



29. Aargang No. 6.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Marts 1929

ET ALVORLIGT TOGUHELD.

Er vore Nødbremser gode nok?

Søndag Eftermiddag skete et alvorligt Toguheld paa den frie Bane mellem Hellerup og Østerbro med Tog 616, idet den 4. første Vogn afsporede paa Grund af Brud paa en Hjulbandage. Toget bragtes til Standning efter at der af de Rejsende i Vognen var trukket i Nødbremsen. Der kom ingen Rejsende til Skade, men Uheldet foraarsagede foruden en forstaaelig Ængstelse hos de Rejsende nogen Tids Spærring af det ene Spor. Det Brud, der var sket paa Bandagen, var af en særegen Beskaffenhed, idet dette, i Modsætning til hvad der kan siges at være en almindelig Regel for indtræffende Brud paa Bandager, ikke var paa tværs af Bandagen, men derimod paa langs af denne og ligefrem havde dannet to Ringe. Det maa siges, at det var en Vidunder, at Uheldet ikke havde andre Følger end ovenfor anført, og naar det ikke havde dette, skyldes det uden Tvivl, at Koblingen, hvori Vognen hang, thi den hang faktisk i den ene Ende, fordi Hjulene efterhaanden var borte, tilfældigvis holdt til den Styrkeprøve, den blev udsat for.

Paa Grund af de Omstændigheder, der knytter sig til dette Uheld, finder vi Anledning til at ledsage dette med nogle Bemærkninger. Vi har gennem Dagspressen erfaret, at Nødbremsen ikke skulle have fungeret som den burde, og at Standningen i det væsentlige skulde skyldes, at en Togbetjent havde skilt et Par Vakuumslinger ad mellem to Vogne — medens Lokomotivføreren samtidig sigtes for ikke at have været tilstrækkelig opmærksom og for

ikke at have opfyldt sin Pligt med Hensyn til Bremsning, efter at der var trukket i Nødbremsen.

Kan det være muligt, at en Lokomotivfører ikke straks er klar over, naar der trækkes i Nødbremsen? Til dette vil vi gerne have Lov at udtale os.

Naar der køres med luftbremsede Tog, er det en ikke ualmindelig Foreteelse, at der undervejs viser sig Utætheder i Ledningen, f. Eks. i Slinger, der, medens Toget holder stille, og den foreskrevne Prøve foretages, ikke aabenbarer sig, fordi Aabningen eller Revnen knibes sammen. Det er ikke ualmindeligt, at saadanne skjulte Aabninger røber deres Tilstedeværelse, naar Toget er i Bevægelse, paa den Maade, at Vakuum falder. Det, der i saadanne Tilfælde sker, er, at Lokomotivføreren straks giver sig til at suge med den store Ejektor for at hindre, at Vakuum falder saa meget, at Bremsen træder i Virksomhed, samtidig med at han ved at se tilbage langs Toget erkendte sig om, at det ikke er en Bremsning fra Toget. Og det er det jo heldigvis almindeligvis ikke. Vi kan tilføje, at det heller ikke er helt ualmindeligt, at Lokomotivførerne forlader Udgangsstationen med Tog, hvor Vakuum ikke er helt tilfredsstillende, d. v. s. at Vakuum ikke er oppe paa 0,65, men hænger nede paa 0,6, ja maaske til Tider derunder, i Tillid, at Rystelser m. v. skal bevirke, at det efterhaanden bliver godt. I mange Tilfælde bliver det ikke bedre, men daarligere, ja endog saa daarligt, at Vakuum maa suspenderes. Hvorfor kører Lokomotivføreren nu med et ikke helt tilfredsstillende Vakuum fra Udgangsstationen? Det gør de for

det første, fordi det ofte vil betyde en Forsinkelse, hvis man vil blive holdende, indtil Utætheden er funden, for det andet fordi den fungerende Stationsbestyrer meget ofte bliver nervøs og meget ofte har den Opfattelse, at Lokomotivføreren kræver unødvendigt meget af sit Vakuum, og for ikke at blive anset for at være krakilsk er Lokomotivførerne mindre nøjeregnende, end Reglementet foreskriver, og kører som ovenfor omtalt. Det kan have den Følge, at Lokomotivføreren ofte undervejs maa sætte den store Ejektor til for at holde Vakuum oppe, og dette kan igen have den Følge, at en eventuelt aabnet Nødbremseventil kan antages eller bliver antaget for noget andet end det, det i Virkeligheden er. Naar vi skriver dette, er Grunden den, at Lokomotivføreren for det forannævnte Tog ligefrem er sigtet for ikke at have været opmærksom nok, med andre Ord at han ikke skulde have gjort sin Pligt, hvad vi efter det for os oplyste slet ikke er i Tvivl om, at han har.

Der rejser sig derfor et andet Spørgsmaal i denne Forbindelse, og det er: Er Nødbremsen effektiv nok, naar den sættes i Virksomhed? Det maa vistnok efter det forefaldne besvares benægtende. Det er jo klart, at det maa kunne forlanges, at Aabning af en Nødbremseventil straks bevirker, at den nærmeste Konduktørventil automatisk aabner sig og derved giver Adgang for saa meget indstrømmende Luft, at Bremsen straks træder i Virksomhed, og da den Aabning, der er i en Konduktørventil, er adskillige Gange større end i en Nødbremseventil, vil en kraftig Bremsning straks blive Følgen. Endvidere maa Aabning af en Nødbremseventil tillige give sig et saa kraftigt Udslag paa Lokomotivets Vakuummeter, at en eventuel fejlagtig Opfattelse fra Lokomotivførers Side er udelukket. Og det er sikkert dér, Tampen brænder. Hvis en Lokomotivfører, hver Gang han ser sin Vakuum vise faldende Tendens, skulde sætte Bremsen i Virksomhed, vilde vi opleve en Mængde Togstandsninger, der er ganske unødvendige, d. v. s. Togforsinkelser, som kunde undgaas, fordi det er de før omtalte skjulte Aabninger eller Revninger, der viser deres Tilstedeværelse. Det er temmelig klart, at saadan som Lokomotivføreren nu er stillet, er det uheldigt; der bør altsaa ske det, at naar der iværksættes Nødbremsning, maa den virke saa effektivt, at der *ingen* Tvivl kan

være om, hvad det er, der sker. Nødbremsningen maa virke saaledes, at baade Konduktørventiler og Lokomotivføreren straks træder i Virksomhed, og for at dette kan ske, bliver det maaske nødvendigt, at Nødbremserørene og dermed Ventilerne bliver af større Dimensioner. Saavidt os bekendt har disse Rør for Tiden en Lysning paa 13 mm, men Tid efter anden indsnævres denne paa Grund af Rustdannelser og Snavs, saaledes at Aabningen efterhaanden bliver meget mindre. Ordningen af hele Nødbremsesystemet bør være saarational, at Bremsen straks træder i Virksomhed.

Vi maa maaske tilsidst tilføje, at det praktiske Liv efterhaanden lærer Lokomotivførerne en hel Del, bl. a. at det er godt nok, at Teoretikerne, dem, der bl. a. skriver Reglementerne, sidder og regner ud, at saadan og saadan skal det være, naar den daglige Tjeneste i Reglen viser os, at det var kønt, hvis det kunde gaa efter Reglementer m. m., men det kan det bare ikke, bl. a. fordi som i saadanne Tilfælde, som det omhandlede, intet gaar, som det er tænkt. Der er Grund til at haabe, at det forefaldne vil give Anledning til Overvejelser angaaende Vakuumbremsens Indretning og Virkemaade, og at disse Overvejelser vil føre til en heldig Løsning af de Problemer, der rejser sig, og at man bl. a. vil genindføre den gamle Ordning med Vognpassernes Tilstedeværelse ved Prøvning af Vakuum, hvorved en hurtigere og rationel Prøvning kan finde Sted. Det har jo ogsaa været en af de uheldige Følger af Sparesystemet, at man ligefrem har forbudt Vognpasserne at være tilstede, naar Vakuumprøve af et Tog skulde finde Sted, hvilket selvfølgelig ofte har medført ganske meningsløse Forhold.

Der kan efter vor Opfattelse læres det af det passerede Uheld, at Brugen af Nødbremsen ikke virker paa den tilsigtede Maade, altsaa at Luftindstrømningen ikke er saa effektiv som beregnet, saaledes at den aabner Konduktørventilerne, og tillige giver et saa kraftigt Udslag paa Vakuummetret, at det dikterer Lokomotivføreren, uden Reflektioner af nogen Art, at sætte Bremsen i Virksomhed. Det maa der stræbes henimod, saaledes at Manipulationer som den af Togbetjenten foretagne for Fremtiden er absolut unødvendige.

BESØG PAA BURMEISTER & WAINS FABRIKER

Torsdag den 7. Marts aflagde Medlemmer af D. L. F. et af Besøgs- og Festudvalget arrangeret Besøg paa Burmeister & Wains Værft paa Christianshavn. Henimod 50 Medlemmer deltog.

