



30. Aargang N^o 13.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Juli 1930.

BØR MAN VÆRE MEDLEM AF LANDSORGANISATIONEN

Besvarelsen af dette Spørgsmaal kan synes saa ligetil, men adskillige Kendsgerninger indenfor vore faglige Organisationer viser det modsatte.

Der findes talrige Forbund, der ikke er Medlemmer af De samvirkende Fagforbund og tilsyneladende — ja, maaske reelt — ikke lider derunder.

Den rette Besvarelse maa for at have nogen Værdi for den enkelte Arbejder, frengaa efter en nogenlunde alsidig Undersøgelse af Sagen, og det er en saadan Undersøgelse, her skal søges gennemført.

Allerførst bør man fæstne sig ved Sagens teoretiske Side. Arbejderbevægelsen er jo bygget op i Kraft af en logisk Teori, som vel allerenklest udtrykkes i Historien om den døende Fader og hans indbyrdes stridende 7 Sønner.

Faderen kaldte dem til sig og rakte dem et Bundt Stokke, én for hver af dem. Han bad dem forsøge at knække Bundtet over, men ikke den stærkeste af dem alle evnede dette. Derpaa løste den gamle Mand Bundtet op og knækkede med sine svage Hænder Stokkene, den ene efter den anden.

Klarere kan Betydningen af at slutte sig sammen, føle sig som ét og være ét i det Øjeblik, Angrebet sættes ind, ikke illustreres.

Hele den moderne Arbejderbevægelse er blevet til det, den er, i Kraft af sit Sammenhold, som danner Grundkernen i al Arbejderbevægelse, ja, i alt menneskeligt Virke, fra Pyramiderne i Ægypten til Skyskraberne i Amerikas Storbyer, og fra den første Stammes Samarbej-

de paa Jagten til vore Dages komplicerede Statssamfund.

Skal dette Samarbejde udtrykkes i en Formel, der er tjenlig for Fagorganisationerne, lyder den i al sin Simpelhed saaledes: Hver Mand i sin Fagforening, hver Fagforening ind som et Led i Forbundet og hvert Fagforbund ind i et Samarbejde — økonomisk og kulturelt — med de øvrige Fagforbund, og disse Sammenslutninger for de forskellige Lande bør atter alle danne en Kæde af international Samvirksomhed.

Hvorfor?

Fordi det er saa ligetil, at en Fagforening, der ikke tæller alle de paagældende Arbejdere som Medlem, svækkes i sin Evne til at øve Modstand, naar nogen prøver paa at »knække Bundtet«. *Et Bundt paa 10 er mere end 10 Gange saa stærkt som en enkelt Kæp.*

En Fagforening, der tæller 20 Medlemmer, medens Faget har 30 Udøvere, er ikke i Besiddelse af $\frac{2}{3}$ af den Styrke, den faar i det Øjeblik, den tæller dem alle 30.

En Mand, der ikke er Medlem af sin Fagforening, svækker dennes Handlekraft. En saadan Mand gør mere end at være neutral, han gør de andre Arbejdere Skade og gør det paa en Maade, der direkte rammer han selv.

Dette er ogsaa alle Fagforeningsmedlemmer klar over, og den Foragt, alle organiserede nærrer for de uorganiserede, er lige saa udbredt, som den er berettiget.

Men naar en enkelt Arbejder kan svække de øvriges Handlekraft, enten denne nu skal give sig Udslag i Modstand eller sættes ind i Angreb, hvor meget mere svækkes da ikke et Fag-

forbund, der ikke kan tælle alle Fagforeningerne i Faget som sine Afdelinger?

Enhver vil forstaa, at her faar Svækkelsen straks en overmaade farlig Karakter.

Nu er en Formel enten urokkelig, eller den er ingen Formel.

Altsaa, hvis det er rigtigt, at hver Mands Plads er i Fagforeningen, saa er det lige saa rigtigt, at hver Fagforening ogsaa er et Led i Fagforbundets Kæde. Men hvis dette stemmer, og det f. Eks. er rigtigt, at Dansk Lokomotivmands Forening ikke er saa stærk en Organisation, som den kunde være, fordi én af dens Afdelinger har opsagt Samarbejdets Lov, saa er De samvirkende Fagforbund heller ikke saa stærk og indflydelsesrig en Organisation, som den bliver det den Dag, Dansk Lokomotivmands Forening er Medlem deraf!

Endelig har Teorien ogsaa en overmaade moralsk Betydning, som vender indad mod Organisationerne selv.

Fagforeningens Ledelse og dens Agitatorer har ikke samme Kraft i deres Logik til at gaa i Rette med uorganiserede, dersom disse kan pege paa, at Fagforeningen ikke selv opfylder sine Solidaritetsforpligtelser.

Man kan sige adskilligt mere om denne teoretiske Side af Spørgsmaalet og navnlig om dets moralske opdragende Virkning paa Arbejderne, og det kan siges med langt mere flammende Ord, end her er brugt.

Men man kan gøre noget, der har langt større Værdi end alle disse teoretiske Synspunkter.

Man kan tage en ganske jævn, tør Lønstatistik i Haanden og læse dens Bekræftelse paa Teoriens Rigtighed, udtrykt i Kroner og Øre.

Det, der ved en saadan Lønstatistik falder først i Øjnene, er Forskellen mellem de faglærte og ufaglærte Arbejderes Løn og derefter Forskellen mellem Fagene indbyrdes og slutte- ligt mellem de enkelte Fags egne Grupper i Hovedstaden og det øvrige Land.

Vi tror nok, at det er sjældent, at Lønstatistikens Tal er læst paa denne Maade, men lad os alligevel prøve.

I nedenstaaende Lønstatistik, som er et Ud- drag af den hvert Kvartal i De samvirkende Fagforbunds Meddelelsesblad »Arbejderen« of- fentliggjorte, ses disse Fakta straks. Den samlede Statistik findes i »Arbejderen« Nr. 35 for 2. Marts 1929 og fylder 3 Sider af Bladet, hvor- for der her kun er taget Hovedrubriken. En-

Gennemsnitlig Timefortjeneste, beregnet paa Grundlag af Materiale, indsamlet saavel af Dansk Arbejdsgiverforening som af Det statistiske Departement.

	Gennemsnitl. Antal Arbejdere i Juli Kvartal 1928	Gennemsnitlig Timefortjeneste (med Anvendelse af et fast Arbejdertal indenfor hvert Fag)				
		Juli Kvartal 1928 Øre	April Kvartal 1928 Øre	Januar Kvartal 1928 Øre	Oktobre Kvartal 1927 Øre	Juli Kvartal 1927 Øre
<i>København:</i>						
Faglærte Arbejdere	21427	171	171	170	174	172
Ufaglærte Arbejdere	21260	137	138	135	137	137
Ialt Mænd	42687	154	155	153	156	155
Kvindelige Arbejdere	12923	86	88	87	87	88
Samtlige Arbejdere	55610	139	140	138	140	140
<i>Provinsen:</i>						
Faglærte Arbejdere	17810	137	138	137	140	140
Ufaglærte Arbejdere	28207	118	117	116	118	118
Ialt Mænd	46017	126	126	125	127	127
Kvindelige Arbejdere	7710	77	77	76	77	77
Samtlige Arbejdere	53727	120	120	119	122	122
<i>Hele Landet:</i>						
Faglærte Arbejdere	39237	153	153	152	156	154
Ufaglærte Arbejdere	49467	124	124	123	125	125
Ialt Mænd	88704	137	137	136	139	138
Kvindelige Arbejdere	20633	83	83	82	83	83
Samtlige Arbejdere	109337	128	128	127	130	129

hver kan hvert Kvartal finde en saadan udførlig Statistik, hvor Tallene skifter lidt fra Gang til Gang; men det, der er Kernen i Tallenes Sprog, er stadig det samme.

I Juli Kvartal 1928 tjente en faglært Arbejder i København 171 Øre i Timen og en ufaglært 137 Øre. Det giver paa en 48 Timers Arbejdsuge 16 Kr. 32 Øre.

Hvad vil dette sige andet og mere, end at det er lykkedes de faglærte Arbejderes Organisationer at presse deres Medlemmers Løn højere op end de ufaglærtes? Arbejdsgivernes Ulyst til at give den faglærte Arbejders Løn et Tillæg er mindst lige saa stor her som overfor den ufaglærte. Begge Grupper af Arbejdere er lige uundværlige i Bedrifterne, og begge har samme Livsfornødenheder at skulle have dækket.

