



Nº 17

5. September 1936

36. Aargang

PERSONALETS UNDERRETNING OM HASTIGHEDSNEDSÆTTELSER O. L.

I Anledning af Toguheldet ved Hedehusene den 15. Maj i Aar fremsatte vi en Kritik over den utilfredstillende Maade, hvorpaa der fra Banetjenestens Side disponeredes ved Tilrettelæggelse af Arbejder, som maatte foranledige Hastighedsnedsættelser eller Forandringer i Sporbenyttelsen. Vi kritiserede ogsaa Formen for Personalets Underretning om Hastighedsnedsættelserne o. l., idet vi henviste til, at man andre Steder har et System, saaledes at det togfremførende Personale under selve Kørslen ikke skal støtte sig alene paa Hukommelsen, men har en trykt Meddelelse at kunne se paa. Generaldirektoratet har bemærket sig vore Synspunkter, og der vil i den nærmeste Fremtid ske gennemgribende Forandringer paa begge de nævnte Omraader.

Medens faste Hastighedsnedsættelser — d. v. s. saadanne, der gælder for en hel Køreplansperiode, — stadig vil blive optaget i Tjenestekøreplanen, vil midlertidige Hastighedsnedsættelser, Sporspærringer o. l. fremtidig blive optaget i en trykt Fortegnelse, der udgives hver Uge, og hvis almindelige Benævnelse vil blive »La« (Langsomkørsler). Der leveres hver Uge en saadan Fortegnelse til hver Lokomotivfører, Motorfører og Lokomotivfyrbøder. Fortegnelsen trykkes i 2 Udgaver, en for hvert Distrikt; Lyntogspersonalet vil faa begge Distrikters La-Fortegnelse. Samtidig med denne Reforms Gennemførelse vil den hidtidige Form med Opslag i Remiserne falde bort for saa vidt da angaar Ting, som optages i La.

Vil det nye System være bedre end det gamle,

og hvorledes vil de nye Fortegnelser komme til at se ud? spørger straks enhver Lokomotivmand. Vi mener at kunne besvare det første Spørgsmaal med et Ja; for det sidste Spørgsmaals Vedkommende skal vi i det følgende give en nærmere Redegørelse:

Langsomkørselsfortegnelserne skal som omtalt gælde for en Uge ad Gangen, og da alle de Forandringer, som har kunnet overses ved Udgivelsen af den paagældende Uges La-Fortegnelse, skal være optaget i Fortegnelsen, skulde dette altsaa betyde, at Banetjenesten maa tilrettelægge de Arbejder, der medfører midlertidige Hastighedsnedsættelser e. lign. paa længere Sigt end Tilfældet hidtil har været.

I La-Fortegnelsen vil Afgivelserne fra de planmæssige Hastigheder m. m. blive opført strækningsvis og i hver Togretning for sig. De enkelte Forandringer faar fortløbende Numre, saa det kan ses, hvis der mangler noget, og de opføres i Stationsrækkefølge. For hvert enkelt Løbenummer anføres den Station, hvor Hastighedsnedsættelse skal ske, er den langsomme Kørsel paa den frie Bane, angives de 2 til det paagældende Banestykke grænsende Stationer; dernæst angives det bestemte Sted for Hastighedsnedsættelsen eller Sporforandringen, f. Eks. fra km 69,4—70,1. I en følgende Rubrik angives den tilladte (den nedsatte) Hastighed, dernæst følger Underretning om, for hvilke Tog, eventuelt paa hvilke Tider af Døgnet den paagældende Foranstaltning gælder. Saa følger Meddelelse om, hvilken Dato vedkommende Forandring træder i Kraft, og, hvis Arbejdet til-

endebringes i Ugens Løb, hvornaar den op-hører. Endelig anføres Aarsagen til Hastighedsnedsættelsen eller Sporspærringen, f. Eks. Sporsforstærkning, Bygning af Underføring e. lign. I Tilfælde, hvor Sporspærringer e. lign. medfører ændret Signalgivning, angives den ændrede Signalgivning ved hvert enkelt Løbenummer.

Ved et let kendeligt Tegn markeres det, om Tog kører paa venstre Spor; desuden forsynes de Nedsættelser o. lign., der er nye, d. v. s. dem, som ikke fandtes i sidste Uges La, eller som er forandret siden sidste Uge, med et særligt Tegn (†).