Hr. Ingeniør Clausen bød Selskabet Velkommen og foreviste os de omfattende Fabriksanlæg. Vi saa straks, at det først og fremmest er Bygning af Dieselmotorer, som beskæftiger Virksomheden, og vi imponeredes i høj Grad af de mægtig store Værktøjsmaskiner af forskellige Slags. Det var særligt de kombinerede Høvle-, Fræse- og Boremaskiner for en ca. 7 m lange eller høje Bundrammer (Fundamenter) og Stativer til Dieselmotorer, der tog Opmærksomheden fangen og aftvang os Beundring af Maskinteknikkens Udvikling. Vi saa bl. a. et af disse meterhøje støbte Stativer blive planeret, fræset eller boret en 5—6 Steder paa én Gang, og drøftede hvor stor Betydning blot en lille Unøjagtighed i Opspænding eller Behandling vilde faa. I en Drejebænk for Krumtapaksler afdrejedes den ene Halvdel af Akslen til en 7000 HK Dieselmotor. Hver Halvdel vejer 53 t, det vil med andre Ord sige, at Akslen til en Motor af den Kaliber vejer 9 t mere end en af vore S-Maskiner i tjenestefærdig Stand. Man saa, hvilken stor Betydning Vingo Staalet har for hele Maskinindustrien; de svære Spaaner, som tages nu med en stor Hastighed, vilde være ganske utænkelige uden dette Værktøjsstaal. Det er, som en Kollega sagde, da vi stod ved en Boremaskine og saa et 50—60 mm Hul blive boret saa hurtigt, at Spaanerne fløj ud til Siden: »Den Omdrejningshastighed er den højeste, man i gamle Dage turde byde et halvtomme Sneglebor.«

I Montagehallerne saa vi bl. a. to 8-Cylinder Dieselmotorer til Japan under Opbygning. Disse Giganter er paa 7000 HK., vejer 500 t og naar vel op i anden Sals Højde. Endvidere en 3000 HK. Dieselmotor til Spanien under Prøve. Den færdigmonterede Dieselmotor prøves i 8 Dage, inden den udgaar fra Værket. Et luftklart Udstød fra nævnte Motor vidnede om en meget fin Forbrænding.

Ved Indgangen til et Monteringsrum læser man: Adgang forbudt! Denne Bestemmelse var dog sat ud af Kraft under vort Besøg. Vi saa derinde Motoren til det nye Diesellokomotiv,

som bygges til Statsbanerne. Det er en for dette Formaal særligt konstrueret 6-Cylinder Motor paa 400 HK., men iøvrigt skal vi ikke paa nuværende Tidspunkt komme ind paa Motorens Enkeltheder.

Vi bringer ogsaa her Firmaet Burmeister & Wain vor Tak for den Ulejlighed, det paatog sig overfor os; det var et meget interessant Kig indenfor dette verdenskendte Firmas Vægge. Og Tak til d'Hrr. Udvalgsmedlemmer, som har arrangeret Besøget.

F. Spoer.

FRA DAGSPRESSEN

I »Nationaltidende« har vi fundet følgende lille humoristisk Artikel, som passer ogsaa indenfor vore Rammer, hvor der ligeledes findes *tænkende Enere*, der altid beskæftiger sig med at skulle lave om, fordi de ikke er tilfreds.

Tænkende Enere —

Man maa lade Dr. Axel Dam, at han er konsekvent. Det har han vist før. Han viste det til Overflod forleden, da han indbragte sit Partis tostemmige Forslag om en Ændring i Radio-Udsendelsen, saaledes at anerkendte Kulturorganisationer kunde komme til at *sende privat*. Forslagets Tendens er den indlysende, at Særstandpunkter skal fremmes, de *tænkende Enere* skal høres. En *tænkende Ener* er som bekendt i Reglen et Menneske, der ikke er tilfreds med noget Parti og derfor begynder for sig selv. Som Retsstatspartiet gjorde. Eller ikke er tilfreds med nogen eksisterende selskabelig, dramatisk, litterær, kunstnerisk eller paa anden Maade kulturel Forening, og derfor stifter sin egen Forening. Som mange gør nu og da, gerne med dodeligt Udfald, men det J. P. Jacobsenske Ord er ogsaa Sandhed her: *Alle skøre Foreninger, de kan slet ikke dø, for endnu skørere Foreninger er spirende af deres Fro.*)* Saaledes holdes Tallet paa de paa forskellig Vis organiserede *tænkende Enere*s Foreninger konstant. Der er rigelig Afgang, der er ogsaa rigelig Tilgang. For Tanken har et stort Publikum. Ikke noget trofast Publikum, maaske, for ikke alle Mennesker er kronisk utilfredse med alting, en Del er det akut og kommer over det, men ogsaa her er Tilgang og Afgang i Balance. Saa det er en Faktor i Samfundet, man maa regne med. Folketingsmand, Dr. phil. Axel Dam regner med det ud fra idealistisk Højagtelse. Han respekterer hver spirende *selvstændig Tanke, han hader alle, der »gaar i Flok« og »hæver i Baase«.*)* Deraf al hans Id, hvis Idealisme anerkendes, samtidig med, at et uforanderligt Befolkningsflertal er noget ængsteligt ved at gøre Idealerne til Virkelighed. Denne Ængstelse vil ogsaa

*) Fremhævet af os.

Red.

gøre sig gældende overfor Doktors Radioforslag. Det er beklageligt, for der er sund og human Tanke bag Forslaget, det er der bag alt, hvad Dr. Axel Dam lægger Navn til. Dets Idé er, at *man skal ogsaa høre den anden Part*. En Sentens saa klassisk, at den findes paa rent Latin. Moderne udtrykt vil det sige, at ogsaa den anden Part skal have Adgang til at henvende Ordet til Lytterne. Men de vil sige mere: For der er 3000 Foreninger her i Landet, der alle smykker sig med kulturelle, videnskabelige, litterære, kunstneriske, sociale etc. Formaal. Og hvem kan sige, de smykker sig saa med Urette? *Den anden Part* er organiseret i 3000 Afdelinger, og de vil alle tale! Maaske var Axel Dams Ideal af et Parlament en Forsamling af 70 Topersoners-Partier. Det Radio-Ideal, han har sat frem i sit Forslag, kunde tyde paa det. Saa maa man tænke sig til, hvordan det vil gaa. Men Dam bliver ikke ringere i vore Øjne af den Grund. Han er Idealist. Hans eneste Fejl er, at han er det uheldbredeligt.

Peberfuglen.

Hvor det passer paa vore egne Pappenheimere, der paa trods af al sund Foreningspolitik, altid skal kæmpe mod »alle dem, der gaar i Flok«, skal frembære deres Idealisme, deres Individualisme, deres Selvstændighedstrang; disse Folk, der altid skal fremhæve det, de *ikke* har, som bedre end det de har. Er det sandt, at disse Mennesker, der lever for gensidig Forgudelse i en lille skøn Forening, er uheldbredelige? Det er vistnok sandt, at de ikke kan samles i en stor Tanke, f. Eks. Sammenholdets, uden at Selvstændighedstrangen spænder Ben for dem.

Red.

SKRIVELSER OG SVAR

Foreningen har den 2. Februar i Aar tilsendt Distrikterne følgende Skrivelse:

Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved at andrage Distriktet om, at Gulvene i de Lokaler, som indenfor Distriktets Omraade anvises Lokomotiv- og Motorpersonalet til forskelligt Brug (Opholdsværelser, Hvileværelser, Spisestuer, Soveværelser, Omklædningsværelser og Overnatningsværelser), forsynes med Linoleumspaalægning.

Bemeldte Lokaler benyttes jo de fleste Steder Døgnet igennem, hvorfor man bør vise Personalet det Hensyn at give Lokalerne et saa hyggeligt og tiltalende Udseende samt en saa hygiejnisk Indretning, som Omstændighederne tillader det, og det kan jo ikke nægtes, at omtalte Lokaler, hvis Renholdelse overalt foretages af Remisearbejdere, adskillige Steder virker langt fra tiltalende og hyggelige. Da Linoleumspaalægning af Gulvene vil spare de ikke ringe Udgifter til Fernisering og ligeledes muliggør en

hurtigere Rengøring, vil disse Ting kunne opveje en Del af den med Andragendets Imødekommeelse forbundne Udgift, tillader man sig at forvente Distriktets velvillige Behandling af nærværende Andragende.

Udbedende æret Svar snarest belejligt.

Ærbødigt

P. F. V.

Rich. Lillie.

Herpaa har man modtaget Svar fra 2. Distrikt 13. Februar d. A. saalydende:

I Besvarelse af Foreningens Skrivelse af 2. ds. meddeles, at Distriktet i Overensstemmelse med, hvad der opnaaedes Enighed om paa Mødet i 1. Distrikt den 13. April 1926, vil søge at faa Gulvene i Lokomotivpersonalets Opholdsværelser beklædt med Linoleum, efterhaanden som de fornødne Midler kan tilvejebringes af Kontoen: Velfærdsforanstaltninger.

Da Midlerne er begrænsede, maa der fastsættes en vis Rækkefølge gældende alle Depoter, og man mener da i første Række at beklæde Gulvene i Reserverpersonalets Opholdsværelse, derefter i andre Værelser i den Rækkefølge, som er angivet i Foreningens ovennævnte Skrivelse 1. Stk.

Aalborg.

Dorph.

Og den 1. Marts d. A. modtaget følgende Svar fra 3. Distrikt:

Ved Skrivelse af 2. f. M. (J. Nr. 1838) har Foreningen ansøgt om, at Gulvene i de Lokaler, som anvises Lokomotiv- og Motorpersonalet til forskelligt Brug (Opholdsværelser, Hvileværelser, Spisestuer, Læseværelser, Omklædningsværelser og Overnatningsværelser) maa blive belagt med Linoleum.

I den Anledning skal meddeles, at i herværende Distrikt er en saadan Foranstaltning allerede gennemført ved de fleste Depoter (dog med Undtagelse af enkelte Værelser, som enten ikke egner sig til Linoleumspaalægning eller som kun benyttes meget lidt).

