



29. Aargang No. 2.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1929

HJÆLPE- OG AMBULANCETOOG

Vi omtalte her i Bladet for nogen Tid siden Statsbanernes Hjælpe- og Ambulancetogsmateriel, som efterhaanden var blevet bragt i en saadan Orden, at det maatte betragtes som mønsterværdigt, men samtidig gjorde vi Bemærkning om, at man disponerede over Reservemaskinerne til Kørsel med Særtog, saaledes at man i givet Fald, altsaa ved forekommende Uheld eller Ulykker, kunne staa i den uheldige Situation ingen Trækkekraft at have til at køre med det mønsterværdige Materiel. Vore Paa-stande blev som sædvanlig imødegaaet af Distriktschef Eir — uden at det dog kan siges, at det lykkedes Distriktschefen at afkræfte Udtalelsen.

Der er imidlertid nu fornylig forefaldet et Uheld i Aalborg, hvor det ikke viste sig mulig at fremskaffe fornøden Hjælp forinden der var gaaet et Par Timer.

»Aalborg Stiftstidende« for den 6. ds. skriver derom følgende:

»Paa et særligt Spor ved Aalborg Bane-gaard, altid parat til Udrykning, holder Hjælpe- og Ambulancevognene. Det ser ud til at være meget let, hvad det dog vist nok ikke er, men i bedste Fald er dette jo ikke tilstrækkeligt.

Der er i de senere Aar ofret en Formue paa at modernisere Materielet. Det er uden al Tvivl i udmærket Orden, men hvad nytter det, hvis der ingen Mennesker er til at anvende det, og saadan kan det komme til at gaa.

Der er ganske vist bestemt Mandskab fra Maskinafdelingen til Udrykning, men ingen har Pligt til at være hjemme, end ikke nogen af de

udsete Ledere. Man kan blive stillet overfor det Tilfælde, at der ingen er at faa fat i. Saa maa Toget vel sendes ud med andet Mandskab, men hvad er dette værd, naar de ingen Uddannelse har med Hensyn til Anvendelse af Materiellet, hydrauliske Dunkrafter, Autogenskæreapparater og lignende. Folk uden særlig Uddannelse kan ingen Nytte gøre her.

Indtil 1919 var der en Godtgørelse for at være til Disposition til Hjælpetogene, men den faldt bort ved Lønningsloven for Aalborgs Vedkommende, skønt denne Station, hvad Redningsmateriel angaar, er i 1. Klasse.

En lille Hændelse for nogen Tid siden viser lidt af, hvad det kan medføre. Et Par Vogne var løbet af Sporet ved Havnen, og et Bud gik straks i Gang med efter Listen over dem, der skulde forsøges tilkaldt, at skaffe Mandskab. Efter to Timers Forløb kom der en Mand. De øvrige havde ikke været hjemme og havde heller ikke Pligt til at være det.

I dette Tilfælde spillede det kun en ringe Rolle, men anderledes vilde det have set ud, dersom der havde ligget et væltet Persontog et Sted ude paa Linjen.

I København, Aarhus og Fredericia har man altid Mandskab til Raadighed, fordi der er Dognvagt, men her er det anderledes. Hvis man kunde sige, at Faren for en Ulykke her er mindre end de øvrige Steder, var der vel lidt Mening i det, men det kan man ikke. Det Enkeltspor, vi endnu maa nøjes med, forøger ikke Sikkerheden.

Det er kun en meget ringe Bekostning, der skal til for at have disponibelt Mandskab og saa her, og selv om Sparebestræbelserne fortjener

en ubetinget Anerkendelse, er der dog Omraader, hvor man ikke kan slaa af. Glædeligvis er Jernbaneulykker sjældne her til Lands, men derfor maa man alligevel betale den nødvendige Forsikringspræmie.

Det synes, som om Statsbanerne har set bort fra dette i Aalborg. Naar man anerkender Stationen som værende i første Klasse hvad angaar Hjælpemateriel, bør man ogsaa bemande den derefter, hvis man ikke vil beskyldes for at handle uforsvarligt.

Dette Eksempel, som »Aalborg Stiftstidende« fremdrager, viser bedre end vore Paastande, at det ikke kan nytte, at Hjelpe- og Ambulancevæsenet er saa højt udviklet naar det nødvendige Mandskab til Betjening ikke er tilstede. Det døde Materiel er ikke mange sure Sild værd, naar der ingen er til at bruge det. Nu siges der ganske vist i foranstaaende Artikel at der altid er Mandskab til Raadighed i København, Aarhus og Fredericia, og det er rigtigt for Hjelpevognenes Vedkommende, men — her er et men — det mangler af og til for Nedbrudslokomotivernes Vedkommende, som af os paapeget til Tider anvendes til fuldstændig uvedkommende Ting som Særtogskørsel o. l.

Det her passerede har naturligvis givet Anledning til et Interview med Distriktschef Eir, som siger:

»— Hvad siger Statsbaneledelsen hertil, har vi spurgt Distriktschef Eir.

— Generaldirektoratet behandler Sagen fra Aalborg, og om den er jeg ikke berettiget til at udtale mig om endnu, men jeg kan sige i al Almindelighed, at hverken Paastanden om, at vi disponerer uforsigtigt med Reservemaskinerne, eller om at vi paa Forhaand meddeler, hvornaar vi holder Ambulancetogsøvelser, er sandfærdig. Jeg skal gerne fortælle, hvordan de faktiske Forhold er.

Ved de almindelige Ambulanceøvelser underrettes en bestemt Kreds af overordnede Statsbanefolk, som anmodes om at holde sig parat paa det og det Tidspunkt, idet man ønsker deres Kritik af Udrykningen og selve Ambulancetjenesten. Det er indlysende nødvendigt, idet vi maa sikre os, at Dommerne er hjemme eller i hvert Fald til at faa fat i — og det betyder ikke nogetsomhelst, da vi jo i Praksis ikke medbringer Dommeren, hvis der skulde ske en Ulykke.

Der er ingen andre, der faar noget at vide, og jeg behøver vel ikke en Gang at sige, at disse Menneskers Mund er lukket med syv Segl, inden Prøven er forbi.

Een Gang om Aaret arbejder vi med Samariterne, og saa faar Røde Kors' Ledelse, men selvfølgelig ikke de menige Medlemmer, Meddelelse om Tid og Sted for Prøven.

Hvad endelig angaar de almindelige Alarmeringsøvelser, hvor der kun stilles paa Bane gaarden, men hvor der ingen Udrykning finder Sted, saa er der i hvert enkelt Distrikt kun eet eneste Menneske, der vd noget forud om disse Prøver — her i København er det mig, og der er ingen anden, der ved nogetsomhelst om disse Øvelser, førend jeg slaar Alarmen.

— Men nu Klagerne over, at der disponeres over de Lokomotiver, som burde være forbeholdt Ambulancetogene?

— De er ogsaa ganske uberettigede. Det hænder, at vi tager en Maskine bort fra Ambulancetjenesten, men naturligvis kun naar vi kan konstatere, at der i umiddelbar Nærhed findes en Maskine, der saa midlertidigt overtager Rollen som Nedbrudsmaskine. Disse Klager kender jeg saare godt, men det er ganske umuligt for Lokomotivmændene at skønne om, hvordan vi handler paa dette Omraade, vi derimod har vore grafiske Planer, hvor vi kan konstatere enhver Maskines Placering.

— De mener altsaa ikke, at der er Grund til Ængstelse eller til at overveje Reformen.

— Der er absolut ingen Grund til Ængstelse.

— — —

Der er kun een Ting, der kan undskylde, at et Depot en kortere Tid ingen Nedbrudsmaskine har, og det er naar det Tilfælde indtræffer, at nævnte Maskine er kaldt ud paa Grund at Uheld o. l., og da bør der saa hurtig ske kan etableres en ny Reservemaskine. Alle andre Grunde til Anvendelse af Nedbrudsmaskinen maa anses for uforsvarlige, og det har da ogsaa altid tidligere været saaledes, at der var Tabu over Nedbrudsmaskinen. Det lyder meget kønt, at de (Distriktsledelsen) har deres grafiske Planer, hvorefter de kan konstatere enhver Maskines Placering, men Distriktschefen vil vel ikke paastaa, at det ikke medfører Tidstab, d. v. s. at det ikke varer længere inden Udrykning kan ske, naar Maskinen til et eventuelt Ambulancetog skal hentes fra Strækning.

gen eller hvor den nu i givet Fald befinder sig. Og vi er stadig af den Opfattelse, *at en rationel Betjening af Hjelpe- og Ambulancevæsenet kræver, at der er en disponibel Maskine med dertil hørende Mandskab paa Depotet*, hvor saadanne Vogne er stationeret, og al den Udenomssnak, Distriktschefen stadig fremfører, kan ikke klare Situationen.

