



30. Aargang N^o. 16.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 1930.

EKSTRAORDINÆR KONGRES

Spørgsmaalet om Dansk Lokomotivmands Forenings Tilslutning til de danske Metalarbejderes Kartel og til De samvirkende Fagforbund er nu indtraadt i et nyt Afsnit, nemlig Kongressen og dens Afgørelse. Hovedbestyrelsen har jo indkaldt til ekstraordinær Kongres, der vil blive afholdt i Fredericia den 29. i denne Maaned, og naar dette læses, har der i alle Afdelinger været afholdt Møder for at drøfte Sagen og for at vælge Repræsentanter til Kongressen.

Kongressens Dagsorden er ikke lang og med mange Punkter, den omfatter kun Forslaget om Tilslutning til de nævnte Sammenslutninger, Forslag om de Lovændringer, det i den Anledning vil være nødvendigt at foretage, samt et Forslag om Urafstemning. Hovedbestyrelsen ønsker nemlig denne Sag behandlet paa den bredest mulige Basis, hvilket Medlemmerne forresten allerede er og maa være klare paa; thi Hovedbestyrelsens Møder i Afdelingerne var jo saaledes tilrettelagt og i saa lang Tid forud bragt til Medlemmernes Kundskab, at det har været muligt for den overvejende Del af Medlemmerne at komme til Stede ved et af disse Møder, enten i deres egen Afdeling eller i en af Naboafdelingerne. Men selv om Kongressens Dagsorden er meget kort, saa er Kongressen ikke desto mindre betydningsfuld, ja endda meget betydningsfuld; thi selv om en stor Del af Medlemmerne har fundet det ganske naturligt, ja saa at sige selvfølgelig, at ogsaa vi slutter op i Rækkerne, saa hele den arbejdende Klasse efterhaanden kan samles til

eet stort Hele, saa kan det jo ikke nægtes, at Spørgsmaalet om Tilslutningen er af saa betydningsfuld Karakter, at det vil præge denne Kongres. Vi har tidligere skrevet, at den Stemning, som har hersket paa de stedfundne Afdelingsmøder, var af en saadan Beskaffenhed og viste en saadan Forstaaelse for Tilslutningstanken, at det varslede godt for Sagens Gennemførelse, ligesom vi skrev, at der ikke er Tvivl om, at Kongressen vil tiltræde Forslaget om Indmeldelse. Denne vor Opfattelse er siden bleven bestyrket, man modtager snart fra den, og snart fra hin Side Meddelelser, som tydeligt viser, at Medlemmerne er indforstaaet med, at det at rejse denne Sag maa være ensbetydende med at gennemføre den, og det er fuldstændig rigtigt. Tanken om Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund var fremme i 1919 og 1920, men blev ikke ført frem til Løsning, velsagtens fordi Hovedbestyrelsen ikke dengang ansaa Sagen for moden til Gennemførelse. Siden den Tid er Udviklingen gaaet sin Gang, og Sammenslutningens Betydning er gaaet op for større og større Kredse af Befolkningen — f. Eks. fremkom der jo ogsaa paa den Kongres, Post- og Telegrafpersonalets Internationale for nylig afholdt i København, Røster om Tilknytning til og Samarbejde med Arbejderorganisationerne — og denne Udvikling er naturligvis ikke gaaet sporløst hen over Lokomotivpersonalet, den har tværtimod fæstnet sig paa en saadan Maade, at Foreningens Ledelse har ment, at Tidspunktet nu er inde, da ogsaa Lokomotivmændene er indforstaaet med, at ogsaa de maa og bør slutte op i de organiserede Arbejderes Sammenslutninger, og derom kan vel alle

være enige, at er Spørgsmaalet først rejst, saa maa det ogsaa føres igennem.

I Fortrøstningen om, at Kongresrepræsentanternes langt overvejende Flertal vil tiltræde Tilslutningstanken, og at de ved denne deres Vedtagelse dækker over et tilsvarende Antal af Foreningens Medlemmer, hilser vi Repræsentanterne *vel mødt til Kongressen og Arbejdet.*

MOTORFØRERUDNÆVNELSEN

Lige siden Statsbanerne begyndte at indføre Motordrift, har Spørgsmaalet om Motorførernes Udtagelse og Udnævnelse vakt ikke alene den største Interesse, men ogsaa den største Forundring.

Naar en ny Opgave tages op, er der som Regel en vis Linie, hvorefter det hele planlægges og søges ført ud i Livet, men paa de nævnte Omraader har det været vanskeligt for ikke at sige ganske umuligt at øjne nogen Linie, og man har været stærkt i Tvivl om, om det har været Mandens Kvalifikationer paa Motorens Omraade eller hans kønne Øjne, der har været Aarsagen til, at netop han er blevet udtaget, og dette har efterhaanden skabt en saadan Forvirring, at der her maa gøres Indsats for igen at komme ind i ordnede Forhold.

For en af Statsbanernes Ingeniører har den Tid, der er gaaet, været en herlig Tid, saadan rejse rundt og se til sine Aspiranter og kunne fortælle dem lidt om deres fremtidige Skæbne, med andre Ord være ligesom en Fader for disse Aspiranter, men antagelig har han forspildt sit Livs største Chance, saa han nu maa sige til sig selv: »De svandt, de svandt, de skønne Dage.«

For Organisationen har dette Spørgsmaal været en Kilde til stadig Uro, og der er derfor sat meget ind paa at skabe bestemte Regler, hvorefter disse Aspiranter udtages og senere forfremmes, og endelig nu for nylig lykkedes det at faa en Forhandling, hvis Resultat skulde blive det, at man i Fremtiden fik en nogenlunde forstandig Linie at gaa efter.

Vi var ikke helt tilfreds med Ordningen, men den var i hvert Fald langt at foretrække for de nuværende Tilstande, og ikke mindst hvis Administrationen vil tage paa Sagen med Forstaaelse.

For Fremtiden kommer det derfor antagelig til at gaa sin rolige Gang, men tilbage bliver Spørgsmaalet om de Aspiranter, der i Øjeblikket gaar og venter paa Forfremmelse og som, paa nær det sidste Hold, der var paa Jerbaneskolen, er udtaget efter helt andre Synspunkter end dem, der fremtidig skulde blive gældende.

Her henstillede Organisationen, at man opstillede dem i Anciennitetsorden som Lokomotivfyrbøder og forfremmede dem i den Orden, og Administrationens Repræsentanter lovede ogsaa at tage denne Henstilling under Overvejelse.

Nu ved vi meget vel, at for vor Maskinchef er alt hvad der hedder Anciennitet noget ganske forfærdeligt, noget, der snarere trækker fra end lægger til, men vi havde oprigtig haabet og troet, at han i dette specielle Tilfælde, hvor det drejede sig om at komme over en Vanskelighed, vilde have vist nogen mere Forstaaelse, thi vi synes, at ikke mindst Maskinchefen maa være i høj Grad interesseret i, at der inden for hans Afdeling findes baade ordnede og rolige Forhold, og det har ogsaa hele Tiden været vort Indtryk, at Maskinchefen gjorde alt herfor, men i dette Tilfælde er vi blevet sørgeligt skuffet.

Thi hvad fik vi at se ved de sidste Udnævnelser til Motorførere?

Ganske vist dette, at de tog den ældste Ansøger, og herfor siger vi Tak, men saa var det ogsaa forbi med det Hensyn, de vilde tage til Organisationens Henstilling, thi hvis man opstiller de daværende Motorføreraspiranter i Anciennitetsorden som Lokomotivfyrbødere, saa viser det sig, at de sidste 3 Udnævnelser er henholdsvis Nr. 18 — 27 og 28 i Rækkefølgen, og da der ialt er 33 Aspiranter, vil enhver vist indrømme, at ret meget nærmere Bunden kunde man ikke komme og Linien i Udnævnelserne leder vi stadig efter.