Som allerede anført udgives der hver Uge en ny La-Fortegnelse, der leveres til saavel Lokomotivfører som Motorfører og Lokomotivfyrbøder. Det bliver Tjenestepligt for de paagældende at have den gældende La. hos sig under Togfremførelse; dette gælder ogsaa for Personale, som kører paa Strækninger, hvor der ikke er Hastighedsnedsættelse. Dersom man paa Grund af Ferie, Sygdom e. lign. ikke har faaet den gældende Fortegnelse ved den sædvanlige Udlevering, og en saadan ikke skulde kunne faas paa Depotet, maa den rekvireres paa Stationen inden Togafgang. *Vi beder vore Medlemmer indprente sig meget nøje, at de selv skal sørge for at være i Besiddelse af den gyldige La.; thi naar en Forandring er optaget i denne Fortegnelse, gives der ikke nogen yderligere Underretning.*

Det normale skal herefter altsaa være det, at midlertidige Forandringer som de her omtalte meddeles Uge for Uge i en trykt Fortegnelse. Opstaar der imidlertid Forhold, som maa medføre Hastighedsnedsættelser eller andre Forandringer, og som ikke har kunnet komme med i La. for den paagældende Uge, saa vil Lokomotiv- og Motorførerne faa skriftlig Underretning herom, ligeledes ved personligt Eksempplar.

Da de omtalte La-Fortegnelser, selv om der kommer en ny hver Uge, jo let vil blive mindre gode at læse, hvis de skal opbevares i en Lomme, har Organisationens Krævet, at der paa et passende Sted i Lokomotivernes og Motorvognenes Førerrum paamonteres en Kasse, hvori Fortegnelsen kan anbringes, saa den er synlig under Kørslen. Dette er imødekommet, og disse Kasser er allerede i Arbejde; men da Værkstederne nødvendigvis skal have nogen Tid til Fremstillingen heraf, vil der dog hen-

gaa et Stykke Tid, inden selve Paamonteringen paa Lokomotiverne og i Motorvognene kan være tilendebragt. Af Hensyn til Aflæsning af La'erne om Natten, har vi endvidere anmodet om, at der udleveres en elektrisk Lommelygte. Dette Spørgsmaal henstaar ganske vist endnu uafgjort, men under Hensyn til hele det nye Systems Betydning er det en absolut Nødvendighed, at der er let og bekvem Adgang til ogsaa om Natten at kunne læse sin La. (i andre Lande har man jo i udstrakt Grad elektrisk Lys paa Førerpladserne). Vi gaar derfor ud fra, at ogsaa denne Side af Sagen gaar i Orden.

Vi gør udtrykkeligt opmærksom paa, at La-Fortegnelserne ikke hører til Maskinen, de er personlige, d. v. s. at de efter tilendebragt Kørsel ikke maa blive siddende i Lokomotivets eller Motorvognenes foran omtalte Kasse, men skal medtages og anbringes paa den Maskine eller Vogn, hvormed næste Kørsel skal foregaa.

De her omtalte Forhold er jo noget ganske nyt, og vi haaber, at Personalet maa blive tilfreds hermed. Skulde det i Praksis vise sig, at et eller andet er mindre heldigt, kan der vel altid gennemføres Ændringer.

Udover disse Forandringer med Hensyn til Underretning til Personalet har Hedehusene-Uheldet tillige medført en Forandring i Bestemmelserne om Signalgivningen. (Meddelelser fra Generaldirektoratet Nr. 246.) Dette er dog ikke noget nyt, men i væsentlig Grad en Indskærpelse om Overholdelse af Signalreglementets Signaleringsforskrifter.

UHELDET VED HEDEHUSENE

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler:

Generaldirektoratet har nu truffet Afgørelse i Sagen om Toguheldet den 15. Maj d. A. paa Hedehusene Station, hvor et Tog afsporede under Indkørslen til et Vigespor paa Stationen. Afsporingen skyldtes, at Toget fremførtes med en for det paagældende krumme Spor alt for stor Hastighed.

Ifølge den af Auditøren foretagne Undersøgelse har Lokomotivføreren for det indkørende Tog Hovedansvaret for Uheldet, idet han dels ikke havde gjort sig tilstrækkelig bekendt med et udstedt Cirkulære om ændret Spor-

benyttelse paa Stationen og dels under selve Indkørslen var mindre omhyggelig med Signal-iagttagelsen.

Lokomotivføreren, der har været suspenderet under Sagens Behandling, vil herefter ikke blive benyttet til Fremførelse af Tog, men er indtil videre sat til Rangertjeneste.

Overfor Lokomotivføreren, der er medskyldig i Uheldet, har man alvorligt paatalt hans Forsømmelse ved Signalobservationen, hvorhos han er ikendt en Bøde.

I øvrigt har Sagen givet Anledning til, at man har fremskyndet en gennem det sidste Aar forberedt Ændring af Formlen for Underretning til Lokomotiv- og Togpersonalet om Hastighedsforandringer, ændret Sporbenyttelse m. v., saaledes at man herefter opnaar den størst mulige Sikkerhed for, at de udsendte Meddelelser om saadanne Ændringer altid kommer de paagældende i Hænde i god Tid. Den ændrede Underretningsmaade vil blive sat i Kraft i Begyndelsen af September.

