørgsmaalet i første Række lænket til det enkelte Lands Fagbevægelse — og her ligger det jo endda udparcelleret til de enkelte og Faggrupper, i hvert Fald, hvor det drejer sig om Enkelthederne, men alligevel har Lønspørgsmaalet en betydelig international Interesse, hvad jeg senere skal bevise.

Der er en anden Gren af Fagforeningsarbejdet, som længe har været modent for direkte international Behandling — det er Spørgsmaalet om Hygiejnen paa Arbejdspladserne. Her kommer jo visse forskellige Forhold i Betragtning. Jeg vil saaledes tro, at t. Eks. Kravet: »Hver Mand sit Haandklæde« ikke er lige saa vigtigt i Italien som i Sverige eller Danmark. Men i Hovedsynspunkterne er her i hvert Fald saa megen Lighed, at det med Fordel lader sig tage op som en international Opgave. Det gælder vel i en endnu højere Grad et andet Spørgsmaal, som i mange Henseender er sidestillet Hygiejnen og ofte sammenhængende dermed, nemlig Spørgsmaalet om Arbejderbeskyttelse, d. v. s. Kravet om Tilvejebringelse af Foranstaltninger, der beskytter Arbejdernes Liv og Sundhed mod Farer under Arbejdets Udførelse.

Denne Del af Virksomheden er indenfor mange Omraader kun i sin Vorden. Men Spørgsmaalet beskæftiger i stigende Grad de internationale Fagcentraler, ligesom Arbejdsbureauet i Geneve er optaget af et Undersøgel- ses- og skematiserende Arbejde til Belysning

og Udredning af disse Forhold. Inden for det jernbanefaglige Omraade har det særlig været Faren ved enmandsbetjente Lokomotiver og Udførelse af Sammenkoblingsarbejde mellem Pufferne, man har beskæftiget sig med internationalt. Det sidstnævnte Spørgsmaal blev af I. T. F. rejst overfor den internationale Arbejdskonference i Geneve i Foraaret 1927. Konferencen henviste det til en særlig Kommission, der endnu ikke har afgivet Betænkning; men I. T. F.s Jernbanesektions Møde i Prag i Januar 1928 rettede en kraftig Opfordring til Konferencen om at paaskynde sit Arbejde, bl. a. under Henviisning til de mange Ulykker mellem Pufferne, der forekommer paa de tyske Rigsbaner. Der nedsattes paa Konferencen et mindre Udvalg paa 3 Medlemmer fra I. T. F. til at søge Foretræde for Kommissionen. Jeg skal i denne Forbindelse nævne, at der paa samme Konference i Prag blev rejst forskellige andre Spørgsmaal under Kategorien Arbejderbeskyttelse. Bl. a. rejstes Krav om en Anordning, der formindsker Faren ved, at det rangerende og andet Personale paa Banegaarde faar Foden i Klemme i Vingeskiner og Tvangsskiner.

Undersøgelse af hvilke Baner, der endnu praktiserer den livsfarlige Billettering uden paa Togene under Kørselen, samt Undersøgelse af Spørgsmaalet om, hvilke Foranstaltninger, der kan træffes for at beskytte Banevedligeholdelsespersonalet mod i Taage og usigtbart Vejr at blive kørt ned af Tog, særlig paa fri Bane.

Disse Spørgsmaal modtoges af Konferencen med megen Interesse og henvistes til nærmere Undersøgelse og Varetagelse i Sekretariatet.

Med Hensyn til selve Organiseringen af det internationale Samarbejde rent fagligt, er der nu ved at blive Klaring over Billedet, som hidtil har været noget udvisket.

Der eksisterer som en Slags international Hovedorganisation Den internationale faglige Central med Hovedsæde i Amsterdam. Hertil slutter sig de Lands-Hovedorganisationer, der arbejder-politisk tilhører den saakaldte 2den Arbejderinternationale, 3die Internationale har som bekendt Hovedsæde i Moskva, men tæller uden for Ruslands Grænser kun faa og spredte Organisationer som Medlemmer, men desuden findes der en Række Internationaler — man kan kalde dem en Slags internationale Ka-

