



31. Aargang No. 10

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Maj 1931.

FRA KONGRESSEN



Der var Ro over den nys afholdte Kongres, dens Forhandlinger var fra først til sidst præget af en saglig Vurdering af det Stof, der forelaa til Behandling. Der forelaa ingen Forslag,

der var egnet til at sætte Sindene i Bevægelse, selv den foreliggende nu vedtagne Lønningslov behandledes med Ro omend uden Begejstring, men i Forstaaelse af, at den paa visse

Omraader bød paa Fordele. Der viste sig naturligvis megen Utilfredshed med den Ordning, der var truffet med Placering af Motorførerne i 1. og 2. Grad.

Under Forhandlingen blev stillet og vedtaget et Forslag om, at fremtidig skulde Forslag om Velfærdsforanstaltninger ikke optages paa Kongressens Dagsorden, men behandles og afgøres af Hovedbestyrelsen. Endvidere vedtoges en Resolution, der udtalte Utilfredshed med, at Motorførere og Motorføreraspiranter udførte Lokomotivførertjeneste paa Strækningen, idet det fremholdtes, at D. L. F.s gamle Krav om Lokomotivførere paa alle Lokomotiver skulde holdes i Hævd. — Til Kongressen var fra Afdelingerne indsendt i det hele 55 Forslag, et saa stort Antal som ingensinde tidligere, blandt disse et Par Gengangere, Forslag om Udmeldelse af I. T. F. og C. O. I., der begge blev forkastet med overvældende Majoritet. Iøvrigt henviser vi til det andetsteds optagne Resumé af Forhandlingerne, af hvilket Medlemmerne ved at sammenholde dette med Dagsordenen med Bilag vil kunde se, hvilken Skæbne Forslagene fik.

Generalforsamlingernes og Kongressens Forhandlinger indledes med en Sang, og endelig sluttede Kongressen ogsaa med en Sang.

TRYKLUFTBREMSSEN

I vor forrige Artikel om dette Emne, »Godstogenes Bremses«, har vi redegjort for, hvor meget det vil koste at gennemføre Trykluftbremse paa Godstogene, saaledes at vi kunde ophøre med at bruge vort gamle System, Skruebremse, og man skulde jo tro, at Lovgivningsmagten, naar den bliver stillet overfor Spørgsmaalet om at anvende et forholdsvis ringe Beløb for at opnaa den Sikkerhed ved Godstogskørselen, man i Øjeblikket mangler, ogsaa vilde bevilge det hertil nødvendige Beløb.

Vi citerede efter »Politiken« en Udtalelse, vor nuværende Maskinchef havde fremsat, der gik ud paa, at det var nødvendigt at skride til Indførelse af Trykluftsystemet paa Godstogene. Denne Udtalelse har vi kun Grund til at være tilfredse med, thi vi gaar ud fra som givet, at der nu vil blive sat noget ind paa at faa

Trykluftbremsen indført, i hvert Fald paa Godstogene. Naar »Randers Dagblad« i sin Artikel den 18. April siger: »... maa det staa alle klart, at dette vigtige Spørgsmaal ikke kan tages af Dagsordenen, men maa løses nu...«, træffer det sikkert aldeles bestemt den almindelige Mening blandt Publikum, og denne offentlige Tilkendegivelse maa vi gaa ud fra, at Statsbanernes Ledelse vil anse det for klogt at følge. Derfor gaar Statsbanernes Lokomotivpersonale ud fra og venter, at der i den kommende Rigsdagssamling fremsættes Forslag om det nødvendige Beløb til Indførelse af Trykluftbremsen paa Godstogene.

Maskinchefen tror ikke, det er nødvendigt at indføre Trykluftsystemet i Persontogene, det tror vi for saa vidt heller ikke. Ganske vist havde vi et Uheld for et Par Aar siden ved Svanemøllen, der aabenbarede visse Skavanker ved Vakuumbremsen, men i Almindelighed har denne Bremse fungeret paa tilfredsstillende Maade, og derfor kan man vel støtte det, Maskinchefen har givet Udtryk for. Der er imidlertid forskellige Forhold, der taler for Indførelse af Trykluftbremse ogsaa paa Persontogene. Det er jo nemlig saaledes, at adskillige af vore Persontog paahænges Godsvogne, og da Persontogene kører med Vakuumbremse, maa de tilkoblede Godsvogne ogsaa have denne Bremse, d. v. s., at en Del af Godsvognene naar man gaar over til Trykluftbremse paa Godstogene, skal være forsynet med begge Anordninger. Endvidere køres der ofte Godstog med Persontogsmaskiner, hvilket vil være ensbetydende med, at saadanne Maskiner ogsaa maa være forsynede med Trykluftsanordningen. Der vil altsaa paa forskellige Maader vise sig Vanskeligheder ved at anvende to Bremsesystemer, Vanskeligheder, der vel nok kan overvindes, men som ikke desto mindre ofte vil virke generende.

Vi gjorde i forrige Nummer rede for, hvad det kostede at indføre Trykluftbremsen paa Godstogene. Forsyningen af *Persontogsmateriel* med Trykluftindretning vil koste:

2 300 Vogne forsynes med Bremseser à Kr. 1 800	Kr. 4 140 000
350 Lokomotiver forsynes med Bremseser à Kr. 3 500	» 1 225 000
	<u>Total Kr. 5 365 000</u>

Hertil skal bemærkes, at der forefindes 2500 Personvogne, men heraf vil sikkert mindst 200 Stk. og vel rimeligvis flere endnu ikke komme i Betragtning, da de vil blive ud-rangeret, inden alt Materiel er forsynet med Trykluffbremser, og selv om dette ikke skulde blive Tilfældet, kan disse Vogne blot forsynes med en Ledning, da saadanne Vogne kun vil blive anvendt i 60—70 km Tog, og man har da alligevel tilstrækkelig Bremskraft i disse Tog i hvert Fald er den betydelig bedre, end hvad der kan opnaas med Vakuum.

Ligeledes findes der yderligere et Par Hundrede Lokomotiver, men disse er delvis Rangermaskiner og delvis gamle Maskiner, der ikke kommer i Betragtning.

Herefter skulde den totale Indførelse koste:

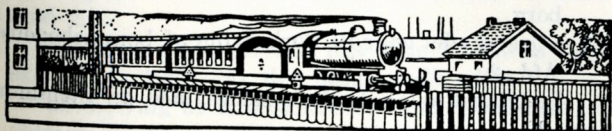
Godstogsmateriel	Kr. 2.995 750
Persontogsmateriel	» 5 365 000
	<u>Total Kr. 8 360 750</u>

altsaa et Beløb, der ligger betydelig under de Beløb, man ellers har regnet med.

Det bemærkes, at i ovenstaaende Kalkulation er over 40 pCt. kalkuleret til Indbygning af Bremserne, der kan foretages her i Landet, og den væsentligste Del af Indbygningsomkostningerne er Arbejds løn.

Statsbanerne har i sine Kalkulationer regnet ud, at Indførelsen af Trykluffbremsen paa saavel Gods- som Persontogsmateriel vilde beløbe sig til omkring 12 Mill. Kr., d. v. s. ca. 50 pCt. over ovenstaaende Beløb. Vi kan jo ikke nægte, at det kunde være af stor Interesse at blive bekendt med, hvorledes man gaar til dette forholdsvis store Beløb. Vi maa jo erkende, at Vanskeligheden ved at naa et Resultat bliver større, naar man, paa Grund af manglende Forstaaelse af Kravets Berettigelse, kalkulerer saa højt som det i det hele taget er muligt, for at lægge Sten i Vejen for Indførelse af Trykluffbremsen.

Lad os derfor se, hvorledes Statsbanerne naar de ca. 12 Millioner.



RESUME

af Forhandlingerne paa Kongressen i København den 7. og 8. Maj 1931.

Formanden aabnede Kongressen med Anmodning om, at Repræsentanterne sang den paa Kongressen omdelte Sang. Da dette var sket udtalte *Formanden* et hjerteligt Vedkommen til saavel Repræsentanter som Gæster. Gæsterne præsenteredes for Kongressen, der hilste hver enkelt af disse. *Formanden* mindedes derefter de i den forløbne Kongresperiode afdøde Medlemmer, Kongresdeltagerne rejste sig til Ære for de afdødes Minde.

ad 1. Det konstateredes ved Navneopraab, at samtlige Kongresrepræsentanter var til Stede.

ad 2. Godkendtes uden Debat.

ad 3a. Valgt blev *G. O. F. Lund*, Gb., *Vording*, Hg., *Martinsen*, Gb. og *Dyhrberg*, Frh.

ad 3b. Valgt blev *P. A. Jensen*, Ro., og *J. A. Juultoft*, Sd.

ad 3c. Valgt blev *E. Christensen* og *O. Løvborg*, begge Gb.