For de resterende Depoters Vedkommende vil Foranstaltningen blive gennemført efterhaanden som de fornødne Midler stilles til Distriktets Raadighed.

Kihl.

PROTOKOL

over en d. 26. November 1928 ført Forhandling mellem Statsbanernes Maskinafdeling og Dansk Lokomotivmands Forening.

Til Stede var:

For Maskinafdelingen: Maskinchef O. Munck, Maskinbestyrer H. G. Dorph og Maskiningeniør T. Stahlschmidt.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivførerne Rich. Lillie, E. Kuhn, C. Thygesen, Nyborg, E. Nissen, Lunderskov, S. A. Stjernø, Aarhus.

E. Kuhn optog Referatet.

Forhandlingsemne: Dansk Lokomotivmands Forenings Henvendelser angaaende Lettelser i Tjenestefordelingerne for 3. Tur i Nyborg, 8. Tur i Lunderskov, Rangerturen i Silkeborg, og 23. Tur i Aarhus.

De af Foreningen for hver af de nævnte Sager fremsendte Skrivelser oplæstes.

3. Tur i Nyborg: Der var klaget over for lang maanedlig Tjenestetid, for lang Tjenestetid paa 4. Dagen og for anstrengende Tjeneste paa 9. Dagen, hvorfor nogle Tog ønskedes omlagt, lige som der ønskedes Fritagelse for visse Tog paa visse Ugedage.

Maskinchefen tiltraadte, at Turen omlægges, saa Togene 2021—36 og 2049—28 køres sammen. Personalet bliver fri for 2021—36 en à to Gange om Ugen, saaledes at Turens Tjenestetimetid bringes saa nær 208 Timer som muligt. Enkelthedernes Udformning afgøres ved Forhandling mellem 2. Distrikt og Lokomotivpersonalets stedlige Afdelinger.

8. Tur i Lunderskov. Der klages over for korte Hviletider paa Hjemstedet og gentagende korte Nattehvile udenfor Hjemstedet. Turen ønskes ændret fra en 5 Mands Tur til en 6 Mands Tur.

I Turen findes ingen Raadighedstjeneste, til Trods for at der i 5 Uger falder 6 Fridage og 1 Hviledag, er Personalet kun paa Hjemstedet ca. 425 Timer pr. Maaned à 30 Dage.

Maskinchefen beklagede, at han af økonomiske Grunde ikke kunde imødekomme det fremsatte Ønske.

Det blev af Foreningens Repræsentanter paapeget, at Hviletiderne paa Hjemstedet var for korte efter det af Generaldirektøren under Tjenestetidsforhandlingen d. 4. Maj 1927 givne Løfte. Maskinchefen havde intet Kendskab hertil; dersom Foreningen ønskede dette Spørgsmaal forelagt for Generaldirektøren, maatte den selv foranledige noget saadant.

Rangerturen i Silkeborg. De fremsatte Besvarelser over for lang Tjeneste, derved at en Times Afbrydelse af Rangeringen som Regel ikke overholdes, er imødekommet dels ved Anordning af anden Rangertid, dels ved Stationering af større Rangerlokomotiv (Litra F.).

23. Tur i Aarhus. $\frac{1}{3}$ af Tjenesten i Turen er Nat-tjeneste; den fremsatte Klage gælder 5. Dagen, Togene 2938—2957, som findes for lang og ønskes lettet. Foreningen ønsker, at Personalets Tjeneste den paagældende Dag afkortes f. Eks. ved, at der kun køres Godstog i den ene Retning Aarhus—Fredericia eller omvendt.

Efter nogen Forhandling tiltraadte

Maskinchefen, at den paaklagte Tjeneste ændres, saa Personalet kører Godstog Aarhus—Fredericia, Person- eller Hurtigtog Fredericia—Aarhus, idet et af Hurtigtogene udtoges af 20. Tur, og at der i denne Tur i Stedet indlagdes et af Togene 2938—2957.

Maskinchefen henstillede dernæst til Maskinbestyrer Dorph, at Forsøgene med H Maskinernes Dampfløjte fortsattes og søgtes bragt til Afslutning paa en saadan Maade, at der opnaas Sikkerhed for, at Fløjtesignalerne kan høres af det bremsebetjenende Personalet.

(sign.) Ove Munck.

(sign.) Emil Kuhn.

EN ER FOR LILLE OG EN ER FOR STOR

Skitse: Rabulistisk Foreningsliv

Handlingen foregaar i et Lokale med Restaurationsborde, i Midten et rundt Bord.

Om det runde Bord er placeret Medlemmerne af en lille Forening til Fremme af Nedrakning af en stor Forenings Tillidsmænd og Individets Selvbestemmelsesret, i Særdeleshed af Foreningsmedlemmers. — Af og til høres forskellige Lyde og Udbrud fra en nedenunder beliggende Vinstue.

Formanden (en lille selvvelbehagelig udseende Mand) taler: Jeg kan se, at vi er mødt fuldtalligt til vort vigtige Møde, og det glæder mig, at vi endnu er saa mange, at alle Pladser om dette Bord er besat. (En Stemme nedefra: 12 Bajere.) Ja, det passer lige til os. (Samtykkende Mumlen.) Siden vi sidst var samlet, har De alle set vort Blad, der er udmærket redigeret af vor ærede Kollega dér (peger paa en lille Mand med Fuldskæg, der ser sig beskedent om og nervøst og aandsfraværende nynner: Her slibes Knive, her slibes Sakse), og takket være en stor Forenings Blad har vi stadig været forsynet med Stof. Af nævnte Blad tager vi med klædelig Beskedenhed omtrent det hele, vi har i Bladet. Derfor er det et godt Blad. (Hør!) Stemmer nedefra: Ja, han hugger det hele!) Da vi startede, vedtog vi, at vi ingen Hensyn vilde tage til omtalte Forening, men at vort Løsen skulde være, at vi altid skulde holde os til Sandheden, d. v. s. saa tæt op til den, som det passer os. (Stemmer nedefra: Vil de ikke tro Løgn, skulde Fa, n fortælle dem noget.) Og det kan vi uden Blusel sige, at vi har opfyldt til Punkt og Prikke. Det glædede mig fornylig at læse nogle Udtalelser af Chefen for psykoteknisk Kontor, Bahnsen, der efter Undersøgelse af forskellige Personer har konstateret, at de smaa er de intelligenteste, og da baade Redaktøren og jeg er smaa (Stemme nedefra: To halve!), er det klart, at det er uomstødeligt, at vi, i Modsætning til den store Forenings Tillidsmænd, der er store, er kloge. Overføres dette paa Foreninger, er det logisk rigtigt, at en lille Forening er klogere end en stor. (Bravo! Du er en klog Mand, du kan!) Det er jo rart at læse saadan noget, skrevet af Videnskabsmænd, det trøster, hvor man ellers stod tvivlende. Og vi kan trænge til det, naar vi ser, hvorledes det gaar med vore Sagsanlæg — det ser næsten ud til, at Domstolene er klogere end vi — troede. Vi maa til at lægge vore Hoveder i Blød. (En Stemme nede fra: Du maa være blød!) Vort Arbejde har iøvrigt bestaaet i at lægge Hindringer i Vejen for en stor Forening, og det har vi gjort efter bedste Evne, bl. a. ved de forskellige Sagsanlæg. Vi har modtaget til Behandling saa mange Forslag, som vi er Medlemmer, angaaende Kontingentet. En siger det er for lille, én at det er for stort, og én mener, at Bestemmelsen skal sættes til »Efter Behag«, og han motiverer det med, at vor Stilling til den gamle Forening netop var den, at vi vilde betale — hvis det passede os. (Et Medlem: Det er hørt, først og fremmest Individets Selvbestemmelsesret.) Hvis alle de Forslag gennemføres, skal vi have særlige Love for hvert enkelt Medlem. (Et

Medlem: Hver Mand sin Forening er Tidens Løsen!) Ja, det er egentlig ogsaa min Yndlingstanke, og det naar vi ogsaa nok, bare vi haler godt til hver sin Side, og vore Love viser i Virkeligheden den Vej. Nu giver jeg Ordet til vor smarte Redaktør. (*En Stemme nedefra: Nu skal I høre en Sludder.*)

Et Medlem: Jeg vil i Beskedenhed gøre opmærksom paa, at Formanden har forstaaet Cand. P. Bahnsen forkert — det var de store, som var mest intelligente — kedelig nok, for det lød saa dejlig, da Formanden sagde det. Det var ligesom, som

Formanden: Du har ikke Ordet, det har Redaktøren.