Forklaringen er altsaa den, at ikke begges Organisationer har været lige lette for Arbejdsgiverne at modstaa. Begge Grupper er lige uundværlige for Industrien, *ubetinget ja*; men begge Grupper er ikke lige lette at faa Erstatning for, netop fordi de faglærtes Organisationer lettere kan trænge helt til Bunds og organisere alle Fagets Udøvere og derved hindre Arbejdsgiverne i at faa Erstatning for dem, medens de ufaglærtes Organisation stadig er udsat for Tilgang, dels af havarerende Middelstandsfolk, som er direkte organisationsfjendtlige, dels af unge uerfarne Arbejdere fra By og Land, for hvem Organisationernes Betydning ikke er gaaet op.

Det er det samme, der gør sig gældende ved Forskellen mellem By og Land. Størst Tilbud af uorganiseret Arbejdskraft findes ude i afsidesliggende Egne, og her gør Virkningen sig stærkere gældende, ogsaa for faglærte, end i Storbyerne. Mangen Smed og Bager paa Landet er uorganiseret og slipper gennem det Net, Organisationerne spænder ud efter dem.

Dette er lidt om den svækkende Virkning, manglende Tilgang medfører for alle Parter, og som ogsaa virker tilbage paa de udenforstaaendes Kaar. Desuden maa peges paa den Svækkelse, eller lad os kalde det den mindre gode Evne til at skabe Resultater, der ligger i manglende Kontakt mellem Arbejdergrupper.

For Arbejderne i det private Erhverv viser dette sig stærkt under de Forhandlinger, der føres med Arbejdsgiverforeningen. Denne har samlet det hele under ét og ved ganske præcis, hvad de enkelte Fag har krævet, og hvilke

Indrømmelser de har givet for at opnaa Overenskomst, medens Arbejdernes Forhandlere ikke kender dette og derfor ikke kan vare sig for at slutte Aftaler, der kan hindre den enes eller den andens Bevægelse og Aktionsevne.

Nu stiller Sagen sig desuden saaledes, at det maa være af afgørende Betydning, at ingen Arbejdergruppe savner Repræsentation paa de Steder, hvor hele Arbejderklassens Aktioner planlægges overfor saavel Arbejdsgiverne som Samfundsfaktorerne. De samvirkende Fagforbund holder aarlige Repræsentantskabsmøder og ugentlige Forretningsudvalgsmøder, og paa alle disse Møder træffes vigtige Beslutninger, der kan faa skæbnesvangre Følger, dersom der foretages Fejlgreb, og disse indtræffer lettest, jo flere Fag, der ikke er repræsenterede eller kan adspørges. De samvirkende Fagforbund er repræsenteret i saa godt som alle offentlige Institutioner og Raad, som til Varetagelse af dette eller hint er nedsatte for at afgive Betænkninger til den lovgivende Forsamling.

Nu kan det siges, at det for Arbejdere i Statens Tjeneste ikke er af samme Betydning at tilhøre Landsorganisationen, som det er for de øvrige Arbejdere, og det skal villigt indrømmes, at der er noget derom.

En Ting vil dog enhver give Medhold, og det er dette ene, at Statens Arbejderes Kaar *meget nøje er knyttet til de private Arbejderes*. Gaar det galt for Arbejderne i Industrien, skal det nok vise sig, at det ikke gaar godt for Statens Tjenestemænd. Den Styrke, den samlede Arbejderklasse kan udøve, spiller her en langt større Rolle, end det ved første Øjekast kunde se ud til.

Og denne Styrke vilde smuldre helt hen, dersom det kun var de daarligst stillede Arbejdere, der sluttede sig sammen, ligesom det vilde gaa den Sygekasse ilde, der kun bestod af Medlemmer med svageligt Helbred, der ikke kunde modstaa Sygdomsangrebene.

Som det er de sunde og stærke, der her maa tilvejebringe Værnet, saaledes er det ogsaa i Fagbevægelsen, og Statens Tjenestemænd repræsenterer her et Styrkemoment af allerstørste Betydning uafhængige som de er af Arbejdernes Lockout-Taktik. *De er den Reservearmé, der bag Fronten forsyner Støttrupperne med Kampmidler, og saa længe Fronten holder, sker der heller intet med Reserven.*

Dansk Lokomotivmands Forenings Med-

lemmer kan vel bevare deres Standard, uden at melde sig ind i Landsorganisationen, *men de bevarer den kun i Kraft af den Indsats, den samlede organiserede Arbejderklasse kan øve.*

Vi tvivler meget stærkt paa, at blot en eneste af de danske Lokomotivmænd ønsker at leve i Kraft af et Sammenhold og et Offer, hvortil han ikke har bidraget, naar først det er gaaet op for ham, at dette er det virkelige Forhold. Vi føler os meget stærkt overbevist om, at Oplysning paa dette som paa alle andre Felter vil skabe den rette Aand, og vi véd, at hele den mægtige Hær paa 250 000 danske Arbejdere, der staar i De samvirkende Fagforbund, vil føle Glæde over at hilse de »sorte Mænd« velkommen i Geledderne.

Maatte disse mangelfuldt tolkede Synspunkter give Stof til alvorlig Overvejelse blandt Foreningens Medlemmer, er det os en Glæde at have fremsat dem.

Frit efter »Posthornet«.

LANDSMØDE I TRONDHJEM

Norsk Lokomotivmands Forbund afholdt Landsmøde i Trondhjem den 20. og 21. Juni d. A.

Mødet afholdtes i en af Kongressalene paa Trøndelagsudstillingen. Der var mødt 41 Delegerede foruden Styrelsens 7 Medlemmer.

Som Gæster var mødt fra Arbejdernes faglige Landsorganisation (De samvirk. Fagforbund) Jens Teigen, Norsk Jernbaneforbund Ludv. Bueland, Jernbanernes Kontorpersonales Forbund Fuldmægtig Hjalmar Larsen, Personalets Repræsentant i Statsbanernes Styrelse Hans Johansen, Svensk Lokomotivmands Forbund Oscar Ek, Stockholm, Dansk Lokomotivmands Forbund N. Brix og Dansk Lokomotivmands Forening undertegnede.

Formanden for N. L. F. Robert Lund aabnede Mødet, og efter de forskellige Valg af Mødets Tillidsmænd holdt Lund en meget smuk Mindetale over Forbundets afdøde Stifter, Karl Andersens, Sarpsborg, og udtalte til Slut, at man har vedtaget at rejse ham et Mindesmærke. Dette Mærke vil maaske svinde, men det Mærke, han selv rejste, vil altid eksistere. Fred med hans Minde.

I sin Aabningstale dvælede Formanden specielt ved Lønsagen og den Modstand, Tjene-

stemændene mødte hos Bondepartiet, som netop holdt Landsmøde i samme Bygning og fremhævede, i hvor høj Grad det er nødvendig, at Tjenestemændene ofrede den nødvendige Interesse for de politiske Spørgsmaal.

Redegjorde videre for de Sager, som forelaa, specielt Udgivelsen af en fælles Avis til Erstatning for de forskellige Fagblade, de samarbejdende Jernbaneorganisationer udgav, og ønskede sluttelig de fremmødte Repræsentanter og Gæster velkommen.

Efter at disse havde takket og hilst fra deres respektive Organisationer, begyndte Forhandlingerne om de mange forskellige Spørgsmaal, som forelaa til Behandling, af hvilke særlig skal fremhæves den nævnte Udgivelse af en fælles Avis og Spørgsmaal om Opsigelse af Pladser for alle Aspiranter, for at de kan faa taalelige Løn- og Arbejdsvilkkaar.

Ved Behandling af det første Spørgsmaal gik Bølgerne meget højt, og Formanden gjorde Spørgsmaalet til et Kabinetsspørgsmaal, men ved Afstemningen stemte 31 for og 16 mod Forslaget, og da der krævedes $\frac{2}{3}$ Flertal, var Forslaget forkastet, men ved Formandens kloge Taktik, blev det dog saaledes, at Hovedbestyrelsen maa arbejde videre paa Sagen og forelægge næste Aars Landsmøde Spørgsmaalet paany.

Med Hensyn til Opsigelse for Aspiranterne vedtoges det at forsøge ved nye Forhandlinger at forbedre Kaarene, og lykkes dette ikke, fik Styrelsen Bemyndigelse til at opsiges Pladserne for dem.

Forbundet tæller nu 1 500 Medlemmer, og i 1925 var den samlede Kapital Kr. 61 156 15.

Pr. 31. December 1929 var Kapitalen forøget til Kr. 186 498 60, hvilket udgør Kr. 124 33 pr. Medlem.

Alt tydede paa, at der var udvist megen Forstaaelse og Offervillie fra Medlemmernes Side, men da Lønoverenskomsten udløber 1935 vil det ogsaa være nødvendigt at Medlemmerne konsoliderer sig.