Til Stemmetællere valgtes *Sessing*, Gb., *Ramkilde*, Ar., *Ladeby*, Fa., og *Rasmussen*, Bb.

G. O. F. Lund overtog *Dirigenthvervet*. Han konstaterede, at Kongressen var lovligt indvarslet. Dagsordenen godkendtes uden Debat.

Derefter fik Gæsterne Ordet.

Rob. Lund, Oslo, bragte en Hilsen fra de norske Lokomotivmænd.

Joustra, Holland, bragte en Hilsen fra de hollandske Lokomotivmænd.

Borskowski, Polen, hilste Kongressen fra de polske Lokomotivmænd. *Siadak* oversatte Talen til Tysk.

Brix, Aalborg, bragte en Hilsen fra Privatbanernes Lokomotivmænd.

Parup takkede for Indbydelsen og bragte en Hilsen fra Jernbaneafholdsselskabet.

Kjærbøl hilste og takkede Kongressen paa D. S. og M. F.s Vegne.

Chr. Christensen, Esbjerg, takkede Kongressen, fordi vi stadig erindrede vor gamle Formænd.

Rich. Lillie takkede for Indbydelsen og tolkede sine Følelser ved for første Gang at være til Stede paa Dansk Lokomotivmands Forenings Kongres som Tilhører. Han lykønskede Kongressen til Arbejdet.

Hj. Molin, Sverige, overbragte Sveriges Lokomotivmannaförbunds Hilsen.

Der oplæstes fra I. T. F. en Lykønskning til Kongressen.

ad 4. *Formanden* aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed siden Kongressen 1929.

Frokostpause.

ad 4a, b og c. *Formanden* henstillede, at disse Forslag toges tilbage, derefter tog Debatten om Beretningen sin Begyndelse.

Dyhrberg overtog *Dirigenthvervet*.

Der indkom fra Afdeling 6 følgende Forslag: »Kongressen udtaler herved, at efter denne Kongres bør Forslag angaaende Ændringer og Modernisering af Lokomotiverne tilsendes Hovedbestyrelsen, saale-

des at Forslag angaaende saadanne Velfærdsforanstaltninger ikke mere opføres paa Kongressens Dagsorden«.

Vording overtog Dirigenthvervet.

Modet den 7. Maj hævet Kl. 17,40.

Modet den 8. Maj aabnet Kl. 9,40.

Martinsen overtog Dirigenthvervet.

Debatten om Punkt 4 a, b, c fortsattes.

Det af Brade, Afd. 6, stillede Forslag til Udtalelse vedtoges enstemmigt.

4 a forkastedes med 28 Stemmer mod 8 Stemmer.

4 b vedtoges med 63 Stemmer mod 0.

4 c vedtoges med 57 Stemmer mod 0.

C. Christensen forelagde følgende Udtalelse, der var vedtaget paa Kredsgeneralforsamlingen i Kreds 2 og som ønskedes tiltraadt af Kongressen:

»Kongressen udtaler sin Tilfredshed med, at D. L. F.s gamle Krav »Lokomotivførere paa alle Lokomotiver« snart er ved at ske Fyldest og takker Hovedbestyrelsen for det udførte Arbejde i denne Sag. Kredsen kan derimod ikke udtale sin Tilfredshed med den Maade, som hele Motorførersagen gribes an paa. Man maa snart daglig være Vidne til, at Strækningstog fremføres af Motorførere og Motorførespiranter (Lokomotivfyrbødere), man skulde formene at dette var en Saga blot, nu Rangermaskinerne saa godt som alle betjenes af Lokomotivførere. Kongressen maa derfor holde for, at D. L. F.s gamle Kongstanke, nemlig Lokomotivførere paa alle Lokomotiver, holdes i Hævd.

Derfor anmoder Kongressen H. B. om at tage denne Sag op til grundig Undersøgelse, saa Foreningens gamle Krav kan ske Fyldest i videst muligt Omfang«.

Vedtoges enstemmigt.

Punkt 4. Formandens Beretning om Virksomhedens godkendtes enstemmigt.

ad 4 I a. Forkastedes med 90 Stemmer mod 7.

ad 4 I b. Forkastedes med 92 Stemmer mod 9.

ad 4 II a, b, c og d. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

Vording overtog Dirigenthvervet.

Hovedkasserer fremlagde Hovedkassens Regnskab for 1929—30.

Frokostpause.

Efter Frokostpausen godkendtes Regnskabet.

ad 6. Beretningen for Dansk Lokomotiv Tidende godkendtes.

ad 6 a. Dansk Lokomotiv Tidendes Regnskab godkendtes.

ad 7 a. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 b. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 c. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 d. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 e. Henvistes til Hovedbestyrelsen, efter at den sidste Del af Forslaget var taget tilbage.

ad 7 f. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 g. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 h. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 i. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 7 j. Bortfaldt. Stemmerne stod 38 mod 38.

ad 7 k. Vedtoges med 45 Stemmer mod 38.

ad 7 l. Toges tilbage.

ad 7 m. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

G. O. F. Lund overtog Dirigenthvervet.

ad 8 a. Forkastedes med 71 Stemmer mod 9.

ad 9 a. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 b. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 c. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 d. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 e. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 f. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 g. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 h. Henvistes til Hovedbestyrelsen.

ad 9 i. Forkastedes med 44 Stemmer mod 7.

ad 9 j. Forkastedes med 41 Stemmer mod 8.

ad 10 a. Det vedtoges enstemmigt at bevilge 400 Kr. til Arbejdernes Oplysningsforbund.

ad 10 b. Forslaget toges tilbage til Fordel for et af H. B. stillet Ændringsforslag om aarligt at afholde Studiekursus paa Feriehemmet. Dette Forslag vedtoges.

ad 10 c. Henvistes til Hovedbestyrelsens Undersøgelse.

ad 10 d. Forkastedes med 47 Stemmer mod 12.

ad 10 e. Forkastedes med 51 Stemmer mod 8.

ad 10 f. Forkastedes med 37 Stemmer mod 36.

ad 10 g. Blev taget tilbage.

ad 11 a. Vedtoges med 90 Stemmer mod 0.

Til det under 11 a omtalte Udvalg valgtes de nuværende Repræsentanter for Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderkredsen samt valgtes for Motorførerkredsen H. P. Christensen, Ar., og Berrig, Ac.

ad 11 b. Toges tilbage.

ad 11 c. Forkastedes med 75 Stemmer mod 13.

ad 11 d. Forkastedes med 66 Stemmer mod 5.

ad 11 e. Toges tilbage.

ad 11 f. Forkastedes med 50 Stemmer mod 7.

ad 11 g. Udgaar som Følge af Forkastelse af 11 f.

ad 11 h. Forkastedes med 40 Stemmer mod 21.

ad 11 i. Toges tilbage.

ad 11 j. Toges tilbage.

ad 11 k. Bortfaldt under Hensyn til Forkastelse af 11 h.

ad 12 a. Forkastedes med 51 Stemmer mod 16.

ad 12 b. Henvistes til H. B.

ad 12 c. Forkastedes med 60 Stemmer mod 1.

ad 12 d. Vedtoges med 41 Stemmer mod 31.

ad 12 e. Henvistes til H. B. med 70 Stemmer mod 1.

ad 12 f. Der indkom følgende Ændringsforslag:

- »Det eventuelle Overskud tilfalder Feriehemmet« J. Knudsen.
- »Naar Udgifterne af Lommehaandbogen for Maskin-, Værksted-, Motor- og Lokomotivpersonale ophører med den aarlige Udsendelse heraf, udgiver D. L. F. en saadan, det eventuelle Overskud ved Salget tilfalder D. L. F.« Jensen, Padborg.
- »Overskudet gaar til Forbedring af Lommebogen« Afd. 2.
Ændringsforslag 1) forkastedes med 28 Stemmer mod 22.
Ændringsforslag 2) vedtoges med 77 Stemmer

mod 0. Dermed bortfaldt Forslag 12 f og Ændringsforslag 3.

ad 12 g. Toges tilbage.

ad 13. Valgt blev Lokomotivførerne *Rosenkilde Laursen*, Gb., *Thygesen*, Ng., *Johs. Hansen*, Ar., *G. O. F. Lund*, Gb., *Ladeby*, Fa., *Heftholm*, Fa., Motorfører *H. P. Christensen*, Ar., og Lokomotivfyrbøderne *Lønqvist*, Ar., *K. Svendsen*, Gb., *B. Kjær*, Ar., *C. Christensen*, Gb., *Dyhrberg*, Frh., og *J. Knudsen*, Gb.

ad 14 a. *Formanden*, *Soph. Jensen*, genvalgtes med Akklamation.

ad 14 b. Til Redaktør foresloges *C. M. Christensen* og *Rosenkilde Laursen*, valgt blev *C. M. Christensen* med 70 Stemmer. *Rosenkilde Laursen* havde 37 Stemmer. 3 Stemmesedler var blanke, 2 ugyldige.

ad 14 c. *L. M. Schmidt* genvalgtes med Akklamation.

ad 14 d. *G. O. F. Lund*, Gb., og *C. Th. Pedersen*, Kb., genvalgtes med Akklamation.