Endelig har man i Forbindelse hermed nøjere udformet de gældende Regler for Signalgivning i Tilfælde af ændret Sporbenyttelse paa Stationer m. v.

DE TYSKE METALARBEJDERES »FØRERE«

Efter at Hitler var kommet til Magten i Begyndelsen af 1933, forløb der som bekendt et Stykke Tid, før han gik til Angreb overfor Fagforeningerne. Men Presset fra de mange Nazister, som gerne vilde have en Stilling, i Forbindelse med en Række andre Omstændigheder, bevirkede, at Naziregeringen den 2. Maj 1933 lod samtlige Fagforeningsbygninger og -kontorer i hele Tyskland besætte af de brune Bander. Ogsaa Metalarbejdernes Hovedsæde i Alte Jakobsstrasse i Berlin blev »erobret«. I Spidsen for en bevæbnet Flok SA-Folk trængte *Wilhelm Jäzosch* sammen med den berygtede Johannes Engel, Berlin, ind paa Forbundskontorerne. Det blev *Jäzosch*, som kom i Spidsen for Forbundet, og denne Post har han siden klamret sig saa fast til, at han har kunnet beholde den, skønt de underordnede »Partifæller« ustandseligt har vekslet siden da. Ganske vist blev Metalarbejderne aldrig spurgt, om de vilde finde sig i at faa denne unge Mand til »Fører«, ja, det blev end ikke tilladt dem at spørge, hvorfra han var kommet, og hvad for en Mand, det var. Der var nu heller ikke meget at sige om *Jäzosch*: *Willi Jäzosch* var ikke Fagforeningsmand, han havde aldrig staaet i nogen Fagforening, havde intet bi-

draget til Fagforeningernes Opbygning, kendte intet til deres Ideer, Præstationer og Opgaver. Han havde altid *bekæmpet* Fagforeningerne. Han havde heller ikke været »Frontkæmper«, dertil var han for ung, hvilket dog ikke hindrede ham i at pjatte om »Frontkæmpergeneration« og »Frontkæmpersindlag« ved enhver Lejlighed. Arbejderne — Fagforeningsfolk og Socialister — forblødte paa alle Fronter og blev skudt til Krøblinge, medens den lille *Jäzosch* tilbragte sine Lømmelaar i Sikkerhed derhjemme. Paa den Maade kunde han samle Energi til sine Røvertogter og Voldshandlinger mod Arbejderklassen.

Efter Skoletiden blev han Skriver — Kontorist, kort sagt: Handelsmedhjælper — et hæderligt Erhverv. I Storfabrikant *Thyssens* Handelsafdeling i Berlin fandt *Jäzosch* en Stilling — ikke nogen stor Stilling, langt fra tilfredsstillende for lille *Jäzosch* med Hensyn til Magt og — Gage. Hele Verden ved, at Fritz Thyssen var Hitlers Financier, og at han tog sig dette ordentligt betalt af det tyske Folks Skattepose, efter at Hitler var kommet til Magten.

Da nu *Wilhelm Jäzosch* netop hos Fritz Thyssen havde skrevet Sedler og Bøger fulde, og da han ogsaa undertiden var gaaet gennem Jernlageret i Berlin, paastod han i 1933 — mere frækt end korrekt — at han var »udgaaet fra Metalindustrien«, hvorfor han betragtede sig som Fører for Metalarbejderne.

Var *Willi* altsaa forhindret i at være med ved Fronten, maatte han se sig om efter et andet Virkefelt for sin Slagsbrodernatur, og det fandt han i Hitlers SA-Garde. Og da Nazisterne i 1931—32 begyndte at danne Nazi-Celler omkring i Fabrikkerne til Kamp mod Fagforeningerne, var *Willi* ogsaa med til det. Herved traf han sammen med Johannes Engel, som var Fører for Fabrikscellernes Organisation i Berlin. De blev begge Medlemmer af Berlins Kommunalbestyrelse. Det var derfor ikke underligt, at Johs. Engel, da Lejligheden meldte sig, belønnede sin Partifælle *Jäzosch*. Paa denne Maade blev »Metalarbejderen« *Wilhelm Jäzosch* »Fører« for Deutscher Metallarbeiter-Verband, der blev omdøbt til »Rigsfællesskabet for Jern og Metal« (»Reichsbetriebsgemeinschaft Eisen und Metall«).

I Efterligning af sine store Forbilleder Hitler og Göring forsøger *Jäzosch* at overgaa især Göring med Hensyn til Brutaliteten i Minespillet.