Endelig gentager Distriktschefen, at det er urigtigt, at det paa Forhaand meddeles, naar der skal holdes Ambulanceøvelser og tilføjer, hvorledes de faktiske Forhold er — der skulde vel egentlig staa, hvorledes de *burde være*, saa havde Distriktschefen været paa den rigtige Side, thi efter det, der blev os meddelt angaaende den Alarmeringsprøve, der gav os Anledning til at omtale Sagen, var der saa godt som ingen af dem, der har med Prøven at gøre, der ikke vidste Besked om, at der skulde finde en saadan Sted. *Dommerne* har jo en vis Interesse i at alt klapper ved en Prøve — og af den Grund kan det hænde de er mere aabnemundede, end Distriktschefen giver det Udseende af.

Vi er egentlig slet ikke interesseret i at diskutere med Distriktschefen, det har meget større Interesse for os, at man lægger sig lidt paa Sinde, hvad vi har skrevet om denne Sag, og vi har grundet Anledning til at tro, at man ikke mere saa sorgløst som før giver Ordre til Anvendelse af Nedbrudsmaskinen til Særtog e. l. Det vil vi haabe er Tilfældet, og for saa vidt har vi Grund til at være tilfreds, det skal nok vise sig, som ogsaa »Aalborg Stiftstidende« skriver: »at selv om Sparebestræbelserne fortjener ubetinget Anerkendelse, saa er der dog Omraader, hvor man ikke kan slaa af.«

Man maa betale den nødvendige Forsikringspræmie ved at holde de nødvendige Reserver.

Det foran nævnte Blad sagde den 10. Januar: »Samtidig meddelte Lokomotivmændene i deres Foreningsblad, at naar Ambulanceøvelserne Landet over altid forløber heldigt, er det fordi de fastsættes og meddeles paa Forhaand, saa alt er parat.

Dette alvorlige Angreb fik man forleden en Bekræftelse paa i Aalborg, da der kom Meddelelse om et Uheld paa Havnesporet. Det varede, som vi tidligere har omtalt, 2 Timer at fremskaffe Mandskab til Toget.«

Vi vil imidlertid ikke haabe, at det skal være nødvendigt, at der kommer flere Bekræftel-

ser af vore Udtalelser forinden Generaldirektoratet tager sig sammen — foreløbig undersøger man!

EN INTERESSANT ARVESAG

I Begyndelsen af December Maaned f. A. modtog Foreningen en Skrivelse fra Sagførerfirmaet N. Poulsen & N. S. Barlag i Randers indeholdende Meddelelse om, at der i et af en paa Jydske Aarhus afdød Proprietær efterladt Testamente indeholde en Bestemmelse om, at et Beløb paa 20 000 Kr. skulde tilfalde de paa Arvefaldets Tidspunkt fast ansatte tjenstgørende Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere og Togførere ved de danske Statsbaner i Danmark — derunder indbefattet de Dele af Slesvig, der maatte blive indkorporeret i Danmark. Beløbet skal fordeles ligeligt med et lige stort Beløb til hver, og Fordelingen sker af et Udvalg bestaaende af 2 Lokf., 2 Lokfrb. og 1 Togfører, der skal vælges henholdsvis paa D. L. F.s Kongres og af Jernbaneforeningens Delegeretmøde. Er der eventuelt nogen af de paagældende, som ikke ønsker at modtage den ham tilkommende Lod, skal saadanne Beløb tilfalde en Enkekasse indenfor paagældende Tjenestemandsgren.

Dette er hovedsagelig Testamentets Indhold, hvad angaar Jernbanemænd, og der er af Arvinger fremsat Protest mod Gyldigheden paa Grundlag af en Attest fra Overlægen paa Jydske Asyl i Aarhus, hvori der udtales, at der ikke kan være Tvivl om, at den afdøde ikke har været i Besiddelse af sin fulde Forstand ved Testamentets Oprettelse og at Oprettelsen af Testamentet sikkert har være dikteret af sygelige Motiver. Endelig indeholdt Skrivelsen Bemærkning om snarest at sende Meddelelse til Aarhus' Skifteret, hvorvidt man vilde fremsætte Krav paa at faa udbetalt det omhandlede Beløb.

Efter at Foreningen havde behandlet Sagen tilstilledes der ovennævnte Sagførerfirma en saalydende Skrivelse:

I Skrivelse af 4. ds. bilagt Genpart af et af fhv. Proprietær Christian André Frederiksen oprettet Testamente har Herr Sagføreren tilsendt undertegnede Formand for Dansk Lokomotivmands Forening Meddelelse om, at fornævnte Christian André Frederiksen har testamenteret 20 000 Kr. til Fordeling blandt samtlige fast ansatte tjenstegørende Lokomotivførere, Lokomotivfyrbødere og Togførere imod hvil-

ken testamentariske Bestemmelse den paagældendes Arvinger dog har fremsat Protest.

Da De i Deres Skrivelse oplyser, at De er Skifterettens Medhjælper, gaar man ud fra, at nærværende Skrivelse kommer til Skifterettens Kundskab og skal derfor i ovenomtalte Anledning meddele, at Foreningen ikke paa det foreliggende Grundlag, hvorefter Sagen ikke skønnes at være fuldt oplyst, idet der saaledes bl. a. mangler nærmere Oplysning om den i Testamentets Post 5 omtalte Lægeattest, mener at kunne tage endelig Stilling til Sagen, men at man iøvrigt gaar ud fra, at Spørgsmaalet om Testamentets Gyldighed, uden Hensyn til det Standpunkt Foreningen maatte indtage, vil finde sin Afgørelse ved Domstolene.

Foreningen maa derfor forbeholde sig ethvert Krav, og for saa vidt der udkræves en Anmeldelse af dette, ønsker Foreningen nærværende Skrivelse betragtet som en saadan Anmeldelse, hvorfor man udbeder sig vedlagte Genpart af Skrivelsen tilbagesendt med Skifterettens Paategning om dens Modtagelse.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

Den i Skrivelsen omhandlede Genpart har Foreningen modtaget tilbage forsynet med Skifterettens Atest om, at en saadan Skrivelse er modtaget.

Naar Spørgsmaalet om Testamentets Gyldighed er afgjort af Domstolen kan vi komme tilbage til Sagen.

SKRIVELSER OG SVAR

VELFÆRDSFORANSTALTNINGER

Til Maskinchefen!

Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved at andrage Herr Maskinchefen om at følgende Forandringer maa blive foretaget paa Lokomotiver af Litra »P«:

Med Sædernes nuværende Anbringelse kan disse ikke virke helt efter deres Bestemmelse, idet en voksen Mand ikke kan komme titl Sæde paa dem, de bør derfor flyttes ca. 100 mm længere ind mod Midten.

Tenderens Vandpaafyldningsaabning i venstre Side bør lukkes den første Meter fra Førerpladsen i Lighed med hvad der er Tilfældet paa Tenderens højre Side. Ved den nuværende Anordning skyller Vandet ofte over Tenderens Forvæg ned paa Førerpladsen, hvilket er en Ulempe.

Smørerørets til bageste Balance føres udenfor Vangen, saa det bliver lettere tilgængeligt under Opsmøringen.

Kedlen isoleres bag Styringsbukken, saa den herfra udstømmende ofte meget generende Varme saa vidt mulig undgaas.

Endelig tillader man sig at henlede Opmærksomheden paa, at man jævnlig hører Beklagelse over, at der i Gulvet paa Førerpladsen er saa mange Utætheder. Personalet stopper disse med Tvist o. lign., men dette vanskeliggør Properheden paa Førerpladsen, hvorfor en Afhjælpning af det paa pegede Forhold vilde være ønskeligt.

Haabende paa Hrr Maskinchefens velvillige Behandling af disse mindre Velfærdsforanstaltninger tillader man sig at forvente Svar naar belejligt.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 21. Juli f. A. (Nr. 1707) angaaende forskellige Forhold ved Lokomotiver Litra P skal man meddele følgende:

Man har intet at indvende imod, at Sæderne forsøgsvis paa et Par Lokomotiver flyttes ca. 100 mm indad mod Førerhusets Midte, men man skal dog henstille til Overvejelse, om ikke den derved opnaaede Forbedring af selve Sædet vil blive modvejet, ved at Passagen forbi Førerhusets Tværskot samtidig bliver mindre bekvem.

Forinden videre foretages, imødeser man Foreningens Udtalelser desangaaende.

Man vil, foreløbig forsøgsvis paa 2 Loko Litra P, foranledige Vandpaafyldningsaabningen i Tenderens venstre Side lukket foroven fra Tenderens Forvæg til den første Tværafstivning i Vandkassens Overdel (ca. 850 mm).

En Forbedring af Smøringen af de bageste Sidebalancer forsøges for Tiden foretaget ved Anbringelse af en Smørkop paa venstre Side af Beklædningen paa Fyrkassekappens Sadelplade med Smørør ned til begge Balancer.