Derefter takkede Gæsterne for Samværet.

Hvorefter *Formanden* tog Ordet og takkede de udenlandske Repræsentanter for de til de danske Lokomotivmænd bragte Hilsener, og rettede derefter en Tak til de afgaaede Hovedbestyrelsesmedlemmer, *J. Knudsen*, *A. S. Petersen* og *H. J. Poulsen*, for Samarbejdet i de forløbne Aar og udtalte derefter Haabet om et godt Samarbejde med de nyvalgte Hovedbestyrelsesmedlemmer, og endelig udtalte *Formanden* et Haab om, at den kommende Kongresperiode vilde blive god og frugtbringende. Efter et Leve for D. L. F. og efter at Afsyngelsen af en Sang sluttedes Kongressen Kl. 20,45.

RESUME

af Lokomotivførernes Kredsgeneralforsamling den 6. Maj 1931 i København.

Formanden bød Kongresrepræsentanterne hjertelig Velkommen og bad derefter Deltagerne i Generalforsamlingen om at synge den omdelte Sang.

ad 1. Ved Navneopraab konstateredes det, at samtlige Repræsentanter var til Stede.

ad 2 a. Valgt blev *G. O. F. Lund*, Gb., og *C. A. Vording*, Hg.

ad 2 b. Valgt blev *P. A. Jensen*, Ro., og *Frode Nielsen*, Gb.

ad 2 c. Valgt blev *E. Christensen*, Gb.

G. O. F. Lund overtog Dirigenthvervet.

Det konstateredes, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet, hvorefter den forelagte Dagsorden godkendtes.

ad 3. *Kredsformanden* aflagde Beretning.

Det af Frh. Afd. stillede Forslag vedtoges, derefter godkendtes Beretningen med alle Stemmer mod 2.

ad 4. *Kredskassereren* forelagde Kredsens Regnskaber for 1929—30, der begge godkendtes.

ad 5. Valg af Kredskasserer. *Aug. Andersen* genvalgtes (men kun for 2 Aar).

ad 6. Valg af et Kredsbestyrelsesmedlem. *Rosenkilde Laursen* genvalgtes.

ad 7. Valgt blev *C. Thygesen*, Ng.

ad 8. Valgt blev *C. Ramkilde*, Ar., og *N. M. Ladeby*, Fa.

ad 9. Udpeget blev *Rosenkilde Laursen*, Gb., *Johs. Hansen*, Ar., *Thygesen*, Ng., *G. O. F. Lund*, Gb., *Ladeby*, Fa. og *Heftholm*, Frh.

Dagsordenen var dermed udtømt, og *Kredsformanden* udbragte derefter et Leve for Lokomotivførerkredsen.

Generalforsamlingen sluttede Kl. 4,30.

RESUME

af Forhandlingerne paa Lokomotivfyrbødernes Generalforsamling i København den 6. Maj 1931.

Kredsformanden bød paa Kredsbestyrelsens Vegne de mødte Repræsentanter velkommen og udtalte Ønsket om et godt Resultat af Mødets Forhandlinger. Efter at Mødedeltagerne havde sunget *A. C. Meyers* smukke Sang »Internationale« gik man over til Dagsordenen.

Punkt 1. Ved Navneopraab konstateredes det, at alle Repræsentanter var til Stede.

Punkt 2 a. Til Dirigenter valgtes *A. Martinsen*, Gb., og *E. Dyhrberg*, Frh.

Punkt 2 b. Til Sekretærer valgtes *J. Juultoft*, Sd., og *C. Christensen*, Gb.

Punkt 2 c. Til Protokolrevisor valgtes *O. Lovborg*, Gb.

Punkt 3. *Kredsformanden* aflagde Beretning om Kredsens Virksomhed i de forløbne 2 Aar. Efter en længere Diskussion godkendtes Beretning enstemmig.

En af Afd. 2 stillet Resolution vedtoges. Oversendtes til Kongressen. (Se Resume fra Kongressen.)

Punkt 4. *Kredskassereren* forelagde Kredsens Regnskaber for 1928 og 1929, som begge godkendtes.

Punkt 5. Til Kredsformand foresloges *Alf. Lønqvist*, Ar., og *C. A. Jespersen*, Ab. Forslaget om *Jespersen*, Ab., blev trukket tilbage, hvorefter *Alf. Lønqvist* valgtes enstemmig.

Punkt 6. *Kredskassereren* genvalgtes med Akklamation.

Punkt 7. Til Kredsbestyrelsesmedlemmer valgtes *C. Christensen*, Gb., med 40 Stemmer og *E. Dyhrberg* med 31 Stemmer, derefter havde *C. A. Jespersen*, Ab., 23 Stemmer, *J. H. Pedersen*, Fa., 10 Stemmer og *C. C. Schmidt*, Ng., 2 Stemmer.

Punkt 8. Som Suppleant til Kredsbestyrelsen valgtes *C. A. Jespersen*, Ab., med Akklamation.

Punkt 9. Til Revisor valgtes *Alf. Knudsen*, Gb., og som Revisorsuppleant valgtes *Vasa Nielsen*, Gb.

Punkt 10. Som Repræsentanter til Nordisk Lokomotivmands Forbunds Kongres udpegedes *Alf. Lønqvist*, Ar., *K. Svendsen*, Gb., *B. Kjær*, Ar., *C. Christensen*, Gb., *E. Dyhrberg*, Frh., og *J. Knudsen*, Gb.

Hermed sluttede Kredsgeneralforsamlingen.

JERNBANE OG AUTO

(Fortsat).

VIII. Andre Trafikmidler.

Værdien af andre Trafikmidler vedrører ikke direkte Spørgsmaalet Jernbane og Auto, og vi har i de foranstaaende Betragtninger heller ikke taget dem med, derfor skal dog paa ingen Maade være sagt, at de spiller en underordnet Rolle, og vi vil da ogsaa med nogle Ord gøre opmærksom paa Betydningen deraf.

Af andre Trafikmidler i den interlokale Fastlandstrafik skal nævnes Flod- og Kanalskibsfart, Flyvevæsen og særlige Midler til Efterretningstrafik. Flod- og Kanalskibsfarten har stor Betydning i mange Lande, størst er den vist i Holland, hvor 80 Procent af Godstrafikken gaar ad Søveje. De tyske Floder og Kanaler har ogsaa stor Part i Trafikken, saaledes var i 1925 den tyske Godstrafik 60 Milliarder Tonkilometer med Rigsbanerne og 19 Milliarder Tonkilometer (ca. 33 Procent) befordredes paa Floder og Kanaler, og af sidstnævnte Godsmængde var de 10,5 Milliarder Tonkilometer paa Rhinen alene. Disse Tal taler et tydeligt Sprog om Vandvejenes, ja endog en enkelt Vandvejs Betydning i Tyskland. I England, Frankrig og U. S. A. findes foruden sejlbare Floder et helt Kanalsystem, og Virkningen er noget lignende. Flodskibstrafikken berøres, som vi allerede har sagt, ikke saa meget af Autotrafikken, men mellem Jernbaner og Vandvejene er der i de fleste Lande en skarp Konkurrence, særligt om Transport af Massegoods over lange Afstande. Ved Transporter, hvor Hurtighed og Regelmæssighed er paakrævet, kan Flodskibsfarten ikke konkurrere; disse maa overdrages Jernbanen, men til Gengæld er Vandvejene saa meget stærkere i Konkurrencen, naar det drejer sig om mindre værdifuldt Massegoods.

Det nyeste af alle Trafikmidler er Flyvemaskinen, som udmærker sig ved sin Hurtighed, men Rejser med denne er dyre og foretages i Hovedsagen kun af Rejsende, for hvem Prisen intet betyder. Paa det Omraade kan Flyvemaskinen slet ikke konkurrere, endskønt store Statstilskud til Anlæg og Drift understøtter Flyvevæsenet. Det er ikke sjældent at Støstedelen af Udgifterne dækkes af Staten, fordi Indtægterne ved Trafikflyvning kun dækker en Brøkdelen af Udgifterne. I Godstrafikken og Persontrafikken i Almindelighed har Flyvemaskinen ingen, og faar vel langt ind i Fremtiden næppe nogen Betydning.