tegoriaafdelinger — delvis grupperet efter Industriforbunds-Princippet. F. Eks. Internationalt Metalarbejderforbund, Internationalt Levnedsmiddelarbejderforbund, International Stats- og Kommunalarbejderforbund, og ikke at forglemme det, vi selv staar i: Internationalt Transportarbejderforbund, forøvrigt et af de største af alle Industriforbundene. — I. T. F. har ligeledes Hovedsæde i Amsterdam. Det bestaar, som Navnet antyder, af alle ved Transport beskæftigede Arbejdere: Havnearbejdere, Sømænd, Chauffører og Kuske, Sporvejsmænd og Jernbanefolk, og nu den senest oprettede Sektion: Funktionærer ved Trafikvæsenet. Hver af disse Kategorier har sin Afdeling, af hvilke Jernbanesektionen er den største. Formanden for I. T. F. er Englænderen Mr. Cramp, og de to Hovedsekretærer er Hollænderne Eddo Fimmen og den tidligere Sekretær i det hollandske Jernbane- og Sporvejsforbund H. Natans. Ogsaa I. T. F. sluttede sig til 2den Internationale, omend der af og til har været lidt Koketteri med Sovjet, hvilket dog efterhaanden er ophørt. Disse internationale Organisationers Opgaver har hidtil været af rent oplysende og — jeg kan godt sige — skematiserende Art. Men i de sidste Par Aar er der Tegn til, at vi staar over for en mere praktisk Arbejdsperiode. Jeg erindrer blot om Spørgsmaalene Automatisk Kobling m. v. og disses Behandling. Og med Hensyn til det internationale faglige Arbejde ligger det jo ogsaa saaledes, at der ved det gennem Folkenes Forbund oprettede Arbejdsbureau i Geneve er tilvejebragt et internationalt Organ, som danner den nødvendige og ønskelige Basis for den internationale Fagforeningsbevægelses praktiske Virksomhed.

Naar Spørgsmaalet nu stilles: Er dette internationale Arbejde nødvendigt eller er det endogsaa blot ønskeligt? vil jeg gerne sige: Jeg tror, det er baade ønskeligt og nødvendigt, og jeg skal begrunde hvorfor.

Fagforeningsarbejdet inden for de nationale Omraader har sin ret snevre Begrænsning, al den Stund man ikke i det enkelte Land gennem et nok saa intensivt Fagforeningsarbejde kan naa synderlig længere end »Naboens« vil, eller maaske rettere end han kan. Konkurrencen spiller her afgørende ind og anbringer den Hemske for Arbejdet, Madsen Mygdal vilde kalde den naturlige Begrænsning for Arbejdslønningernes Himmelflugt, men som i Virkelig-

heden er et Udtryk for, at de Landes Arbejdere, hvorfra Konkurrencen kommer, er udsat for en urimelig Udbytning af Kapitalen og er for svage til at frigøre sig for den.

Naar f. Eks. den danske Skotøjsarbejder gaar ledig, fordi Landet oversvømmes af Skotøj fra Czekoslovakiet, saa kan det rent formelt være rigtigt, hvad Hr. Madsen Mygdal og hans Retning paastaar, at den danske Skotøjsarbejder er for højt lønnet. Men vi, som ved, at de danske Skotøjsarbejderes Fortjeneste, naar han arbejder Aaret rundt, kun ligger paa ca. 60 Kr. pr. Uge, hævder med Rette, at de hverken kan eller bør tvinges ned paa en lavere Levefod. Og den virkelige Sandhed er heller ikke den, at det er de danske Arbejdere, hvis Løn- og Arbejdsvilkaar, hygiejniske Arbejdsbetingelser o. s. v. er for gode — men lige det modsatte, at de czechoslovakiske er for daarlige.

Her overfor vil vore Modstandere maaske sige, at det saamænd er meget muligt, men at det nu en Gang ikke er os, men Folkene i Czekoslovakiet, der fastsætter Vilkaarene dernede, og at vi herhjemme maa indrette os efter Verdensmarkedets Pris — ogsaa hvad Arbejdslønnen angaar.

Skal vi svare paa det, er vi ved Konklusionen: Nødvendigheden af internationalt Samvirke, og mine ærede Tilhørere vil af det, jeg har antydnet her, have faaet Forstaaelsen af, at rent lønningsmæssige Interesser o. s. v. rækker ud over Landegrænsen, og at vi i Virkeligheden er dybt interesserede i, at Fagforeningsarbejdet, efter at være organiseret nationalt, tilige organiseres internationalt.