Da Fyrkassekappen er isoleret under Beklædningen saavel paa Bagpladen som paa Sidepladerne i saa stort Omfang, som dette er muligt under Hensyn til Styringsbukkens Anbringelse, vil der ikke kunne foretages yderligere for at formindske den fra Kedlen udstømmende Straalevarme.

Man har anmodet Centralværkstedet om at have Opmærksomheden henvendt paa Førerhusgulvenes Tilstand og drage Omsorg for, at eventuelle Mangler i størst muligt Omfang afhjælpes under Maskinernes Ophold i Værkstedet.

Ore Munck.

H. Mamsen.

NYTAARSHILSENER.

Fra Norsk Lokomotivmandsforbund.

Paa min Organisations og egne Vegne beder jeg dig overbringe en Hilsen til Eders Organisation med Tak for Samarbejdet i det forløbne Aar, ligesom vi haaber at vor Broderorganisation vil have fortsat Trivsel og Fremgang i det nye Aar.

Med Hilsen.

Robert Lund.

Fra Sverrigs Lokomotivmannaförbund.

Paa min Forbundsstyrelses Vegne heder jeg, med Tak for et godt Samarbejde i det forløbne Aar, at maatte ønske dig og Eders Organisation en God Jul og et lykkebringende Nytaar.
Sveriges Lokomotivmannaförbund
Styrelsen.
Anders Borgstedt.

Fra International Transportarbejderforbund.

Med Tak for Eders trofaste Medarbejde i det forløbne Aar ønsker vi Eder et Godt Nytaar!
Internationale Transportarbejderforbundets
Sekretærer og Personale.

Fra Finlands finske Lokomotivmandsforening.

For den store Venlighed som Dansk Lokomotivmands Forening og dens Ledelse har vist mod Finlands finstaltende Lokomotivmænd, sendes paa vort Centralstyres Vegne en hjertelig Tak, ligesom vi ønsker Dansk Lokomotivmands Forening og dens Medlemmer:

Et godt og lykkebringende Nytaar.

Sign.

E. Långholm.

Fra Finlands svenske Lokomotivmands Forening.

Dansk Lokomotivmands Forening ønskes et lykkeligt og godt Nytaar.

Finlands svenske Lokomotivmandsforening.

Sign.

Gröndahl.

Fra de østrigske Lokomotivmænd.

Paa de østrigske Fagfællers Vegne sender vi vore danske Kolleger de hjerteligste Lykønskninger til Aarsskiftet. Vi ønsker at det i det kommende Aar maa gaa vore danske Kolleger og deres Formand godt.

Med de hjerteligste Hilsener til hele Deres ærede Bestyrelse:

Godt Nytaar!

For de østrigske Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere:

Sign.

Johan Baldreich.

Franz Harleuthaler.

Fra Tysklands Lokomotivmandsorganisation.

Ærede Kolleger!

I Anledning af Aarsskiftet sender vi Dem vore hjerteligste Lykønskninger og heder Dem at viderebringe vore Hilsener og Ønsker til Deres Forenings Medlemmer.

Ved at kaste et Blik tilbage paa det forløbne Aar, viser der sig for os ikke store Fremskridt med Hensyn til Forbedring i vore Løn- og Tjenesteforhold. De Anstrengelser, vor Organisation har anvendt, havde fortjent et bedre Resultat, men mange Gange er — som ogsaa De ved — Forholdene stærkere end den

tilstedeværende gode Villie og de anvendte Bestræbelser. De overordentlig tunge Krigsskadeserstatninger, som trykker de tyske Rigsbaner, danner en stor Hindring for en Højnelse af vor økonomiske og vor ideelle Stilling, ganske særlig fordi, man har frataget os den Mulighed at kunne gennemføre vore berettigede Krav ved Hjælp af Rigsdagen. Vor Modstander, Jernbaneadministrationen, har gennem den internationale Lov om Skadeserstatningerne, Dawes-Loven, faaet stor Magt og Selvstændighed i Hænderne. Ganske vist er det ved den tyske Regerings Hjælp lykkedes os at faa en *Repræsentant for Jernbanepersonalet, en Lokomotivfører*, ind i det tyske Rigsbaneselskabs Bestyrelse. Men denne ene Stemme af 18 vil ikke lige straks kunne fremskaffe de nødvendige Lettelser. Alligevel glæder vi os over denne Begyndelse samt over, at den paagældende som repræsenterer det samlede Rigsbanepersonale — over 700 000 Mennesker — er en af vore Fagfæller, en Lokomotivfører.

Vort sidste Delegeretmøde i Frankfurt a. M. var Genstand for megen Opmærksomhed fra Offentlighedens Side, det viste sig her, at de tyske Rigsbaners togfremførende Personale og Maskinistpersonalet holder fast sammen i kollegial Troskab og Solidaritet. Vi er overbevist om, at dette ogsaa fremtidig vil være Tilfældet, og at vi paa et saadant Grundlag kan opnaa yderligere Fremskridt i vor organisatoriske Virksomhed. Det vilde være os en Glæde, dersom vi i dette Arbejde kunde have Støtte af vore Broderorganisationers organisatoriske Arbejder i andre Lande, ligesom vi gerne gennem vort Arbejde vilde virke fremmende paa Deres Gerning.

Med dette i Tankerne ønsker vi Deres Organisation de bedste Resultater i det nye Aar, saaledes at det maa lykkes det togfremførende Personale i alle Lande at blive anset og vurderet paa en Maade, som der svarer til den svære og ansvarsfulde Gerning.

Med hjertelige og organisatoriske Hilsener.

sign.

Warstein.

J. Farber.

FRA MEDLEMSKREDSEN

FREMTIDEN

Naar man ser tilbage paa den organisatoriske Interesse, som Medlemmerne i de forløbne Aar har vist, ser man med Uro paa Medlemmer som svigter den Organisation, der er og maa være det centrale i Kampen for bedre Kaar. Jo større den organisatoriske Kraft er, med des mere Styrke kan og maa de organiserede Ledere tale Medlemmernes Interesser. Mængden er altid den afgørende Faktor i de Kampe, som Arbejderne fører for deres Interesser.

Lønningsloven, som til Foraaret bliver underkastet en Revision vil vise os, at det da ikke bliver til det bedre, derfor vil det være ønskeligt, at Medlemmerne i Fremtiden maa forstaa, at man ikke ved egen Interesse kan være i Stand til, og uden andres

Medvirken, at skabe bedre, saavel tjenstlige som økonomiske Forhold. Sammenholdet er en afgørende Betingelse for at føre det ud i Livet man ønsker. Organisationen man tilhører er det eneste rigtige, saavel for Tiden som i Fremtiden at tilknytte sig med endnu stærkere Baand.

Vi, der staar som den yngre Del af Organisationens Arbejde. Paa os hviler det i den kommende Tid, at skabe fornyet Interesse om den Organisation man tilhører, da den som andet i Samfundet kræver en fornyet Udvikling. Udviklingen vil aldrig lade sig standse, om den til Tider synes stillestaaende. Vejen fremad er til Sammenhold; desto stærkere man er, desto mindre vil Trykket blive i den kommende Tid.

Lad Januar Generalforsamling blive Optakten til en fornyet Aktivitet af Afdelingens Medlemmer.

K. A. Jespersen.

Det er vist i høj Grad usandsynligt, at den Løningslovrevision, som den ærede Indsender omtaler, skal ske nu til Foraaret, Terminen er først 1930.

Red.

KUNDSKAB ER MAGT!

Med det nye Aars Begyndelse er det ogsaa begyndt at gry for vore Medlemmer i Afd. 2, og al Skumlen og Talen om Mangel paa Interesser maa, haaber jeg, nu da Forslaget om Oplysning skal træde ud i Livet, blive slaaet ned.

Der blev nedsat et Udvalg, hvoraf undertegnede er Medlem, som i Sammensætningen maaske ikke svarede til alle Medlemmernes Ønsker; nu foreligger Resultatet og nu skal Medlemmerne vise deres Bonitet. —

Naar en Sag som denne skal føre til et godt Resultat, gælder det først og fremmest om, at Samarbejde imellem alle Medlemmer er tilstede; vi maa alle virke som Agitatorer for Sagen, og ikke spare os for Arbejde, hvor det kan gavne denne. Husk, at alt det, du kan lære igennem vort nye Arbejde, kan komme dig til Gode i alle Livets Forhold. Det er ikke nok at læse sin Avis, man skal kunne forstaa de Forhold, hvorom den skriver. Netop den Slags Ting vil blive Genstand for Belysning.

Der vil samtidig gives dig Lejlighed til at rette Spørgsmaal Sagen vedrørende, og du kan i Diskussion selv fremsætte din Mening om Sagen og faa den revideret, dersom den er forkert, — og hvem af os er ikke ofte indstillet forkert paa en Sag.

Det er Arbejdets Ide, der her er skitseret for dig, nu maa vi alle gøre vort til, at Resultatet bliver slaaet.

København, den 16.—1.—29.

K. E. Ohlendorff.



TRANSPORTAGENTURETS VIRKSOMHED.