Redaktøren (med Pibe i Munden, kryber op paa en »B. T.« for bedre at ses. Han er synlig nervøs): Man vil af den Aargang af Bladet, der nu er afsluttet, have set, at der kun findes en eneste selvstændig Tanke, og vor selsvstændige Originalitet bestaar i, at vi skriver paa en saadan Maade, at ingen forstaa os, og derfor spekuleres der paa, hvad vi mener og hvor vi vil hen. Bladet skal saa vidt muligt gaa ind i en stor Forening og dens Blad, og derved kan det ikke undgaas, at vi kommer til at bære os fjollet ad — det forstaa sig. Saadan blev det sidste Gang vedtaget, og det er vi heldigvis stadig enige om. De vil nok ogsaa have set, at jeg, naar jeg citerer, ikke er bange for at lade, som jeg ikke kan læse — for det kan jeg (*En Stemme nedefra: Skal vi da læse til en Bajer!*), men det er jo i Overensstemmelse med, at vi skal holde os til Sandheden, men at vi, naar det passer os, pynter paa den. Vi ved jo, at en Løgn, der har fireogtyve Timers Forspring, ikke er let for andre at indhente. Heldigvis! Det er et opslidende Arbejde og en udsat Post jeg har, og mine Kommentarer og smaa Artikler vidner, mener jeg, om, at jeg har Evne til at klippe og om, at jeg ikke er saa lidt overfladisk. De ved, at jeg holder paa Individets Ret fuldt ud, og jeg kan derfor slutte mig til de indsendte Forslag, baade om mindre og om større Kontingent og om Forslaget »Efter Behag«. Dem er der Mening i!! Her maa ingen Tvang være, derfor stiller jeg Forslag om, at vi lægger alle Forslag i en Hat, og saa binder vi et Medlem for Øjnene (*En Stemme nedefra: Han gaar i Blinde i Forvejen!*) og lader ham trække et Forslag ud af Hatten (*En Stemme nedefra: Skal vi klunse!*), og det skal saa være gældende Lov, dog saaledes at forstaa, at hvis et Medlems Individualitet krænktes deraf, gælder det ikke for ham og heller ikke for dem, der har modsatte eller andre Meninger. Det er klart som Dagen og let at praktisere. Der er et Ord, der siger, at »Ærlighed varer længst«, derfor maa vi, det er Individets Ret, ty til andre Midler. (*Et Medlem:* Det er hørt, det er et godt og gennemtænkt Forslag og tilfredsstiller alle.) Endelig vil jeg blot meddele, at jeg, som sidste Gang, har lavet en Vrovlevise (*En Stemme nedefra: Det har du let ved!*) med Omkvæd, til Hæder for min dybsindige og flittige Medarbejder. Den begynder saaledes: »Jaj siger, Jaj siger«, og Omkvædet er: »Fine Sager, Fine Sager, tre for en Skilling« og gaar paa Melodien »grønne Kranse«. (*En Stemme nedefra: Den er der Skæg i!*) Til Slut kan jeg meddele, at Formanden og mig har

tænkt at udsætte en Præmie for det bedste Forslag til et Sagsanlæg — men en Sag vi kan vinde, og endelig en Præmie for en Anvisning paa et positivt Arbejde for Standen, i Modsætning til det negative Arbejde, vi hidtil har beskæftiget os med. Formanden og mig har trods Anstrengelse ikke kunne finde paa noget. Derfor sæt Spekulasen i Gang, thi en blind Høne kan ogsaa finde et Korn.

Et Medlem: Bravo! det er brillant, lad os saa blive færdig med Lodtrækningen! *Et andet Medlem* (med en ru og sprukken Stemme): Er der Tale om Grøntsager, maa jeg saa være med. Tag med mig en Dag paa Grønttorvet, vi kan være i mit Køretøj allesammen, og min lille Islænder kan trække hele Bundtet. Den er ogsaa lille og derfor ligesaa intelligent som vores Formand og Redaktør. Derude skal I se Hoveder, Hvidkaal og Rødkaal og Salat. — Spinat kender vi, vi træder jo i den hver Dag. *Et tredje Medlem:* Lad os bare komme godt op at køre, — aa, pøt lad mig faa en Stjerne, synger »Snart dages det Brødre —«

Formanden (farer op): Ingen politiske Diskussioner her — med mindre det gaar efter Uretspartiets Program. Ret skal være Uret. Vi er upolitiske. — Mødet er hævet.

Flere Medlemmer i Kor: Ovenpaa den aandelige Føde skal det være godt at faa noget i Skrutten, det kan man da forstaa i Stedet for al den Videnskabelighed. (Nynner: Fine Sager, — fine Sager ha . . ha . . .)

(Tæppet falder.)

Lurifax.

FRA MEDLEMSKREDSEN

OMKRING KONGRESSEN

Tilfældig stødte jeg en Dag paa en gl. O. H. Nr. 271 og kom ved at læse de Forberedelses- og Afslutningstider, man den Gang havde fastsat, til at tænke paa, at mangen Lokomotivmand paa daværende Tid tænkte: »Ja, men kan vor Hovedbestyrelse da virkelig ikke indse, at de Tider ikke nær vil slaa til«, hvilke Tanker maa nu ikke de samme gøre sig, da Administrationen med brutal Magt har bestemt, hvor megen Tid der skal bruges, d. v. s. naturligvis kun, hvor megen Tid der kan beregnes for Tjenestetid; thi der er selvfølgelig ikke Tvivl om, at blev der ikke brugt mere end den beregnede Tid, saa vilde Følgerne blive en hel Mængde ubehagelige Smaating for Lokopersonalet under hele Kørselen og et Nedbrud af og til mere paa Grund af, at en eller anden Ting, fordi det ikke var passet tilstrækkelig godt, nægtede at fungere, som det skulde. Ingen Lokomotivmand er i Tvivl om, at Aarsagen til, at der ikke sker flere Uheld som Følge af mangelfuld Maskineffektivitet, netop er, at Lokomotivtjenesten er gaaet enhver navnlig af de ældre Lokomotivmænd saa dybt i Blodet, at de baade paa Grund af Ubehagelighederne ved et Nedbrud og den deraf følgende altid uundgaaelige Forsinkelse, samt paa Grund af den ned-

arvede Tradition, at enhver ærekær Lokomotivmand altid gør, hvad der staar i hans Magt for at føre sit Tog til Endestationen, hellere anvender en mindre Del af den i Forvejen knapt tilmaalte Fritid til Maskinplejen, end udsætter sig for et Nedbrud.

For de for Tiden tjenestegørende Lokofyrhødere gælder det jo ogsaa, at de alle er saa gamle i Tjenesten, at den fra Fortiden nedarvede Aand om at være ordentlig færdig, naar der køres ud af Hus, er gaaet saa dybt i Blodet, at der, som ovenfor anført, hellere gøres lidt Fritidsarbejde, end udsætte sig for Nedbrud eller andre Følger af en mangelfuld Opsmøring.

Men kunde man med Rimelighed tænke sig det mulig, at den opvoksende Slægt af Lokomænd ogsaa paavirkes af samme Aand? Nej! Selvfølgelig ikke, ingen Lokof. vil kunne forlange af sin Lokofyrb., at han, saafremt han ikke kan blive færdig med sit Arbejde paa den ham tilmaalte Tid, da skal møde tidligere og benytte sin Fritid til Klargøring af Maskinen. Ingen selv nok saa maskindygtig Ingenør vil kunne bestride, at Tiderne til Forberedelse og Afslutning ogsaa i O. H. 271 var ret knappe i enkelte Tilfælde, medens de mulig til andre Tider var rigeligere, allerede da reagerede enkelte Lokof., og syntes det var yderst uretfærdigt, at han f. Eks. ikke kunde forlange sin Lokofyrb. til at møde tidligere, end anført i Kørselsfordelingen, hvorledes vil ikke de samme nu stille sig til de af Administrationen dikterede Tider, maaske ligesom Red. af Lokomotivføreren, et Blad, som Gud ved af hvilken Grund og ved hvilke Midler, af og til ses ligge paa Opholdsværelserne; denne Red. var jo, efter hvad han skrev, godt tilfreds med Tiderne til Maskineftersynet, ganske simpelt af den Grund, at da de ikke altid kan slaa til, ja, saa er der jo Fritid ude, som ogsaa kan anvendes, det maa sikkert være en Fornøjelse for Administrationen at forhandle med den Slags Folk, og hvor vilde ikke en saadan Ledelse for en Organisation kunne føre sine Medlemmer frem til bedre Kaar, naar der kan forhandles med saa fordragelige Principper. Forresten skriver Hr. Liljekrans, en Mand, som efter sit Rygte at dømme uden Tvivl netop er en af de betydeligste Mænd inden for den fine Forening, en lang Artikel om, at et eller andet, som det er vanskeligt at blive klog paa hvad er, men at han ikke vilde betale de 12½ Kr. til de lockoutede Kolleger, søger han da bl. a. ogsaa at forklare, hvilket jo skulde synes ret unyttigt, da sikkert ingen mistænker Hr. L. for at anvende sine Penge til saa gode Formaal.

Andet Sted i samme Blad læses, at Hr. Lillie nu i Foraaret ønsker at trække sig tilbage, og det var jo egentlig ikke forbavsende, om en Organisations Ledelse i de nuværende Tider tabte Humøret, navnlig da ifald der var mange, som havde Hr. Liljekrans' Syn paa Org. Arbejde, men heldigvis er dette jo da endnu ikke Tilfældet. Ser man tilbage til 1920, saa er Resultaterne jo kun Nedsækning og Tryk øverst oppe fra, som af villige Embedsmænd paa mange Omraader er ført langt videre, end selv den mest nidkære Venstrepolitiker kunde ønske sig: thi intet

Parti — selv det mest sparsommelige — ønsker at skabe et Tjenestemandsproletariat som under og efter Krigen, og intet Parti ønsker at tage Ansvaret for Brud paa den almindelige Sikkerhedstjeneste, og sker ikke dette omtrent daglig som en naturlig Følge af Personaleindskrænkninger, at de f. Eks. ingen Steder eller saa godt som ingen Steder har *en effektiv Nedbrudsreserve* og flere Tider af Døgnet *ingen Reservermaskine*, ja enkelte Steder er endog Reserverlokoføreren anbragt paa en tjenestegørende Rangermaskine, ja, der kan jo nævnes mange flere højst uheldige Forhold, som vel desværre ikke alle atter bliver rettede, før der sker en eller anden alvorlig Ulykke, som derefter bevirker, at de sande Forhold fremdrages i Dagspressen; kommer hertil, at Personalets Tjeneste i de faste Ture — trods de indskrænkede Forberedelses- og Afslutningstider — er lagt saa tæt op til Grænsen som mulig, saa forstaar enhver selv ikke Lokomotivmand, at det ikke er lystelige Tider hverken for de almindelige Medlemmer eller for Ledelsen af en Org.