Udviklingen af den egentlige Luftskibstrafik maa ikke underkendes, men den maa dog nærmest ses som en Konkurrent i Trafikken over Havene fra Verdensdel til Verdensdel. Luftfartøjer er ved sin store Fart særligt egnet for Efterretningstjeneste og har sin største Betydning i Postbefordring. Med Hensyn til Sikkerhed er der gjort store Fremskridt, og i Hurtighed er den baade Jernbane og Auto overlegen, naar man da ser bort fra Nattrafik, men i Masse- trafik har Flyvevæsenet ingen Betydning.

De moderne Efterretningsmidler Telegraf, Telefon og Radio omtaler vi ikke her, fordi de ikke har

nogen Betydning i Spørgsmaalet Jernbane — Auto, men de hører til Transportvæsen og som saadan maa tages i Betragtning i en international Organisation for Transportbeskæftigede.

Som vi anbefaler Samarbejde mellem Jernbane og Auto, skulde de nævnte Trafikmidler ogsaa indlemmes i Samarbejdet mellem Fremtidens Trafikmidler. Dette store Problem vil imidlertid overstige det kapitalistiske Erhvervssystemets Kræfter, og Løsningen maa forbeholdes en retfærdigere og derfor stærkere Samfundsordning. Vor Opgave er at jævne Vejen for denne, og til at naa dette Maal tjener ogsaa disse Linier.

Resolution.

De efterfølgende Punkter blev paa I. T. F.s Jernbanesektions Kongres i Madrid fra den 28. April til den 3. Maj 1930 vedtaget enstemmigt.

1. Nutidens vigtigste Trafikmiddel paa Landjorden er Jernbanen. Den har i det første Aarhundrede, den har bestaaet, haft en eksempelvis og endnu ikke afsluttet Udvikling, og dens Stilling som Transportmiddel er i mange Lande saa fremragende, at den har faaet tildelt Trafikmonopoler.
2. Autoen er i de to sidste Aartier udviklet til at blive en ydedygtig og alvorlig Konkurrent. Medens dette Trafikmiddel i mindre bemidlede og mindre udviklede Lande kun tilfredsstiller et samfundsøkonomisk set ubetydeligt Luksuskrav, har den i Lande med moderne Leveforhold udviklet sig til at blive en betydelig Erhvervsfaktor. Fremfor alle andre Lande bestaar dette sidste Forhold i de forenede Stater i Nordamerika. En fortsat Udvikling af den motoriserede Gadetrafik er at vente, særlig ved den under Opkomst værende Anvendelse af Raaolietmotoren og den dermed følgende Billiggørelse af Autotrafikken.
3. Med den af Autoen udøvede hensynsløse Konkurrence mod Jernbanen stilles Arbejdsmulighederne for Jernbanemænd samt store, oftest Samfundet tilhørende Værdier i alvorlig Fare uden nogen Sikkerhed for, at der tilføres Samfundet andre tilsvarende Værdier. Derfor er det paakrævet at finde Veje og Midler til at imødegaa denne Fare.
4. Forholdsregler, som træffes mod Autokonkurrencen, bør være af en saadan Art, at de ikke hindrer Autoens naturlige Udvikling. Det er derimod samfundsøkonomisk rigtigt, at Autoen overtager Jernbanens Opgaver, hvor Autoen i Følge sine specielle Egenskaber viser sig mere formaalstjenlig, hvilket i særlig Grad maa være Tilfældet i den mindre Nærtrafik.
5. For saa vidt Forholdene i de enkelte Lande er saaledes, at en aaben Konkurrencekamp ikke kan undgaas, maa der sørges for, at Konkurrencekampen udkæmpes under samme Forudsætninger, navnlig med Hensyn til de ved Lov foreskrevne Forpligtelser. I Forgrunden maa staa sociale Anordninger til Gunst for Personalet ved begge Trafikmidler, saasom tilstræk-

- kelig Løn, kort Arbejdstid, Ferie, Forsikring; endvidere Forholdsregler, der sikrer den størst mulige Driftssikkerhed, fysisk Skikkethed hos Personalet og teknisk Kontrol med alle Køretøjer, ligesom Forskrifter om Transportpligt og Takster. Under alle Forhold maa der saa vidt muligt dæmmes op mod en Takstkrig mellem de to Trafikfaktorer, da det i yderste Konsekvens medfører slette Arbejdsvilkaar for Personalet.
6. Bedre og samfundsøkonomisk rigtigere end en Konkurrencekamp er, at de to Trafikmidler gensidig supplerer hinanden. Der maa derfor findes Veje og Midler, som gør det muligt at anvise et af Trafikmidlerne det Trafikomraade, hvor det i Kraft af sine Egenskaber er det andet overlegent.
 7. Det bedste Middel til at naa dette er at lægge begge Trafikmidler i samme Haand og indordne begge under samme Ledelse. Jernbanerne skal i alle Lande have og gøre Brug af den Mulighed at stille Autoen i sin Tjeneste og sætte den ind overalt, hvor det kan fremme Samfundsøkonomien. Den i nogle Lande anvendte Frem-

- gangsmaade at danne Autoselskaber, hvori Jernbanerne ved en økonomisk Indsats øver en vis Indflydelse, kan kun betragtes som et Hjælpe middel i en Overgangstid.
8. For at sikre mod Udbytning af et privat Trafik selskab maa begge Trafikmidler overtages af Staten, ligesom denne skal have Forvaltning og Drift i sin Haand, hvorved Formen for disse Grundregler kan tilpasses efter Forholdene i hvert Land.
 9. Paa lignende Maade som Autoen maa Flyvefartøjer som Trafikmiddel indlemmes i det foreskrevne System, saaledes at Udviklingen fra Begyndelsen ledes ind i samfundsøkonomisk og erhvervsmæssigt gode Baner.
 10. Undersøgelser om Flod- og Kanalskibsfartens Indflydelse paa hele Konkurrenceproblemet ligger udenfor vore Opgaver. Der skal dog henvises vises til, at dette ældste og for den moderne Godsudveksling i Betragtning værende Trafikmiddel spiller en stor Rolle i Lande med mange Vandveje. Det ønskelige i Samarbejde under de her givne Forudsætninger mellem dette og andre Trafikmidler er derfor givet.

AMERIKANSK KOMPOUNDLOKOMOTIV

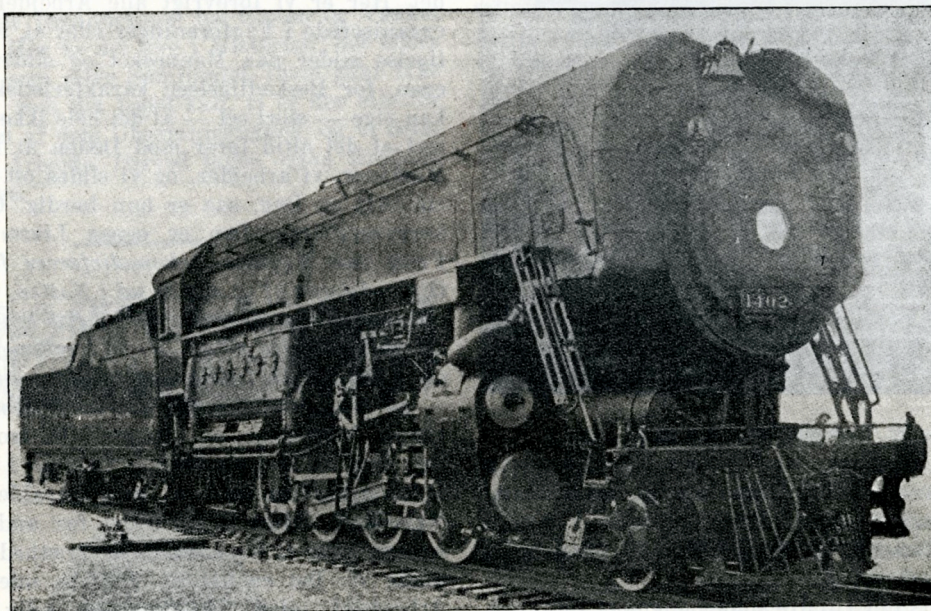


Fig. 1. Amerikansk 2-cylindret Compoundlokomotiv med 35 Atm. Kedeltryk.