Foredrag i Jernbaneforeningen den 22. November 1928

af Trafikinspektør Arn. Jensen.

(Efter »Vor Stand«.)

(Fortsat.)

For Firmaerne i Provinsbyerne er Automobilbilet blevet Midlet til i vid Udstrækning at trænge ind paa konkurrerende fjernereboende Firmaers tidligere Omraader. Jo bedre Kørselen er organiseret, jo bedre er Firmaerne slaaet an, og der foreligger adskillige Eksempler paa, at Hovedbyernes store — tidligere velindarbejdede — Firmaer i visse Egne delvis er slaaet ud. De ved denne Kørsel muliggjorte regelmæssige ugentlige Besøg — undertiden flere ugentlige Besøg — den Omstændighed, at Varen bringes fra Dør til Dør, og den lette Adgang til hyppige Forsyninger, har i høj Grad tiltalt Kunderne.

Firmaernes Udgifter ved selve Kørselen maa naturligt tages ind paa Priserne for de leverede Varer, undertiden beregnes dog et særligt Tillæg for Kørselen, og enkelte Firmaer beforder foruden egne Varer tillige, og navnlig i Returkørselen, Varer for andre. Ved en nærmere Undersøgelse angaaende dette særlige Tillæg, har det vist sig at være ret højt, i enkelte Tilfælde endog saa højt, at det væsentlig oversteg Omkostningerne ved Jernbanebefordring med Tillæg for Hjemkørsel fra Station, og det har derfor været de Firmaer, der beregner et saa højt Tillæg for Kørsel, at der endogsaa ligger Fortjeneste paa denne Gren af Forretningen, ret ubejleligt, at Undersøgelsespersonalet i vid Udstrækning korrigerede de Oplysninger Firmaets Kunder sad inde med om Jernbanefragterne.

Kørsel med Lastautomobiler i fast Rate.

Koncessionspligt.

Faste daglige og ugentlige Sendinger af Mælk, Smør, f. Flæsk, f. Kød m. v. danner, hvor saadanne forefindes, Grundlaget for denne Kørsel, der iøvrigt understøttes ved Befolkningens Trang til et personligt Mellemlid mellem sig og Leverandørerne (Kommissionsforretning). De faste Sendinger køres i Almindelighed til Priser, der ligger under Jernbanens Priser, og i Returkørsel tages da Stykgods (Sukker og Colonial), Vognladningsgods efter Takstklasserne 4 og 5 og Foderstoffer.

For Returkørsel beregnes Jernbanens Priser, undertiden med et Tillæg for Befordring fra Dør til Dør, men til større Forsendere køres der til Tider væsentlig under Jernbanens Priser. Til Gengæld beregnes da ofte høje Priser for mere tilfældige Forsendelser. De faste Forsendelser overtages hyppigt efter forudgaaende Licitation, og da for en længere Periode (1 Aar). Den Omstændighed, at større Firmaer betaler en vis Pris pr. 100 kg for Varernes Afhentning ved Lager, støtter Kørselen i væsentlig Grad, idet Prisen for Befordringen til Modtageren derved kan reduceres tilsvarende. Kørselen er afhængig af, at der tilstaaes Indehaveren af Køretøjet Koncession.

Kørsel med Lastautomobiler efter Bestilling.

Under denne Kørsel maa formentlig blandt andet henføres alle de Køretøjer, der anvendes til Transporter af Svin til Svin slagterier, Kørselen udføres som Regel paa de 3 første Dage i hver Uge, og i Tilfælde, hvor Opsamling hos flere forskellige Leverandører finder Sted, maa Automobilejerne ogsaa have til Pligt at søge Koncession paa Kørselen. Herom verserer for Tiden en Retssag, hvis endelige Afgørelse kan blive af stor Betydning for Banerne.

Kørselen støttes ved, at mange Andelslagterier betaler Producenterne ret høje Kørepenge for Svinenes Levering direkte paa Slagteriet, medens der ved Levering paa Jernbanestation i Almindelighed kun betales Jernbanefragt, men intet for Kørsel til Station. Det gælder for Producenten ved Automobilbefordring at tiltvinge sig en saa lav Befordringspris pr. Svin, at han selv faar nogen Fortjeneste derved, og hertil kommer, at Kørsel til Jernbanestation spares. I de Perioder af Aaret, hvor Landbrugets Drift kræver fuld Udnyttelse af Arbejdskraften ved selve Jorden, er det en ikke ringe Fordel at spare Mandskab og Heste til kilometerlang Kørsel til Jernbanestation.

Systemet med Udbetaling af Kørepenge er fremtvunget af de nær ved Slagterierne boende Andelshavere, der selv kørte Svinene til Slagteri. Efter Automobilkørselens store Opsving derefter fremtvunget af alle Andelshavere som en almindelig Ydelse, og Forhøjelser af disse Kørepenge er derefter senere indført af nogle Slagterier, som et Middel i den indbyrdes Konkurrence om Svineleveringer, der bestaar mellem Slagterierne.

Den lave Befordringspris pr. Svin opnaas ved, at Automobilerne som Regel kan faa Returlast, navnlig hvis Slagteriet ligger i en Havneby.

En nærmere Udredning af Priserne for Automobilbefordringen vilde her føre for vidt, kun skal bemærkes, at mit Indtryk af Automobilkørselens Rentabilitet er dette, at udover den rene Nærtrafik er Kørselen ikke nogen indbringende Forretning. Den kræver den yderste Anspændelse af Udøveren, Arbejdsdagen strækker sig ud over Normalarbejdsdagen, og Nettoudbyttet naar i mange Tilfælde ikke op paa Højde med almindelig Arbejdsmandslønning, uagtet Bilerne ofte kører overbelastede; hyppigt foretagne Eftervejninger i Roskilde har tilfulde konstateret dette, men det synes som om Politiet mangler effektive Midler til at imødegaa denne Tilstandsættelse af Lovens Bestemmelser. Den frie Tilværelse paa Landevejen lokker dog mange. Lastbilejeren er sin egen Mand, arbejder helt i egen Interesse og søger paa alle Maader at supplere de knappe Kørselsindtægter, blandt andet ogsaa ved at virke som kommissionslønnede Agent for Købstadens Forretninger, og den rigtige Mand synes at kunne holde Kørselen vedlige.

*

Ved hvilke Midler kan Banerne da mest hensigtsmæssigt imødegaa den mod Godsbefordringen indsatte Konkurrence?

Paa Grundlag af de ved Undersøgelsen indhøstede Erfaringer skal jeg da kort søge at præcisere for Dem det, der allerede er gennemført og noget af det, der bør søges gennemført, for at øge Banernes Modstandskraft, for at bevare de Sendinger vi nu har, og for at generhverve noget af det, der er tabt.

Det Utal af Oplysninger, der ved 4 Maaneders godt Arbejde i Marken blev tilført Udvalget, klarlagde straks, at ikke Banernes Takstsystem alene var afgørende for Erhvervelsen af tabt Trafik. I nok saa høj Grad spillede Spørgsmaalet om Banernes Beredskab (Propaganda, høflig og hjælpsom Behandling af Kunderne, Sidesporanlæg, Befordringstider, Godsudkørsel m. m.) ind, og Undersøgelsen fastslog klart, at selv det bedst anlagte Takstsystem delvis vil svigte, naar Beredskabet overfor Kunderne ikke er organiseret paa rette Maade. Undersøgelsens Resultater blev blandt andet en Bekræftelse paa, at det nytter i Almindelighed ikke at have en prisbillig og kvalitetsmæssig fin Vare at tilbyde, naar man beholder sin Viden om Varernes Fortrin for sig selv.

Først paa Baggrund af et vel organiseret Beredskab kan Banernes Takstsystem bygges op, og jeg skal da meddele Dem lidt om de Erfaringer, Udvalget har indhøstet angående Banernes Beredskab, de Mangler, der er paapeget, og de reformatoriske Ændringer, der anses for ønskelige.

Propaganda for Godsbefordring.

Det har vist sig at være i høj Grad betimeligt at komme i nærmere Kontakt til Banernes nuværende eller tidligere Kunder. Man har kunnet forsyne disse med Oplysninger om Banernes Takster, (i adskillige Tilfælde betalte Forsenderne altfor høje Priser for Automobilbefordring) og allerede paa disse Oplysninger er der erhvervet mange Transporter for Banerne. Forsenderne har benyttet Lejligheden til at fremsætte sine Besværligheder over generende Takstbestemmelser, over mindre heldige Forhold paa den Station, over hvilken Forsenderen modtog eller afsendte det Gods, der endnu blev befordret med Jernbane osv. Som Forholdene ligger nu, er det nødvendigt, at Oplysningsarbejdet bringes ind under faste Former, idet det ikke er nok, at Stationernes Personale blot forholder sig afventende overfor de Transporter, der maatte tilbyde sig, og dermed mener at have opfyldt sine tjenstlige Forpligtelser overfor den Etat, det tjener. Det er en *trængende Nødvendighed*, stadig at staa i det bedste Forhold til Befolkningen, og stadigt at søge denne paavirket for Benyttelsen af Jernbanebefordring, hvor denne Befordring ikke stiller sig for ugunstigt i Forhold til Automobilbefordring, med andre Ord at komme Godset imøde, i Stedet for blot at afvente det, der maatte komme.