Et andet selv for en indviet ret uforstaaeligt Forhold er, at naar der f. Eks. køres Fa—Hr, saa er Lokomotiv- og Togtjenesten under en anden Norm, saa kan der forrettes helt op til 234 Timer Lokomotiv- og Togtjeneste pr. 30 Dage, uden at der bliver Overtid, ja, forstaa det, hvem som kan, og hvorfor ikke gennem Lokotid. søge at forklare Medl., hvorledes en Times Tjeneste paa et Lokomotiv eller i et Tog kan blive mindre paa det ene Spor end paa det andet.

Det bør være Kongressens Opgave at gøre opmærksom paa disse Forhold, nu er Maalet fuldt, at der daglig nu under Frostperioden til Lokomotivtjeneste anvendes mindst Hundrede Arbejdsmænd Landet over, er en Kendsgerning, at der ligeledes daglig paa Grund af Personalemangel maa nægtes Maskiner til Særtogskørsel, er ogsaa en Kendsgerning, som selvfølgelig i høj Grad falder tilbage paa Plantogene, der saa godt som altid kører med Forsinkelser der andrager flere Timer, Forsinkelser, som altid i sidste Instans falder haardest tilbage paa Tog- og Lokopersonalet, hvis Tjeneste derved daglig forøges i timevis, medens der stadig Landet over findes Arbejdsløshed uden Lige, maa være tilstrækkelig Grund til for at forlange, at de Mennesker, der er Tjenestemænd og som saadan sandelig ikke arbejdsløse, dog ogsaa har Krav paa at føre en taalelig Tilværelse som Menne-sker. At den Maade, Sparsommeligheden praktiseres paa, i mange Tilfælde er dobbelt saa dyr, som ifald man havde tilstrækkelig Personale, er vel ikke noget, som Administrationen tager Hensyn til, at der f. Eks. nu i flere Aar er praktiseret Sparsommelighed paa den Maade at forflytte Folk fra et Depot til et andet, hvor der ikke er Lejlighed, og som saadan skal betales Godtgørelse for dobbelt Husførelse til de paagældende, medens der saa til Depotet, hvorfra de forflyttes, udkommanderes Personale til Erstatning, er jo nu saa almindelig, at det ikke mere gør Indtryk, at Motørkørselen har kostet mange flere Penge, end der gennem mange Aar kan indvindes, er jo ogsaa Form for Sparsommelighed, man snart

er fortrolig med, men det maa nu være Kongressens Opgave at træffe Beslutning til Ændring af disse Forhold, Beslutninger, der støtter Hbst i dens Arbejde for Medlemmerne, selv om der ogsaa i København findes et Par Lokof., som ikke holder sig for gode til at falde Kammeraterne i Ryggen, den Slags Elementer maa man jo altid regne med, er det maaske endda bedre at have dem, hvor de er i Øjeblikket end inden for Org., saa lad dem fortsætte deres lyssky Agitation, indtil det hele opløses af sig selv, og giv Hbst. Udtryk for, at Medl. har Tillid til den og staar bagved og kræver, at der gøres noget for at forbedre de Forhold, der for Tiden arbejdes under.

Esbjerg, i Marts 1929.

H. C. Fejring.

FOR LIDT OG FOR MEGET

For den, der er besjælet af en ærlig Tro paa Lokomotivmændenes Muligheder og Opgaver i Fremtiden, og som nærer et oprigtigt Ønske om gennem et maalbevidst Arbejde at være med til at fremme Lokomotivmændenes Interesser paa bedste Maade — indadtil som udadtil —, maa det unægtelig virke noget beskæmmende at lægge Mærke til visse Talemaader, som jævnlig i den senere Tid er kommen til Udtryk, hvor Begivenheder og Forhold vedrørende vor fælles Sag kommer til Drøftelse.

Jeg tænker her ikke paa selve Dansk Lokomotivmands Forening som saadan; thi den er god nok som den fælles Basis, der samler alle ansvarsbevidste organisationsforstaaende Lokomotivmænd, og for hvilken enhver af os altid vil være parat til at yde vor Indsats, naar og hvor vi kan gøre det. Nej, jeg tænker paa den indre Uro, den Tendens til Splittelse og Stridigheder indenfor visse, men ganske vist faa Lokomotivmænd, og som efterhaanden er naaet saa vidt, at man nu snart offentlig er begyndt at belære hverandre (lønningsmæssigt set) om for lidt og for meget.

Det skal ikke være mit Princip at blande mig i denne Diskussion; thi Diskussion af nævnte Art kan ikke gavne nogen, men kun i al Almindelighed skade Lokomotivmanden; men ikke destomindre er det maaske paa Tid at raabe Vagten til Gevær. Der er saa meget mere Anledning dertil, som det jo ikke kan skjules, at der i den seneste Tid har ladet sig høre, som mest af alt minder om en Stortromme i et Strygeorkester, og som derfor kun tjener til at skabe Disharmoni.

Lad os ikke negligere hinanden — men holde os til Kendsgjerninger. Hvad er Aarsagen til, at man snart daglig stilles overfor den af mange Medansatte brugte Statistik? Den Gang havde en Lokomotivfyrbøder saa meget mindre — Lokomotivfyrbøderne har faaet alle Fordelene — vi andre (Lokomotivførerne) ingen.

Disse Betragtninger nytter alt sammen intet, hvis man ikke ogsaa tager Hensyn til Spørgsmaalets anden Side.

Hvilken Pris maa Samfundet betale den enkelte, for at Samfundsmaskinen kan gaa? At det er fordelagtigt og nødvendigt for Samfundet at betale en desto større Pris for Arbejdet jo større, vanskeligere og betydeligere det er, maa enhver indrømme. Men man er her tilbøjelig til at forestille sig denne sociale Trappe alt for stejl.

Det burde være saaledes, at den samfundsmæssige fortjente og den økonomisk nødvendige Indtægt forblev nogenlunde ens for alle Landets Borgere, som udfører samfundsnyttigt Arbejde, og det er givet, at jo længere Samfundets Demokratisering skrider fremad med eller imod enkeltes Vilje, des mere nærmer vi os en jævnere, retfærdigere fornuftigere Indtægtsfordeling.

Derfor, lad være med Storm paa det Spørgsmaal, den fornuftige Lokomotivmand vil her virke som Talsmand for Organisationens Bundklasse.

Lad det være sagt en Gang for alle: Enhver Lokomotivfyrbøder ønsker selvfølgelig, at den Stilling (Lokomotivfører), som han formentlig selv engang skal tiltræde, bliver saa attraaelig som muligt, og vil altid paa saglig Grund støtte Organisationen i Kampen for dette Maal, men maa samtidig, uden selv at syntes egoistisk, have Lov til at takke Ledelsen for dennes Kamp for Opnaaelsen af Lokomotivfyrbøderens lønningsmæssige Placering i 1919.

Jeg har altid været af den Opfattelse, at Lokomotivmændenes fornemste Opgave er at styrke Sammenholdet og derigennem tømre Organisationen saa fast op, at den staar som en samlet Blok, der virkelig er i Stand til at udrette et Arbejde i alle Lokomotivmænds Interesser, og i dette Arbejde har vi hverken Plads eller Brug for nedbrydende Kræfter, lige saa lidt som vi har Ørenlyd for falske og skurrende Toner, der kun kan tjene til at virke ødelæggende paa Sammenspillet.

København, i Februar.

A. E. Martinsen.

JO LÆNGERE — JO VÆRRE!

At Statsbanerne er ude at svømme af Mangel paa Personale, det ser man et tydeligt Bevis paa for hver Dag der gaar. Men det bemærkelige i hele denne Sparecampagne er dog Proviandsdepoterne, hvoraf Roskilde er et af dem, der tynger svært paa Udgiftsbudgettet som Følge af tilkommanderet fremmed Mandskab. Dersom de sidste 2 Aars Regnskab for Udkommando af fremmed Mandskab til dette Depot alene blev fremlagt, vilde det sikkert forbyse, men mærkværdigt, det tales der ikke om, man maa overhovedet ikke kritisere den høje Direktion, der ved at udligne den store og dyre Udkommando vilde spare meget ved at sende det Mandskab tilbage, der i aarevis søger hjem til Depotet.

Lokomotivførere mangler der overalt. Rangermaskinerne saavel i Roskilde som Landet over og

ikke at forglemme det store Kbh., bliver snart alle Steder betjent af Lokomotivfyrbødere, skønt dette Spørgsmaal er dyrt betalt af Organisationen, for at disse skulde betjenes af kun Lokomotivførere.

a. b. c.

HER GAAR DET GODT?

I Sommeren 1928, hvor vi manglede ca. 30 Lkfb. paa Gb., og af den Grund kun fik ca. 4 Dages Sommerferie (gennemsnitlig), levede vi stadig i Haabet, at det vilde blive bedre til Vinter, men det er nærmest blevet værre, en Foranstaltning som altid at have en Nedbrudsreserve, har Depotet Gang paa Gang praktiseret paa den Maade, at en tilfældig Remisearbejder, eventuelt én, der gør rent paa Stuerne (de gaar der jo i forvejen), har faaet Ordre paa, at han havde Nedbrud (at han aldrig havde været oppe paa et Lokomotiv, mener Depotet tilsyneladende har mindre at sige), indtil der eventuelt kommer en Lkfb., som maaske kom fra en længere Tur, faar saa Besked om at blive indtil videre.