I Anledning af Spørgsmaalet om Lønnen under Tjeneste i højere Stilling vedtoges det at rejse Retssag for at faa gennemført Kravet om at faa Løn svarende til den Stilling, de paagældende gør Tjeneste i.

Ligeledes vedtoges det, i Forbindelse med de øvrige Organisationer, at arbejde for en 7-Timers Arbejdsdag, endvidere at søge den

tvungne Aldersgrænse nedsat fra 65 til 60 Aar.

Mange andre interessante, men mere lokale Spørgsmaal behandledes.

Foreningens udmærkede Formand, Robert Lund, genvalgte under voldsomme Ovationer med Akklamation, og det 2 Dages Møde afsluttedes, efter at de forskellige Gæster havde takket for Samværet og havde faaet Hilsener med til deres respektive Organisationer.

Rosenkilde Laursen.

DANSKE JERNBANERS AFHOLDSSKAB

D. J. A. afholdt den 14. og 15. Juni Aarsmøde i Odense.

Mødet blev aabnet af D. J. A.s Formand, som efter at have budt velkommen, præsenterede de tilstedeværende Gæster fra de svenske og norske Jernbaneafholdsselskaber, samt fra Dansk Jernbaneforbund og Dansk Lokomotivmands Forening.

Efter at Aarsmødet havde konstitueret sig, aflagde Formanden en udførlig Beretning, hvori han særlig fremhævede det gode og forstaaende Forhold, der bestod mellem D. J. A. og de faglige Organisationer indenfor Etaten, et Forhold, som var resulteret i, at D. L. F. og D. J. F. havde ydet Selskabet Støtte, for hvilken Formanden varmt takkede de paagældende Organisationer.

Efter nogen Diskussion blev Beretningen godkendt, hvorefter Regnskabet blev forelagt og efter forskellige anerkendende Udtalelser godkendt.

Forskellige Lovændringer, bl. a. om Kontingentets ensartede Størrelse, blev behandlet, og resulterede i, at der blev nedsat et 3-Mands Udvalg for at undersøge Betimeligheden af et ensartet Kontingent over hele Landet.

Blandt Mødets 38 Repræsentanter var flere Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere.

Formanden og den øvrige afgaaende Styrelse blev alle genvalgte med Akklamation.

Aarsmødets første Dag sluttede med en stilfuld Middag, hvori deltog ca. 200, hvorefter der var forskellig Underholdning og Bal til Kl. 0,00.

Mødets anden Dag var helliget en Udflugt til Fyns Hoved med ca. 200 Deltagere. Et ud-

mærket Vejr, en herlig Udsigt bl. a. til vort Feriehem paa Refsnæs, og et godt Arrangement gjorde Turen uforglemmelig.

L. M. Schmidt.

LOKOMOTIV OG TOGMAND

I »Vor Stand« for den 15. Juni findes følgende Artikel, forfattet af Togf. H. C. Jørgensen:

I »Dansk Lokomotiv Tidende« for 5. Juni d. A. findes et »Gensvar« paa min Artikel »Lokomotiv- og Togmand« her i Bladet for 15. f. M., og som Svar betragtet tør det nok siges at være det mest »hjemmestrikkede«, som Lokomotiv Tidende hidtil har præsteret, og det siger dog alligevel en Del.

»Gensvaret« — lad mig fastholde den Illusion som kræves for at betegne det saaledes — er et Optryk af min førnævnte Artikel af 15. Maj og et do. af en skriftlig Henvendelse til Togførerkredsens Medlemmer, som jeg fornylig har foretaget. Derefter er der Redegørelse for en Henvendelse fra Lokomotivmandsforeningen til Jernbaneforeningens Formand vedrørende vort Placeringsforslag, og endelig et velment Forsøg paa ved journalistisk Behændighed at sno sig fra de i den tidligere omtalte Skrivelse fra Lokomotivmandsforeningen til Lønningskommissionen fremsatte Paastande, men derudover intet og altsaa heller ikke noget Tilløb, der kan give Plads for Realdrøftelse. —

Ingen er forpligtet over sin Evne, men naar Lokomotivtidendes Redaktør ikke mener at kunne føre et Forsvar for de fremsatte Paastande, skulde han hellere afholde sig fra den Genre i Journalistik, som absolut ikke ligger for hans Stemme; thi Morsomheder kan vel nok klare adskilligt, men dertil kræves ganske anderledes penneførende Helte.

Naa — men Slutresultatet af den indledede Diskussion bliver altsaa, at der efter Lokomotivtidendes egen Opfattelse ikke er Anledning til at diskutere Sagen med Togfører H. C. Jørgensen; vi vil blot ikke, hver Gang Togføreren svinger sig op i »Fantasiens Verden« lægge Ryg til. —

Dette med at »lægge Ryg til« er godt, og havde nu netop ikke Lokomotivmændene og deres Forening gennem Aarene skabt et særligt Stykke Organisationshistorie der varierer Vendingen »lægge Ryg til« mere end udførlig nok, ja, saa kunde jeg vel endda have inkrænket mig til at tage Lokomotivtidendes geleagtige Standpunkt til Efterretning, men nu maa jeg dog vistnok ofre et Par Linier mere paa en historisk Kendsgerning, der tager sig saaledes ud:

Da der i sin Tid forhandlede om en Forbindelse mellem Organisationerne gennem et Fællesudvalg, blev det saaledes bestemt udtalt som Forudsætning for et Samarbejde med Lokomotivmændene, at disse i Fremtiden udviste større Loyalitet overfor andre Klasser og Kategorier, og ikke, som hidtil ved alle

formentlig gunstige Lejligheder søge at lade disse »lægge Ryg til«. —

Forudsætningerne bristede forsaavidt ret hurtig og som Bevis danner Tiden før Vedtagelsen af Lønningsloven af 1919 et særligt Afsnit; og Organisationsbladene fra den Tid — herunder ogsaa »Vor Stand« — afgiver mere end tilstrækkeligt Vidnesbyrd om, at Lokomotivmændene fremdeles mente at andre Tjenestemænd godt kunde »lægge Ryg til«. —

Der var senere en yngre Forfatter, der nu paa et større politisk Partis Græsgange søger at finde den Vej, der fører til Tops, som havde gjort sig til Speciale gennem Noveller og Smaaskitser at forherlige Lokomotivmændene paa andres, specielt Togførernes Bekostning. Manden fik vi stoppet i hans Virksomhed, men han var meget dyrket i Lokomotivmandskredse for sine velmente Forsøg paa »at lade andre lægge Ryg til«. —

Det er ikke nødvendigt at fortsætte; thi andre Klasser af Tjenestemænd er uden Bevisførelse af nogen Art indstillet paa at vente sig alt fra Lokomotivmændene, naar det gælder at skulle »lægge Ryg til«. — Jeg kan derfor slutte med at minde om, at den tyske Organisationsleder *Jochade* ved Lejlighed har karakteriseret en »Beamtenverein«, der ogsaa havde Tilbøjelighed til at søge egne Interesser fremmet paa andres Bekostning som »en af Organisationstankens Pirater«.

Men det med at »lægge Ryg til« er ogsaa godt.

H. C. Jørgensen.

Det fremgaar med al ønskelig Tydelighed, at H. C. J. er blevet vred over, at vi ikke har ønsket at diskutere med ham, og han har selv ført Beviset for, at denne vor Opfattelses Rigtighed; thi medens vi i D. L. T. har optrykt baade vor Henvendelse til Lønningskommissionen og det, Hr. J. i den Anledning har ladet fremkomme i »Vor Stand«, indskrænker J. sig i foranciterede Indlæg til en Række Uartigheder og Perfiditeter mod nærværende Blads Redaktør og Lokomotivmændenes Organisation. — Det er i Grunden mærkeligt, at han ikke benytter Lejligheden til ogsaa at fortælle, at det var vor Mangel paa Loyalitet, der var Aarsagen til, at Samarbejdet i Fællesudvalget blev afbrudt i 1927, thi saa havde han Listen fuld; men han har maaske ment allerede at have givet fuldgyldige Beviser paa sin Dygtighed som penneførende Helt.

Naar Hr. Jørgensen kommer til det *Slutresultat*, at D. L. T. ikke ønsker at fortsætte den *indledede* Diskussion med ham, maa vi tilstaa, at vi ikke fatter hans Mening; thi vi har ikke diskuteret med Hr. J., vi har peget paa nogle formelle Urigtigheder, han gjorde sig skyldig i i sin første Opsats, og med andre Ord kun haft Ordet til Forretningsordenen. Og det

kunde vi have nødig igen, men — efter at Hr. Jørgensen nu karakteriserer sig selv som en af Organisationstankens Pirater: »En Tjenestemandorganisation, der ogsaa havde Tilbøjelighed til at søge egne Interesser fremmet paa anden Bekostning er karakteriseret som en af Organisationstankens Pirater«, frafalder vi, for enhver kan jo dog endnu erindre, at det var H. C. J. som mente at Togførernes Interesser bedst blev fremmet paa Lokomotivførernes Bekostning, hvorimod D. L. F.s Standpunkt er klart og tydeligt belyst i vor Skrivelse til Lønningskommissionen.