Spørgsmaalet løses ikke alene ved, at Administrationen ved generelle Takstnedsættelser udsender en Reklamebrochure beregnet for alle Forsendere, idet en saadan Brochure ikke byder den enkelte Forsender de Oplysninger, netop denne har Brug for. Hensigten med Udsendelsen af en saadan naas derfor ikke, og det maa iøvrigt anses for utilstrækkeligt, at lade det bero ved en enkelt Paavirkning. Kun ved vedvarende at bringe sig i Erindring, ved stadigt

at være ude efter Godset, og ved at anvende de Former, som en hensigtsmæssig Reklame nu en Gang ikke kan være foruden, kan et Resultat opnaas. Hurtig, billig og sikker Befordring bør være den Devise, under hvilken der sættes ind, og der bør sættes ind i alle Tilfælde, hvor man ved Takstændringer (Detarifieringer o. l.) og Køreplansskifter sætter Prisen noget ned eller fremskynder Befordringshastigheden. Men ogsaa uden for disse Tilfælde bør Forsenderne nu og da erindres om at anvende Jernbanetransport.

Tilrettelæggelsen af dette Propagandaarbejde og Udarbejdelsen af de herfor nødvendige Reklametryksager bør lægges paa een Haand, saaledes at Ensartethed tilvejebringes.

Jeg kunde tænke mig Propagandaarbejdet organiseret paa følgende Maade:

Hver enkelt Station (Godsekspektion) har til Pligt til Stadighed at have en å jourført Fortegnelse over alle større Forsendere (saavel de, der benytter Jernbanen, som de, der bruger anden Befordring) med Angivelse af, hvilke Varer disse fortrinsvis har til Befordring, og over hvilke Strækninger Transporterne falder.

(Fortsættes.)

ILSENBURG-DIESELLOKOMOTIVET.

Motorens Arbejdsydelse reguleres ved at indsprøjte større eller mindre Mængder Brændolie, hvilket ved Hjælp af en Centrifugalregulator tilpasses for den paakrævede Kraftudvikling. Motoren er indkapslet fuldstændig støv-

og olietæt. Smøringen sker med en Olietrykpumpe. Til Motorens Igangsætning anvendes Trykluft, som tages fra en paa Lokomotivet anbragt Trykluftbeholder. Trykluften i Beholderen tilvejebringes og vedligeholdes under Motorens Gang, ved at en Del af Arbejdsgassen i Cylinderen gennem en fjederbelastet Kontraventil strømmer ind i Beholderen, indtil Trykket i denne har naaet en vis Højde.

Motoren køles med Vand fra en særlig Kølebeholder, hvorfra det afkølede Vand af en Kølepumpe trykkes gennem Vandkappen udenom Cylinderen, og tilbage til Kølebeholderen.

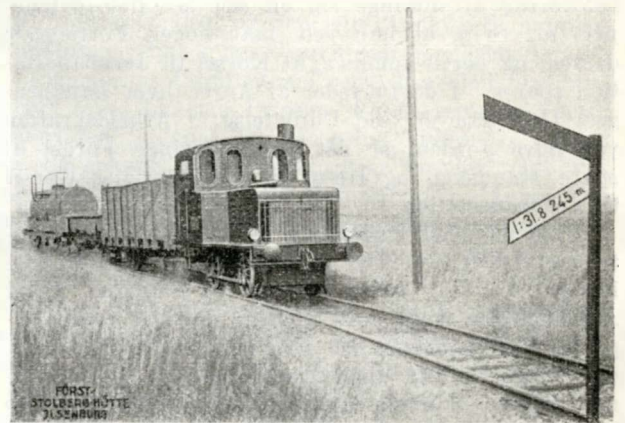


Fig. 3. Ilsenburg-Diesellokomotiv med Godsvogne.

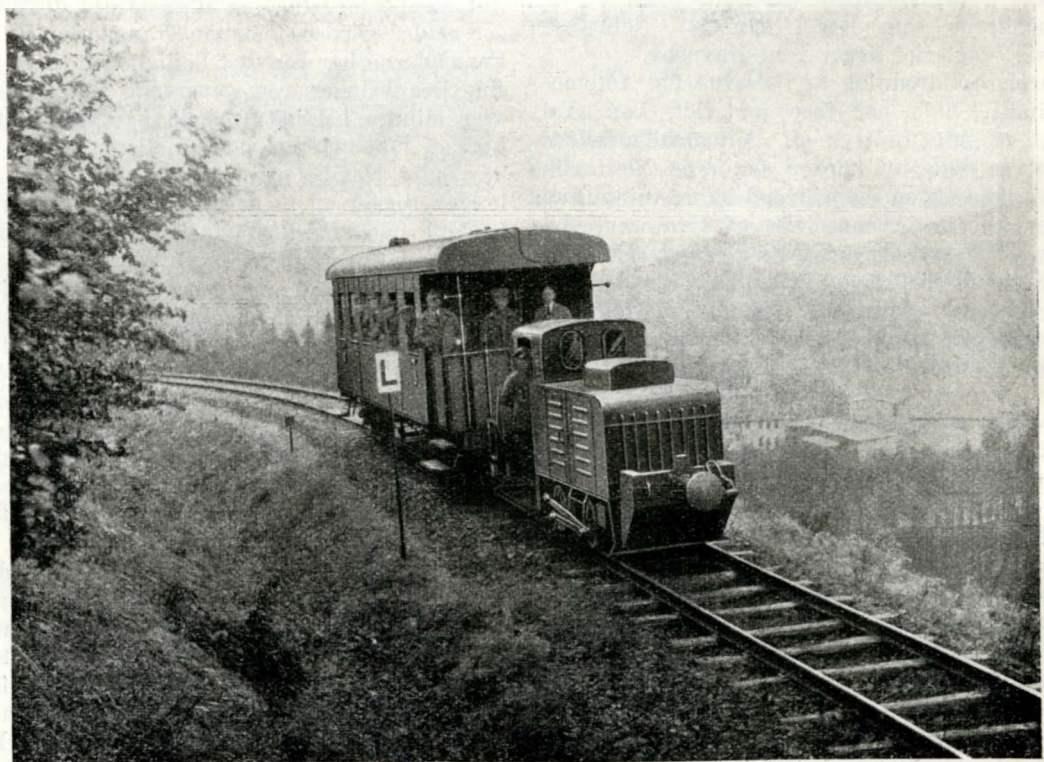


Fig. 4. Ilsenburg-Diesellokomotiv paa Provetur paa Brockenbanen. Stigning 1 : 30.

Fra Motoren overføres Kraften gennem Tandhjul og Kobling til en paa Lokomotivrammen lejret Mellemaksel og herfra med Driv- og Koppelstænger til Lokomotivhjulene. Igangsætning og Standsning af Lokomotivet samt Ændringer af Kørehastigheden sker ved Hjælp af Usinger-Friløbs-Friktionskobling, som giver en sikker og stødfri Igangsætning. Den hyppige og fintfølede Indstilling efter Hastighed og Stigningsforhold, som af Føreren maa foretages ved de almindeligt anvendte Skruefjeder-Friktionskoblinger, falder fuldstændig bort, naar denne Kobling anvendes, da den ved Kørsel nedad Faldstrækninger, hvor Motor-kraften er overflødig, automatisk ophæver Motorens Medvirkning, og ligeledes lader Motorens Kraft træde i Virksomhed paa de Steder, hvor der behøves Drivkraft til Togets Fremførelse.

Ved Togets Igangsætning indstilles Koblingen til den mindste Hastighed. Efterhaanden, som Farten stiger, indstiller Koblingen sig trinvis til den større Hastighed, og samtidig udløses Koblingens Indstilling til en lavere Hastighed. Motorens Arbejde vil stadig, hvor det er nødvendigt, virke paa de kraftoverførende Organer, som forbinder Motoren med Drivhjulene, hvorved Lokomotivets Træk i Toget ingensinde afbrydes. Som man ser, behøver Lokomotivføreren ikke at betjene Usinger-Friløbs-Friktionskoblingen under Kørslen.

Koblingen, som kun bestaar af faa Dele, der alle er af Staal, løber i et Oliebad. Samtlige Tandhjul er fræset af fineste Specialstaal. Hele Overføringsmekanismen er indkapslet støvtæt, men er let tilgængelig.

Lokomotivstellet bestaar af to Flusjern Hoveddragere, forbundne med paanittede Tværaftstivninger. Gennem Bladfjedre hviler Rammen paa Akselkasserne, som paa sædvanlig Maade i Rammen er anbragt forskydelig i vertikal Retning.