Cylinderdiameter (Højtryk)	520 mm	Risteflade	7,6 m ²
Cylinderdiameter (Lavtryk)	1005 mm	Kedeltryk	35 at
Slaglængde	815 mm	Tjenestevægt	161 t
Drivhjulsdiameter	1600 mm	Adhæisionsvægt	136 t
Løbehjulsdiameter	840 mm	Trække kraft (Tvilling)	39 t
Fyrkassens Længde	3900 mm	Trække kraft (Compound)	32,5 t
Fyrkassens Bredder	1960 mm	Trække kraft (Tendermaskineri)	8,2 t
Hedeflade i Fyrkassen	98 m ²	Tenderen:	
Hedeflade i Rørene	362 m ²	Løbehjulsdiameter	840 mm
Hedeflade paa Overhæderen	97 m ²	Drivhjulsdiameter	915 mm
Hedeflade, total	557 m ²	Vandbeholdning	52 m ³
Lokomotivets totale Vægt	286 t	Kulbeholdning	16 t

Som man i Evropa forsøger at økonomisere Damplokomotivdriften ved at anvende høje Damptryk, sætter Amerikanerne ogsaa store Kræfter ind paa det samme. I dette Øjemed har Delaware—Hudson-Jernbanen bygget et 2-cylindret 1-D-2 Høj- og Lavtrykslokomotiv med 35 Atm. Kedeltryk, Fig. 1.

Kedlen er en Vandrørskedel af omtrent samme Konstruktion som North-Eastern-Railways (Lok. Tid. Nr. 6, 1930 og Nr. 1, 1931), men med to cylindriske Vandkamre fornedet og to cylindriske Dampsamlere foroven, som indbyrdes forbundne med Vandør dan-

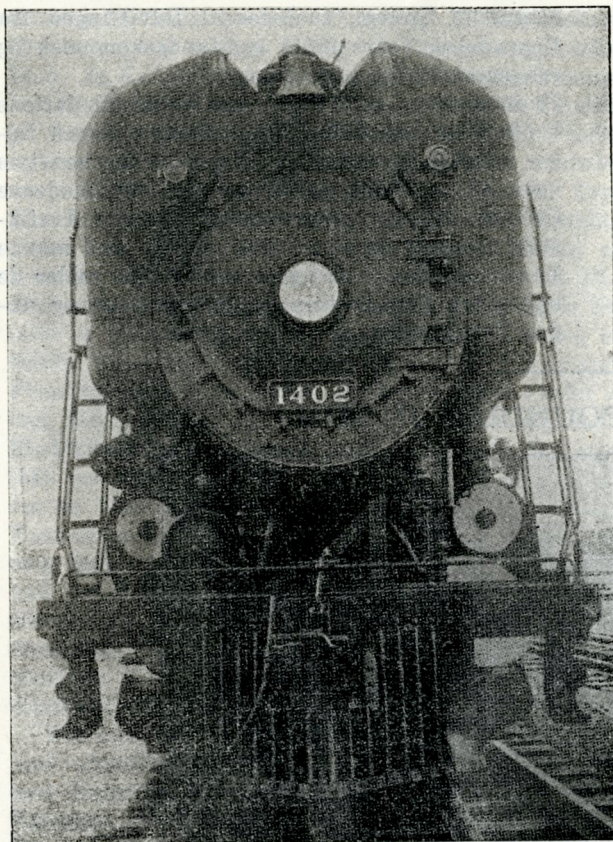


Fig. 2. Lokomotivet set forfra.

ner Fyrkassen og giver Plads for en 7,6 m² stor Risteflade. Langkedlen har den sædvenlige Form, er 1750 mm i Diameter og indeholder 155 Flammerør og 54 Overhederkedelrør.

Lokomotivets to Cylindre sidder udenpaa Rammen, Højtrykscylindren paa højre og Lavtrykscylindren paa venstre Side. Cylindrenes Diameter er henholdsvis 520 og 1005 mm og Slaglængden er 815 mm. Lokomotivets normale Trækkekraft er 32 500 kg, men under Igangsætning kan det ved Hjælp af en Igangsætningsmekanisme bringes til at arbejde som Tvilninglokomotiv og udvikler da en Trækkekraft af 39 000 kg. Desuden findes paa Tenderen en 2-koblet Hjælpemaskine for 18 Atm. Damptryk, der udvikler en Trækkekraft af 8200 kg. Spildedampen derfra afledes gennem en lille Skorsten paa Tenderen. Drivhjulsdiameteren er 1660 mm og største Akseltryk er 34 Ton. Tenderen har fem Aksler, en 2-akslet og en

3-akslet Truck og rummer ikke mindre end 52 m³ Vand og 16 Tons Kul.

Da Kedlen ligger saa højt, som Fritrumprofilen tillader, sidder Skorstenen i en Forsænkning i Røgkammeret. Denne Forsænkning er bredest og dybest foran, hvorved der under Lokomotivets Løb opstaar en Luftstrøm opad, som skal hindre Røgnedslag, Fig. 2.

F. Spøer.



15. Maj. Dansk Medicinsk Selskab har holdt Møde om Invalideforsikringen, og paa dette Møde har Overlæge Norgaard talt om »Erhvervssygdommene«. Det er en særlig Type Sygdomme, ikke deres Art, men deres Oprindelse; man faar dem ved sit Arbejde, og det er moderne social Forsikringspolitikens Opgave at værne Arbejderne imod de livsødelæggende Følger af de Sygdomme, der rammer dem gennem selve Arbejdet. Her er vi forøvrigt alle Arbejdere, enten vi er organiserede i Fagforeninger eller ej, enhver Beskæftigelse slider paa Mennesket og slider paa en særegen, for Beskæftigelsen karakteristisk Maade. Man kan sige — stort set — at det hele ikke betyder andet, end at det altid fører mod Døden at leve, vi er alle Maskiner, vi arbejder, og vi slides op. Fiskeren faar sin Gigt en Dag, saa er han færdig. Gigten er »Erhvervssygdom«. Den er ogsaa Livets og Arbejdets Præg paa Manden. Lokomotivførere faar ofte deres Øjne ødelagte af at spejle ud i Natten, opmærksomme overfor enhver Tilkendegivelse fra Signalsystemet — de angribes ofte tillige af en Nervesygdom, en Tvivl om, hvorvidt de stadig kan kende grønt Lys fra rødt — en Eksistensbetingelse for en Lokomotivfører! Bli- ver de farveblinde af Arbejdet? De tror, de er blevet det, saa er Virkningen den samme i Praksis. Eller tag Journalisten, som en Menneskealder igennem har Natarbejde. Han bliver ældet før andre, han bliver nervøs, lider af Søvnløshed, af Træthed. I gamle Dage sagde vi: Det er haardt Arbejde, uden regelmæssig Arbejdstid, uden Sikkerhed for rolig Nattesovn og med højst usundt Kludder i Ernæringen — Journalisten spiser, naar han har Tid, og han spiser, hvad han kan faa bragt fra nærmeste Kafé — det slider sin Mand hurtigt op! Nu ser vi Følgerne som et Kom- plex af Lidelser, erhvervede ved Arbejdet, og det er tilsammen Pressemandens »Erhvervssygdom«. Vi véd, at Nittere, Telefonarbejdere og Malere er udsatte for at faa Blyforgiftninger, Rengøringskoner — og mange Husmødre, som ikke kender til Hjælp i Huset — faar ødelagte Hænder. »Rengøringshænder« er en Er- hvervssygdom. Man kan faa Ekzem af at arbejde med visse Træsorter, Mennesker, som arbejder i Støv, kan faa Lungesygdomme og Hjertesvækkelse. Hvert Arbej-

de har sine specielle Lidelser — Professoren faar sin Fordøjelse ødelagt af megen Stillesiddende, det samme hænder Chaufføren, som altid er bøjet over Rattet! Lægen er udsat for at blive smittet af sine Patienter, det er Sygeplejersken og Portøren paa Hospitalet ogsaa. Saadan kunde man blive ved.

Men er vi færdige, naar vi har Rede paa alle de fysiske og psykiske Lidelser, Arbejdet efter sin Art bringer over Udøveren? Problemet er langt mere omfattende! Kan en Sømand leve saa trygt et Familieliv som Kontormanden, der er hjemme til Middag Kl. 6 hver Dag? Mange Erhverv medfører en Utryghed i Følelseslivet, i Familieforholdene — baade for Mand og Kone — som igen maa virke paa Almenbefindendet, og i mange Tilfælde fører til unormale Tilstande, der ogsaa paa deres Vis er »Erhvervslidelser«.