MEDLEMSKREDSSEN

Et nyt Sparesystem.

Da man flere Gange i Bladet har lagt Mærke til, at baade Redaktøren og en Del af Læserne interesserer sig for Statsbaneøkonomi, saa skal jeg fortælle dem en Historie om, hvorledes man i 3die Distrikt praktiserer en saadan Økonomi. Begivenheden foregaar ved Herning Maskindepot i Aaret 1930.

Her var 3 Lokofyrbødere, som efter Ansøgning blev forflyttede, til andre Depoter fra 1. Maj, og da der samtidig her ved Hr. Depot skulde være 1 Lokofyrbøder mere, blev der nyudnævnt 4, men den 4de er endnu ikke ankommen.

Men hør nu Hr. Redaktør, indtil i Februar var der 3 Sæt i Liniaturen, paa Grund af Indlægning af et nyt Tog til Bb. blev Liniaturen udvidet med et Sæt mere, det foregik paa den Maade, at 1 Lokofører og 1 Lokofyrbøder toges ud af Rangerturen. Men samtidig fandt Distriktet paa, at Aftenrangeringerne fra 20,30—2,30 skulde foretages af Personalet i Liniaturen, skiftevis af Lokofører og Lokofyrbøder den Dag der køres 1ste Tur til Viborg. Men nu kommer det mærkelige, at alle Lokofyrbødere i Liniaturen maa være eksaminerede, ellers kan de ikke betjene Rangermaskinen, og de ny ansatte Lokofyrbødere blev derfor udstationeret til Bb., og eksaminerede Lokofyrbødere fra Brande til Hr., for ellers manglede der Mandskab til Rangermaskinen, og naar den 3die forflyttede Lokofyrbøder engang rejser, da maa der en eksamineret Lokofyrbøder mere fra Bb. til Hr. i Sandhed en meget dyr Foranstaltning, som kun Lederne af 3die Distrikt kan tillade sig.

Hvis Generaldirektøren var vidende om dette Forhold, tror man, at Liniaturen i Hr. var bleven omlagt saaledes, at hele Personalet var tjent dermed.

Jeg har for 16 Dage siden tilskrevet Distriktet om en Omlægning af Liniaturen, hvorved der kunde spares en Lokofyrbøder, der da kunde benyttes i Reserven, men det har endnu ikke behaget 3die Distrikt at give Personalet et Svar, skønt man formener, at Høflighed er en billig Vare.

Kørselsfordelingen burde medfølge, men af Hensyn til Pladsen i Bladet undlades den; man maa dog bemærke, at Kørselsfordelingen er saa indviklet, at Personalet maa studere den forud for hver Tur.

En interesseret Iagttag.

8 Timers Arbejde, 8 Timers Hvile, 8 Timers Frihed.

Der var en Gang. Ja, saadan begynder de fleste Historier, som man maa tage med Forbehold. Det lød saa kønt: 8 Timers Arbejdsdagen skal gennemføres ved Lov. Og som Følge deraf skulde man mene, at det ogsaa maatte komme Tjenestemændene tilgode. Ja, paa Papiret staar det med store Bogstaver: Ingen Tjenestemand maa have mere end 208 à 216 Timer om Maaneden. Hvorfor er $\frac{2}{3}$ Tjenesten da indført for Tjenestemændene? Er det ikke for at faa Timetallet betydeligt forøget. Og det kan godkendes af en socialdemokratisk Minister! Saa det er det altsaa kun paa Papiret, det skal se saadan ud, at 8 Timersdagen er gennemført for Tjenestemændene. En Arbejdsgiver kan ikke tillade sig det, som Statsbanerne her foretager sig. Vi har jo et slaaende Bevis: Bliver man beordret til en Tjeneste med en Arbejdsmand som Lokofb., da skal Rapporten udføres med $\frac{2}{3}$ Tjeneste for Lokof. og fuld Tjeneste for Arbejdsmanden. Er det Respekten for De samvirkende Fagforbund, i saa Tilfælde er der altsaa to Hensyn at tage. For Arbejdsmanden Fagforeningen, for Tjenestemanden maa det antagelig være Forrentningen af Statsbanerne, der bestemmer, hvorledes 8 Timers Arbejdsdagen skal være. Saa staar der, man skal have 52 Fridage om Aaret. Ja, og skulde det indtræffe, at en tilrettelagt Tur giver mere end de anførte, da vil man se, at et eller andet Tog skal køres af Personalet i Løbet af et Kvartal paa en Fridag, fordi Personalet ellers vilde faa 56 Fridage i et Aar. Er det virkelig nødvendigt, for at Samfundsmaskineriet kan løbe rundt, at Lønningerne skal være de mindst mulige og Tjenesten det mest mulige. Tager vi Almanakken frem og finder de forskellige Højtidsdage, hvor alle andre Samfundsborgere har fri, da kommer vi til cirka 70 Fridage og for Skolelærernes vedkommende en Ferie paa 5 Uger, naar man saa tager Lønregulativet til Gennemsyn, saa har Skolelæreren et Tusind Kroner mere i Aarsløn end Lokomotivføreren, al Respekt for Lærerne, at de kan højne deres Stand, saafremt det er deres Organisation, der er Aarsagen, at det ikke er de cirka 10 Kolleger, der er Medlem af den danske Rigsdag, der har fremskaffet den store Forandring, der er sket for den enkelte Tjenestemand's Stand. Selvfølgelig har de paataget dem et stort Ansvar ved Opdragelse af andres Børn, saa det er ikke Misundelse, der er Aarsagen til det anførte, men ved lidt sund Omtanke kan der nok gøres mere Ret og Skel, saavel hvad Tjenesten som Pengeløn angaar, da det Ansvar, der er paalagt os, vel ogsaa har sin store Betydning.

En Partifælle.

TUNNELER

Da den første tyske Jernbane — mellem Nürnberg og Fürth — blev planlagt, forlangte Sundhedskollegiet i Bayern, at Banelinien, af Hensyn til de skadelige Virkninger, Synet af de hurtige Tog vilde udøve, skulde indhegnes med et højt Plankeværk — et Krav, der selvfølgelig ikke blev efterkommet. —

I et af Tysklands mest ansete Blade hævdedes det i 1833, at Indførelse af Jernbanerne fuldstændigt vilde ruinere Landbruget: Hestene vil komme ud af Kurs, naar vi kører med Damp, og vi vil ikke længere være i Stand til at pløje Markerne, medens Pengene for Kul gaar ud af Landet! Ud fra disse og lignende Betragtninger bekæmpede Befolkningen mange Steder Jernbanerne.

Da der i 1838 blev planlagt en Jernbane mellem Berlin og Potsdam, protesterede Generalpostmesteren paa det kraftigste mod denne »moderne Svindel«. »Hvad skal vi med en Jernbane her«, udbrød han, »jeg sender daglig Postvogne til Potsdam, men de er sjælden fulde — hvem skulde Jernbanen befordre?«

— Til trods for Modstanden vandt Jernbanerne dog frem overalt. I Frankrig anlagdes den første Bane 1832, i Belgien og Tyskland 1835 og i Rusland 1838. Den første Bane i det danske Kongerige aabnedes som bekendt i 1844 med Linien mellem Altona og Kiel, derefter fulgte i 1847 Linien København—Roskilde og 1854 Linien Flensborg—Husum—Tønder. Samme Aar aabnedes i Norge Banen Kristiania—Eidsvold for Offentligheden.

Ved Aarhundredets Midte tog Jernbanebyggeriet fart: de fleste civiliserede Lande og enorme Kapitaler blev sat ind paa Tildannelsen af de solide Veje, som Dampvognene krævede. En mægtig Hær af Arbejdere var overalt i Aktivitet med Flytning af Jordmasserne, Opkastninger af Dæmninger, Udboring af Tunneler, Bygning af Broer m. m. Udviklingen er fortsat ustandseligt op til vore Dage, hvor den samlede Længde af alle Jordens Jernbaner udgør nær op til 2 Millioner Kilometer eller næsten 50 Gange Jordens Omkreds ved Ækvator. —

I det evropæiske Banenets, og idet hele taget i Jernbanernes Historie indtager den Række Tunneler, ved hvilke det blev muligt at føre Trafiken over *Alpekæden*, en fremtrædende

Plads. Den første Baneforbindelse gennem og over Alperne blev Semmering-Banen, der byggedes 1848—54 som et Led af Strækningen Wien—Triest, men den byggedes ikke i Alpekædens massiveste og højeste Punkter, og de Tunneler, der udboredes var forholdsvis korte.