I Staalveje paa Lokomotivrammen er Mellemakslen anbragt. Fra Mellemakslens Krumtappe, som er forsat 90 Grader, overføres Kraften til Hjulene.

Førerhuset er forsynet med tætsluttende Skyde- og Klapdøre. Alle Betjeningsdele, deriblandt en Sandstrøindretning, er anbragt let tilgængelig i Forerhuset. Lokomotivet er udrustet med en kraftig Vægtstangbremse for at sikre en hurtig Standsning, men Lokomotivet

kan ogsaa bremses med Motoren. Den største Hastighed ved en Belastning af 350—400 t er 15 km/Tim. Driftsomkostningerne beløber sig til 3 à 4 Øre pr. Hestekrafttime.

F. Spøer.



DØDSFALD



Oscar Larsen.

For ganske kort Tid siden omtalte vi her i Bladet en af Foreningens Æresmedlemmer tidligere Hovedkasserer, fhv. Materialforvalter *Oscar Larsen* paa Grund af hans Afgang fra Statsbanernes Tjeneste, lidet anende, at vi ca. 2½ Maaned efter igen skulde bringe en Omtale af ham paa Grund af hans Død. *Oscar Larsen* havde forinden hans Afgang været sygemeldt nogen Tid for en Tarm- og Stofskiftesygdom, tillige har han i mange Aar lidt af Sukkersyge.

Oscar Larsen var i Foreningens første og vanskelige Aar en udmærket Kraft indenfor Ledelsen, i hvilken han foruden Hovedkassererposten beklædte Posten som Næstformand, og som saadan paahvilede der ham forskelligt Foreningsarbejde, som for saa vidt ikke berørte hans Gerning som Hovedkasserer. Ved hans Overgang til Materialforvalterstillingen blev han paa Grund af sine Fortjenester af Foreningen udnævnt til Æresmedlem.

Oscar Larsens Bisættelse fandt Sted Fredag den 18. ds. fra Bispebjerg Krematorium under stor Deltagelse. 8 Afdelingsfaner, Organisationens Banner samt Maskinafdelingens Fane paraderede ved den blomstersmykkede Kiste.

Efter Præstens Tale ved Baaren talte Organisationens

Formand og mindedes i smukke Ord Oscar Larsens Indsats for Lokomotivmændene. Formanden udtalte bl. a., at Oscar Larsens Minde var indskrevet i Foreningens Historie.

c. m.

MOTORFØRERKURSUS

Fornylig har 6 af Statsbanernes Lokofyrbødere gennemgaaet et Kursus i Betjening af diesel-elektriske Motorkøretøjer.

Ingeniørass. Bursche, Generaldirektoratet, bistaaet af Ingeniørass. Schilder, 1. Distrikt, har forestaaet Undervisningen, der er foregaaet dels i Generaldirektoratet, dels i Remisen, Gb., og dels ved Strækningskørsel.

Kursuset afsluttedes Lørdag den 5. ds. ved en Eksamenkørsel, Særtog Kh—Fs—Kh under Overværelse af Maskinchefen og de to forannævnte Ingeniører. Der blev givet 2 Karakterer, 1 for Kørsel og 1 for Teori.

De 6 Motorføreraspiranter, der alle bestod, var: K. Pedersen, Aarhus, A. Holmtoft, Fredericia, A. F. Conradsen, Thisted, C. Stigborg, Masnedsund, N. P. E. Nielsen, Langaa, A. H. Hansen, Gb., København.

JULETRÆSFEST

Naar den store Højtids trafik er overstaaet kan Lokomotivmændene begynde at rette Ryggen, der gik jo et Par ekstra Kasser Kul til i Julen, saa nu skal det atter være rart at kunne føle sig som Mennesker igen, og i rigtig Erkendelse af, at Julens Tid er Børnenes store Fest, havde de københavnske Lokomotivfyrbødere — en gammel hævdevunden Tradition tro — arrangeret Juletræ med Udde-ling af Gaver og Godter for Medlemmernes Børn. Et stort Arbejde er gaaet forud, inden Festen kan begynde, men med et arbejdsivrig Festudvalg og to fortræffelige Kolleger i Spidsen, Afdformand J. Knudsen og Afdkassereren K. Svendsen blev alle Vanskeligheder overvundet, thi Festen indebar en rig Belønning til dem, der havde staaet for Arrangementet i Form af alle de glade og tilfredse Barneansigter, der straaled om Kap med selve Solen. — Lørdag den 5. Januar i Haandværkerforeningens smukke Festsal er alt klappet og klart til at modtage 200 Børn. Kl. 18 pr. marcherer de spændte og forventningsfulde Børn ind i Salen til Tonerne af »Højt fra Træets grønne Top«, og det kan nok være, at der bliver Røre i Rækkerne, da Børnene ser det smukt pyntede Juletræ, det er jo noget andet end det, der staar hjemme i Stuen, tænk det naar helt op til Salens Loft — saa spiller Musiken alle de dejlige Julesalmer, og Børnene synger med: »Glade Jul, dejlige Jul«, hvor lyder det kønt disse klare og rene Barnestemmer, mange Voksne nikker med Hovedet, de kommer til at tænke paa, da de selv var Børn — men hvad er et Juletræ uden Julenisse, det er som Æg uden Salt, og saa staar han der midt i blandt Børnene, med det lange hvide Skæg, de røde Strømper og buldrende Træsko, og det kan nok være, der kommer Liv i Kludene, snart leger han Lokomotiv med dem eller foredrager en eller anden Sangleg, som — den

kender vi alle — »Jeg gik mig over Sø og Land«. Snart sidder alle Børnene bænkedede omkring de dampende Chokoladepopper, og Oceaner af Kager og Wienerbrød bliver sat til Livs, det er vel nok noget, der smager. — saa kommer Prikken over i'et, en Pose Godter og en Gave til hvert Barn, Legetøj til de mindste og til de store en nyttig Gave, tilbage til Salen, hvor Musiken spiller op til Dans, og saa røres de smaa Ben, men Aftenen har været lang, og det hænder, at en eller anden falder bag af Dansen — i en Krog sidder en lille Pige med sin Dukke fast knuget ind til sig, hun sover saa trygt, indtil Moderen faar Øje paa hende og bærer hende ud, ja, nu er Klokken bleven 22, og Festen er forbi for Børnene, alt skal jo have en Ende, og de Voksne skal ogsaa have en Svingom. — Der er vel Grund til at takke dem, der trak Læsset, for det skal siges, at ikke alene var Aftenen en Oplevelse for Børnene, men ogsaa i Særdeleshed for dem, der overværede Festen. Gid der altid maa findes Kolleger, som ikke er bange for en Indsats for at gøre denne Aften saa lys og festlig som mulig. Men alt er desværre ikke rosenbestrøet, naar man tænker paa det alt overskyggende Spørgsmaal, der hedder Afløsning, saa kan det ligefrem løbe en koldt nedad Ryggen — for det er vel nok noget, der kan sætte sin Mand graa Haar i Hovedet —, og til denne Fest var det i usædvanlig Grad, saa alle desværre ikke kunde faa fri, men det bør fremhæves, at Lokomotivmesteren ikke alene stillede sig forstaaende, men ogsaa gjorde, hvad han formaaede, at saa mange kunde faa Afløsning, der er kun det tilbage at ønske, at naar vi den 1. Marts banker paa Porten for at faa Afløsning til vor store aarlige Fest maa kunne faa det nødvendige Personale til Afløsning — det bør opfyldes, Hr. Maskinbestyrer —!

O. Løvborg.

RANDERS AFDELINGER FESTER!

Søndag den 6. Januar afholdt Randers Afdelinger deres aarlige Julefest i Klubbens Selskabslokaler. Der var som sædvanlig stor Tilstutning. Kl. 18 aabnedes Dørene til al Herligheden, og en stor Skare Børn og Voksne indmarcherede til Tonerne af Lokomotivmændenes March spillet af Hr. Holmgrüns Orkester, hvorefter der blev budt et særlig Velkomst til Børnene.

Ved Børnefesten uddeltes mange smukke Gaver, ligesom der ved de forskellige Gættekonkurrencer og Lodtrækninger var smukke Ting at erhverve. Gaverne uddeltes under festlige Former, ligeledes var der Optræden fra Scenen, som vakte vild Jubel. Kl. 22 var der Slutfinale for Børnene. Et Bevis paa, at de havde møret sig, fremkom ved, at de mange klare Børnestemmer udbragte et klart og velment Leve for D. L. F.

Kl. 22,30 tog de Voksne fat med det ved Randers Afdelinger aldrig svigtende Festhumør Kl. 23,00 intoneredes Marschen paany, og alle marscherede ind til et smukt og overdaadigt Kaffebord, hvor Festudvalgets Formand, Lokomotivfører Hjalmar Nielsen bød den store Forsamling velkommen i smukke Ord, derefter blev en Sang, affattet i Dagens Anledning til Lokomotiv- og Motormændenes Pris afsunget og høstede stort Bifald. Flere havde Ordet, der udbragtes Skaal og Leve for mangt og meget,

bl. a. for at det gode Kammeratskab og Samarbejde maatte bevares saavel ind- som udadtil.