Men hans Brutalitet er kun rettet nedad mod de Undergivne, medens han udviser Kryberi og Fejghed opad. Mange af de undergivne er sat paa Porten, men han selv har vist et Udholdenhedstalent af Rang med Hensyn til at blive hængende i sin Stilling. Han føler sig især som General i sin 1ste Klasses SA-Form med lange Støvler og Hæle til at knalde sammen. Medens han den 2. Maj 1933 kun mødte op i beskeden civil Dragt, fremtraadte han allerede den følgende Dag i flot Uniform — for at han ret kunde »føre« Metalarbejderforbundet.

Jäzosch sætter i høj Grad Pris paa denne Verdens Goder, og han gik derfor ud fra, at Lederne af det tyske Metalarbejderforbund og alle Funktionsnærerne havde haft anselige Gager — det hørte jo

med til Marxisternes Korruption. Derfor krævede han straks den 3. Maj 1933 forelagt Forbundets Lønningssliste og blev umaadelig skuffet, da han saa, hvor lave Gagerne var. Derved sank jo hans egne Forhaabninger. Han vilde ikke tro, at Lederen af det største Fagforbund i Tyskland kun fik udbetalt noget over 300 Mk. om Maaneden, og at de øvrige Tillidsmænds Lønninger var tilsvarende smaa. Det var en pinlig Opdagelse, men hvor meget han end sammen med Revisorer og Bankfunktionærer gennemrodede Regnskaberne for at finde Summer, som Lederne havde »tilvendt« sig, fik han dog intet ud deraf. Der var altsaa ikke andet at gøre end at give efter for Fagforeningsfolkernes Krav og udsende et Cirkulære til alle Afdelinger, hvori de faktiske Forhold blev meddelt.

Men hvad Føreren Jäzoch faar i Løn, er der ingen udover hans Dusbrødre, der ved noget om. Intet Medlem har Lov til at stille Spørgsmaal derom, ingen Kongres træffer længere Beslutning om Funktionærernes Lønninger. Kun een Ting kan Medlemmerne med Sikkerhed konstatere, nemlig at denne Overpamper i sin skinnende Mercedes-Kompressor-Bil farer gennem Tyskland og modtages af Storindustriens Direktører for at fortælle Metalarbejderne, at ægte Nationalsocialisme er det samme som blind Lydighed mod Fabriklederne. Naturligvis forsøgte de gamle Ledere aldrig at indlade sig paa den Slags Ting — de *tænkte* ikke engang derpaa. De skulde ogsaa blot have vovet det, saa vilde Medlemmerne være faldet over dem, først og fremmest Nazisterne. Hvilken Gage tager ikke denne Mand af de fattige Metalarbejderes Tvangskontingent — skønt han ikke yder det ringeste til Gengæld derfor! Det Spørgsmaal vil Jäzoch blive stillet overfor paa Afregningens Dag — og den Dag vil komme!

Nu har de tyske Metalarbejdere oplevet en endnu større Glæde! De har faaet endnu en Fører — en Stedfortræder for Jäzoch. Helt behageligt for denne er det sikkert ikke, thi den nye Mand vejer godt til i Vægtskaalen. Det er nemlig ingen anden end Direktøren for Tysklands største Skibsværft Blohm & Voss, Hamburg: *Rudolf Blohm*. Nogen almindelig Næstformand er det altsaa ikke, thi bag ham staar Finansminister Schacht og alle Storindustriens og Sværindustriens Fyrster i den tyske »Socialisme«s Tegn. Nu er Jäzoch til at købe for smaa Penge, thi hvad kan Dr. Ley (Lederen af »Arbejdsfronten«) hjælpe ham nu? Wilhelm Jäzoch maatte den 4. Februar 1936 højtideligt bekendtgøre Udnævnelsen af Statsraad Blohm. Han fik Lov til at tilføje: »Paa mit Forslag«. Det gør ikke Hr. Blohm noget, han kan tillade sig, at Jäzoch bilder sig selv en Løgn ind. Hovedsagen for Jäzoch er, at han faar Lov til at beholde sin gode Stilling, de mange Penge og den dejlige Bil. Hvad gør man ikke for alt dette. Sikken et Held, at Arbejderne ikke har noget at skulle have sagt, ellers —.