Da man altsaa synes stadigvæk at ville lade Udnævnelserne foregaa paa samme for os uforstaaelige Maade, maa vi ind paa andre Synspunkter, f. Eks. at den 2-aarige Karenstid for de nuværende Motorføreraspiranter maa bortfalde, saaledes at de ikke en skønne Dag staa saaledes i det, at de hverken kan blive forfremmet til Lokomotivfører eller Motorfører, men at de den Dag, det er deres Tur til at blive Lokomotivfører, bliver forfremmet hertil.

Her venter vi Administrationens gode Forstaaelse og saa faar vi vel endelig engang dette Spørgsmaal slidt ud af Historien, for aldrig mere at opleve noget lignende.

Blix.

ET GODT BREMSESYSTEM

Fredag den 8. August var der nær hændet en Togulykke ved Hellerup Station, fordi der kom 2 Tog ind paa samme Blokinterval mellem Gjentofte og Hellerup. Tog 386 holdt for »Stop« ved Hellerup og dette havde den vagthavende Assistent i Signalhuset glemt, men samtidig havde han bemærket, at der var et eller andet i Vejen med Blokken. Assistenten i Signalhuset foretog da en kunstig Deblokering og løste derved fejlagtig Gjentofte Station, der havde Tog 2318 holdende ventende paa Afgang. Gjentofte Station afsendte Tog 2318, som Lokomotivføreren imidlertid fik bragt til Standsning ca. 100 m bag Tog 386. I den ferslewske Presse for den 11 ds. findes en udførlig Fremstilling af Sagen efter Interview med Distriktschef Eir.

Efter at have omtalt Gangen i Sagen med den kunstige Deblokering og da Gjentofte Station blev løst, siger Eir bl. a.:

Føreren af Godstoget, Lokomotivfører C. Møller, kørte naturligvis med god Samvittighed imod Hellerup; han anede jo ikke, at det forudgaaende Persontog holdt foran Indkørselssignalet i Hellerup, altsaa paa hans Strækning. Først da han naaede Forsignalet til Hellerup, der staar 400 Meter foran Indkørselssignalet, blev han opmærksom paa, at der var Stop ved Hellerup. Dette adviserer Forsignalet ham om ved et gentaget rødt (skal være »brandgult«) Blinklys, men da det netop er Hensigten med det forreste Signal at give Lokomotivføreren Underretning om Indkørselssignalets Stilling i Øjeblikket, havde Godstogets Fører intet andet at gøre end at fortsætte sin Kørsel imod Indkørselssignalet, indtil han fra Maskinen kan overbevise sig om, om Indkørselssignalet fortsat staar paa Stop, eller om der i de mellemliggende Minutter er givet Indkørsel.

Saa langt kom Godstoget dog ikke. Midtvejs mellem de to Signaler opdagede Lokomotivføreren det holdende Persontogs Baglanterner, det er de to røde Lygter, der er — og skal

være — anbragt paa den bageste Vogn i ethvert Tog. Derved blev han klar over Faren, og da et Godstog ikke er vacuumbremset, fløjtede han øjeblikkelig til Bremsning i Toget. Det tjenstgørende Personale i Godstoget satte Bremserne i, og *takket være et godt Bremsesystem**) lykkedes det at standse Toget paa relativt kort Afstand. Da hans Tog holdt, stod Godstogets Maskine 100 Meter fra Persontogets bageste Vogn!

Den af os fremhævede Udtalelse har vi ikke ment at kunne lade staa uimodsagt.

Det er jo muligt, at Distriktschefen i 1. Distrikt er den *eneste* Statsbanemand, som ikke véd, at vort Godstogsbremsesystem er daarligt.

Der kan altsaa ikke være Tale om, at det »gode« Bremsesystem klarede Situationen, men derimod om, at den paapasselige Lokomotivfører reddede Situationen — i Forbindelse med et agtsomt Bremsepersonale.

MEDLEMSKREDSEN

En Beslutning.

Naar man læser de sidste Blade for D. L. F., ser man straks, at Hovedbestyrelsen har faaet travlt, fordi der fra Afd. 1 og 2 er indsendt Forslag om at søge Tilslutning til Metalarbejderkartellet, og som der staar i Bladene, er der ogsaa fra de andre Afd. indsendt lignende Forslag. Det ser underligt ud, at Gh. Afd. 1 den ene Gang sender Forslag om Udmeldelse af C. O. I og I. T. F. og næste Gang om Indmeldelse i de samvirkende. Erindrer man Stemningen, der var paa Generalforsamlingen hin Aften, da Forslaget blev vedtaget paa Afd. 1, hvor der kun var 30 Medlemmer tilstede, og 15 stemte for og 4 imod, saa den Optakt var jo ikke saa glansfuld, naar der er over 200 Medlemmer i Afd. Nu har Medlemmerne læst Hovedbestyrelsens Mening i Bladene og saa en Anbefaling med paa Vejen om i slutet af Top at stemme for Forslaget. Men hvad skal vi der. Kan Hovedbestyrelsen oplyse, om nogen Organisation af Tjenestemænd overfor Statsmagten nogensinde har vundet nogen Kamp for bedre Kaar ved Hjælp af Trusler om Strejke eller anden Modstand? Hvad Tjenestemændene ikke kan opnaa ved Forhandling med Statens Repræsentanter, opnaas ikke ved Tryk. Tænk paa Tjenestetidsregterne og nu Resolutionen den 31. Maj 1930 — endnu intet og dog en socialdemokratisk Regering — og saa læs Beretningen fra Jernbanekongressen i Bellizona 1925, hvor Generalsekretæren, Hr. Tomehik, for det østrigske Jernbaneforbund udtrykkelig hævder, at Strejke ikke kan

*) fremhævet af os.

Red.

proklameres, fordi man straks vilde have hele Samfundet imod sig. Hvad er Privatarbejderens Vaaben andet en Støjke, og det kan vi ikke bruge, saa har vi kun Ordre og Bestemmelser; til Rest er der, tror jeg nok, at Personalet bliver først træt, og hvad andet skulde vel kunde tvinge en stædig Regering. Som der staar i vore Blade, er vi i meget godt Selskab, men ikke til anden Nytte, end der er en Tur til hver af Hovedbestyrelsen om Aaret, naar det bliver delt ligeligt ud, for jo oftere de kommer samme Sted, jo skønnere bliver der.

Vi har baade hørt og set, at saa snart det drejer sig om Lønningssagen og den enkelte Organisations indre Forhold, saa forsvinder Kammeratskabet inden for Organisationen, og enhver maa klare sig selv. Derfor, ærede Kolleger og Medansatte, stem imod Forslaget om Indmeldelse i Metalarbejderkartellet.

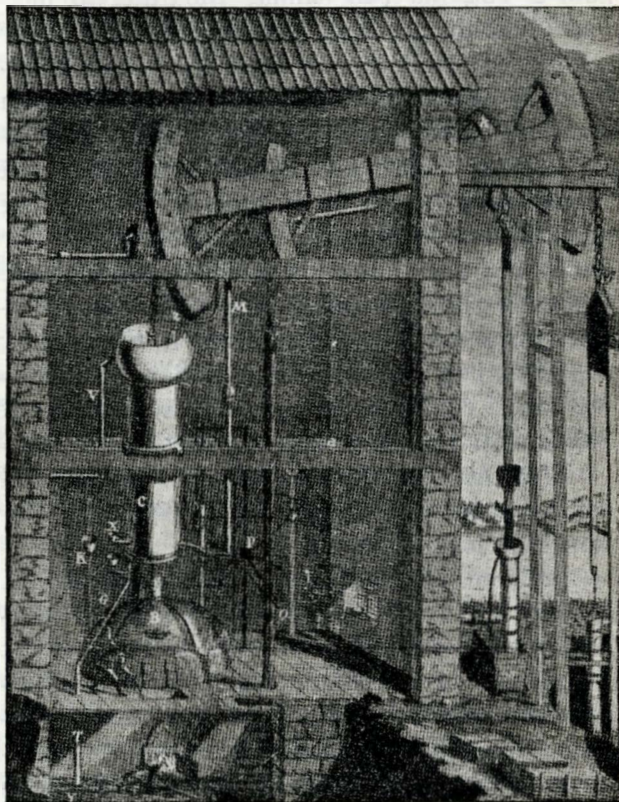
Vilh. Andreassen, Gb.