Efter at der var budt »Velbekomme« fortsattes Dansen med største tilladte Maksimalhastighed, og Uhret gled hen paa de smaa Timer, inden man kørte »i Hus«. Alt i alt en Fest, som var Lokomotivmændene værdig. Den Slags styrker de indre Forhold og Kammeratskabet. For at saa mange, som ønskede det, kunde deltage i Festen, skyldes Kammeraterne ved Aalborg Depot en Tak, hvorefter en Del stillede sig til Disposition ved at forrette Tjeneste her, ligeledes skyldes Lokomotivmester Aarkrog en Tak for sit uegennyttige Arbejde ved Tilrettelæggelse af Tjenesten saaledes, at saa mange, som ønskede det, kunde deltage.

INTERNATIONALE JERNBANEMANDSKONFERENCE

Den 23. og 24. Januar sammentræder Internationale Transportarbejder-Forbunds (I. T. F.) Jernbanemandssektions Tillidsmandsraad til Konference i Prag.

Paa Dagsordenen findes bl. a.: Sekretariatets Virksomhedsberetning. Enmandsbemanding af Lokomotiver og automatisk Kobling; (begge de sidste Spørgsmaal i Forbindelse med de Forholdsregler, der som Følge af I. T. F.s Indgriben blev truffet af Internationale Arbejderkonference i Geneve og Internationale Arbejdsbureaus Styrelse); Sikkerhedsbestemmelserne for Jernbanepersonale.

Endvidere kommer man til at udveksle Tanker om Spørgsmaalet: Er der nogen Sammenhæng mellem den sidste Tids Jernbaneulykker i de forskellige Lande og Personaleindskrænkningerne?

Til Konferencen er hidtil anmeldt Jernbanemandsorganisationerne i England (Jernbanemandsforbundet og Kontorpersonalets Forbund), Tyskland, Frankrig, Sverige (Jernbanemandsforbundet og Lokomotivmands Forbundet), Danmark (Jernbanemandsforbundet og Lokomotivmandsforbundet), Norge (Nordisk Lokomotivmands Forbund), Østrig, Schweiz, Belgien, Spanien, Tjecko-Slovakiet (den tjeckiske, den tysksproglige Organisation og Lokomotivmandsforbundet), Nederlandene og Nederlandske Indien, tilsammen repræsenterende mere end 1 Million Jernbanemænd.



En Togkatastrofe i England

fandt Sted Tirsdag 8. ds. om Aftenen ved, at et Posttog fra Bristol til Nottingham paa Grund af Taage kolliderede med et Godstog. Lokomotivføreren paa Posttoget og tre mandlige Passagerer dræbtes.

En Jernbaneulykke i Bøhmen

fandt Sted Onsdag den 9. ds. om Morgenens ved, at Hurtigtoget til Prag i Nærheden af Stationen Okružná med fuld Fart kørte ind i et Godstog. Ved Sammen-

stødet blev Hurtigtogets Lokomotiv og forreste Vogn ødelagt. Lokomotivføreren og Lokomotivfyrbøderen dræbtes paa Stedet. Tre andre Jernbanemænd saaredes alvorligt.

Ulykken antages at skyldes et fastfrosset Sporskifte.

En knækket Bandage

opdagedes af Lokomotivføreren for Tog 43 den 5. ds. efter Ankomsten til Strib. Det var det ene Drivhjuls Bandage paa Loko R 937, der var sprængt og viste en Aabning paa ca. 10 mm Bredde. Maskinen var for ganske kort Tid siden kommet ud af Værkstedet og Bandagen var ca. 5 cm tyk.

Finske Lokomotivmænd

besøgte sidste Sommer Danmark og aflagde bl. a. og-saa Besøg paa vort Feriehus ved Refsnæs, som det glædede dem meget at stifte Bekendtskab med.

Disse Lokomotivmænd har nu lige ved Aarsskiftet sendt Dansk Lokomotivmands Forening en meget værdifuld Gave til vort Feriehus, bestaaende af en overordentlig smuk Bog, indeholdende en Masse pragtfuldt udførte Prospekter fra Finland, de tusinde Søers Land, der giver et glimrende Billede af dette Lands særegne og storslaaede Skønhed.

Bogen er foran forsynet med Dedikation og tilegnet Dansk Lokomotivmands Forening.

Verdens største Diesellokomotiv.

Den russiske Sovjetunion har bestilt et dieselelektrisk Lokomotiv paa 1500 Hestekræfter. Lokomotivet, der skal forsynes med Sulzer-Motorer, skal være Verdens hidtil største Diesellokomotiv; det skal benyttes til Godstogstjeneste paa Jernbanelinierne i de vandfattige Steppeegne. Det er Hensigten at Bestillingen skal efterfølges af flere lignende, dersom Forsøgene med det paagældende Lokomotiv falder heldigt ud.

Voraus.

Automobiltrafikken i Amerika

gjorde sig først gældende som Konkurrent til Jernbanerne. De amerikanske Baner var da ogsaa de første, som maatte gribe ind for at faa en Ordning. Jernbaneselskaberne begyndte med at forøge Togenes Antal og at nedsætte Taksterne og at køre billige Tog. Men dette viste sig frugtesløst, fordi Bilerne førte Passagerer og Stykgods fra Dør til Dør. Saa begyndte Jernbanerne at køre Motorvogne, men heller ikke det virkede. I 1920 havde Jernbanerne 50 Motorvogne, i 1925 5000. Saa besluttede Jernbanerne sig til selv at oprette Bilruter. I Begyndelsen lønnede de sig ikke, men i Slutningen af 1926 gav de allerede et godt Overskud. Enten maatte de private Bilselskaber give op eller de maatte afslutte Overenskomster med Jernbanerne. De samme Billetter gælder nu baade for Biler og Jernbaner, og man kan paa et Utal af Strækninger vælge, hvilket Befordringsmiddel man ønsker. Ved Sammenslutning af Trafikken spares der nu aarlig 1 Million Togkilometer. Great Northernbanen har samlet alle smaa Bilselskaber til et eneste stort og driver det. Paa kortere Strækninger bruges omtrent udelukkende Biler.

De Principper, man gaar ud fra, er følgende:

1. Lastbilerne skal samarbejde med Jernbanerne.
2. En godt ledet Godstrafik fra Dør til Dør ved Hjælp

af Lastbiler er det bedste Middel til Løsning af Trafikvanskelighederne i større Trafikcentre.

3. Jernbanen skal befries for forskellige mindre Sidegrene og derved faa Godsvogne ledige til vigtigere Trafik.
4. Oprettelse af Lastbiltrafik i Forbindelse med Jernbanen forhøjer ikke alene Jernbanens Transporter, men formindsker ogsaa Behovet for Depoter. Det bevirker ogsaa en hurtigere Godsformidling mellem Afsender og Modtager.

Som Lokomotivførere eller Lokomotivfyrbødere

kan Negre ikke faa Ansættelse ved de amerikanske Jernbaner. Negre kan derimod anvendes som Kelnere, Kokke ved Jernbanerne. I Sydstatene er der gerne en egen Klasse Vogne for Negerpassagerer. I mange Byer maa de ikke køre med Sporvogne. Ved politiske Valg har Negre samme Rettigheder som de hvide Meedborgere.

I Tyskland

har den stærkt stigende Turisttrafik givet det tyske Rigsjernbaneselskab Anledning til at sørge for en bedre Uddannelse af Iltogskonduktørerne. De Forespørgsler, som de Rejsende fremsætter, specielt de udenlandske, har vist, at det var nødvendigt, at der til Betjening af foranævnte Tog fandtes et særligt uddannet Personale. Tillige med god Omgangsform; og en rolig og sikker Optræden maatte disse Konduktører være i Besiddelse af godt Kendskab til Køreplanen for den Strækning som befares samt alle Tilslutninger, tillige maa de være fuldt fortrolig med alle Tjenesteforskrifter og Tariffer. Desuden er det ønskeligt at de er i Stand til at give de forlangte Oplysninger paa nogle af Verdenssprogene. For at muliggøre dette, vil Rigsjernbanerne afholde Kursus i dette Øjemed.

I Paris

klager Trafikelskabet over, at det store Antal Passagerer, som snyder sig fra at betale, bliver større og større. Paa Forstadsjernbanerne, Omnibusserne og Sporvognene beregner man, at Tabene i de sidste Dage andrager ca. 90000 Francs. Paa Banegaardene i Paris har man i disse Dage opsat store røde Plakater, hvori det meddeles, at man herefter agter at tage strenge Forholdsregler overfor alle Gratispassagerer. De vil uden Undtagelse blive overgivet til Domstolene, hvor de foruden Bøder maa betale mangedoblet Billetpris. Der er siden i Sommer blevet ansat 70 nye Kontrollører uden at det har givet noget større Resultat.