Metalarbejderne har ikke selv under deres værste Mareridt drømt om, at »Metalarbejder Blohm« skulde blive deres Fører. »Kollega« Blohm har sik-

kert heller ikke. Dertil var Modsætningerne for store. Værftsarbejderne havde i tidligere Tid under deres mange og haarde Kampe ingen mere hadefuld Modstander end Direktør Blohm, der ikke gav sin Fader noget efter. De var de førende Storkapitalister blandt Værftsejerne i Tyskland, og de taalte ingen anden Vilje end deres egen. Det var dem, der i sin Tid oprettede det uhyggelige Kontor med sorte Lister: »Arbejdsgivernes Anvisningskontor«, som paadrog sig Arbejderklassens voldsomste Had ikke blot i Hamburg og Omegn, men ogsaa andre Steder. De Herrer Blohm har gjort, hvad der stod i deres Magt for at bekæmpe Arbejderklassen. De vil næppe svigte denne Opgave.

Hr. Statsraad Rudolf Blohm, Indehaver af det største tyske Skibsværft, som »Næstformand« for de tyske Metalarbejdere, og *under* ham den tidligere Handelsmedhjælper i Firmaet Thyssen, Afdeling: Jernlageret Berlin, som Fører *mod* de tyske Arbejderes Vilje — det er den tragiske og groteske Komædie, der udspilles i det tyske Metalarbejderforbund. Med saadanne Førere kan de siges at være vel rejst!

(Efter Jern- og Metalarbejderen.)

ORGANISATIONSJUBILÆUM I TJEKKOSLOVAKIET

I Tjekkosllovakiet findes der et tjekkisk Jernbaneforbund, hvori de tjekkiske og slovakiske Jernbanemænd er organiseret, et Jernbaneforbund for tysktalende Tjekker (tysk-tjekkisk Jernbaneforbund) og et Lokomotivmandsforbund omfattende saavel Tyskere som Tjekker og Slovakere. Det tjekkiske Jernbaneforbund kunde i Aar fejre 40 Aars Jubilæum, og da der netop i Aar er opnaaet Enighed om Dannelse af en Centralorganisation, bestaaende af dette Forbund, Chaufførforbundet og Transportarbejderforbundet, var det besluttet samtidig at foranstalte en større politisk og faglig Manifestation. En saadan afholdtes i Dagene 14.—16. August i Prag. Man vedtog Love for den nydannede Centralorganisation, og der valgtes Bestyrelse. Endvidere blev alle de Medlemmer, som havde 40 Aars Medlemsskab i Jernbaneforbundet, hædret med et Diplom.

Under Hensyn til Tjekkoslavakiets overordentlig vanskelige geografisk-politiske Beliggenhed, indeklemmt mellem de fascistisk styrede Lande Tyskland, Polen, Østrig og Ungarn, er det naturligt, at de socialdemokratiske Fagforeninger i Landet ønskede at benytte Jubilæet til at faa sagt deres Medlemmer nogle Ord om de politiske Forhold og om Betydningen af Sammenhold blandt Arbejderklassen til Opretholdelse af det demokratiske Styre. Af samme Aarsag havde Organisationernes Ledelse lagt megen Vægt paa, at det størst mulige Antal udenlandske Organisationer lod sig repræsentere paa Kongressen, saa Medlemmerne og Offentligheden derved kunde

styrkes i Opfattelsen af det internationale Sammenhold. Der var da ogsaa fremmødt 19 udenlandske Gæster, repræsenterende I. T. F., England, Holland, Frankrig, Østrig, Ungarn, Polen og Danmark. Desuden deltog Trafikministeren og et stort Antal Politikere og Administrationsrepræsentanter samt Repræsentanter for indenlandske Organisationer i Kongressen.

Som Skik og Brug er i det sydlige Udland, havde Forbundet sine egne »Ordner« til at udføre Vagt-, Kontrol- eller Hjælpetjeneste. Kongreslokalet var et Væld af røde Faner, Tribunen var festligt udsmykket; i Midten en Buste af Karl Marx, bag denne de deltagende Landes Flag. Det hele var paa hver Side flankeret af en Æresvagt holdende en rød Fane. Det var interessant at se, hvor alvorligt disse Æresvagter tog sig deres Opgave. De stod saa at sige urokkelige og med et alvorfuldt Ansigtstudium i den halve Time, de stod Vagt, idet der hver halve Time var Aflysning.

Som et ikke uinteressant Ekempel paa de tjekkiske Tjenestemænds Organisationsforstaaelse og et Bevis paa, hvor afholdt Tillidsmændene er, skal anføres, at der fandtes Postkort med Fotografi af enkelte af de øverste Tillidsmænd, og disse Postkort blev solgt i et betydeligt Antal.

Gæsternes Talerække indledtes af Trafikministeren med en politisk Tale. I det hele taget var det langt overvejende Antal af Talerne af politisk Art, enkelte, f. Eks. Rigsdagens Formand, henrev Gang paa Gang Kongressen til Begejstring.