EN SVENSK ATMOSFÆRISK DAMPMASKINE

I Aaret 1691 fødtes i Sverrig den senere kendte Ingeniør Martin Triewald. Han var Søn af en Smed. 1716 rejste han, efter at have faaet en god Uddannelse, til England, hvor han bl. a. i et Kulgrubeanlæg ved Newcastle/Tyne var med til at opstille en af Newcomens atmosfæriske Dampmaskiner.

I et lille Skrift, som Triewald efterlod sig, omtaler han Erindringerne fra sin Virksomhed i England. Saaledes fortæller han om, hvorledes Datidens Opfindere ansaa Vanddamp for at være smaa Vandblærer, der var fyldt med fugtig Luft, og at Dampmængden, som udvikledes i en Dampkedel, bestemtes af, hvor meget Vand der var i Kedlen; af den Grund byggede man Kedlerne (opretstaaende) saa høje som muligt. Som Aarsag til, at Newcomen anvendte Indsprøjtningsskondensation, nævner han, hvorledes en Dampcylinder, der for en Støhefejl var loddet tæt med Tin, en Dag var bleven saa varm, at Tinnets smeltede, hvorved Kølevandet trængte ind i Cylinderen og fortættede Dampen meget hurtigere end ved den sædvanlige Afkøling af Cylindervæggene. Med den derved opnaaede Kondensation opstod saa højt Vakuum i Cylinderen, at baade Cylinderstemplets og -bunden knustes af Atmosfærens Tryk. Cylinderen blev saa forsynet med stærkere Stempel og Bund, og Kølevandet blev sprøjtet ind i Cylinderen. Ved det høje Vakuum i Cylinderen steg Maskinens Arbejdsevne ganske betydeligt.

Efter 10 Aars Ophold i England vendte Triewald tilbage til Sverrig, startede et Maskinbyggeri og byggede en atmosfærisk Dampmaskine til at pumpe Vand fra Dannemora Gruben i Sverrig. Denne var den største atmosfæriske Dampmaskine, man endnu havde bygget. Cylinderens Diameter var 36 Tommer = 915 mm og Længden 110 Tommer = 2750 mm; den var støbt af Bronze i Wien, medens nogle af Maskinens Dele var af engelsk Oprindelse. Fi-



Atmosfærisk Dampmaskine bygget 1734 af Svenskeren Martin Triewald til Dannemora Gruben i Sverrig.

guren viser Triewalds atmosfæriske Dampmaskine. Under den kuppelformede Kedel, fremstillet af Kobber med en Diameter paa 11 Fod = 3436 mm, findes Fyret. Der fyredes direkte under Kedlen med Træ. Det øverste af Kedlen var en Dampsamler, hvorfra Røret D førte til Dampcylinderen. E er et Styreorgan for Damptilførslen til Cylinderen og manøvreres af Styringen O, P og Q. T er Sikkerhedsventilen og G er en Vandstandsprøvehane. Fra Cylinderen fører Ledningen K Kondensvandet til Fødevandsbeholderen — et Vidnesbyrd om, at Opfinderen indsaa Betydningen af at have for-

varmet Fødevand. Gennem M indsprøjtedes Kølevandet i Cylinderen.

Hvad angaar Maskinens Kratfydelse, saa virkede den atmosfæriske Luft paa en 6500 cm² stor Stempelflade. Antager man, at der i Cylinderen opnaaedes et Middelvakuum af 0,50 og at Slaglængden var 2750 mm, giver det ved 14 Slag pr. Min. en Ydelse paa Balancen af 30 HK. Efter Triewalds Opgivelser gav Pumpen, som Maskinen trak, 504 Kander Vand pr. Min. = 1340 Liter pr. Min. eller 22,3 Liter pr. Sek. Ved at løfte Vandet 186 Fod = 56,7 m op, giver det en effektiv Kraftfydelse af

$$\frac{22,3 \times 56,7}{75} = 16,9 \text{ HK.}$$

Paa den Tid fandtes udenfor England kun faa atmosfæriske Dampmaskiner. De fleste brugtes til at lænse Gruber for Vand, eksempelvis kan nævnes to Maskiner, som pumpede Vand fra Gruben Königsberg i Ungarn, men havde ogsaa fundet Anvendelse til Fontæner og almindelig Vandforsyning.

Memo.

DET INTERNATIONALE ARBEJDS- BUREAU I GENEVE

(Fortsat.)

Denne Opfattelse af Forholdene blev bestemmende for Washington-Konferencens Stilling til det japanske Spørgsmaal (og dermed til Spørgsmaalet i det hele taget om de mere tilbagestaaende Nationer), tiltrods for at Repræsentanterne for de japanske Arbejdere protesterede energisk imod, at Japan skulde have en Særstilling. Efter mange Diskussioner besluttede Konferencen at anerkende Japan som »specielt Land«, der havde Krav paa at blive underkastet lempeligere Regler end f. Eks. England, Tyskland og Danmark; man erindrede ganske vist Fredstraktatens Ord, »at en enkelt Nations Vægring ved at indføre en virkelig human Arbejdsordning hindrer de øvrige Nationer, der ønsker at forbedre Arbejdernes Lod i deres Land, i deres Bestræbelser«. Men herimod blev der henvist til et andet Sted i Traktaten, hvori det hedder, »at Konferencen skal tage Hensyn til de Lande, i hvilke klimatiske Forhold, ufuldkommen Udvikling af den industrielle Organisation eller andre særlige Omstændigheder gør de industrielle Betingelser væsentligt forskellige«.

Medens Washington-Konferencen vedtog, at 8 Timers Dagen og 48 Timers Ugen skulde gennemføres (ved Lov) i de tilsluttede Lande som Helhed, saa vedtog man samtidig, at dette for Japans Vedkommende kun skulde gælde for Arbejdere under 16 Aar samt Minearbejdere; for andre Arbejdere skulde den

ugentlige Arbejdstid være højst 57 Timer og i Raa-silkeindustrien (en af Landets vigtigste Industrier) endogsaa 60 Timer; yderligere blev de Fag og Virksomheder, for hvilke disse Regler skulde gælde, snævrere omgrænset end i andre Lande. Konferencen vedtog endvidere, at Børn under 14 Aar ikke skulde kunne beskæftiges i industrielle Virksomheder i videste Forstand; men i Japan skulde Børn over 12 Aar have Lov til at arbejde i Industrierne, for saa vidt de har tilendebragt Undervisningen i den elementære Skole. Og tilsvarende Undtagelsesbestemmelser blev truffet for Japans Vedkommende i andre af de Forhold, der var paa Dagsordenen.

Det skal her bemærkes, at de internationale Arbejdskonferencer ingenlunde har Myndighed som en Slags international Over-Rigsdag. De Bestemmelser, der træffes paa en Conference, skal først ratificeres — d. v. s. godkendes — af de enkelte Staters lovlige Myndigheder, før de faar Retskraft. Gang paa Gang er saaledes de paa Arbejdskonferencerne vedtagne Beslutninger forelagt den danske Rigsdag til Godkendelse, men hidtil med et yderst magert Resultat; Beslutningen om den ved Lov indførte 8 Timers Dag fra Washington-Konferencen i 1919 er f. Eks. ikke gennemført her i Landet, og det tiltrods for, at 8 Timers Dagen i Praksis her har en meget vid Udbredelse. En Ratifikation af Konferencens Beslutning paa dette Punkt vilde kun betyde en Afrunding af den i Praksis skabte Tilstand.