De hollandske Statsbaner

har givet gode Driftsresultater i indeværende Aar og under Henvisning hertil har Jernbaneforbundet fremsat Krav om et ekstra Tillæg til Personalet svarende til en halv Maanedes Løn.

Administrationen har erklæret sig villig til at gøre noget for Personalet, ikke fordi den ansaa sig forpligtet dertil for at gøre en eller anden Æret god, men fordi den

var velvillig stemt mod Personalet. Man imødekom Halvdelen af Forbundets Krav, saaledes at de hollandske Jernbanemænd til Jul erholdt et Tillæg paa Størrelse af en Ugeløn, men under ingen Omstændigheder mindre end 30 Fl. (45 Kr.).

TAK

Tak til alle, som har vist mig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Frits Petersen,
Lokf., Gh.

BEDES BEMÆRKET

Det bedes erindret ved Flytning at underrette Postvæsenet og i Tide paa det Sted, hvorfra der flyttes, om den Adresse, hvortil Bladet ønskes sendt Postvæsenet underretter derefter altid Bladets Ekspedition om Flytningen og om den nye Adresse

Det volder unødvendig Arbejde for Ekspeditionen, naar Meddelelse sendes til denne i Stedet for til Posthuset det Sted, der fraflyttes, og i visse Tilfælde kan det medføre Standsning i Forsendelsen foruden forøgede Udgifter.

Derfor: Underret Postvæsenet — som foran anført — og viser det sig, at der bliver Uorden i Forsendelsen, klag da til Bladets Ekspedition.

LODTRÆKNING

Ved Lokomotivfs. Julefest blev følgende Numre udtrukne: 428 — 549 — 61 — 113 — 462 — 130.

TABT OG FUNDET

En Similie Armlænke er fundet ved Julefesten og kan afhentes Sdr. Boulevard 61, 4. th.



Overført som ekstraordinært Medlem.

Pens. Lokf. L. Nielsen, Nyborg.

Lokomotivmester H. P. Larsen, Fredericia.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Januar.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A. 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7. 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

NYE BØGER

Sj.-Følster Jyl.-Følster.

- 15072 13496 Stemer, Ew.: Edison.
15073 13487 Ludwig, Emil: Menneskesønnen.
15074 Nørregaard, J.: Augustinus Vej til Kristen-
dommen.
15075 13493 Scheel, H.: Vildgæssene.
15076 13500 Wang, Otto: Colette fra Boul'mich.
15077 13468 Bjerre, P.: Hvorledes Sjælen læges.
15078 Kide, Harald: Artikler og Breve.
15079 Aristofanes: Acharneerne. Komédie.
15080 8881 Kjarval, Tove: Fredløs.
15081 8894 Søderberg, Hjalmar: Den alvorlige Leg.
15082 10784 Sterneder, H.: Studenten.
15083a Kulturhistoriske Personligheder: H. Zwin-
gli, H. Pestalozzi, G. E. Lessing, George
Stephenson.
15083b Kulturhistoriske Personligheder: Snorre
Sturleson, O. Cromwell, A. Dürer, Camille
Cavour.
15084 11074 Brnel, Erik: Med Sommeren gennem Dan-
mark.
15085 13278 Klaatsch, H.: Menneskets og Kulturens
Opslaaen og Udvikling.
15086 Rubow, Paul V.: Dansk litterær Kritik i
det nittende Aarhundrede indtil 1870.
15087 do.: Saga og Pastiche.
15088 13525 Ring, Barbra: Lille-Mette.
15089 13518 Larsen, Thøger: Frejas Rok.
15090 13514 Hjortø, K.: Drømmen om Kvinden.
15091 13494 Scott, Gabriel: Fant.
15092 13409 Brazil, Angela: Nye Kammerater.

- 15093 13523 Nielsen-Illebølle: Julegildet paa Tranekær
og andre Fortællinger.
15094 Deledda, Grazia: Efeuen.
15095 13524 Renmert, Ellen: Fernanda Hansen.
15096 do.: Sonja.
15097 12929b Freuchen, Peter: Rønningsmænd.
15098 13511 Feuchtwanger, Lion: Jøden Süß.
15099a 13508a Dreiser, T.: En amerikansk Tragedie, I.
Del.
15099b 13508b do. do. II. Del.
15100 13519 Lewis, Sinclair: Manden som kendte
Coolidge.
15101 13477 Jensen, Johs. V.: Aandens Stadier.
15102 13502 Wieth-Knudsen, K. A.: Dansk Skattepolitik
og Finansvæsen.
15103 13507 Pull, Jacob B.: Ættens Øde.
15104 13509 Elster, K. d. y.: Spor som blev udslettet.
15105 Wiborg, Julli: Unge Øjne.
15106 Zahn, Ernst: Patriarken.
15107 Sparre, C.: Hun danset.
15108 Schade, J. A.: Sjøv i Danmark.
15109 13510 Mc. Evoy: Korpigen.
15110 13552 Nielsen, Anton: Grevskabet Bjørnsholm.
15111 13482 Korch, Morten: Guldglasuren.
15112 Tolstoy, Leo: Ekteskabslykke.
15113 13515 Johnson, M.: Safari.
15114 13520 Lieberkind, I.: Mens Aalen vandrer.
13913b 13528 Søjberg, H.: Søkongens Datter.
15115 Bergman, H.: Lotten Bremers Ferier.
(svensk).
15116 Jones Mary og hendes Bibel.
15117 13556 Poulsen, K.: Vandringer.



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garantien

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v

Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klas-
ses Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion,
Kjoler og Drengetøj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters.
Konfektions-Bestillinger til Lagerpris.

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højagtelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vester 4610.
Uden Udbetaling Uden Udbetaling

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

Vilh. Langes Fabriker

Forlanges overalt.

orlanges overalt.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

Støt vore Annoncører!

Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drojere i Brug og mere velsmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)



Spar Penge!

Køb Deres

Vin direkte fra Vinlageret

og spar Mellemhandlerfortjenesten.

Vesterbros Vin-Import

(Grundlagt 1896)

Ingerslevsgade 108



TANDLÆGE

TAGE HANSEN'S EFTF.

S. A. MARTENSEN

KONSULTATION: 10-3 OG 6-7

LØRDAG: 10-2

ENGHAVEPLADS 6

TLF. VESTER 3330

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maay A/S.

Købmagergade 43. - København K.

Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Til alt Kontorarbejde

Smith

Premier

først

og

bedst.



Alfred Fischer & Co.s Eftf.

Jernbanegade 6.

Tlf. 7819. København. Tlf. 7387.

Avertér i Dansk Lokomotiv Tidende.



Drik Vejle Pilsner

Vejle og Omegn

RADIOLAGERET

ALT I LY, SKRAFT OG RADIO
(L A D E S T A T I O N)

NØRREGADE 29. TELEFON 450
NIELSEN OG REFSING

HUSK

**Vejle billigste
Skotøjsforretning**

J. O. BANG

= Hammershus =

Telf. 376.

Støt vore Annoncører!

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!



Køb danske Varer!



Kunstige Tænder

indsættes med Garanti for Hold-
barhed og Pasning. Reparationer
udføres i Løbet af få Timer.
Sygekassemedlemmer sædvanlig Rabat.
W. Knoke, Tandtekniker.
Søndergade 51^a. Aarhus.

Vort Forbrug i Noder, Bøger,
Ugeblade, Papir, Telegrammer
og Foto Artikler købes hos

H. Sørensen,

Bruunsgade 19. Telef 5543.

Alt i Kolonial og Urtekram
til Dagens billigste Priser!

A. Christensen.

de Mezavej 9 Telef 1770.

Præcisions-Uhre

Ratebetaling. Smaa Priser

H. A. FRANDSEN

Uhrmager

Bruunsgade 25

Aarhus

CYKLER

CYKLER

Nye og brugte Dame-, Herre-, Dreng-
og Pigecykler haves altid paa La-
ger til billigste Priser. Ratebetaling indrømmet.

Viberg, Ole Rømersgade 2

NB. Reparationer udføres
meget billigt.

ALFRED LARSEN.

Juveler & Guldsmid.

Jægergaardsgade 83, Aarhus.

Jensen & Nielsen

Stort Udvalg i

moderne Gravmonumenter

Kirkegaardsvej 1. - Tlf. 1379.

Aarhus.

**Edv. Rasmussens
Møbeletablisement.**

Studsøgade 24-26

Telf. 403 **Aarhus** Telf. 403

Leverer alt i Møbler, Gulvtæpper
og Portieretæpper til absolut
billigste Priser

Bageri og Conditøri

Hj. af Vinkelvej og Sonnesgade
anbefales Lokomotivpersonalet.

Leverandør til Markettenderiet.

— Morgenbrød bringes. —

Telf. 2053. E. Rosholm Olesen.