Langt mere omfattende blev Bygningen af følgende Tunneler:

Mont Cenis, bygget 1857—71 Længde 13 600 m
St. Gotthard, bygget 1872—82, Længde 15 000 m
Arlberg, bygget 1880—84, Længde 10 200 m
Simplon, bygget 1898—1922, Længde 19 800 m
Lötschberg, bygget 1906—11, Længde 14 600 m

Det egentlige Alpegennembrud fandt saaledes Sted ved Boringen af *Mont Cenis-Tunnelen* mellem Piemont og Savoyen.

Dette Foretagende, der som anført paabegyndtes 1857, var efter Datidens Begreber saare dristigt, idet Længden vilde blive 5 Gange større end den hidtil længste Tunnel, og Byggetiden blev anslaaet til 25 Aar.

Til at begynde med saa det ud til, at denne Tid ikke var sat for højt, thi endnu 5½ Aar efter Boringens Begyndelse var kun en Femtedel af Arbejdet udført. Men da opfandt den italienske Ingeniør Germane Sommeiller en Sten-Boremaskine, der kom til at foraarsage en fuldstændig Omvæltning i Tunnelbyggeriet. Boremaskinen blev drevet af Trykluft, og da denne, idet den strømmede ud fra Maskinen, ventilerede Tunnelen, fik Opfindelsen ogsaa herved stor Betydning for Arbejdets Fremme. Samtidigt blev det gammeldags Krudt erstattet af Dynamit.

Efter 13 Aars brydefuldt Arbejde kunde Ingeniørerne i Juledagene 1871 sende det første Jernbanetog gennem Alpekæden, idet Savoyen nu var afstaaet til Frankrig.

— Efter Mont Cenis Tunnelens lykkelige Gennemførelse fik man Mod til at iværksætte et endnu langt dristigere Foretagende, nemlig en Skinnevej fra Tyskland tværs gennem Schweiz til Italien, dels ved en Tunnel under St. Gotthard, og dels ved talrige andre Tunneler, tilsammen saa lange som Mont Cenis Tunnelen. Arbejdet ved *St. Gotthard Tunnelen* paabegyndtes 1872 og skred langt hurtigere frem end ved Mont Cenis. Allerede Nytaarsdag 1882 var Tunnelen fuldført efter lidt over 10 Aars Boring. Længden var 15 Kilometer, og Udgifterne beløb sig til ca. 4 000 Franc pr. løbende Meter. Paa Grund af den høje Tem-

peratur inde i Bjerget var Vanskeligheden ved at skaffe Ventilation større her end ved tidligere Boringer, og Følgen var en meget stor Sygelighed blandt Arbejderne. Yderligere forefaldt henvend et Par Hundrede Dødsfald som Følge af Dynamitekspllosioner, Klippenedstyrtninger o. l. St Gotthard Tunnelen løber fra Göschen i Sweitz til Airolo i Italien og de elektriske Tog bruger fra 17 til 22 Minutter til Gennemfarten.

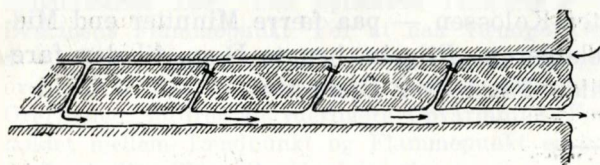
— Medens St. Gotthard-Tunnelen var under Arbejde, paabegyndtes den mere end 10 Kilometer lange *Arlberg Tunnel* i Østrig, der skulde være et Led i Baneforbindelsen mellem Wien og Frankrig. Denne Tunnel fuldførtes i mindre end 4 Aar, takket være den af den tyske Ingeniør Alfred Brandt opfundne Trykvands-Boremaskine. Denne Maskine virkede i Mod-sætning til tidligere Patenter, ikke ved Stød, men ved at et Rør med skarpe Staaltænder pressedes mod Klippen og ved Vandets Tryk sættes i en stærk roterende Bevægelse. Igennem Røret pressedes samtidigt en Strøm af Vand, der kølede Boret og førte Borestøv og Stensplinter bort.

Simplon Tunnelen, der ligeledes forbinder Schweiz med Italien, staar baade ved sin Længde og de enestaaende Vanskeligheder, der her var at overvinde, som Størværket blandt alle Verdens Tunneler. Simplon-Passet forbinder Rhoni-Dalen med Toce-Dalen og er paa sit højeste Punkt 2 010 Meter o. H., oprindelig kun en Fodsti farbar om Sommeren, ufremkommelig om Vinteren. I Aarene 1801—07 byggede Napoleon den nuværende Landevej med umaadelig Bekostning. Længden er 66 Kilometer og slynger sig i dristige Spiraler op og ned ad Bjergsiderne fra den lille sweitziske By Brig i Nord til Domodossola i Italien.

Bygningen af Simplon-Tunnelen, der skulde erstatte Napoleons gamle pragtfulde Hærvej, blev allerede projekteret i 1857 og i Tidens Løb Genstand for utallige Overvejelser. Omsider i 1898 paabegyndtes Boringen. Tunnelen er en udpræget »Basistunnel«, det vil sige en Tunnel, der er boret i Bunden af Bjerget. Herved opnaaedes, at Liniens Stigninger op til Tunnelmundingen blev forholdsvis smaa, hvad der selvsagt har den største Betydning for Banens Transportværdi. Samtidigt bliver Tunnelen dog af en større Længde og faar uhyre Bjergmasser over sig, hvilket igen foraarsager en

en høj Temperatur i Tunnelen. Medens Mont Cenis-Tunnelen ligger ca. 1300 m o. H. og St. Gotthard-Tunnelen ca. 1150, blev Simplon-Tunnelen boret 700 m o. H., og har indtil 2100 m Bjerg og Is over sig. I Gotthard-Tunnelen havde den højeste Temperatur været 31° Celsius, og skønt Arbejdstiden blev nedsat til 5 Timer, var Opholdet inde i Bjærget næsten uudholdeligt. I Simplon-Tunnelen maatte man vente en Temperatur af 40—45°, og naar her til kom, at dennes Længde vilde blive 19 800 m mod Gotthardstunnelens 15 000, saa er det let at forstaa, at Ventilationen paa Forhaand maatte synes haabløs.

Den tyske Ingeniør Alfred Brandt, der tidligere havde opfundet Vandtrykboret var imidlertid ogsaa i Stand til at finde Udvej her. Hans Forslag gik ud paa, at man førte to Tunnelgange ind i Klippen i Stedet for *een*, forbandt dem med passende Mellemrum ved Tværgange — og i Lighed med hvad der sker i Kul-



Skematisk Fremstilling af Ventileringen af Simplon Tunnellen.

gruber ledede kold Luft gennem Kanalsystemet. Foreløbigt skulde kun den ene Tunnel bygges i fuld Størrelse, medens den anden, der skulde tjene som Hjælpetunnel for Ventilationen, kunde nøjes med et mindre Tværsnit og dog give Adgang for store Luftmængder. Senere maatte den mindre Tunnel udvides til fuld Størrelse. I 1898 paabegyndtes Arbejdet efter Brandts oven beskrevne Plan. Boringerne foretages fra begge Sider af Bjærget, fra Nordsiden ved Brig og fra Sydsiden ved Iselle i Italien. Den samlede Arbejdsstyrke bestod af 2—3 000 Mand, og skønt der arbejdedes baade Dag og Nat var 9 m det største Fremskridt paa et enkelt Døgn.

I Begyndelsen skred Arbejdet godt og regelmæssigt frem. Den kraftige Luftstrøm, der blæste gennem Tunnelgangene, var i Stand til at holde Temperaturen nede, men snart indtraadte baade mod Nord og Syd en Række uventede Vanskeligheder, der satte baade Lederne og Arbejderne paa den haardeste Prøve. Temperaturen, særlig i den nordlige Del, steg nemlig til en Højde, der spottede alle Geolo-

gernes Beregninger, først til 45°, senere helt op til 50—52° Celsius. Trykvandsledninger blev da indlagt og herfra overbrusedes Stenvæggene ustandselige med Vand fra de omliggende Bjergsøer. Køleapparater med Is maatte installeres med korte Mellemrum, og dog var Heden næsten utaalelig for Arbejderne. Højere end til 52° Celsius gik Temperaturen dog ikke, men dette er jo 19° over normal Legemstemperatur.