Tjenestetidsreglerne har man Gang paa Gang ganske set bort fra. 2 Hovedtjenester med 4 à 5 Timers Ophold imellem synes Lokomotivmestrene ikke er saa farlig. Dersom der fremsættes en spagfærdig Bemærkning om, at der er for lidt Tid, saa faar man det Svar, ja vi har ikke andre, og De kan jo bare sige, om De vil eller ikke, og som Regel faar de Held af den tilslørede Trusel. Men det er jo uforstaaeligt, at Depotet ikke er underkastet Ordren med mindst 8 Timers Ophold mellem 2 Hovedtjenester, men maaske Distriktet har løst dem fra denne, det skulde man næsten tro, da Afdelingen Gang paa Gang har gjort opmærksom paa dette Forhold.

Distriktet har for nogle Aar siden udstedt en Ordre om, at en Arbm. og en Lkfb. ikke maatte køre sammen, men naar det passer Depotet, bryder de sig Pokker om det og sender en Arbm., lige fra Pudsekassen, ud sammen med en Lkfb. Naar det paatales, har man en Masse Undskyldninger, Trafikken vilde bryde sammen og lignende. Skønt der har kørt fra 5 til 20 Arbm. siden 1. Juni 1928, har den høje Administration dog ikke før til 1. Marts 1929 ment det nødvendig at genantage Aspiranterne, som blev afskediget til August 1927; man giver hellere en Arbm. ca. 87 Kr. om Ugen for at køre end genantager de unge, veluddannede Aspiranter, som aflønnes med 74 Kr. om Ugen, det er ikke let at se den forretningsmæssige Ledelse i det Tilfælde. 4 Aspiranter, som man har bekostet en dyr Skoleuddannelse paa, har indtil for ganske nylig (hvor det var ved at gaa istaa) arbejdet i Værkstedet, skønt der som ovenfor nævnt har kørt indtil 20 Arbm. Tilsyneladende kan der godt antages Folk til alle andre Kategorier, bare ikke direkte til Lokomotivtjenesten. Man har set, at Depotet har antaget indtil 40 Ekstra-Arbm., fordi der har kørt saa mange Arbm. som Lkfb., men naar der skal genantages nogle unge Maskinarbejdere, som Statsbanerne har uddannet og derefter afskediget, skal der gaa ca. 1½ Aar, før man mener det er tiltrængt at genantage dem.

Ifølge Hof- og Statskalenderen er Herman Mads Jensen Cohr Lokomotivmester af 2. Grad paa Københavns Godsbanegaard. Vedkommende er snart een hel Fabel, for der er snart ingen Grænser for, hvad Vedkommende tror at kunne byde det ham underlagte Lokomotivpersonale. Manden gør hæderlige Forsøg paa at være vittig, altid paa andres Bekostning, og det er som Regel paa en saadan Maade, at det virker i allerhøjeste Grad irriterende paa de paagældende, hvilket sikkert ogsaa er tilsigtet. Et Eksempel: En Lkfb., som skulde i Auditorforhør, sagde til Lokomester Cohr, at han jo ikke kunde sige, hvornaar han kom igen (han havde Raadighed). Lokfbr. fik det Svar: »Ja, det afhænger vel af, hvor mange Værtshuse der er paa Vejen fra Svineryggen til Remisen.« Det var selvfølgelig i de andre Mestres Paahør, ellers var der jo ingen til at goutere Vittigheden.

Hovdingen.

TRANSPORTAGENTURETS VIRKSOMHED.

Foredrag i Jernbaneforeningen den 22. November 1928
af Trafikinspektør Arn. Jensen.

(Sluttet.)

Et Firma med Sidespor, med hvilket en Aftale blev afsluttet, har øget sine Jernbanetransporter saaledes:

	1927	1928
August	aflæsset 15 Vogne	24 Vogne
	paalæsset 44 —	74 —
	ialt 59 Vogne	98 Vogne
September	aflæsset 9 Vogne	22 Vogne
	paalæsset 30 —	81 —
	ialt 39 Vogne	103 Vogne
Oktober	aflæsset 9 Vogne	13 Vogne
	paalæsset 46 —	96 —
	ialt 55 Vogne	109 Vogne

Inden jeg afslutter, skal jeg lige berøre enkelte Forhold vedrørende Persontrafiken.

Til den Konkurrence, Banerne altid har haft fra Indenrigs-Dampskibsfarten, er siden hen kommet Konkurrencen fra Automobilerne. Personrute-Automobilerne, der med Forkærlighed har valgt sig Landets tæt befolkede Egne til Operationsbasis, har naturligvis berøvet Banerne talrige Kunder, ligesaa de mange Vognmandsforretninger, der beskæftiger sig med tilfældig Kørsel, Turistkørsel og Søndagskørsel, til hvilken sidste benyttes lige fra velindrettede Personbiler til store Lastbiler, der ved et Par Fjæle indrettes til Personkørsel. Men det største Indgreb i Banernes Persontrafik er sikkert foretaget gennem den stadigt mere og mere om sig gribende Selvejerkørsel. Til nærmere Belysning af dennes Omfang

skal jeg angive Dem Tallene paa indregistrerede Personbiler:

Antal Automobile i Drift.

Personautomobiler	Aar 1924	Aar 1927
inkl. Drosker	37 142	59 126
Omnibusser	805	920

pr. 30. September 1928 yderligere Stigning 15 pCt.

De førstnævnte Tal taler for sig selv.

Selvejerkørselen kan ikke modvirkes synderligt. Luksustrang, Bekvemmeligheds- og Nyttehensyn m. v. spiller ind her. Banerne kan blot konstatere den stedfundne Udvikling og maa derefter indrette sig paa at søge Erstatning for det tabte ved at gøre Jernbanebefordringen hurtig, bekvem og billig for den store Part af Befolkningen, der vedvarende vil findes uden for Selvejernes Rækker.

Hurtig og hyppig Kørsel i vel belyst, vel opvarmet og vel renholdt moderne og bekvemt Materiel er de Krav, der rent befordringsmæssigt maa stilles til Banerne.

I Eksprestogene er Kravene med Hensyn til Materielberedskab vel fuldt opfyldte, men i Personogene vil der vel nok være et og andet at rette.

Ved Siden af det tekniske Beredskab melder sig Spørgsmaalet om en hensigtsmæssig Propaganda saavel i Indland som i Udland.

Indtil for ganske nylig var Indlandsreklamen stærkt begrænset — Plakatreklame for Salget af Maanedskort og den Reklame, der ligger i Udsendelsen af den halvaarlige Lommekøreplan.

Hvad angaar denne, bør den formentlig udvides, saaledes at den i mere udpræget Grad fremtræder som en Kursbog for Danmark og altsaa kommer til at indeholde Køreplaner for Ruteautomobiler og Fartplaner for Indenrigsskibsfarten. Endvidere Planer for Postvæsenets personførende Ruter.

For Planer fra andre Befordringsentrepriser end D. S. B. kan der sikkert regnes med noget Vederlag fra paagældende Entreprise.

Salget af Køreplaner bør støttes ved at der paa Statsbanernes Stationer (fra Billetkontorerne) ikke sælges andre Køreplaner end Statsbanernes egen og saaledes f. Eks. ikke privat udgivne Køreplaner (som f. Eks. Fabers).

I Udgivelsen af smaa Specialkøreplaner for Nærtrafikken ligger et udmærket Grundlag for en virksom Propaganda, saavel for Personbefordring som for Godsbefordring, og det bør derfor overvejes, om ikke Jernbanen igen selv bør tage denne Opgave op.

Herudover bør en hensigtsmæssig Reklamering iværksættes i Tilfælde, hvor Grundlaget for en saadan foreligger, eksempelvis bør Statsbanernes Billigkørsel paa Sondage, Etableringen af særlige Udflugtstog, Salget af 8 og 14 Dages Kort til Ferierejser m. v. yderligere understøttes ved Udsendelse af Reklame-tryksager og ved Avisannoncer. Ligeledes bør man overveje, om det ikke vilde være hensigtsmæssigt i Købstæder og paa Landet at lade anbringe Vejviserskilte til Stationerne, eventuelt supplere Skiltene med

Køreplansopslag. Skiltene burde i Landstationernes Opland og i selve Stationsbyerne anbringes ved Veje eller Biveje, der fra Hovedvej fører til Station.

For Københavns Vedkommende maa Salget af 8 og 14 Dages Kort kunne oparbejdes væsentligt under Udnyttelse af Statsbanernes eget Rejsebureau, der i Vintermaanederne maa kunne forberede den nødvendige Udsendelse af Reklame-tryksager. I selve Ferietiden bør der da sættes ind med Avisannoncer og Pressemeldelser.

Reklamen i Udlandet kan vel for den mere spredte Reklames Vedkommende overlades til Turistorganisationer og Rejsebureauer, og disse sidste maa gennem en Provisionsydelse for Kuponsalget interesseres for Agitationen, men Statsbanerne har to bestemt afgrænsede Opgaver, der bør løses paa eget Initiativ, Propagandaen i Berlin, Millionbyen 10 Timers Kørsel fra København, og Propagandaen i England for Trafiken Harwich—Esbjerg—København. For Turisterne fra begge Sider gælder, at Besøget i København og i Nordsjælland er obligatorisk. Det gælder da for Banerne at øge den bestaaende Trafik og atter at søge Nordsjællandsturisttrafikken overført til Jernbanen.