Men Ratifikationen er hidtil blevet saboteret af de konservative Partier paa Rigsdagen. Gør man op, hvor stor en Del af de paa Arbejdskonferencerne vedtagne Beslutninger de forskellige Landes Rigsdage har godkendt og sat i Kraft, kommer Danmark, saa vidt jeg ved, ind som Nr. næstsidst.

Derimod har den internationale Arbejdsorganisations Virksomhed sat sig tydelige Spor i Japans Arbejderlovgivning i de senere Aar, men det var selvfølgelig ogsaa i et Land som dette, at Virkningerne særlig skulde vise sig. Ogsaa for den japanske Fagforeningsbevægelse har Organisationen (og da særlig Washington-Konferencen) været af største Betydning. For de japanske Arbejderførere var det af stor Interesse at komme som Repræsentanter til »Verdens Arbejdsparlament«, hvor de kunde faa Lejlighed til at komme i nærmere Berøring med Repræsentanter for Vestens Arbejdere og med hele Verden som Forum gøre Rede for, hvordan Arbejdsforholdene var i deres Hjemland. Naar Antallet af Medlemmer i japanske Fagforeninger steg saa enormt i en Aarrække, var det ikke uden Forbindelse med det Liv, som den internationale Arbejdsorganisation bragte i Diskussionen om Arbejdsforholdene i Japan.

Ogsaa for Britisk Indien, hvor den industrielle og kapitalistiske Udvikling har taget Fart i de senere Aar, kom Arbejdskonferencerne til at betyde noget reelt; saaledes vedtog Washington-Konferencen, at 60 Timers Arbejdsugen skulde gennemføres i de vigtigste Industrier i Minerne og visse Grene af Jernbanevæsenet, og at det skulde forbydes Børn at arbejde i Fabrikker med mekanisk Kraft eller med mere end 10 Arbejdere, i Miner m. m. — altsaa

meget utilfredsstillende Vilkaar, maalt med europæiske Maal, men dog utvivlsomt en Forbedring i Sammenligning med tidligere Tilstande.

For de øvrige orientalske Landes Vedkommende blev det udtrykkelig bestemt paa Washington-Konferencen, at Beslutningerne om 8 Timers Dagen o. s. v. slet ikke skulde gælde for disse. Dette negative Resultat skyldtes i hvert Fald for Kinas Vedkommende den Omstændighed, at der manglede en stærk Centralregering, som kunde gennemtvinge eventuelle Beslutninger; en saadan Regering, altsaa en fast Statsdannelse, er en nødvendig Forudsætning af hele Geneve-Institutionens Funktioner. Men dels har de politiske Tilstande i Kina som bekendt i lange Tider været i Opløsning, dels har ingen kinesisk Regering noget at sige i de saakaldte koncessionerede Kvarterer af Shanghai o. a. Steder; her regerer i Praxis den europæiske Forretningsverden enevældigt, og netop paa disse Steder har den industrielle Udvikling i Kina været kraftigst.

Men netop paa disse Omraader er Arbejdsvilkaarene saa overordentlig slette, vel daarligere end noget andet Sted i Verden. Det er yderst sørgeligt, at Arbejdsorganisationen maa give op her.

Et af de uhyggeligste Træk ved det industrielle Arbejde paa de nævnte Omraader er den udstrakte Anvendelse af Smaabørn i Fabrikker, altsaa et af de Forhold, som den internationale Arbejdsorganisation i første Linje skulde bekæmpe. Kyndige Folk, der har undersøgt disse Forhold i Shanghai, beretter f. Eks.:

»Gennemsnitsalderen skifter noget efter Beskæftigelsens Art, men i Almindelighed kan man sige, at Børnene begynder at arbejde i Fabrikkerne, saasnart deres Arbejdsydelse giver Arbejdsgiveren nogen Fordel. Man har besøgt et Antal Fabrikker og lignende Bedrifter ved Dag og Nat og set et stort Antal Børn ved Arbejdet, som højs var 6 Aar gamle. Den daglige Arbejdstid andrager gennemsnitlig 12 Timer med 1 Times Spisepause. Hyppigt maa Børnene staa op hele Tiden. I mange Tilfælde er Luftforholdene yderst daarlige, og de sanitære Indretninger lader meget tilbage at ønske. Fra anden Side foreligger endnu mere triste Beretninger, hvorefter Børnene hyppigt maa sove i Fabrikslokalerne paa Gulvet, eller de er udsat for Forgiftning, som f. Eks. Tændstikindustrien, »hvor ydermere deres barnlige Iver udnyttes til de yderste gennem Akkordsystemet«.

Centralregeringen forsøgte en Overgang at regulere paa dette Omraade; f. Eks. udstedtes i 1923 — vistnok ikke uden Indflydelse fra den internationale Arbejdsorganisation — et Dekret, indeholdende visse Regulativer for Arbejdstiden i Fabrikker etc., men dette var uden nogen praktisk Virkning.

For de af Europæerne beherskede Distrikter har man fra anden Side søgt at berede Jordbunden for Reformen. Efter Tilskyndelse fra K. F. U. M. i Kina og andre filantropiske Kredse lod saaledes den lokale Øvrighed i Shanghai (d. v. s. en Eksekutivkomité for de fremmede Nationer, og det vil igen sige Byens hvide Forretningsverden) Arbejdsforhol-

dene, og navnlig Børnearbejdet, undersøge ved en særlig Kommission. Denne Kommission konstaterede, at Forholdene virkelig var overordentlig slette, men den synes dog at være kommet til en ret pessimistisk Opfattelse af, hvad der lod sig gøre for at forbedre Forholdene i afgørende Grad (hvordan skulde i Parentes bemærket Resultatet kunne blive andet, naar Ulvene vogter Lammene?). I Kommissionens Beretning hedder det:

»Enhver Forholdsregel, der fører til forhøjede Produktionsomkostninger i Distriktet, vilde ikke alene som Følge af den udenlandske Konkurrence være en Uretfærdighed overfor Industrierne, men vilde ogsaa, set fra et alment Synspunkt, være daarlig anbragt, fordi den vilde forøge de daarlige Tilstande udenfor Distriktet. Det maa ikke overses, at et Forbud eller strenge Forskrifter indenfor Distriktet sandsynligvis ganske simpelt vilde tvinge Børnene og deres Forældre til at søge Beskæftigelse i de ikke kontrollerede Industrier udenfor Distriktet. Desuden kunde under de nuværende økonomiske og sociale Forhold i Kina et strengt Forbud mod Børnearbejde føre til Revolution og vilde paa det alvorligste skade Familiernes Tilstand«. Osv. osv. i samme forstaaende, medfølgende Stil, der anvendes ved slige Lejligheder til at dække over den mest ondartede Kynisme.

Heldigvis fik Piben en helt anden Lyd, da Shanghai blev Skuepladsen for alvorlige Strejkebevægelser i 1925. Disse Begivenheder, hvorunder adskillige kinesiske Arbejdere og Studenter blev dræbt, har uden Tvivl belært adskillige om, at elendige Arbejdsvilkaar maa betragtes som en stadig Kilde til Uroligheder og Borgerkrig og dermed til Krig mellem Hvide og Farvede.

I det foregaaende har jeg omtalt visse Forhold noget vidtløftigt, for at give Læserne et Begreb om, hvor overordentligt vidtspændende det Felt er, som den internationale Arbejdsorganisation er blevet sat ind paa. Selv om Virkningerne af Organisationens Arbejde paa Forholdene i de gamle Industrisamfund ikke har været saa store, saa synes det, som om dens Arbejde har været af Betydning for Arbejdsvilkaarene i Japan og Indien og formodentlig ogsaa i andre mere tilbagestaaende Industrilande, og Jordbunden beredes sikkert langsomt for, at det samme kan blive Tilfældet i andre Lande, hvor Arbejdsvilkaarene er slette og derfor maa falde ind under det Arbejdsfelt, som Organisationen i første Linje maa have sin Opmærksomhed henvendt paa.