Samtidig med, at 40 Aars Jubilarerne som foran omtalt hædredes med et Diplom, fik Formanden, *Stanek*, samt den mangeaarige Tillidsmand *Brodecky*, som paa Grund af Alder fornylig har trukket sig tilbage fra Sekretærposten, hver overrakt en stor Lædermappe. Selve Kongressen afsluttedes med Aftenunderholdning og selskabeligt Samvær.

Den paafølgende Dag var der foranstaltet et Demonstrationstog gennem Prag, 20 Særtog bragte Medlemmer fra alle Egne af Landet til Hovedstaden. Det var et anseligt Tog, nemlig ca. 30 000 Mænd og Kvinder, hvoraf langt den overvejende Del var Jernbanemænd og Hustruer, som tiljublet af Befolkningen drog gennem Prags Gader. Demonstrationstøget afsluttedes i en Park, hvor der holdtes Taler om Betydningen af Sammenhold og Enighed blandt Arbejderklassen; thi uden dette er det ikke muligt at opretholde Demokratiet og Socialismen, og hvor der manes til Kamp mod Fascismen.

De tjekkiske Jernbanemænds talrige Tilslutning til denne Manifestation og den Begejstring de udviste, giver Løfte om Fastholden ved de socialdemokratiske Ideer og om Forsvar for de frie Fagorganisationers Opretholdelse.

SOMMERMØDE PAA HINDSGAVL

Foreningen for social Oplysning afholdt i Dagene 16.—21. August sit aarlige Sommermøde paa Hindsgavl. I Mødet deltog ca. 100 Deltagere fra de 3 nordiske Lande og omfattende forskellige Kredse af Befolkningen. Mødets Hovedemne var denne Gang: Veje ud af Krisen. Et aktuelt Emne, som i følgende Foredrag blev belyst saavel ud fra den almindelige Verdenssituation som under Hensyn til Udviklingen i de nordiske Lande:

- »Verdenskrisen og Danmark«, indledet af Docent, Dr. polit. Carl Iversen.
- »Den økonomiske Forskning og den praktiske Krisepolitik«, indledet af fil. lic. Erik Lundberg.
- »Vor Afhængighed af Udlandet«, indledet af Højskolelærer Frode Kristensen.
- »Mulighederne for nordisk økonomisk Samarbejde«, indledet af Universitetsstipendiat Erling Petersen.
- »Industriens Udviklingsmuligheder«, indledet af Ingeniør, cand. polyt. V. Lundsryd.
- »Industri eller Landbrug«, indledet af Kontorchef Knud Korst.
- »De som kommer til kort paa Arbejdsmarkedet«, indledet af Sekretær Otto Jensen.
- »Landbrugets Fremtid«, indledet af Landbrugsforstander J. Overgaard.

Foredragene, der var bygget op paa hver enkelt Indleders specielle Kendskab til Spørgsmaalene, var interessante og gav Stof til Selvtænkning.

Bag disse Foredrag, som ikke kun har Bud til en snæver Kreds, men til vide Kredse i Befolkningen, laa der et dygtigt og omfattende Arbejde, et virkeligt Studium af Problemerne. Foredragene vil senere fremkomme i Foreningens Tidsskrift. Efter hver enkelt Foredrag var der Diskussion, der gav Deltagerne rig Lejlighed til at give betydningsfulde Bidrag og Oplysninger til at finde Veje ud af Krisen. Foredragene og Diskussionerne var et smukt Vidnesbyrd om en vaagen, social Indstilling, som ikke mindst gav sig Udtryk for den Fare, der er oppe i Tiden for at standse og knuse sociale Fremskridt.

Ind imellem Foredragene var der arrangeret Udflugter til Fænø og Skamlingsbanken.

At beskrive Hindsgavl og de smukke Omgivelser kan ingen Pen magte. Indtrykket er saa overvældende, saa mægtigt, at det formelig kan gøre ondt at tænke derpaa.

Disse Sommermøder paa Hindsgavl kan ikke vurderes højt nok, de er en Forpost i den sociale Vækkelseskampagne, Aandens og Fordragelighedens Olympiade, hvor der ikke hentes Guld og Sølv, men Materiale til at belyse og løse Tidens sociale Problemer.

Som tidligere Aar var dette Sommermøde et værdifuldt Bidrag til at knytte varige og faste Forbindelser mellem Nordens Folk og igennem Enighed værne om Fredens og Frihedens Gerninger.

L.



BELØNNET LOKOMOTIVFØRER

Som bekendt reddede Lokomotivfører A. Andersen, Tønder, en Dag midt i Juni, da han kørte fra Tønder til Sønderborg, et lille Barn fra at blive knust under Maskinens Hjul, idet han mellem Gjerndrup og Klipleve sprang af Lokomotivet og rev Barnet bort fra Skinnerne, kun 1 Sekund før Maskinen gled hen over Stedet.