Det er muligt, at Statsbanernes Rejsebureau i Berlin allerede nu har taget Propagandaen op. Er dette ikke sket, bør den snarest organiseres. Brochureudsendelse, Reklameplakater, Foredrag i Rigshovedstadens mange Foreninger, periodiske danske Vinduesudstillinger, sidstnævnte ogsaa i de talrige tyske Rejsebureauer, der har D. S. B. Kuponer oplagt til Salg, suppleret med Avisannoncer i Ferietiden maa være Midlerne, og en særlig Kupon mitte See—Gjedses—Kjøbenhavn—Helsingør og retur bør oplægges, muligt til en noget reduceret Pris. Ved Salget af denne lægger man allerede i Berlin Nordsjællandsudflugten over paa Statsbanernes Hænder — nu har Turistbilerne langt det meste.

For Englandstrafikens Vedkommende maa et Samarbejde kunne iværksættes med D. f. D. S., der har den store Interesse i Nordsoverfarten. Ogsaa her bør der oplægges en særlig Kupon Esbjerg—Kjøbenhavn—Helsingør og retur, ligeledes om muligt til reduceret Pris. London & North Eastern Railway vil sikkert ej heller være uvillig til Deltagelse i Reklameudgifter.

Et fast Beløb anvendt Aar efter Aar til denne specielle Propaganda vil i det lange Løb oparbejde Turisttrafikken paa disse Ruter, og dermed tilføre Banerne forøgede Indtægter.

Hvad angaar Jernbanens Takster er De jo alle bekendt med de Ændringer, der allerede er foretaget i Tariferne.

Som en Modvægt mod Rutebilkørselen, de nye nedsatte Takster for Dobbeltbilletter indenfor en vis Kilometerafstand, og som en almindelig Takstnedsættelse de nye Priser for Rejser paa 2. Klasse. Det er endnu for tidligt at bedømme Virkningerne af disse Ændringer, men Personstatistiken viser nu Opgang i Trafiken, mod tidligere Nedgang, og der forløber jo erfaringsmæssigt altid nogen Tid, inden en saadan Takstnedsættelse bliver fuldt indarbejdet.

Til de nævnte Takstændringer kommer endvidere den Distrikterne meddelte Bemyndigelse til Etablering af særlige Udflugtstog til halv ordinær Billetpris pr. Deltager. Tilsvarende Foranstaltninger har jo allerede gennem lang Tid været praktiseret ved Udlandets Jernbaner og med afgjort Held, og det var derfor kun naturligt, at vi ogsaa fulgte med.

Efter de Resultater, der foreligger, er Udflugtstogene gennemgaaende slaaet godt an, og det er ganske utvivlsomt, at der ved disse Tog er tilført Banerne ny Trafik, er aabnet Adgang til Rejser med Jernbane for store Kredse af Befolkningen, for hvem en længere Udflugt med Jernbane tidligere var en Mulighed, der af økonomiske Grunde maatte lades ude af Betragtning. Jernbanen har derved erhvervet mange nye Venner, og de indvundne Resultater opfordrer kun til Fortsættelse. Ved den udmærkede Maade, paa hvilken Distrikterne har organiseret Togene og de i Forbindelse med Togene staaende Arrangementer af forskellig Art (Hotelophold, Besøg ved seværdige Steder, Teaterbesøg m. v.) kan der ogsaa til næste Aar paaregnes gode Resultater.

Men hvorfor ikke forsøge at udvide Rammerne noget. Jeg tænker her paa f. Eks. Etablering af særlige Udflugtstog Berlin—Kjøbenhavn. Hvorfor ikke gøre Forsøg paa at kome den stærkt rejselystne, men mindre bemidlede Berliner i Møde ved Etablering af et Par Udflugtstog fra Berlin. Deutsche Reichsbahngesellschaft vil sikkert være meget lydhør overfor Forslag i den Retning; fohhaabentlig maa Passpørgsmaalet kunne ordnes.

Og den med et Forsøg forbundne økonomiske Risiko vil jo være uden Betydning for de deltagende Baner.

De nye Trafikmidler har jo ubestridt i første Omgang berøvet Banerne adskillige Kunder saavel i Godstrafiken som i Persontrafiken, men vi gør dog vel i at erindre, at den Tid, vi lever i, ubønhørligt krævede hurtige Transportmidler som en nødvendig Betingelse for den videre Udvikling.

Det er derfor ikke Samfundets Opgave at søge de tekniske Fremskridt. Tiden bringer, hemmede i Udviklingen, men at søge de nye Transportmidler tilpasset til Jernbanens Brug, og dette ud fra den Betragtning, at Jernbanen er og formentlig i lange Tider vil være en Faktor af afgørende Betydning bl. a. for hele Handelssamkvemet.

Men Jernbanen maa tage Automobilet i Brug, enten indirekte, saaledes som det nu er forsøgt ved Etableringen af de mange Oplandskørseler, eller direkte — gennem egen Automobilpark — saaledes som Banerne i Udlandet ikke er meget tilbage for.

Paa Tilpasningsarbejdet mellem gammelt og nyt bør alle gode Kræfter inden for Staten sætte alt Arbejde ind, og det skal da nok vise sig, at Jernbanen ikke har udspillet sin Rolle.



25 AARS JUBILÆUM



Lokf. Vilhelm Hansen, Villa »Rota«, Fjordsvej, Nyborg, kan den 1. April fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren, der er en stot og ligevægtig Lokomotivfører, en brav og tjenstvillig Kammerat, forstaar som faa at turnere sine Oplevelser, saaledes at de, vistnok ham selv ubevidst, faar den friske og højoriginale Kolorit, som virker til megen Morskab og Ophygelse for Kollegerne. Disse hans gode Egenskaber gør naturligvis Jubilaren særdeles velset og vellidt af sine Kammerater, som alle af et glad og taknemmeligt Sind vil mindes ham paa Jubilæumsdagen med et hjerteligt »Til Lykke«.

E. T.

VALG AF REPRÆSENTANTER

Til de foranstaaende Kredsgeneralforsamlinger og til Kongressen kan Afdelingerne vælge Repræsentanter i følgende Omfang:

Afdeling	1 og 2 vælger hver	9
— 5 » 6	»	2
— 7 » 8	»	1
— 9 » 10	»	2
— 11 » 12	»	2
— 13 » 14	»	1
— 15 » 16	»	2
— 17 » 18	»	2
— 19 » 20	»	3
— 21 » 22	»	3
— 23 » 24	»	2
— 25 » 26	»	1
— 27 » 28	»	2
— 29 » 30	»	2
— 31 » 32	»	1
— 33 » 34	»	2
— 35 » 36	»	1
— 37 » 38	»	5
— 39 » 40	»	1
— 41 » 42	»	2
— 43 » 44	»	2
— 45 » 46	»	1
— 47 » 48	»	1
— 49 » 50	»	1
— 51 » 52	»	2

Afdelingernes Bestyrelse anmodes om at tilstille For-
eningens Kontor Underretning om Navn paa de valgte
Repræsentanter saa vidt muligt *senest* 15. April, for saa
vidt saadan Meddelelse ikke allerede er tilgaaet Kontoret.



Paa Landets største Maskindepot findes sikkert vor
største Lokomotivmester, i det store og hele en stor
Mand, altsaa lutter Storhed.

Til denne store Lokomotivmester kom en Dag en Lo-
komotivfyrbøder med et Permissionsandragende, som i
Rubrikken »i Anledning af« var begrundet med »min
Søsters Bryllup«. Lokomotivmesteren opdagede i sam-
me Nu Fejlen med det indsatte »d« i Søster, hvilket
han saa nemt kunde, da han foruden sin Tjenestegerning
ved Statsbanerne indvier vordende Maskinister i Mate-
matikkens vidunderlige Rige og altsaa daglig tumler med
a¹—b¹—c¹ og følgelig ogsaa d¹. Man kan derfor let
tænke sig, at det er noget af det letteste for omtalte
Lokomotivmester at kritisere andre Menneskers Skrivelser,
da han daglig har saa meget med Bogstaver at gøre, og
han benytter ogsaa sin formodede Overlegenhed i fuldeste
Maal, hvor og naar han kan komme til det. Bemeldte
Lokomotivfyrbøder blev ogsaa straks belært om, at der
ikke skulde »d« i Søster og snart var »d« et gemt bag
et tykt Lag rød Blyant.

Nu har Lokomotivmesteren imidlertid ekserceret saa
meget med »d« er indenfor baade Matematikken, Kritikken
og andre Tikkers Omraade, saa det nu har slaaet Klik
for ham. Han affattede en Skrivelse, som skulde under-
skrives af en Lokomotivfører. Her svigtede Kendskabet
til »d« erne ham, og indenfor Skrivelsens Ordlyd blev
Ordet »vist« til »vidst«. Dette beviser, at selv den, der
føles sig kaldet til at irettesætte andre, kan begaa de
samme Fejl selv, og at ethvert Menneske, ligegyldigt hvem,
kan fejle. Den Fejlskrivning, Lokomotivfyrbøderen gjorde
sig skyldig i, blev imidlertid inden for Distriktets Om-
raade, Lokomotivmesterens derimod skulde til andre Myn-
digheder, altsaa udenfor Statsbanerne, hvilket gør den
saa meget kedeligere for vedkommende.

København, i Marts 29.

»d²«.

TAK

Alle, som har været med at rejse det smukke Mindes-
mærke over min kære afdøde Mand, bedes herved modtage
min bedste Tak.