Men som før sagt har Organisationen ogsaa betydelige Opgaver at løse i den »gamle Verden«, særlig paa de Omraader, hvor Fagorganisationerne ifølge Forholdenes Art har vanskeligt ved at inddrage Tingene under deres faste, ordnende Haand.

Knud Korst.

EN MÆRKVÆRDIG LOKOMOTIV- DEFEKT

I de tyske Lokomotivmænds Fagblad omtaler en Lokomotivfører et Nedbrud, der i sin Art er saa sjældent, at man knap tænker sig Muligheden deraf, men som dog maa skænkes den største Opmærksomhed.

Vedkommende Lokomotivfører havde faaet et Lokomotiv fra Hovedreparation og forrettet Tjeneste dermed i fire Uger. Under Fremførelsen af et Godstog var der paa en Station Ophold og Ranging, og efter at denne var tilendebragt, var Toget paa 80 Aksler og holdt paa Spor 3 for at overhales af et Persontog. Lokomotivpersonalet havde netop sat sig ned for at spise et Maaltid, da de hørte et stærkt Knald og fik en Følelse, som om Lokomotivet hævede sig flere Centimeter fra Skinnerne, og samtidig strømmede Kedeldampen med stor Kraft ud gennem de aabne Cylinderhaner og de aabne Trykudligningsventiler paa Gliderkasserne. (Paa de tyske Lokomotiver holdes Trykudligningsventilerne i aaben Stilling ved Hjælp af Trykluft). Samtidig satte Lokomotivet sig i Bevægelse med Toget, i et Tempo uden Lige. Lokomotivføreren greb i Regulatorsvinget, da det laa nær for at antage, at Regulatoren var aabnet, men det viste sig, at Regulatoren gik saa let, at den kunde bevæges med een Finger. Hurtigt lagde han Styringen tilbage for ikke at komme ind paa Togvejen for Persontoget, som imidlertid var løbet ind paa Stationen, rykkede noget tilbage, lagde Styringen paa Midten og standsede. Under dette var Vandstanden i Kedlen sunket saa dybt — endskønt Injectorerne var sat i Virksomhed — at Fyret hurtigt maatte kastes ud. Det hele varede en 20—25 Minutter. Et tilkaldt Reservelokomotiv førte Toget videre.

Dagen forinden var Regulatoren eftersat og repareret for en Skade, og Lokomotivføreren satte i sin Erklæring om Uheldet det indtrufne i Forbindelse med dette. Da han næste Dag mødte til Tjeneste, blev han af Lokomotivmesteren gjort opmærksom paa, hvori Uheldet bestod. Hoveddampbrøt, som danner Forbindelse fra Regulatoren til Røghammer-væggen, blev ham forevist; det var i hele sin Længde trykket sammen og lignede en gammel Tagrende. Paa nogle Steder var Røret tæret saa stærkt, at Godstykkeisen kun var 1 à 1½ mm, og af den Grund havde Røret givet efter for Trykket udvendigt fra. Hvis Røret havde været underkastet den foreskrevne Trykprøve, forinden det var sat ind, var dette Uheld næppe forekommet.

Iøvrigt blev Lokomotivføreren anmodet om at afgive en udførlig Indberetning til den tyske Generaldirektion om de Indtryk, han havde under Uheldet, hvilket ogsaa skete.

F. Spoer.



HOVEDBESTYRELSESØDET DEN 5., 6. OG 7. AUGUST 1930

Redaktøren fraværende paa Grund af Sygdom.

Formanden bød Hovedbestyrelsen velkommen, et særligt Velkommen udtalte han til Lokomotivfyrbøder B. Kjær, der for første Gang mødte i Hovedbestyrelsen, i hvilken han er indtraadt i Stedet for Hasberg, som er bleven forfremmet til Lokf.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Beslutning om Afholdelse af ekstraordinær Kongres.

Formanden oplyste, at der i samtlige Afdelinger og i en Del Underafdelinger har været afholdt Fællesmøder, hvor man har drøftet Spørgsmaalet om Foreningens Indmeldelse i Metalarbejderkartellet og De samvirkende Fagforbund. Ved disse Møder har Tanken faaet Tilslutning fra et saa stort Antal Medlemmer, at det maa anses for rigtigst at forelægge Spørgsmaalet for en ekstraordinær Kongres, saaledes som vedtaget paa sidste Hovedbestyrelsesmøde.

Det *vedtoges* at indkalde en ekstraordinær Kongres, der afholdes i Fredericia den 29. August d. A.

Punkt 3. Fastsettelse af Dagsorden for den ekstraordinære Kongres.

Hovedbestyrelsen vedtog, at Kongressens Dagsorden foruden Forslag om Foreningens Indmeldelse i de under Punkt 2 nævnte Sammenslutninger tillige skal indeholde Forslag om de Lovændringer, man ønsker at forelægge Kongressen som en nødvendig Følge af ovenomtalte Indmeldelse. Hovedbestyrelsen samlede sig eenstemmigt om et saadant Ændringsforslag til Lovene.

Punkt 4. Formandens Beretning.

Formanden refererede de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, af hvilke de væsentligste nedenfor omtales.

Spørgsmaalet om Uddannelsen af Lokomotivfyrbøderaspiranterne er nu i Orden, baade hvad angaar Centralværkstedssuddannelsens Ændring til at skulle være Remiseværkstedssuddannelse, Bestemmelse om ved hvilke Depoter Lokomotivfyrbøderaspiranter kan uddannes og Undervisning i praktiske Foranstaltninger i Nedbrudstilfælde. Protokol over de 2 i Sagen førte Forhandlinger er optrykt i D. L. T. Da der ved fuld Gennemførelse af Ændringen vil udkræves 28 Kørelærere, har Foreningen overfor Gdt. indstillet ialt 42 Lokf. til bemeldte Hverv.

I November f. A. tilskrev Foreningen Gdt. ang. fremtidige Udnævnelser af Motorførere, hvilke Udnævnelser man ønskede foretagne efter Lokomotivfyrbøderanciennitet, ligesom man ønskede fastsat Regler for Motorføreres Forflyttelse og Regler for Turanciennitet. Da der intet



hørtes i Sagen, er der gentagende rykket for samme, og efter at der atter i Foraaret udnævntes forholdsvis unge Lokomotivfyrbødere til Motorførere, har Foreningen gjort saadanne Forestillinger overfor Gdt., at de senere opslaaede Motorførerpladser ikke besattes, inden Foreningens Ønsker havde været drøftet ved en Forhandling. En saadan har nu fundet Sted, men der opnaaedes ikke Enighed. Gdt. vil nok i Almindelighed udnævne Motorførerne efter en vis Anciennitetsrækkefølge, men det skal være en intern Rækkefølge, hvori Motorføreraspiranterne placeres holdvis — d. v. s. hvert Eksamenstid hold ordnet for sig — og indenfor samme Hold placeret efter opnaaet Eksamenresultat. Protokollen foreligger endnu ikke udarbejdet.

Ved en Forhandling med Gdt. har man ligeledes drøftet Spørgsmaalet om det nødvendige Antal af Lokomotivførere. Protokol endnu ikke udarbejdet.

Paa Grund af at Sporforholdene for indkørende Maskiner til Aarhus H. Remise paatænkes ændrede, har Foreningen fremsat Krav om, at disse Maskiner faar samme Forlængelse af Eftersynstiderne, som de udkørende Maskiner har. Gdt. har svaret afslaaende.

Sagen behandles videre.

Som omtalt i Referatet af forrige Hovedbestyrelsesmøde har man overfor Gdt. paapeget forskellige Tilside-sættelser af Tjenestetidsreglerne; for at undersøge, om de paaklagede Forhold er afhjulpne, har vi gennem Afdelingerne indkaldt oplysende Materiale, som for Tiden er Genstand for Undersøgelse.