Andersen har nu modtaget Statsbanernes officielle Tak og Belønning, idet Generaldirektoratet i en Skrivelse har takket ham for resolut og modig Handling. Desuden er der udbetalt Andersen en Ducør paa 100 Kr. — det højeste Beløb Statsbanerne yder —, og det er meddelt ham, at han er indstillet til Belønning af Carnegie-fonden.

Som tidligere oplyst har Andersen udtalt, at hans Lokomotivfyrbøder havde sin Anpart i, at det lykkedes at redde Barnet, idet han, medens Andersen løb Maskinen op, gav Kontradamp. Andersen har derfor givet Lokomotivfyrbøderen Halvdelen af Ducøren.

FRA MEDLEMSKREDSEN**Ferieminder.**

Sommeren er nu snart forbi, og Feriehjemmet lukker sine Døre for 1936. Vi har kun Minderne tilbage, men de er ogsaa gode. Her skal derfor rettes en Tak til Hovedbestyrelsen og Udvalget for det store Arbejde, der gøres, for at alt kan være festligt og tiltrækkende for de Besøgende, det er et stort Plus med den dejlige Veranda, den er god og kan nu ikke undværes.

Den gode Forplejning, der bydes paa, bidrager stort til at Besøgene gentages, og for denne bærer den altid venlige Frk. Petersen sin store Del af Æren.

Til dem, der ikke kender Hjemmet eller Frk. Petersen eller ved, hvad de i Fællesskab kan byde paa, vil jeg sige: Besøg Hjemmet 8 Dage næste Sommer, I vil derefter være stadige Gæster.

A. 33.

Motorførerne.

I den ledende Artikel i »D. L. T.« for 5. August omtales den psykotekniske Prøve som et godt objektive Grundlag for Udtagelsen til Motorfører. Om dette skal jeg ikke gøre mig til Dommer, for selvfølgelig er det bedre end en tilfældig Afgørelse af en Foresat.

I Slutningen af Artiklen omtales en fast Regel med Hensyn til Udnævnelser og Forflytninger som det, der endnu skulde gennemføres; men jeg savner et Spørgsmaal, der stærkt interesserer baade Motoraspiranter og Motorførere, nemlig det økonomiske.

Der kræves af Motorførerne baade en større Uddannelse, en absolut god Sundhedstilstand (A Menneske) og en større Alsidighed i den daglige Tjeneste, end der kræves af sidestillede Tjenestemænd.

Dette maa være Argumenter og Realiteter nok til at kunne berettiggende til at kræve en bedre og mere retfærdig lønningsmæssig Placering; thi alle vil sikkert nu indrømme, at den Placering, der i 1931 blev tildelt Motorførerne, er en Uretfærdighed, der til næste Finans- og Normeringslov maa kunne rettes, selv om Finansministeren bebuder, at det er smaat med Penge i Kassen.

At Organisationerne for Tid tilbage har fremsat Krav i den Retning overfor Generaldirektøren, er man ikke uvidende om; men Generaldirektørens Paastand dengang om, at det skulde være betjente Hestekræfter, der skulde være det afgørende, kan aldeles ikke gennemføres med nogen som helst Retfærdighed, eftersom de forskellige Motorførere kører med alle forskellige Typer af Vogne og Lokomotiver paa de Depoter, hvor flere forskellige Typer er stationeret, og skulde for Eksempel det samme praktiseres ved Udnævnelse af Lokomotivførere, Gud ved hvor mange Grader Lokomotivførere vi saa skulde have, dersom de skulde aflønnes efter Maskinernes Hestekræfter. Nej, skal der nødvendigvis et Kompromis til, maa det være i en helt anden Retning.

Derfor lyder det nu fra Motorførerne til den ærede Hovedbestyrelse, tag nu dette berettigede Krav op med fornyet Styrke, vi tror nemlig, at et fuldtud berettiget Krav altid er til at gennemføre, og et stort og aabent Saar, et af dem der har naget og smertet i Aarevis, vilde være lægt.