Fru V. Jørgensen, Dybbølsgade 32.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører N. P. Kristensen, Korsør.
Pens. Lokomotivfører F. B. Hansen, Aalborg.
Pens. Lokomotivfører P. T. A. Ovesen, Aalborg.
Pens. Lokomotivfører K. A. Kristensen, Skuer.



Lokomotivførerkredsen:

Gedser: Kasserens Navn og Adresse rettes til: H. B.
Hansen, Vestervoldgade 26.

Lungaa: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes
til: N. L. Laursen, Lomannsgade.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

København Ø: Kasserens Adresse rettes til: Aalborg-
gade 23. Mezz. Ø.



Udnævnelse fra 1—4—29:

Lokomotivfører A. K. J. T. Johnsen, Aarhus H., efter
Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II ved Kø-
benhavns Godsbanegaard (min. Udn.).

Tilladelse til at bytte Opholdssted fra 1—4—29:

Lokomotivfyrbøderne A. V. A. Rundstrøm, Kalundborg,
og N. V. E. Jensen, Helsingør.

Afsked fra 31—3—29:

Lokomotivfører V. G. V. Kruse, Nyborg, efter Ansø-
gning paa Grund af Svagelighed med Pension (min. Afsked).



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Marts.

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

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes 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.

»NYE« FAGLIGE RETNINGSLINIER.

Efter »Jern- og Metalarbejderens«.

Den hastige Udvikling, der præger Nutidens tekniske og økonomiske Omraader, spores ogsaa i Sproget, der nydannes og forøges med Ord, som ved deres Opkomst er ganske fremmede for den store Masse, men som i Løbet af forbausende kort Tid fæstner sig i Bevidstheden og anvendes, som om de havde mangeaars Lævd. Hvorlænge er det mon siden, at Ordet Rationalisering trængte igennem? Kun nogle ganske faa Aar, og nu har allerede et nyt fæstnet sig til Trods for, at det næppe er et Aar gammelt, nemlig »Mondismen«. Egentlig betegner det førstnævnte Ord jo kun rationel Drift, men det er ligesom at dette Begreb, der dog har været kendt lige saa længe, som der har været Industri, er trukket kraftigere op gennem Ordet Rationalisering, og dermed giver Udtryk for den til det alleryderste gennemførte rationelle Drift, teknisk og økonomisk, der er Nutidens Særkende, og i høj Grad vil blive Fremtidens.

Paa samme Maade er »Mondismen« — afledt af Navnet paa Ophavsmanden til de nye Idéer vedrørende Forholdet mellem Arbejder og Arbejdsgiver i England — blevet en Slags Fællesbetegnelse for Bestræbelser, der gaar i Retning af at formindske de sociale Krige, men ligesom Rationaliseringen kun er et mere koncentreret Udtryk for den stadig stigende rationelle Driftsform, saaledes er Mondismen et Udtryk for de mere omfattende og paa større Omraader sigtende Bestræbelser for at skabe Samarbejde mellem Arbejdere og Arbejdsgivere. Det er lige saa fejlagtigt at betegne Arbejdernes Tilslutning til disse Bestræbelser som en ny Retning indenfor Fagbevægelsen, som det er at ville betegne Rationaliseringen som et nyt og hidtil ukendt Begreb i den industrielle Virksomhed. Det er vor Opfattelse, at det altid har været Fagbevægelsens Opgave gennem Forhandling at faa ryddet opstaaende Stridsspørgsmaal med Arbejdsgiverne af Vejen og dens Bestræbelse at opnaa en Ligestilling med Arbejdsgiverne i Spørgsmaalet om de Vilkaar, under hvilke Arbejdet skulde udføres. Det er ikke manglende Forstaaelse hos Fagorganisationerne af de herhenhørende Problemer, der er Aarsag til Arbejdskampene, men det er den haardnakkede Modstand, der altid fra Arbejdsgivernes Side er ydet imod at gøre Indrømmelser, som har givet sig Udslag i den sociale Ufred, men ligesom Krig mellem Landene afføder en vis Reaktion, der ytrer sig som en stærk Uvilje imod Krigen og afsætter sig i Bestræbelser for at undgaa den, saaledes er det interessant at iagttage, at de store sociale Krige, de omfattende Arbejdskampe, altid følges af Reflektioner over, hvad der nu kan gøres for fremtidig at undgaa saadanne eller i hvert Fald at formindske deres Antal og Omfang. Den engelske Industrileder Sir Mond, nu Lord Melchett's Bestræbelser for at tilvejebringe en større social Fred, er sikkert et Udslag af en vis idealistisk Stræben, der har faaet sin særlige Baggrund i den store engelske Minearbejderkonflikt i 1926. Paa samme Maade maa sikkert den svenske Socialminister

Lübecks Bestræbelser ses paa Baggrund af den omfattende Grovarbejderkonflikt i Sverige i Aar.

I Danmark er det de omfattende Arbejdskampe i 1921, 1922 og særlig i 1925, der har bevirket, at Spørgsmaalet om »social Fred« er sat paa Dagsordenen i den offentlige Diskussion, men samtidig er der, ikke mindst fra Landbo-Side og gennem den siddende Regering, fremsat en meget stærk Kritik af de faglige Organisationers Virksomhed, en Kritik, der er øvet overfor saavel Arbejdsgivernes som overfor Arbejdernes Organisationer, og medens man fra den svenske Regerings Side har sat ind for at tilvejebringe en Tilnærmelse mellem Arbejdere og Arbejdsgivere, er den danske Regerings Overvejelser resulteret i det berygtede Forslag til Lov om Arbejds- og Erhvervsfrihed. Medens man altsaa i Sverige forsøger at udbygge Fagorganisationernes Indflydelse, gaar man fra de danske politiske Magthaveres Side den modsatte Vej, vel egentlig af Frygt for den Udviklingslinie, som tegner sig for den danske Fagbevægelse. Her er Forholdet jo nemlig dette, at med Hensyn til organisationsmæssig Ligestilling, til almindelig Anerkendelse af Fagorganisationerne og til organisationsmæssigt Samarbejde mellem disse og Arbejdsgivernes Organisationer har Danmark hidtil været betydelig længere fremme end de fleste andre Lande. Aarsagen hertil maa sikkert søges i, at vi i Danmark paa et tidligt Tidspunkt, nemlig allerede i 1899, fik det store faglige Opgør, paa Baggrund af hvilket Arbejdsforholdene legaliseredes gennem Septemberforliget, der fik sin Udformning ved Den permanente og senere Den faste Voldgiftsrets Kendelser, og paa Baggrund af hvilket de kollektive Overenskomster og Fagenes Voldgiftsregler opstod.

Hertil kommer, at de danske Fagorganisationer gennem den dybtgaaende Organisering har besiddet en Styrke, som Udlandets ofte endog meget mangelfulde faglige Organisering har savnet, og endelig kan det vel heller ikke lades ude af Betragtning, at Modsetningsforholdet mellem Arbejdere og Arbejdsgivere ikke i Danmark har været saa stort som i andre Lande, hvor Industrien, baseret paa Landenes naturlige Hjælpemidler og uden det haandværksmæssige Præg, som i høj Grad karakteriserer den danske har været de svage Fagorganisationer langt overlegen.

Ser vi paa de Opgaver, som de engelske Fagforeningers Generalraad sammen med de engelske Arbejdsgivere under Ledelse af Sir Mond har stillet til Løsning, vil man se, at det i ikke ringe Grad drejer sig om saadanne, som den danske Fagbevægelse har sat sig, i visse Tilfælde i Forbindelse med den politiske, og som i ikke ringe Udstrækning er løst. For blot at tage det første Emne, som man i England er enig om i det fremtidige Samarbejde skal optages til Drøftelse, nemlig Fagforeningernes Anerkendelse, saa er dette som ovenfor anført iorlængst sket. Naar alligevel de engelske og svenske sociale Fredsbestræbelser har vakt saa mogen Opmærksomhed, ogsaa hos os, skyldes det sikkert, at de paagældendes Landes Meddelelsesmidler har sat disse Bestræbelser i Relief paa Baggrund af de større Modsetninger mellem Arbejdere og Arbejdsgivere, der

præger disse Landes Arbejdsforhold, og medens man nu saa stærkt fæstner sin Opmærksomhed ved Bestræbelserne for at nærme de modstaaende Organisationer til hinanden, saa synes man at glemme, hvor Ondets Rod findes, nemlig i Arbejdsgivernes enevældige Herredømme paa Arbejdspladsen.

Det er i saa Henseende ejendommeligt, at i Amerika er Tendensen til at give Arbejderne Indflydelse

indenfor Virksomhederne større end til at affinde sig med de faglige Organisationer, men dette har sikkert sin Forklaring deri, at Fagbevægelsen i Amerika er meget svag, og derfor har vanskeligt ved at hævde sig, samtidig med at de amerikanske Arbejdsgivere ser deres Fordel i ved Oprettelse af en vis Arbejderrepræsentation indenfor Virksomhederne at bibringe Arbejderne Illusion om Medbestemmelsesret. (fortsætte.).



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garanten

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlenschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

Vilh. Langes Fabriker
Forlanges overalt. Forlanges overalt.



Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasse 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

KØB DANSKE VARER!

STØT DANSK INDUSTRI!

Ægteskabsbogen

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



AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drojere i Brug og mere velmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

TANDLÆGE

TAGE HANSEN'S EFTF.

S. A. MARTENSEN

KONSULTATION: 10-3 OG 6-7
LØRDAG: 10-2

ENGHAVEPLADS 6

TLF. VESTER 3330

Gamillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. - København K.
Telefoner: Central 788 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.