Paa samme Maade som Arbejderne i den danske Skotøjsindustri i sine Vilkaar er hemmet af den czechoslovakiske Skotøjsarbejders lave Lønniveau, er den engelske Tekstilarbejder interesseret i, at de indiske Væveriarbejdere organiseres og faar en rimelig Løn, thi ellers konkurreres han selv ud eller synker ned mod den indiske Kulis Niveau.

Heri maa den praktiske og reelle Bevæggrund for den internationale Fagbevægelse søges — og i Ophævelsen af de Uensartetheder i Løn- og Arbejdsvilkaar i de forskellige Lande ligger dens Hovedformaal.

Men foruden disse Opgaver for den internationale Fagbevægelse, siger det sig selv, at den desuden alene ved sin Tilstedeværelse bidrager mægtigt til den mellemfolkelige Forstaaelse,

som en Gang maa vokse sig saa stærk, at Krig mellem civiliserede Samfund simpelthen umuliggøres; med andre Ord: vi arbejder ogsaa i Fagforeningsinternationalen mod det Maal at faa lagt Folkenes Skæbne i Folkenes egen Haand, hvilket vil være den største Garanti for Folkefred og Folkelykke.

Af det, jeg har nævnt, vil det fremgaa, at der staar en Række for Arbejderklassen meget betydelige Opgaver paa den internationale Fagforeningsbevægelses Arbejdsprogram. Det er da ogsaa en glædelig Kendsgerning, at Forstaaelsen af det internationale Samarbejde mellem Fagorganisationerne er vokset meget stærkt i Aarene efter Verdenskrigen, thi kun ved at gøre Bevægelsen stærk, kan Arbejdet tages op med den Fasthed og Energi, som er nødvendig for at opnaa de rigtige Resultater.



MOTORFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE

afholdes Fredag den 28. Juni paa Foreningens Kontor. Alle var tilstede. Desuden var Formanden for Hovedbestyrelsen, Soph. Jensen tilstede.

Formanden aabnede Mødet og bød Velkommen, takkede Hovedbestyrelsens Formand, fordi han var kommen tilstede for at overvære Kredens første Bestyrelsesmøde.

Udtalte Haabet om et godt Samarbejde mellem Kredsen og Hovedbestyrelsen til Gavn og Glæde for D. L. F.

Formanden for Hovedbestyrelsen takkede for Velkomsten; afgav derefter en kort Beretning om Sager vedrørende Motorførerne og Motorfører-Kredsen.

Kredsformanden gik derefter over til Dagordenen.

Punkt 1. Valg af Næstformand og Sekretær.

Valgt blev Axel Jensen, Odense.

Punkt 2. Meddelelse fra Formanden.

Herunder behandles Sagen angaaende et Laan til Kredsen.

Punkt 3.

Forskellige Sager fra Afdelingerne vedrørende Ture, Forberedelses- og Afslutningstjeneste behandles.

Punkt 4. Eventuelt.

Herunder drøftedes forskellige Spørgsmaal for kommende Arbejder.

A. J.

Det bedes bemærket,
at Formanden nu har faaet oprettet en Telefon,
og Telefonens Nummer er Fredericia 1146.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge Frk. H. Reinhard er bortrejst fra den 2. August til den 9. September d. A. Hendes Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Fru Helga Meisen, Kronprinsessegade 18, Tlf. Palæ 2346.

Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Tirsdag Kl. 18—19.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Jyll. Fyn	Sj. Falster	NYE BØGER
15215	13658	Paludan-Müller, Fr.: Benedict fra Nursia og hans Amme.
15216	13650	Kellermann, B.: Den Enfoldige.
15217	13634	Conrad, Joseph: Havets Spejl.
15218	13640	Gunnarsson, G.: En Dag tilovers og andre Historier.
15219	13668	Thuborg, A.: Dem vester fra.
15220	13643	Hansen, C. E.: Jugoslavien.
15221	13724	Wren, P. C.: Under Emirens Banner.
15222	13705	Melander, E.: Lyndrengen.
15223	13676	Oppenheim, E. Ph.: Millionærer mot sin Vilje.
15224	13692	Frimodt-Møller, C.: Moderne Kønspølemer.
15225	13677	Stoddard Lothrop: Kampen mod Kulturen.
15226	13701	Järnefeldt-Rauanheimo: En Moders Afskedsbreve til sin Datter.
15227	13684	Björkquist, M.: Kærlighedslivet og Personligheden.
15228	13704	Martensen-Larsen, H.: Ægteskabet og Børnebegrænsningen.
15229		Prevost, Marcel: L'homme vierge.
15230	13708	Nielsen, Jørgen: Lavt Land.
15231	13681	Ruck, Berta: En Pokkers Tos.
15232	13706	Miller, R.: Tropekærlighed.
15233	13689	Fischer, Leck: Uværdighedens Marked.
15234	13678	Wallace, Edgar: Ansigtet i Natten.
15235	13694	Hansen, Aase: Ebba Berings Studentertid.
15236	13674	Clifford, Lillian: Syndere av idag.
15237	13698	Jakobsen, Angelo: Det store Mod.
15238	13720	Wallace, Edgar: Londons onde Øjne.
15240	13721	Wandet, C. F.: Carsten Niebuhrs Rejse i Jemen.
15241	13690	Fogelberg, Evy: Kamp og Hvile. Fra Mathilde Wredes sidste Aar.
15242	13719	Undset, Sigrid: Etapper.
15243	13700	Jensen, J. M.: Alb. Schweitzer. Lægen i Urskoven.
15244	13709	Prins Nikolaos: Erindringer fra et halvt Aarhundrede.
15245		Larsen, C. L. D.: Var det Synd?
15246	13685	Brusch, Katharina: Smaa Synder.
15247	13691	Frank, Bruno: En politisk Novelle.
15248	13680	Rehlund, Viggo: Det muntre Hjørne.

Jyll. Fyn	Sj. Falster	
13736		Wren, P. C.: Good Sistes (paa Engesk).
13737		Dominik, H.: König Laurins Mantel (paa tysk).
13738		Feuchtwanger, Leo: Die hässliche Herzogin (paa tysk).
13741		Günther, Agnes: Die Heilige und ihr Narr (paa tysk).
13742		Hauptmann, G.: Wanda (paa tysk).
13743		Wassermann, I.: Lebensdunst (paa tysk).
15250	13687	Cuurwood, J. O.: Paradis-Dalen.
15251		Reid Lestock, C.: Faraos Skat.
15252	13721	Wallace, Edgar: Barbara tager Affære.
15253	13683	Bennett, Arnold: Søstrene.
15254	13713	Pettersson, Margaret: Ester.
15255	13711	Olsen, Frejlif: Det menneskelige Menneske.
15256	13693	Gravlund, Thorkild: Rakkeren.
15257	13727	Remarque, Erich Maria: Entet Nyt fra Vestfronten.
15258	13699	Kyne, Peter B.: Dødsridtet.
15259	13465b	Aakjær, Jeppe: Drengaar og Knøseaar.
15260	13756	Møller, J. S.: Fester og Højtider i gamle Dage.
15261	13754	Vedel, Valdemar: Moliere.
15262	13757	Priestley, J. B.: Det gamle mørke Hus.
15263	13748	Ayres, Ruby M.: Kampen for Lykken.
15264	13746	Noel, L.: Islams Slør.
15265	13749	Blichfeldt, M. F.: De forenede Staters Historie.
15266	13718	Thorsøe, Alexander: Erindringer.
15267		Munch, P.: Mindre Lærebog i Samfundskundskab (1927).
15268		Holberg, Ludvig: Komedie.
15269	13761	Tandrup, Harald: Navnløs.
15270	13755	Mason, A. E. V.: Tigeren.
15271	13745	Jørgensen, Gunnar: Drengelumør og andre Fortællinger.
15272		Cambell, Alice: Juggernaut.
15273		Crampton, Rich.: William paa Krigsstien.
15274	13763	Vechten, Carl van: Film.
15275	13747	Sapper: En Kvindes Hævn.
15276	13759	Schaffalitsky de Muckadell: Grønland i Forvandlingens Tegn.
15277	13758	Seifulina: Smaa Tyve.
15278	13771	Wallace, Edgar: Forræderens Port.
15279	13769	Rasmussen, Knud: Festens Gave.
15280	13750	Budde-Lund, C. G.: Spanien.
15281		Kornerup, Bjørn: Vor Frue Kirkes og Menigheds Historie. I.
	13728	Bennet, A.: The old naves Tale (paa engelsk).

Rettelse til
Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrboderkredsen:

Aalborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. C. Andersen, Annebergvej 28, 1.