Ved Drøftelser med Maskinafdelingen er det lykkedes at faa tilsammen 2½ Sæt Personale mere i Tur i København og Roskilde, hvor Personalet ikke havde kunnet godkende de det forelagte Tjenestefordelinger.

Man har til Gdt. fremsendt Beklagelse over, at der visse Steder anvendes Ekstrapersonale som Rangerledere; Gdt. meddeler, at Spørgsmaalet om Hjælpearbejders Anvendelighed i Almindelighed er Genstand for Overvejelse. Foreningen har imidlertid i en senere Skrivelse gjort gældende, at de reglementariske Forskrifter maa overholdes saavel af Administrationen som af Personalet.

Da det har vist sig, at der ikke overalt er en ensartet Opfattelse af, hvornaar og hvorledes præsteret Overarbejde skal udlignes, har man tilsendt Gdt. en Forespørgsel desangaaende.

Som tidligere meddelt har Gdt. ikke villet tiltræde, at en Tjenestemand normalt har Krav paa 4 Fridage pr. Maaned og altsaa skal opføres for en mistet Fridag i de Maaneder, hvor han kun har 3 saadanne. Sagen vil blive prøvet paany.

2. Distrikt havde indført den nye Ordning, kun at ville betale Kørepenge af Størrelse som for Lokofyrb., naar Tjenestemænd af nævnte Kategori maa foretage Passagerrejser til Lokomotivførerafløsning. Gdt. har efter en dertil fremsendt Beklagelse givet os Medhold i, at der i Tilfælde som det paaklagede skal betales Kørepenge af Størrelse som for Lokf.

En Lokofyrb. i 2. Distrikt havde i August Maaned f. A. mistet 2 Fridage, den ene erstattedes rettidig, men Distriktet kom til den mærkelige Opfattelse, at den anden Fridag lige saa godt kunde betragtes som mistet i September som i August. Ved Henvendelse til Gdt. er Sagen bragt i Orden.

Man har tilskrevet Gdt. om, hvorvidt det ikke kan

ordnes saaledes, at en Funktion i højere Stilling, som afbrydes f. Eks. paa Grund af Uddannelse, men fortsætter umiddelbart efter denne, kan betragtes som fortløbende. Gdt. har ikke kunnet imødekomme dette Ønske.

Lokf. Aug. Andersen Ar. er udpeget til Censor ved Afholdelse af den praktiske Lokomotivførerprøve.

3. Distrikt har vægret sig ved at iværksætte nogle bevillgede Forflyttelser, man har derfor beskrevet Forholdet for Gdt. og Sagen er nu i Orden.

Der har i længere Tid været klaget over Forholdene i Næstved Remise; ved en Drøftelse er Sagen løst paa tilfredsstillende Maade.

Lokofyrbødernes A. P. Christensen og H. P. Petersen, Ng., samt C. M. Knudsen, Aabenraa, har modtaget Foreningens Flidspræmier ved den sidst afsluttede Lokomotivfyrbødereksamen.

Ved Skrivelse til Gdt. er der anmodet om Forhandling ang. de vingeløse Daglyssignaler.

Ved stedfunden Forhandling om Fordeling af indeværende Finansaars Velfærdskonto har vor Org. faaet Løfte om Udførelse af Varmtvandsanlæg i Vaskerumme i Nyborg og Forbedring af Lokaleforholdene i Kalundborg. Dette sidste dog med et vist Forbehold.

2. Distrikt har givet Tilsagn om Gennemførelse af forskellige Velfærdsforanstaltninger i Tønder. og 3. Distrikt har lovet Gennemførelse af nogle Velfærdsforanstaltninger i Esbjerg. Desuden er der anmodet om Forbedring af Lokaleforholdene i Aabenraa, om Cykleskur i Horsens, om Bogreol til Opholdsværelset i Odense, om korresponderende Lampeafbrydere i alle Overnatningsværelser samt om, at disse Værelser fremtidig udstyres med opredte Senge, saa Personalet ikke skal medføre Lagener; endvidere er der rykket for en Ordning af Overnatningsværelset i Vedde.

Med Hensyn til Velfærdsforanstaltninger paa Maskinerne har Maskinafdelingen meddelt, at der ikke vil blive foretaget videre i de hidtil anstillede Forsøg med Skærme i Stedet for Sidesøj paa Rangermaskinerne, thi Skærmene har ikke vist sig saa hensigtsmæssige som forventet. Det vil blive overvejet at indføre den i Jylland anvendte Form for Anbringelse af Rangermaskinernes Sidesøj.

Foreningen har ved Skrivelse anmodet om følgende: Varmespiraler ogsaa paa de ombyggede D-Maskiner, og at højre Værktøjskasse paa disse Maskiner flyttes, Spuleslange paa Rangerlokomotiverne, Klapsæder paa G-Maskinernes Tendere, bedre Sæder paa S-Maskinerne; Forlængelse af Vindbeskyttelsesglasset paa S-Maskinerne; en Lem foran Kulhullet paa alle Tendere; Træbeklædning paa C- og K-Maskinernes Hjulskasse og Flytning af Svømmeren paa F-Maskinerne; endvidere har vi stillet Forespørgsel m. H. t. Forskrifter for Overhederrørs Udblæsning, ligesom vi har henstillet, at Ordre Serie A optrykkes med udskiftelige Blade.

Endelig er der behandlet en Del Sager af mere personlig Karakter.

Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 5. Beretning fra de staaende Udvalg.

Fra N. J. A. foreligger Forespørgsel angaaende Danske Privatanbefunktionærers Forbunds Optagelse i Unionen.

Det vedtoges at tiltræde denne Optagelse.

Punkt 6. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1. Halvaar og en Status pr. 30. Juni 1930. Status udviste en samlet Formue paa Kr. 486 935,62. Revisionsinstituttet har foretaget Kasseeftersyn.

Toges til Efterretning.

Punkt 7. Foreliggende Sager.

En Sag vedrørende Særtogsanordning fra Aalestrup, ved hvilken Lejlighed Stationen havde beordret en Portør til Lokomotivfyrbødertjeneste, henvistes til Forretningsudvalget.

Fra Kreds I forelaa en Skrivelse om at kræve Tjenestetidsreglerne revideret; thi til Trods for, at det er de samme Tjenestetidsregler, som har været gældende siden 1921, bydes der alligevel nu Personalet Tjenester, som er utilbørlige.

Henvistes til Tjenestetidsudvalget.

En Skrivelse fra Afd. 2 ang. Motorførernavnne samt ang. det Spørgsmaal, at Lokofyrh., uanset om de er uddannede til Motorførertjeneste, bør kunne udnævnes til Lokf., naar deres Tur kommer, henvistes til Forretningsudvalget.

De ved Hasbergs Udtræden af Hovedbestyrelsen ledigblevne Pladser i henholdsvis kritisk Udvalg og i C. O.s Repræsentantskab besattes med H. J. Poulsen henholdsvis B. Kjær.

Til at repræsentere Foreningen paa I. T. F.s Kongres i London valgtes Formanden og J. Knudsen, og som Repræsentant til Kongres i tysk Lokomotivmands Forbund, hvorfra Indbydelse foreligger, valgtes Formanden og K. Svendsen.

Punkt 8. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

**LOKOMOTIVFØRERNES
KREDSBESTYRELSESMØDE D. 6. AUGUST 1930**

Alle var til Stede med Undtagelse af Sekretæren, som var syg.

Dagsorden.

1. Meddelelser fra Formanden.
2. Meddelelser fra Kredskassereren.
3. Eventuelt.

ad 1. Fmd. omtalte de foreliggende Sager, bl. a. et Forhold i Aalestrup, hvor der havde fundet Paatale Sted overfor en Lokomotivfører, fordi han, efter Ing. Sørensens Mening, havde været for længe om at forberede en Maskine til Særtog, til Trods for, at der var vundet 10 Min. paa denne Tid.