Der er Risiko forbundet ved at være levende og arbejde. Den ene er ude i større Risiko end den anden, her er mange Nuancer, og det afhænger saa igen af den Enkeltes Syn paa Tingene, hvordan han nu føler sin private Risiko. Fiskeren sidder ældet før Tiden og plaget af Gigten, og synes dog, han har levet det rigtige Liv, og ynker man ham, svarer han maaske, at man faar nu en Gang ikke noget gratis i denne Verden, det ene fører det andet med sig. Men Lægerne og den sociale Forsorgs Organisatorer ser kun Opgaven i det. Det regnes ud, og der skabes Regler, og Fiskeren faar Invaliderente for Gigten og Værket i alle Lemmer. Her er det nye i Historien, der ellers er saa gammel som selve Samfundet. Livet gaar ikke sin Gang mere, som det bedst kan, vi er der alle for at tage Brodden af dets Ubarmhertighed, og vi betaler alle til det Arbejde. Derved tages ogsaa Brodden af selve Hjælpen.



JUBILÆER



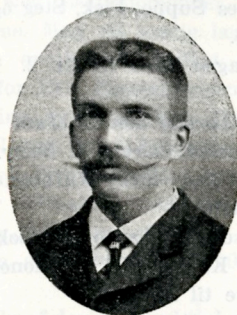
Den 1. Juli d. A. kan Lokomotivfører *A. R. S. Borg*, Københavns Godsbanegaard (Sankelmarksgade 28, 3. S., V.), fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Borg var i mange Aar Maskinarbejder i Remisen paa Østerbro, forinden han kom i Tanker om at ville gaa over til den egentlige Lokomotivtjeneste.

Borgs gode Humør er velkendt og har hjulpet ham gennem meget ondt, og som Kollega har Borg sikkert kun Venner, der paa forskellig Maade vil mindes ham paa denne Dag.

Borg er meget interesseret i Organisationen, og naar Afdelingen kalder til Møde, er man sikker paa at se ham, hvis Tjenesten tillader det, ligesom Borgs Tjenstvillighed er velkendt.

Afdeling 1 føjer sin Lykønskning til de mange andre, Borg sikkert vil modtage i Anledning af Jubilæet, og vi ønsker dig Held og Lykke i Fremtiden.

A—g. 1.



Den 1. Juni kan Lokomotivfører *R. A. Petersen*, Vindingevej 8, Nyborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved De danske Statsbaner. Petersen ansattes som Lokomotivfyrb. den 1. Juni 1906 med Station i Struer, blev saa senere forflyttet til Aarhus og derfra til Nyborg igen, hvor vi næsten alle søger tilbage til igen.

Petersen er en meget rolig og samvittighedsfuld Lokomotivmand, som varetager de Krav, der stilles af tjenstlig Art, som Organisationsmand er Petersen ikke af de fremtrædende, men følger Organisationsarbejdet med megen Interesse, som saadan staar Petersen som et godt Organisationsmedlem af D. L. F.

Fynske Lokomotivmænd bringer Dig vor hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen med Ønsket om, at Du maa virke imellem os endnu nogle Aar og befarer Strækningen Nyborg og Strib.

M. A.

Endvidere kan Lokomotivfører *J. C. Tegner*, Københavns Godsbanegaard (Flensborggade 4, 3. S., V.), fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES

i Folketeatret, Frederiks Torv, Aalborg. Dagsorden og de i Forbindelse med Kongressen arrangerede Festligheder og Udflugter i Dagene den 11., 12., 13. og 14. Juni 1931.

Torsdag den 11. Juni:

- Kl. 9: Aabningshøjtidelighed.
- Kl. 12,30—15,30: Kongresforhandlingerne paabegyndes.
- Kl. 15,45: Automobiludflugt til Nationalparken i Ræbild. (Her serveres Kaffe.)
- Kl. ca. 18,30: Ankomst til »Skovbakken« i Aalborg. Her serveres Aftensmad. (Varm Ret og koldt Bord.)

Kl. 20,15: Forestilling paa Teatret, som er reserveret Kongresdeltagerne.

Efter Forestillingen Dans til Kl. 1.

Billetter à 3 Kr. giver Adgang til Bilturen, Kaffe i Ræbild, Aftensmad, Forestilling m. v.

Fredag den 12. Juni.

Kl. 9—11,30 og 13—15,30: Fortsættelse af Kongresforhandlingerne.

Kl. 13,15: Automobiludflugt til »Skansen« for Damer og Gæster. (Paa »Skansen« serveres Kaffe.)

Kl. 17,15: Kongressens Festmiddag i Restaurant »Kilden«. (Der serveres Suppe, Fisk, Steg og Dessert à 3 Kr. pr. Kuvert).

Efter Middagen Dans til Kl. 2.

Lørdag den 13. Juni.

Kl. ca. 9: Afrejse med Særtog til Sæby.

Kl. ca. 12: Frokost paa »Sæby Kurhotel« (varm Ret, koldt Bord og Kaffe).

Kl. ca. 14: Afrejse med Særtog til Løkken.

Kl. ca. 16: Fælles Kaffebord i Pavillonen.

Kl. ca. 18: Afrejse til Aalborg.

Kl. ca. 19: Ankomst til Aalborg.

Billetter à 3 Kr. giver Adgang til Frokosten i Sæby og Kaffebordet i Løkken.

Søndag den 14. Juni.

Kl. 10: Afslutning af Kongressens Forhandlinger.

Kl. 15: Udflugt pr. Damper paa Limfjorden.

Kl. ca. 18: Ankomst til Aalborg.

NB. I de anførte Priser er *ikke* medregnet Drikkevarer og Drikkepenge.

Samtlige svenske og norske Deltagere med Damer vil faa Frirejse paa 2. Klasse paa de danske Statsbaner fra Overgangsstationen til Aalborg og retur.

Af Hensyn til Arrangementet maa Anmeldelse om Deltagelse i Kongressens Festligheder og Udflugter indeholde Oplysning om, hvorvidt Deltagelse ønskes i *samtlige* Festligheder og Udflugter eller eventuelt *hvilke*.

Samtidig maa gives Oplysning om, hvorvidt Deltagerne ønsker, at der reserveres Hotel i Aalborg, og om der i saa Tilfælde ønskes Værelse med en eller flere Senge.

Anmeldelserne sendes til de respektive Organisationer senest den 31. Maj, hvorfra de senest den 1. Juni sendes til Dansk Lokomotivmands Forening, Reventlowsgade 28, København V.

P. S. K.

K. Johansen.

DEMENTI

Da de fra min Side faldne Udtalelser mod Lokomotivfører Rosenkilde Laursen under Debatten om Redaktørvalget paa Kongressen den 8. Maj 1931 beror paa en Misforstaaelse fra min Side, beklager jeg herved, at de er faldne.

J. Milne.

I Anledning heraf har 128 Medlemmer af Afd. 1 underskrevet en Tillidsserklæring til Formanden med Opfordring til ham om at fortsætte som Formand for Afd. 1.

Denne Tillidsserklæring forelaa ved Afd. 1s ekstraordinære Generalforsamling den 15. Maj 1931.

J. Junge, Dirigent.

TAK

For al mod mig vist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum bringer jeg herved min hjerteligste Tak.

N. H. Jacobsen, Ng.

Hermed sendes min hjerteligste Tak til Kolleger og Medansatte for den store Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

O. E. Ovesen, Aalestrup.

Modtag hermed min hjerteligste Tak for Opmærksomheden paa min Jubilæumsdag.

A. Grosen, Aarhus H.

FRA JERNBANESKOLEN

Ved Lokomotivfyrbødereksamen 21.—25. April 1931 bestod nedennævnte Ekstrahaandværkere:

A. C. Jørgensen, Korsør.

K. E. S. Dinesen, Aarhus H.

C. E. Johansen, Københavns Godsbgd.

R. D. R. Petersen, Københavns Godsbgd.

S. V. Andersen, Københavns Godsbgd.

A. C. V. Fricke, Korsør.

E. V. Villumsen, Københavns Godsbgd.

S. R. Larsen, Københavns Godsbgd.

P. E. Larsen, Københavns Godsbgd.

L. A. F. Jensen, Korsør.

J. L. Nielsen, Københavns Godsbgd.

H. H. Nielsen, Københavns Godsbgd.

E. V. E. Horn, Københavns Godsbgd.

A. Andersen, Østerbro.

N. J. Karlsen, Københavns Godsbgd.

S. E. Christensen, Københavns Godsbgd.

O. P. Jørgensen, Københavns Godsbgd.

3 Ekaminander bestod ikke.



De indiske Jernbanemænd fremmer den faglige Enhed.