I den sydlige Del af Tunnelen mødte Arbejderne andre Vanskeligheder, idet Stenene paa lange Strækninger var saa haarde, at Borene sprængtes, og derved næsten standsede Arbejdet. Det skyldtes det voldsomme Tryk i Bjærgets Indre, at Stenen var saa haard, og Spændingsforholdet i Stenvæggen kunde være saa stærk, at store Stenflager løsnede sig og styrtede ned. Endnu værre blev det dog, da man traf paa raaddent Fjæld, det vil sige Lag, som gav efter for Bjærgtrykket, der virkede med en saadan Kraft, at de stærkeste Tømmerkonstruktioner knustes. Bjælker af en ½ Meters Tykkelse bøjedes og knækkede som Tændstikker; ikke brat og pludseligt, men langsomt og sikkert af det uimodstaaelige Pres. Seks Maaneder varede det, inden man naaede igennem denne vanskelige Strækning, tiltrods for at den kun var lidt over 40 m lang, men yderligere 18 Maaneders strængt Arbejde var nødvendigt, inden denne Del var bragt i betryggende Tilstand ved Hjælp af Staalkonstruktioner og Granitblokke af umaadelig Størrelse — Arbejdet hæmmedes endvidere af et Utal af Kilder, snart isnende kolde, snart dampende hede, der pludselig kunde springe frem fra Klippesiderne med en umaadelig Kraft. Paa en Strækning af 53 m traf man saaledes paa 6 Kilder, der tilsammen gav over 1200 Liter Vand i Sekundet. Det kolde Kildevand blev saavidt muligt samlet og anvendt til Afkøling af Tunnelen, det varme Vand gjaldt det om at blive af med hurtigst muligt, og Tunnelen var derfor planlagt med en Stigning mod Midten af Bjærget, hvorved det overflødige Vand kunde ledes ud.

Da man nordfra var naaet til Tunnelens Højdepunkt, hvor Arbejderne nordfra og sydfra skulde mødes, havde de sidste endnu et langt Stykke tilbage. Man forsøgte nu at føre Tunnelen videre frem nordfra, men efter at man var naaet ca. 800 Meter frem, standsede Arbej-

det fuldstændigt af frembrydende Vandmasser, som samlede sig i den sidste nedad skraanende Tunnelstrækning. Ved stærke Mure og Jernporte standsedes Vandmasserne ca. 250 Meter fra Tunnelenden og hindrede derved hele den nedadskraanende Del i at fyldes med Vand. To Maaneder senere var man sydfra naaet frem til Stedet, og da den sidste Forhindring mellem Syd og Nord sprængtes bort, vældede det opsamlede Vand gennem Sydtunnelen, rivende alt med sig. Men Forbindelsen gennem Bjerget var nu skabt, og tilbage stod kun at udvide Tunnelrøret og undermure Klipperne. Til Sprængningerne var medgaaet 1,3 Millioner Kilogram Dynamit og saa mange Lunter, at de kunde danne et Tov mellem Europa og Amerika. Arbejdet paa Udbygningen af den mindre Tunnelgang gennem Simplon til fuld Størrelse blev paaabegyndt 1913, men hæmmedes af Krigen, og først i 1922 toges denne Tunnel i Drift.

Den sidste af ovennævnte Tunneler i Schweiz, *Lötschberg-Tunnelen* staar med sine 14 600 m's Længde kun lidt tilbage for St. Gott-

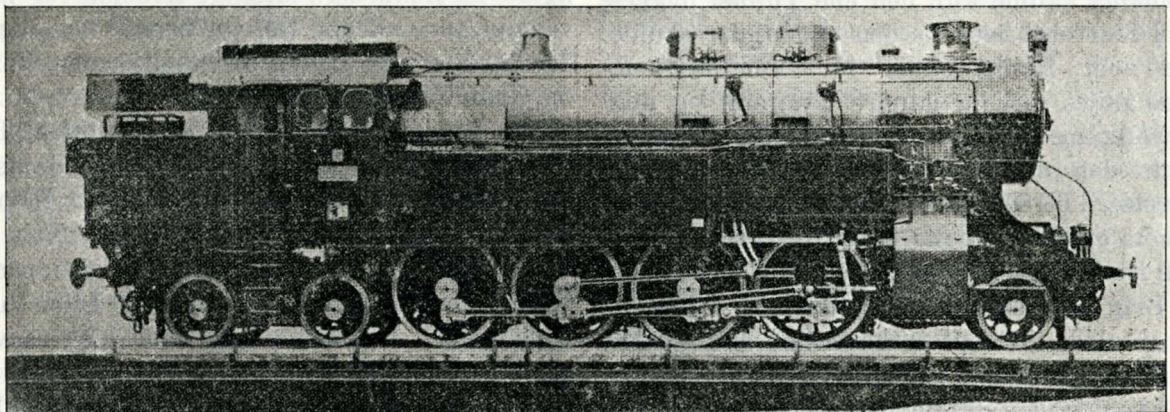
hard-Tunnelen, men paa Grund af de indvundne Erfaringer og den fremskredne Teknik kunde Arbejdet fuldføres paa 4½ Aar (1906—11).

— — —

Middelalderens fromme Pilgrim, der fra det høje Nord satte Kursen mod Rom for at knæle i Peters Kirken, Korsridderen, paa Vej til det hellige Land eller den driftige italienske Købmand, der førte Sydens Silke og brogede Stoffer til Landene mod Nord — alle maatte de, Fod for Fod, kæmpe sig over Alpekædens barske Passer. Mange naaede aldrig over, gik vild og forsvandt i den evige Sne, andre styrtede i de svimlende Kløfter eller overfaldtes af Stimænd.

Nutidens Pilgrim — Turisten, der rejser til Karneval i Rom eller til Blomsterfest i Genzano, sætter sig mageligt tilrette i det elektriske Tog, og medens Radioen underholder ham med en Koncert fra Milano eller fortæller Nyt fra Hjemlandet, glider han umærkeligt gennem Sten-Kolossen — paa færre Minutter end Middelalderens Pilgrim brugte Døgn til den farefulde Færd over Bjerget.

TSCHECHOSLOVAKISKE BANERS NYE 2-CYLINDER HURTIGTOGS-TENDERLOKOMOTIV



Cylinderdiameter	600 mm	Kedeltryk	13 at
Slaglængde	720 mm	Risteflade	4,4 m ²
Gliderdiameter	280 mm	Hedeflade i Fyrkassen	14,5 m ²
Drivstangens Længde	3250 mm	Hedeflade i Rørene	202,6 m ²
Drivhjulsdiameter	1575 mm	Hedeflade paa Overhøderen	83,0 m ²
Løbehjulsdiameter	994 mm	Hedeflade total	300,1 m ²
Største Akseltryk	15,95 t	Kedelrørenes Længde	5250 mm
Adhæsionsvægt	63,8 t	Vandbeholdning	13 m ³
Tjenestevægt	110,0 t	Kulbeholdning	5,5 t
Tomvægt	82,5 t	Maksimalhastighed	75 km/Tim.

BENZIN

Bearbejdelse og Oversættelse af v. Feilitzen.

»Benzin och andra eldfarliga oljor«.

Ved O. Berrig.

Sammensætning og Vægtfylde.

Petroleumsbenzin er et Destillat af Raapetroleum. Den udvundne Raabenzin underkastes en Raffinering. Den raffinerede Benzin, der lige som alle andre Petroleumsdestillater, vil være en Blanding af en hel Mængde forskelligt, flygtige kemiske Individer, underkastes derpaa en Destillation og deles derved i flere eller færre Destillater af forskellig Flygtighed. Som Skelnemærker mellem de enkelte Benzinarter, bruges Kogepunktsgrensen og Vægtfylden, der kan variere mellem 0,64 og 0,75. Jo flygtigere Benzinen er, desto højere er Energiindholdet, og des lettere sker Forbrændingen.

Flammepunkt og Tændpunkt.

En Vædskes Flammepunkt maa ikke forveksles med dens Tændpunkt. Hvis Benzinen gradvis opvarmes, opnaas efterhaanden den Temperatur ved hvilken de afgaaende Damp antændes med hastigt opflammende Lue. Den opnaaede Temperatur er Benzinens Flammepunkt. For at naa Tændpunktet, d. v. s. den Temperatur, da Antændelse af Dampen overgaar til Benzinen saa denne brænder videre paa Overfladen, fordrer en yderligere Opvarmning. Forholdet mellem Tændpunkt og Flammepunkt er hos de forskellige Slags Benzin følgende:

Benz. Kogepunkt	Flammepunkt	Tændpunkt
60—78° C.	—39° C.	—34° C.
70—88° C.	—45° C.	—42° C.
80—115° C.	—21° C.	—19° C.
100—150° C.	+10° C.	+16° C.

Luftbehov.