Henvistes til H.-B.

Der forelaa en Skrivelse fra Afd. 4 angaaende Paastand om Køretimedbetaling for en Tjeneste i Tog Gb—Ler. Sagen henlagdes, til man ser Resultatet af en lignende Sag.

Formanden beskrev en Sag vedrørende Renholdelse af Maskiner og Remise i Aarhus.

Et Spørgsmaal fra Sdb. vedrørende Afløsning i Tc. var bragt i Orden.

En Skrivelse fra Afd. 1 med Opfordring til snarest

at søge Tjenestetidsreglerne ændrede oversendtes til H. B. med Kredsens Anbefaling.

En Skrivelse fra Generaldirektoratet vedrørende Nedsættelse af Køretiderne paa Boulevardbanen var, efter at Afdeling 1 var spurgt, imødekommet med visse Ændringer.

En Udstationeringssag fra Sg. refereredes.

Formanden meddelte, at Signalerne i Vigerslev vil blive anbragte i Overensstemmelse med det, der er vedtaget i Signalkommissionen.

Signalet i Ky. vil antagelig blive bragt i Orden, og i denne Forbindelse gjorde Rosenkilde Laursen opmærksom paa Signalet i Nd. i Retning fra Rg.

Fmd. vilde undersøge Muligheden af en Forbedring af dette Signalbillede.

Beretningen godkendtes.

ad 2. Kredskassererens Beretning.

Indtægt 24 205,82 Kr., Udgift 20 621,26 Kr. Kassebeholdning 3 584,56 Kr.

Toges til Efterretning.

ad 3. Aug. Andersen omtalte forskellige Velfærdsforanstaltninger paa de ny Q-Maskiner, som formentlig gennemførtes uden at noget større Apparat skulde sættes i Gang.

Rosenkilde Laursen,
fung. Sekretær.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES
KREDSBESTYRELSESMØDE D. 6. AUGUST 1930**

Kredsformanden byder velkommen til Mødet, og særlig velkommen til vort nye Kredsbestyrelsesmedlem, Lokfrh. Barthold Kjær, samt udtaler Ønsket om godt Samarbejde.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Kredsformanden redegjorde for de siden sidste Kredsbestyrelsesmøde behandlede Sager.

Den paa sidste Kredsmøde omtalte Lokomotivfyrbøder er nu afskediget, og kun tildelt alm. Pension. Man drøftede Sagen og enedes om at foretage det fornødne for om muligt at anlægge Sag mod Finansministeriet til Opnaaelse af Tilskadekomstpension.

I Anledning af, at der foreligger Eksempler paa, at Lokomotivfyrbødere har faaet afbrudt deres Funktion som Lokomotivfører, fordi Depotet har ladet yngre Lokomotivfyrbødere forrette Lokf.tjenester, har Kredsen overfor Generaldirektoratet beskrevet en bestemt Sag og henstillet, at der trods Afbrydelsen — som kun skyldtes forkert Disposition fra Depotets Side — udbetales Funktionsgodtgørelse.

Den fra sidste Kredsmøde omtalte Funktionsag fra Afdl. 6 har været beskrevet overfor Generaldirektoratet, men Gdr. har ikke kunnet imødekomme det fremsatte Ønske.

Ang. Sagen om Funktionsgodtgørelse fra Afdl. 24 vedtoges at tage Sagen til Efterretning.

Sagen om Lokomotivfyrbøderaspiranternes Ancienni-

tet er nu beskrevet overfor Generaldirektoratet, og man anmoder om, at Ancienniteten regnes fra den Dag, de er begyndt som Ekstrahaandværkere.

Kredsen har overfor Generaldirektoratet beklaget, at 3 Lokomotivfyrbødere i Herning, skønt forflyttet ifølge Ansøgning, stadig tilbageholdtes. De paagældende er nu afrejst fra Herning.

I Sagen fra Aarhus, om Tjenesten paa Kulprøvemaskiner, har 2. Distrikt tiltraadt vort Ønske om, at den paagældende Lokomotivfyrbøder følger sin Tur.

Ang. et Afsløsningsforhold i Afdl. 26 maatte Kredsen atter fastslaa, at det bør være de ældste Lokomotivfyrbødere, som gaar uden for Tur for at forrette Lokf.tjeneste.

Ang. et Spørgsmaal fra Skjern om Betaling for Overarbejde var Distriktets Afgørelse rigtig.

Et Forflyttelsesspørgsmaal vedrørende Lokfrb. Andersen, Skelde, toges op til Undersøgelse, og man enedes om at tilskrive Afdl. i Herning ang. evt. Opnaaelse af Funktionsgodtgørelse.

Det vedtoges at rejse Sag ang. Lokomotivfyrbødernes Anvendelse som Lokomotivførere, bl. a. i Glyngøre og Aalestrup, og ang. et Kullæmpningspørgsmaal vedrørende Tog 1203 (3803) Eshjerg—Langaa.

Punkt 3. Meddelelser fra Formanden.

Kredsformanden aflagde Beretning om forskellige Forhandlinger med Generaldirektoratet, bl. a. ang. Regler for Udnævnelse af Motorførere.

En fra Afdl. 2 modtaget Resolution, hvori omtales den Utryghed, der hersker blandt de Lokomotivfyrbødere, som har gennemgaaet Uddannelsen for Motorførere, samt udtales Ønske om, at Lokomotivfrb. altid forfremmes til Lokf. efter Anciennitet, blev med Kredsens anbefaling fremsendt til H.-B.

Punkt 4. Valg af Næstformand og Indstilling til de staaende Udvalg.

Til Næstformand valgtes Alf. Lønqvist. Til Medl. af C. O. indstilledes Barthold Kjær, og til kritisk Udvalg H. J. Poulsen.

Punkt 5. Kredskassererens Beretning.

Regnskabet udviste en Indtægt paa 16 682 Kr. 09 Øre og en Udgift paa 16 625 Kr. 25 Øre. Kassebeholdning pr. 4. August 1930 1867 Kr. 43 Øre. Balance 18 492 Kr. 88 Øre.

Toges til Efterretning.

Punkt 6. Eventuelt.

Man debatterede forskellige Spørgsmaal.

H. P.

25 AARS JUBILÆUM

Lokomotivfører A. I. Tørngren, Thisensallé 2, Korsør, kan den 1. September fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Tørngren blev ansat paa Københavns Vk. den 31. Juli 1901, ansat som Lokomotivfyrb. den 1. September 1905 i København og blev ved Forfremmelse til Lokomotivfører 1. December 1917 forflyttet til Korsør, hvor Jubilaren har været siden.

Tørngren hører til de stille og rolige med en stilfærdig Opførsel og med hvem det er en Glæde at arbejde sammen.

Jubilaren har i flere Aar været Afdelingens Kasserer.

Korsør Afdeling bringer herved Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning og en Tak for de svundne Aar og ønsker Jubilaren endnu mange lykkelige Arbejdsaar.

A. G.

Endvidere kan Lokomotivfører J. M. N. Pedersehn, Blidtsvej 8, Ringkøbing, ogsaa den 1. September fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Vakuumbremsen.

Hr. Redaktør.