Den 15. Marts fandt Generalforsamlingen Sted for den All-indiske Jernbane-Federation i Ajmer. Federationen staar udenfor begge faglige Landsorganisationer, men søger at genoprette det faglige Enhedsforbund. Til dette Formaal var der til Kongressen indbudt Repræsentanter for begge Landsorganisationer.

I Forhandlingerne med Jernbanemændenes Førere deltog N. M. Joshi som Repræsentant for *Indian Trades Union Federation* (Fagbevægelsens saakaldte højre Fløj), S. V. Deshpande, der repræsenterede *All-India Trade Union Congress* (den venstre Fløj) og Aftab Ally som Repræsentant for det bengalske faglige Kartel.

Forhandlingerne førte til Nedsættelse af et Udvalg bestaaende af tre Førere for Jernbanefolkene: I. B. Sen, V. V. Giri og J. M. Mehta, som skal forhandle med Fagforbundene selv om Sammenslutning i et fagligt Enhedsforbund under Bevarelse af Forbundenes Selvstyre. Kun saadanne Beslutninger, der bliver vedtaget med overvældende Majoritet — ca. ni Tiendedele — vil kunne give Enhedsforbundene Ret til at tvinge de tilsluttede Organisationer Gennemførelse af Beslutninger.

De indiske Jernbanemænds Stilling til Indiens Forfatningsændring.

Den All-indiske Jernbane-Federations Generalforsamling den 15. Marts i Ajmer vedtog enstemmig en Resolution, der fuldkomment dækker den faglige Fører N. M. Joshi's Opfattelser. Resolutionen lyder, som følger:

»Efter indgaaende Prøvelse af »Round Table Konferencen«s Beslutninger udtaler Federationen sin skarpeste Misbilligelse af de indtil nu offentliggjorte Resultater og betoner udtrykkeligt, at Forfatningen for Indiens fremtidige Styrelse, efter Federationens Skøn, er uantagelig for Arbejderne, hvis ikke den indeholder følgende Grundsaetninger:

- a) Tale-, Presse- og Foreningsfrihed for Arbejderne;
- b) almindelig Valgret for voksne;
- c) Beføjelse for Central- eller Forbundsregeringernes Autoriteter til at ratificere Overenskomster og anbefalinger fra Folkeforbundets Internationale Arbejds-Bureau og at gennemføre deres Anvendelse i hele Indien, inkl. de indiske Stater;
- d) forholdsvis Repræsentation af Jernbanearbejderne i de øverste Jernbaneforvaltnings- og Jernbaneopsynsautoriteter.«

En virkningsfuld Strejketrusel i Grækenland.

De græske Jernbaners Lønningssystem omfatter Udbetalingen paa ca. 400 Drachmer ved Jule- og Paasketid. Under Paaskud af økonomiske Vanskeligheder meddelte Nord-Vest-Banen i Aar, at Paasketillægget vilde bortfalde. Denne Meddelelse satte Personalet i Oprør og foranledigede det græske Jernbaneforbund til at planlægge en Strejke, idet Selskabets Handling betød en alvorlig Fare for de græske Jernbanemænds Rettigheder. Strejkeforberedelserne indgød Selskabet ret hurtigt en saadan Forskrækkelse, at det trak Bekendtgørelsen tilbage, endnu før Strejkeparolen var givet. Tillægget er blevet fuldt betalt.

Storbritanniens Færdselsministerium

har nu ladet Spørgsmaalet om Jernbanernes Elektrificering undersøge i et Udvalg af Sagkyndige. For kort Tid siden har Udvalget afgivet en Betænkning, der gaar ud paa at elektrificere hele Landets Jernbanenet (ca. 83 000 km) i Løbet af 20 Aar. Udgifterne vil beløbe sig til ca. 261 Millioner £ (ca. 4,7 Milliarder Kroner).

Det formodes, at Jernbaneselskaberne alene ikke vil kunne magte den økonomiske Side af Sagen. Et Tilskud

fra Regeringens Side til Planens Gennemførelse vilde dog straks fremkalde Problemet om Jernbanernes Overtagelse af Staten.

Da Planen er opstaaet i Forbindelse med Arbejdsløshedsspørgsmaalet, og dens Gennemførelse vil aflaste Arbejdsmarkedet med ca. 60 000 Mand i 20 Aar, tør man forvente, at den vil finde mange Tilhængere.

Jernbane-Færdselspoliti til Kontrol af Lastautomobiler i Syd-Sverige.

Et Færdselspoliti, der oprettes for Regning af de sydsvenske Privat- og Statsbaner, faar til Opgave at kontrollere Transporten med Lastautomobiler, der konkurrerer stærkt med Banerne. Man vil særlig lægge Vægt paa, at Lovbestemmelserne overholdes, hvilket er af Betydning for Jernbanerne, for Eks. Bestemmelserne om den højest tilladelige Belastning og Hastighed. Ogsaa Afgangs- og Ankomsttiderne vil nøje blive kontrollerede. I de to Regeringsdistrikter vil Færdselspolitiet bestaa af 2 Embedsmænd, som bliver udrustede med Motorcykler. Omkostningerne for dette Politi, som fordeles paa Jernbanerne efter deres Længde, er anslaaet til 20 000 Kr. aarlig.

Trolleyomnibus-Færdslen i England.

I Aaret 1929—30 var der i England Trolleyomnibuslinier paa 272 km (Aaret forud 224) i Drift. Anlægs-kapitalen androg ca. 3,6 Millioner Kr. Indtægten androg ca. 14 Millioner Kr.; Udgifterne 10,7 Mill. Kr. Der befordredes 127 462 000 Passagerer mod 99 066 000 i det foregaaende Aar. Ved en gennemsnitlig Driftshastighed paa 14,3 km/h (Aaret forud: 13,8) beløb Indtægten pr. Vkm sig til 1,05 Kr. (1,09 Kr.); Udgifterne pr. Vkm 0,78 (0,81) Kr.

Selvirkende Togsikring.

Medens amerikanske Indretninger til at udløse Lokomotivets Bremsar arbejder med Induktionsstrømme, har den engelske Great-Western Bane indført en Fremgangsmaade med umiddelbar Berøring. Ved hvert Signal ligger midt i Skinnerne en 13 m lang Strygeskinne. Den løfter, idet Toget kører over den, en Tap, der sidder paa Lokomotivet, og gennem hvilken der ustandselig gaar en Strøm fra et 4 Volts Batteri, saalænge Tappen er i sin almindelige Stilling. Strygeskinnerne er uden Strøm, saalænge Signalet staar paa »Stop«, men bliver elektriske, idet Signalet gaar op. Paa denne Maade staar Lokomotivet og Skinnerne i Forbindelse med hinanden, og en direkte Bremsning er mulig.

(Railway Age.)

Sverige—Lapland.

Den svenske Statsbaneforvaltning har besluttet at føre en Omnibusrute gennem Lapland; den skal gaa tæt ved den finske Grænse fra Övertornea til Pajala og har til Hensigt at bringe Beboerne af disse Egne i nærmere Berøring med Omverdenen. Rutens Længde er 112 km den længste i Sverige.

(V. D. I.-Nachrichten.)

Jernbaneskinner af Manganstaal.

Man har i lang Tid været klar over, at almindelige Jernbaneskinner er for bløde, i det mindste for stærkt

ufærdede Strækninger, og Banerne i England har nu indført Skinner af Manganstaal (med indtil 1 pCt. Mangan) som Standard. De nye Skinner vil koste en Del mere end de gamle; men deres Levetid vil blive forlænget meget betydelig. Staalværkerne i Sheffield, der har særlig Erfaring i Fremstillingen af Manganstaal, faar for Øjeblikket flere Ordre paa Staal fra Amerika end fra England.

(The Engineer.)

Flettner-Krupp-Omnibus.

Denne Omnibus har foran sin egentlige stive Undervogn en særlig bevægelig Styrevogn, som blot bærer Motoren og Chaufføren. Vognen faar derved 10 Hjul; men den har den store Fordel, at den er let at styre, og at Styrevognen paa faa Minutter kan løses fra Hovedvognen og sættes foran en anden Bil, medens den første bliver aflæsset. Flettner har konstrueret Vognen. Fr. Krupp, A. G., har bygget den.

(Verkehrstechnik.)

Motorslæder.

I Rusland bliver Motorslæder benyttet baade til Passager- og Posttrafik. En Linie forbinder Tschoboksary med den næste Jernbanestation, en anden fører fra Archangelsk til Pinega. Slæderne er konstruerede af det russiske Central-Aero-Hydro-Dynamo Institut; de er bygget af Metal med en Motor paa 100—120 HK, som giver dem et Automobils Gennemsnitshastighed.