For at forbrænde 1 kg Benzin fordres 11—12 kbm Luft. Dette er Aarsagen til, at Benzin ikke kan brænde i en Beholder med snæver Aabning. Man vil derfor have let ved at slukke brændende Benzin, saafremt man kan forhindre Lufttilførsel.

Eksplorative Luftblandinger.

I ren Tilstand vil Benzindamp forbrænde roligt, men blandet med Luft i et vist Forhold dannes eksplorative Gasluftblandinger. En saadan Eksplosion opstaar gennem en øjeblikkelig Forbrænding mellem Benzindampen og Luftens Ilt, hvorved Forbrændingsvarmen bliver fri, og de derved dannede Forbrændingsgasser, der gennem den høje Varm udvikling hastigt udvides, forarasager et mer eller mindre kraftigt Tryk paa Omgivelserne. Det er denne Egenskab vi udnytter i Benzinmotoren.

Tyngde.

En Gas, der er lettere end Luften er let at bortventilere fra et Lokale; derimod fordrer Benzinas, der er tungere end Luften, ofte vidtløftige Ventila-

tionsanordninger for at kunne fjernes. Man har konstateret, at Benzindamp kan henstaa i en Beholder i Maaneder, og at Eksplosion indtraf, da man med et tændt Lys vilde undersøge en saadan Beholder. Dette er særlig Forholdet, hvis Beholderen har staaet uden Laag en længere Tid, saaledes at den tilstedeværende Benzindamp efterhaanden har blandet sig med Luften, og det rette Forhold derved er indtraadt. Tømte Benzinbeholdere bør derfor tillukkes. De paa Beholderens Vægge værende Benzinrester er nemlig fuldt tilstrækkelige til at mætte Beholderen med Benzindamp. Det bør her nævnes, at Risikoen for Tilstedeværelse af eksplosiv Luftblanding altid forekommer ved meget lav Lufttemperatur. At skylle en Benzinbeholder med Vand er ikke tilstrækkeligt. Den eneste effektive Maade at rense Beholderen paa er at drive Benzinresterne ud med Vanddamp.

Statisk Elektricitet.

Gnidningselektricitet (Statisk E.) er ofte Aarsag til Antænding af Benzindamp. Saaledes i Benzinvaserier, hvor visse Tøjsorter ved at skylles i Benzin bliver positivt elektriske, og Benzinen negativ, saaledes at Antænding kan ske, saafremt den rette Luftblanding forekommer. Det er fastslaaet, at Benzin, der strømmer *hastigt* gennem en Rørledning kan give Spændinger op mod 3000 Volt. For at faa en tilstrækkelig tændende Gnist, viste sig en Spænding paa 300 Volt nødvendig.

Ved Fyldning af Tankvogne med Gummiringe paa Hjulene, hvorved baade Chassiset som Tanken er isoleret fra Jorden, bør Tanken jordforbindes.

Ventilation.

Hos Personer, som i længere Tid har indaandet Benzindampe, har man iagttaget følgende Symptomer: Rustiltnad, mere eller mindre Bedøvelse, Krampe og Lammelse, svag Puls, langsomt og uregelmæssigt Aandedræt, kold Hud o. fl. a. Ved altfor megen Berøring med Benzin kan opstaa Eksem.

For en Motorfører vil der formentlig i Almindelighed ikke forekomme saadanne Tilfælde, selv om mildere Symptomer ikke helt er udelukkede. Særlig i Begyndelsen virker længere Ophold i Motorvognens Forerrum noget bedøvende og søvndyssende. Luk Sidevinduerne og aabn Forvinduet. Luftstrømmen vil da gennem Forvinduet gaa op under Loftet, ned langs Væggene og søge ud gennem Gulvets Aabninger og Utætheder ved Rørene og bortfjerne eventuelle Benzindampe.

Ligeledes vil varm og daarlig Luft fra Motoren holdes ude af Lufttrykket. Af Hensyn til Brandfaren maa der i Garagen ikke foretages Reparationer, ved hvilke det er nødvendigt at anvende aaben Flamme, og haarde Slag af Værktøj, hvorved Gnister kan opstaa, bør undgaas. I Forbindelse hermed kan det nævnes, at Brugen af Revisionsgruber ikke kan tilraades, saafremt de ikke kan ventileres effektivt. Paa Grund af Ulykkestilfælde, indtruffet i saadanne Gruber, er de paa flere Steder helt forbudte. Renlighed i Garager og Anbringelse af lukkede Beholdere til olieholdigt Tvist o. lign., er en Selvfølge.

Eksplodingsfri Beholdere.

Hvis en Benzinbeholder med alm. Skruelaag udsættes for Brand, sprænges den omsider gennem Benzinens Forgasning og det derved opstaaede Tryk. En saadan Sprængning kan undgaas ved at forsyne Beholderen med en passende Sikkerhedsventil, som giver Benzindampen fri Afgang. Denne udføres sædvanligvis saaledes, at en Metalplade fastloddess over en Udboring i Skruelaaget ved Hjælp af et letsmelteligt Metal. Hvis en saadan Beholder udsættes for Brand, smeltes Metallet, naar Temperaturen er steget til ca. 80 Gr. C., og Metalpladen bortsprænges da af Trykket indefra, og samtidig trænger Benzindampene ud og antændes. Herved skyder en Ildstraale op, mere eller mindre højt efter det indvendige Tryk; og naar dette omsider aftager, formindskes Flammen. Da Luft ikke findes i Beholderen, kan Flammen ikke slaa ind i den. Konstruktøren af disse eksplodingsfrie Beholdere har kombineret Smeltepladen med en i Beholderens Aabning anbragt Metaltraadscylder, hvis Formaals er at virke ligesom Traadnettet paa Davys Grubelampe. Først naar Traadnettet er glødende kan Flammen slaa igennem. Ved større Benzinlagre anvender man en Metode, hvor Rummet i Beholderen over Benzinen holdes stadig fyldt med en uforbrændelig Luftart. Ved at dække alle Aabninger med tæt Metaltraadsvæv og indskyde Traadsvæv paa passende Steder i Ledningen, kan man til en vis Grad forhindre at Flammen fra en eventuel opstaaet Eksplosion forplanter sig ud i Beholderen.

Slukning af Benzinbrand.

Ved Slukning af Benzinbrand gælder det først og fremmest at afspærre Lufttilførsel. Benzin, der spildes paa et Gulv og antændes, slukkes lettest ved Paa-kastning af Sand, Jord, Savsmuld eller lignende pulverformet Emne. Benzinbrand i en aaben Beholder slukkes lettest ved at lægge et Laag paa. Endvidere haves kemiske Ildslukningsapparater, som garanterer en hurtigere og mere effektiv Slukning.

Brande.

Udenfor Stockholm indtraf et Tilfælde af Antænding ved Gnidningselektricitet, idet den Kobbertraad, som forbandt Paaafyldningsarmen med Tanken paa en Transportbil, ikke var sat tilstrækkeligt fast, men blev revet løs ved et Vindstød. I samme Øjeblik antændtes Benzindampen og en Ildsøjle flammede op i flere Meters Højde. Føreren var snarraadig nok til at kaste en Sæk over Tankens Kuppel og lukke Laaget, hvorved Flammen kvaltes.

En Chauffør var ved at støvsuge en Bil. Hans Klæder var benzinfugtede, og Støvsugeren ind sugede da denne Benzingas, der antændtes af Gnister fra Motoren.

I Svindelviken udenfor Stockholm brændte et Træfartøj, ladet med Benzin i Træfæde. Aarsagen var, at Toldvæsenet benyttede uheldige Haandlygter, hvorved Benzindampen antændtes.

Oliebrande er opstaaede ved Selvantænding i olieholdigt Twist.

Trods megen uforsigtig Omgang med Benzin er det alligevel ret faa Brande der indtræffer, hvilket skyldes Benzinens trange Eksplodingsgrænser og store Luftbehov.

Da Følgerne for et Motortog er saa frygtelige, som Erfaringerne viser, er det nødvendigt at overholde de paabudte Forsigtighedsregler.



FEST I TØNDER

I Anledning af 10 Aars Dagen for at danske Lokomotivmænd overtog Lokomotivtjenesten i Tønder afholdt Afdelingerne af D. L. F. i Tønder en Fest for Medlemmer samt tidligere Medlemmer af Afdelingen.

Festen indlededes med Lokomotivmændenes Marsch, hvorefter Deltagerne indtog deres Plads ved det festsmykkede Bord. Salen var ogsaa smukt pyntet med Dekorationer, udført af Lokf. N. S. Christensen, der symboliserede Tilstandene, som de var i Begyndelsen og Forandringen gennem Aarene.