Som De vil vide, er der udkommet et nyt »gen-nemset« Vakuumbremserreglement. Da Sproget deri er moderniseret, kunde der være Anledning til at spørge, hvorfor der, det eneste Sted, Lokomotivfyrbøderen omtales, staar *Fyrbøderen* — Side 27. — Som bekendt eksisterer der ved D. S. B.s Lokomotiv-tjeneste ingen Stillinger med denne officielle Beteg-nelse. Men da »Vognsmøreren« overalt er rettet til »Vognpasseren« maa Aarsagen til Fejlen vel være den, at den Mand, som har bearbejdet Reglementet, ikke har passet tilstrækkeligt paa. Naa, det var nu ikke den paa pegede Fejl, som fik mig til at gribe Pennen, men derimod en foran Reglementets Ord-lyd anført Meddelelse om, at hvor Teksten i den nye Ud-gave i Realiteten afviger fra den hidtidige Ud-gave, er dette angivet ved en lige Streg i Marginen. Med en saadan Oplysning vilde det jo være tilgiveligt, om Personalet ud fra deres Kendskab til det hid-tidige Vakuumreglement indskrænkede sig til at læse de Steder, der ved en Streg i Marginen skulde an-give, at der findes Realitetsændringerne. Men om Forladelse, saaledes er det dog ikke helt. Ved at gennemlæse hele Reglementet opdager man, at den for en Del Aar siden indførte Bestemmelse om, at Togenes Vakuumledninger een Gang om Dagen — den paagældende Togstammes første Tur — skal blæses igennem, er udgaaet (Side 4, Stykke 3). Det maa da sikkert kunne kaldes en Realitetsændring.

Med Hensyn til de Tilfælde, hvor den lille Va-kuumprøve er tilstrækkelig, hedder det i det gamle Reglement:

»Naar vakuumbremsede Vogne uden at være ud-lignede overgaar umiddelbart fra et vakuumbremset Tog til et andet, vil det være tilstrækkeligt at fore-tage den lille Prøve.«

I det nye Reglement lyder den tilsvarende Bestem-melse saadan:

»Den lille Prøve afholdes:

- a)
- b)
- c)
- d) naar vakuumbremsede Vogne overgaar umiddel-bart fra eet vakuumbremset Tog til et andet.«

Det ses, at de Ord — »uden at være udlignede« — som gjorde den tidligere Bestemmelse klar, nu er gledet ud, hvilket har haft til Følge, at Bestemmelsen er bleven uklar. Spørgsmaalet er nu, hvad forstaaes der ved »umiddelbart«. Kan De, Hr. Redaktør, forklare mig, hvilken af Prøverne man skal foretage i følgende Tilfælde.

1) De 3 bageste vakuumbremsede Vogne i eet Tog skal paa en Knudestation sættes bag paa et andet vakuumbremset Tog; de udlignes og flyttes saa af en Rangermaskine hen til det Tog, de skal fortsætte i.

2) Et Tog afhænger paa en Station 3 vakuumbremsede Vogne, som ca. 15 Min. senere kobles til et andet vakuumbremset Tog. Under Omrangeringen har de paagældende Vogne været udlignet.

Da det omtalte Stykke af det nye Reglement ikke er klart, vil jeg for mit Vedkommende henholde mig til, at da der det paagældende Sted i Reglementet ikke er nogen lodret Streg i Marginen, er der ingen Realitetsændring; altsaa maa Meningen være den samme som hidtil, og der skal i begge de angivne Tilfælde foretages stor Prøve, men det vilde glæde mig, dersom Redaktøren vilde forklare, hvorledes Deres Opfattelse af den nye Ordlyd er.

Maa jeg sluttelig gøre opmærksom paa den lille Ændring, at der i Stykke 25 hidtil har staaet »Vognopsynet skal derhos assistere Togførerne ved Eftersyn af Bremseapparaterne«. Nu lyder Bestemmelsen blot: »Vognopsynet skal derhos foretage Eftersyn af Bremseapparaterne i Togene«.

Lokf

Den ærede Indsenders Paatale af den Oplysning, der findes foran i Reglementet er ganske berettiget, det er jo ret meningsløst at give Personalet »Oplysning« af den Art.

Med Hensyn til de to Spørgsmaal en »Lokf.« rejser, og som han selv svarer paa med at sige, »at der skal i begge de angivne Tilfælde foretages stor Prøve«, skal vi bemærke, at vi er ganske enig med Indsenderen i hans Opfattelse — hvilket vi forøvrigt er paa alle Punkter.

Red.

TAK

Modtag herigennem min Hustrus og min dybtfølte Tak for den Hjælp og Deltagelse, der er udvist ved vor Datters Begravelse.

Lokomotiefyrboder O. Nielsen og Hustru,
Aarhus.



Lokomotivførererkredsen:

Padborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til. Lokomotivfører G. Jensen, Padborg.



Udnævnelse:

Lokomotivmester II E. Laursen, Korsør, e. Ans. ifl. Opslag til Lokomotivmester I i Gjedser fra 1. August 1930 (kgf. Udn.).

Efternavnte er fra 1. September d. A. at regne efter Ansøgning ifl. Opslag udnævnt til Motorførere med Tjenestestod som udfor hver enkelt anført:

V. Jørgensen, Roskilde—Næstved, A. P. Knudsen, Nyborg—Tønder, C. R. T. Holmtoft, Nyborg—Tønder og A. A. C. Pedersen, Nyborg—Randers.

Jernbanepakmester:

J. C. Ulstrup, Løgstør—Randers,

Afsked:

Lokomotivfører F. V. Augustsen, Aarhus H., fra 31. Oktober 1930 efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører P. Petersen, Kbhvn.s Godsb., den 31. Juli 1930.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER Nye Bøger.

Sj.-Fakstør Jyll.-Fyn.

15749	14268	Jørgensen, Johs.: Fra det ukendte Frankrig.
15750		Bomholdt, Jul.: Dansk Digtning.
15751	14279	Romains, Jules: En Mand gik hen og døde.
	15752	Fionador, Storm: Bag Tugthusets Ringmure.
15753		Borring Majken: Oprørsdage i Nicaragua.
15754		Frich, Øvre Richter: Vampyren.
15755		Haathi Hilja: Længslernes Land.
15756		Woel Cai M.: Moderne dansk Prosa.
15757		Fionador, Storm: Medfange Nr. 33.
15758		Fønss, Olaf: Danske Skuespillerinder.
15759	14327	Jespersen, Olfert: Oplevelser.
15760	14322	Norris, Kathlen: Kærlighedens Offer.
15761	14325	Wallace, Edg.: Snogen.
15762	14323	Ott, Estrid: I Guds Billede.
15763	14324	Segercrantz, Gösta: Jorden rundt med 8 Damer.
15764	14320	Harren, Kehl: Ildfluerne.
15765	14317	Baum, Vicki: Stud. med. Helene Willfürer.
15766	14319	Gaye, P. F.: Napoleons Marketerske.
15767	14326	Heye, A.: Vagabonder.
15768	14321	Korch, J.: Frøken Solskin.
15769	14318	Fletcher, J. S.: Mordet i Undergrundsbanen.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Juni Maaned 1930 samt i Tidsrummet April—Juni 1930 og en Sammenligning med de regn-skabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1928—1929 i runde Summer.

	Juni Maaned		1930	
	1930	1929	Forøgelse	Formindskelse
Kalkulatorisk				
Personbefordring	5 200 000	4 550 000	*) 650 000	
Gods- og Kreaturbefordring	4 280 000	4 240 000	40 000	
Postbefordring	500 000	490 000	10 000	
Andre Indtægter	330 000	340 000		10 000
Drifts-Indtægter ialt	10 310 000	9 620 000	690 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 830 000	9 690 000	140 000	
Drifts-Overskud	480 000	÷ 70 000	550 000	

	April—Juni		1930	
	1930	1929	Forøgelse	Formindskelse
Kalkulatorisk				
Personbefordring	13 390 000	12 370 000	1 020 000	
Gods- og Kreaturbefordring	13 090 000	13 920 000		830 000
Postbefordring	1 510 000	1 500 000	10 000	
Andre Indtægter	940 000	930 000	10 000	
Drifts-Indtægter ialt	28 930 000	28 720 000	210 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	27 340 000	26 530 000	810 000	
Drifts-Overskud	1 590 000	2 190 000		600 000

*) I 1930 faldt Pinsen i Juni, 1929 i Maj.



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fællevej
(Ved Vester Fængsel) Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen



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

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!

Brug Svendborg Eksport Mil-Co med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

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

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.