(Die Umschau.)

Jordklodens Landeveje.

Ved Udgangen af 1927 opgøres Jernbanenettets Længde til 1 249 000 km. Heraf har Amerika omtrent Halvdelen, 606 316 km (48,5 pCt.), Europa har 32,3 pCt., Asien 9,9, Afrika 5,3 og Australien 4,0 pCt. I Europa har Sverige i Forhold til Indbyggerantallet det længste Jernbanenet (26,7 km for hver 10 000 Indbyggere). Belgien har derimod det største i Forhold til Arealet (36,5 km for hver 100 km²). I Danmark er der 14,8 km Jernbane for hver 10 000 Indbyggere, 11,9 km for hver 100 km².

(Statistische Jahrbuch für das Deutsche Reich.)

Sværere Jernbaneskinner.

For faa Aar siden regnede man Jernbaneskinner med en Vægt af 45—50 kg pr. Meter for meget svære; de danske Statsbaners sværeste Skinner vejer saaledes 45 kg pr. Meter. I Udlandet har man dog flere Steder maattet gaa betydelig højere op paa Grund af Lokomotivers og Vognes stadig stigende Vægt. Et Valseværk i Sydney (Nova Scotia, Canada) har saaledes for nylig paataget sig Valsning af Skinner med en Vægt paa 130 165 kg pr. Yard, altsaa ca. 65 kg pr. Meter.

(The Engineer.)

Godsvogne i eet Stykke.

En rhinsk Vognfabrik har fra de nederlandske Jernbaner faaet en Ordre paa Fabrikation af 60 Vogne, der er helt svejset, saaledes at der ikke er til at finde en eneste Nitte eller Nagle i disse. Ved denne nye Konstruktionsmaade skulde det være blevet muligt at opnaa en Vægtbesparelse paa 40 Centner pr. Vogn, hvorved Stabiliteten endog kunde gøres endnu større. Den sam-

lede Vognlængde udgør 15 m, de enkelte Udlosningsklapper er 6,75 m lange og 2,60 m brede. Udlosningen af Vognen, der rummer 100 Kubikmeter, sker fra Lokomotivet ved Hjælp af Trykluft, og saaledes at et samlet Vogntog kan bringes til Udlosning. Vognene skal bruges til Befordring af Affald.

I. LANTERNEN

Lanternen afholder Udflugt til Kalundborg med Besøg paa Feriehjemmet den 3. Juni 1931.

Afrejsen finder Sted med Tog 153 fra København 7,47; Hjemrejsen med Tog 172.

Madkurve skal ikke medbringes, da den fulde Forplejning finder Sted paa Feriehjemmet. Prisen er for Lanternens Medlemmer 3,50 Kr. pr. Deltager.

Bestyrelsen.

JYDSK-FYNSKE STATS BANEPERSONALES BIBLIOTEK

Fredag den 12. Juni 1931 Kl. 4½ Eftm. afholdes ordinær Generalforsamling i Bibliotekslokalet paa Bane-gaarden med følgende Dagsorden:

1. Fremlæggelse af Regnskab 1930—31.
2. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer i Stedet for Maskinbestyrer Duseberg og Kassekontrolør Petersen, der afgaar efter Tur.
3. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant i Stedet for de efter Tur afgaaende: Assistent V. H. Møller, Hørning, og Kontorist Frk. E. M. Christensen, 2. Distrikt.
4. Forandring i Statutterne.
5. Eventuelt.

Regnskab 1. April 1930—31. Marts 1931.

Indtægt.	Kr. Ø.
Kassebeholdning fra forrige Aar	9 940. 96
Bidrag fra Interessenterne	17 292. 80
Indvundne Renter	480. 92
Erstatninger og Bøder	32. 00
	27 746. 68

Udgift.	Kr. Ø.
Indkøbte nye Bøger	4 034. 14
Indbinding af nye Bøger	2 099. 70
Indkøbt Bøger til Erstatning for udrangerede Indbinding af Erstatninger for udrangerede Bøger samt Vedligeholdelse af Bøger	937. 20
Tryksager	392. 25
Inventar	126. 45
Porto, Kontorhold	140. 60
Lovforsikring	59. 80
Brandforsikring	75. 10
Opvarmning, Rengøring	854. 19
Lønninger til Bibliotekar, 2 Medhjælpere, Bud og Regnskabsfører	5 969. 00
Kassebeholdning	12 175. 66
	27 746. 68

KNUDSHOVED

Opmærksomheden henledes paa, at der er optaget paa Knudshoved fra 14.—29. Juli, hvorfor det tilraades at vælge Ferien derovre før eller efter dette Tidsrum.

RABATBILLETTER

Paa Foreningens Kontor kan Medlemmerne faa Rabatbilletter til Tivoli og Zoologisk Have.

Nye Bøger.

- | Sj.-Følster | Jyll.-Fyn. | |
|-------------|------------|---|
| 15982 | 14610 | Andrees Polarfærd 1899. |
| 15983 | 14112b | Unset, Sigrid: Den brændende Busk. |
| 15984 | 11460e | Michaëlis, Karin: Følgerne. |
| 15975a | | Skjoldager, H. V.: Inge paa Havsgaard I. |
| 15976 | 14593 | Fogtmann, A.: Tyrannen og hans Datter Isabella. |
| 15985 | 14603 | Petersen, R. Storm: Bedre Børns Folk. |
| 15986 | 14606 | Vollquartz, I: Julebud. |
| 15987 | 14624 | Rasmussen, Emil: Dødens Aarhundrede. |
| 15988 | 14616 | Rung, Gertrud: Georg Brandes i Samvær og Breve. |
| 15989 | 14595 | Jensen, Carla, Baronesse: Da jeg var Spion. |
| 15990 | | Anker-Puolsen, J.: Jan Storm fra Solvik. |

*Rettelse til
Adressefortegnelsen*

Lokomotivførererkredsen:

Padborg: Repræsentanten for Feriehjemmet: P. K. Storm, Nørregade.

Motorførererkredsen.

Kredsbestyrelsen:

Kredsformand A. S. Petersen og Kredsbestyrelsesmedlem C. A. G. Jensen slettes.

Kredskasserer H. P. Christensen, rettes til Kredsformand.

Nye Kredsbestyrelsesmedlemmer:

Kredskasserer: P. Jensen, Ny Jernbanevej 4 A, Næstved.

Kredsbestyrelsesmedlem: O. Berrig, Kalkbrænderivej 17, Assens.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Kredsbestyrelsen:

Kredsformand J. Knudsen og Kredsbestyrelsesmedlem H. J. Poulsen slettes.

Kredsbestyrelsesmedlem Alf. Løngvist rettes til Kredsformand.

Nye Kredsbestyrelsesmedlemmer:

Carl Christensen, P. Knudsensgade 34, København V.

E. Dyrberg, Niels Mørchsgade 12, Frederikshavn.



Overført som ekstraordinært Medlem.

Pens. Lokomotivfører J. A. Jensen, Fredericia.



Forflyttelse efter Ansøgning under 2.—5.—31:

Lokomotivfyrbøder K. H. Kristensen, Gjedser, til Helsingør.



**Herre- og Dreng-Klæder
uden Udbetaling**

til Statens og Komm. Funkt., ellers fra 20 Kr. Udbetaling.

Altid 1500 Stk. Konfektion paa Lager.

1 Kl. Herrekonfektion og Skræderi

Nr. Farimagsgade 68-70.

— Husk, og glem ikke, det er den høje Stue. —

Frakker og Smokings udlejes

DEN NY LAANEBANK A/S

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønforskrivninger fra Tjenestemænd.

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

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:
Reventlowgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.

GRAVMONUMENTER

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

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL
*Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus*



Brokbandager

Underlivsbælter

Gummistrømper

Sagkyndig og omhyggelig Tilpasning.
Specialitet: Vanskelige Broktilfælde.

Bandagist G. Vogel, Vestergade 3, København K.

VILHELM LANGES

FORLANG

Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.

Støt dansk Industri!



HARALD HANSEN

AKTIESELSKAB
AMAGERTORV 11⁴

Damekonfektion,
færdige og efter Maal. ♦ ♦ ♦
♦ ♦ ♦ Imprægnerede Frakker.
Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5^{1/2}.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varene bringes overalt.

STØT VORE ANNONCØRER!

Tilbud til Tjenestemænd!

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

Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.

Kjoler, Børnetøj, Vinterfrakker og Ulsters. Ratebetaling med og uden Udbetaling.

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

Vester 46 10.

Vester 46 10.