Efter at Pladserne ved Bordet var besat, bød Festkomitéens Formand, Lokf. N. S. Christensen, alle velkommen, rettede en særlig Velkomst til de tidligere Medlemmer af Afdelingerne, som var kommen til Stede i Dagens Anledning, takkede Lokomotivmesteren, der i Dagens Anledning var Afdelingens Gæst, for Samarbejdet i de forløbne Aar samt for den hensynsfulde Disposition af Personalet til Festen.

Taleren dvælede derefter ved det berømte Aar 1920, illustrerede nærmere Dekorationerne, haabede Festen maatte blive en god og fornøjelig Fest for Deltagerne, samt at Dagen maatte blive en Milepæl for danske Lokomotivmænds Historie i Sønderjylland, hvorefter der udbragtes et »Leve« for Afdelingen D. L. F. i Tønder. Efter at Suppen var indtaget, gav Komitéens Formand Ordet til Afdelingernes Repræsentanter. Lokf. A. Andersen omtalte Aaret 1920, berørte de Kuriositeter, der den Gang fandtes i Sønderjylland, omtalte d'Hrr. Medlemmer af Afdelingerne, som paa forskellig Maade havde gjort dem særlig fortjente, der var muligvis foregaaet Ting, som ellers ikke kunde tillades.

Lokfb. J. Hestbæk takkede Festkomitéens Formand for Arrangementet af Festen. Udtalte, at Festen maaske nok var en lidt sideordnet Fest, idet det var en 10 aarig og ikke en 25 Aars Fest, samt at man ikke ønskede Festen sammenlignet med de nationale, der blev afholdt i disse Dage. Taleren hævdede, naar man havde fundet Anledning til at fejre denne Fest, var det for at saa mange som muligt, som havde været med fra Begyndelsen, kunde være med til at fejre den Særstilling, danske Lokomotivmænd intog her i Kraft af Parlamentarismens Udvikling (Folkenes Selvbestemmelse), takkede for Samarbejdet i de svundne Aar samt Venskabet mellem tyske og

danske Lokomotivmænd. Taleren overrakte i Dagens Anledning en Faneplade til Sønderjydske Fane fra Afdelingerne i Tønder, berørte Mottoet og dets Betydning, udtalte Haabet om, at alle sønderjydske Afdelinger i Fremtiden som hidtil vilde samles om dette, uanset hvilken Udvikling Fremdriftsmidlerne tog. Der udbragtes et Leve for Sønderjydske Fanefond.

Fra Damerne, der deltog i Festen, blev ligeledes skænket en Faneplade, hvilken var overgivet til Lokf. A. Andersen, der i velvalgte Ord motiverede, hvorfor Damerne havde ønsket at være med, udtalte Ønsket om, at Fanen snart maatte blive besat med Sølvplader til Toppen. Derefter udbragtes der et Leve for Damerne. Paa Fanefondens Vegne takkede Fanebæreren, Lokf. N. S. Christensen for de modtagne Plader.

Komiteéns Formand meddelte derpaa, at den officielle Talerække var udtømt, hvorefter flere af Gæsterne havde Ordet og takkede for Arrangementet. Ligeledes takkede Lokomotivmesteren for det gode Samarbejde igennem Aarene.

Der blev afsunget fire Sange under Menuen, som var digtet i Festens Anledning, deriblandt en fra Lokf. K. P. Kristiansen, København, samt en Personalakter, som gjorde megen Lykke. Endelig udkom ogsaa i Dagens Anledning en Avis, hvor de forskellige fik et lille »Hip«, hvilket vakte stormende Jubel. Endvidere deklamerede Lokfb. J. A. Juultoft, Skanderborg, en Del under Menuen, hvilket han fortsatte med i Nattens Løb i Pavserne, de vakte alle stormende Jubel, da saa godt som det hele omhandlede Aaret 1920. Der blev rettet mange Hyldest til forskellige i Dagens Anledning, men forinden man sluttede Menuen Kl. 21,15 udbragtes der et Leve for den eneste overgaaede Lokomotivmand i Tønder Hr. Lokf. O. C. Petersen, der ogsaa tilligemed sin Hustru deltog i Festen. Derefter indtoges Mokkaen i de tilstødende Lokaler. Man fortsatte dernæst efter Musikkens Toner til Kl. 4 med en Frokostpavse Kl. 0,30. Da var der indrettet en Slags Anti-Automat i Salen, saaledes at alle Deltagerne paa Kammeraternes Regning kunde tage tre Stykker Smørrebrød, næsten hvad Hjertet kunde begære tillige med Øl. Der er flere Ting, som fortjener Omtale, det vil imidlertid være at gaa for vidt her, men naar hele Festen fik saa fint et Forløb, har Arrangørerne og de Optrædende sin store Andel, og ikke for at forklejn nogen i Særdeleshed Lokf. N. S. Christensen, Tønder, og Lokfb. J. A. Juultoft, Skanderborg. Uden at sige for meget skiltes sikkert alle Deltagerne med Enighed om, at det var en Fest, som tjener Afdelingen D. L. F. i Tønder til Ære, og vil sikkert langt ind i Fremtiden staa som et pænt Minde for danske Lokomotivmænd i Tønder.

En Deltager.

KONG CHRISTIAN DEN IX's UNDERSTØTTELSESFOND

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Fond senest foretagne Valg indvalgtes som Suppleant: Assistent Frk. H. N. Kornerup, Trafikkontoret.

JERNBANELÆGER

Jernbanelæge G. Thamsen, Vesterbrogade 68, er bortrejst fra den 1. Juli d. A. i ca. 5 Uger, og hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge C. C. Jacobsen, Vesterbrogade 67, Telefon Vester 9728.

Konsultationstid Kl. 13—15.



Udnævnelse fra 1.—7.—30:

Lokomotivfyrbøder N. K. K. Andersen, Struer, til Lokomotivfører i Lunderskov (min. Udn.).

Ekstrahaandværker M. Petersen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder i Herning.

Forflyttelse fra 1.—7.—30:

Lokomotivfører E. H. Sørensen, Esbjerg, efter Ansøgning til Vejle H.

Lokomotivfører M. A. Christensen, Lunderskov, efter Ansøgning til Esbjerg.

Motorfører A. H. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Roskilde.

Lokomotivfyrbøder C. Hansen, Padborg, efter Ansøgning til Skjelskør.

Lokomotivfyrbøder A. E. Sørensen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning til Fredericia.

Tildeling af Funktion fra 1.—7.—30:

Lokomotivfører S. V. Christensen, Vejle H. — Depotforstander, Vejle H.

Ændring i Stationering:

Stationering af nyudnævnt Lokomotivfører H. A. E. Johansen i Struer fra 1.—5.—30 er ændret til at gælde Esbjerg fra s. D.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—7.—30:

Lokomotivfyrbøderne H. C. Risager, Sønderborg, og E. L. Ohlsen, Aarhus H.

Navneskifte:

Motorfører P. M. Pedersen, Viborg, har den 25.—4.—30 faaet Tilladelse til at hedde Peter Marinus Kjeldgaard-Pedersen.

Afsked:

Lokomotivmester I J. J. H. Jensen, Gjedser, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed i Naade og med Pension fra 31.—7.—30 (agl. Afsked).

**Laane- og Sparekassen
for Embeds- og Bestillingsmænd**

Konfor: Frederiksholms Kanal 16¹. Kbhvn. K. Postgiro 4800.

Aabent 10—3. Lørdag 10—2.

Opmærksomheden henledes paa vor særlige **Spareafdeling**, i hvilken Tjenestemænd og disses Enker og Børn kan indskyde større eller mindre Beløb paa 3 Maaneders Opsigelse med for Tiden

5 pCt. i aarlig Rente.

VILHELM LANGES

FORLÅNG

**Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa**

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. - København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

**Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.**

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drojere i Brug og mere velsmagende

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

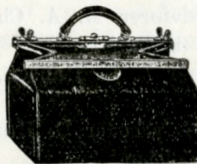


Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill.
giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
Tjenestemænd 10% Rabat



Lædørvare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker, Tegnebøger m. m.

i stort Udvalg.

Reparationer udføres.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby) Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukke-reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

C. Weistrups Eftf.)

Colbjørnsensgade 17 - Kbhvn. V.

Grundlagt 1856. - Telf. Vest. 2637.

**Brug
DANMARKS
Kaffetilsætning**
SUNDHEDSKONTROLLERET
GULDMEDEILLE

**NOMA
BARBERSÆBE**

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —



Køb danske Varer!

Tilbud til Tjenestemænd!

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.

Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.

Kjoler, Børnetøj, Imprægnerede Herre- og Damefrakker. Ratebetaling med og uden Udbetaling.

Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.

Vester 46 10.

Vester 46 10.

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Juli.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, Kjøbenhavn 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, Kjøbenhavn K.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.