L. P. Dyhr,
Aarhus H.

I vort Blad for den 5. August fremsatte en Motorfører Besværing over, at vi i 2 Artikler, henholdsvis om Tjenestekøreplanen og om Normeringsloven, ikke omtalte Motorførerne i den Refleksbelysning, der tilkommer dem, og i Dag ser vi en anden Motorfører finde ud af, at Artiklen om den psykotekniske Prøve ogsaa skulde have indeholdt noget om det økonomiske, d. v. s. om Motorførertilønningerne. Vi ved ikke, om det skulde være kommet dertil, at man blandt Motorførerne finder det rigtigst at blande alle muligt Ting sammen. Vi selv har i hvert Fald hidtil foretrukket at behandle de foreliggende Emner paa en saadan Maade, at det kan forstaaes, hvad det er, der behandles, og det gør man nu engang klarest ved at holde dem hver for sig i Stedet for at blande vedkommende og uvedkommende Ting sammen i een Pærevælling. Vi har i en Artikel belyst den psykotekniske Prøves Egnethed eller Ikke-Egnethed ved Udtagelse af Personale til Motortjenesten, men vi er ikke i Stand til at se, at dette har noget med Motorførernes lønmæssige Placering at gøre. Derimod er der een Ting, vi aldeles bestemt ved, og det er, at det langt fra gavner Motorførernes Ønsker, at de næsten »søger« efter Anledning til at pukke paa deres Medansatte. Selvfølgelig er det bedre at faa Lønning efter 11. Lønklasse end efter 12., men den ærede Indsender kunde jo, ved Forfremmelse til Lokomotivfører, have været i 11. Lønklasse; herom har han os bekendt dog ikke fremsat noget Ønske.

Red.

Motorførere og Lokomotivførere.

I Anledning af den Artikel i vort Blad for 5. August, hvori en Rd. Motorfører Anker over forskellige Ting for til Slut at lade sin Harme gaa ud over Damplokomotivet, vil jeg gerne spørge dig, Motorfører, hvis du er Lokomotivmand, og det antager jeg, om ikke det er ret ligegyldigt, om der køres med 8 forskellige Typer Motorvogne eller med ligesaa mange forskellige Typer af Damplokomotiver.

I vor Branche er alt dog stadig nyt, og vil vedblive at være det; du selv er dog heller ikke udelukket fra Lokomotivførerstillingen.

Noget ganske andet er, at vi meget nemt kan blive enige om Kravet: lige Løn for lige Arbejde. Det har Kvinderne gennemført, og som Redaktøren skriver i den ledende Artikel i samme Nummer, vi naar vel ogsaa nok det sidste Skridt frem.

Saalænge Pengene er Herre over Menneskene, er det ikke nemt at faa gennemført selv berettigede Krav, men kommer den Dag, hvor Kravet Lokomotivfører til al Strækningstjeneste, hvad enten der køres med Damp eller Diesel, lader sig gennemføre, da vil vi ogsaa besætte alle Strækningsture efter Anciennitet. Da gælder Parolen ikke længere »blot« at være ung.

Indenfor Privatbanerne uddannes Lokomotivpersonalet ikke i saa udstrakt Grad teoretisk som praktisk, og dog er der sikkert ingen, der tør vove at paa-staa, at ikke disse Lokomotivførere kører de forskellige Motorvogne fuldt ud forsvareligt

Vi Lokomotivførere med op til 15 Aars Anciennitet, som kører paa Rangermaskinerne og ikke har andet i Udsigt Resten af vor Tid, er dog uden Skyld i, at vi ikke kører med den store Gennemsnitshastighed som Rd. Motorfører gør.

A. L. W.,
Lokomotivfører, Sg.

Dette maa nu høre op!

Vi nærmer os Køreplansskiftet, og det er for at advisere rette vedkommende, at denne Opsats fremkommer. — Vi har Landet over i denne Sommer udført Tjenester efter Kørselsfordelinger, som er »ud i det Blaa«. — Jeg skal imidlertid nøjes med at fremsætte nogle Bemærkninger særlig med Henblik paa Motorførernes Tjenester. Man maa protestere skarpt imod den Maade, paa hvilken Nattjenesten tilrettelægges med flere Nætter efter hinanden.

Dette om Nattjenester, men hvordan med Værelserne, hvori man skal have sin Nattehvil? Naa ja, Fa. er jo tidligere omtalt i dette Blad, men hvordan med »Blykamrene i Venedig«, nemlig Overnatningsværelserne i Hgl. og Ro.? Ja, der er jo den Forskel, at i Venedig hørtet *intet* udefra, men i Hgl. og Ro. høres *alt* udefra.

Ogsaa om Førerpladserne har der været ført en endeløs Kamp. Vi ønsker, baade af sikkerhedsmæssige og helbredsmæssige Hensyn, en afspærret Førerplads, med Varmeapparatet fjernet fra Rygvæggen. Gamle Maskinchef Busse har udtalt: »Det hele, selv de bedste Foranstaltninger, hjælper intet, hvis

ikke der findes en paalidelig Mand paa Maskinen«. Og jeg tilføjer, »en vaagen og en ikke svagelig Mand«, og dersom Motorpersonalets Sundhed ikke skal undergraves, maa der ske en Forandring i heromhandlede Retning.

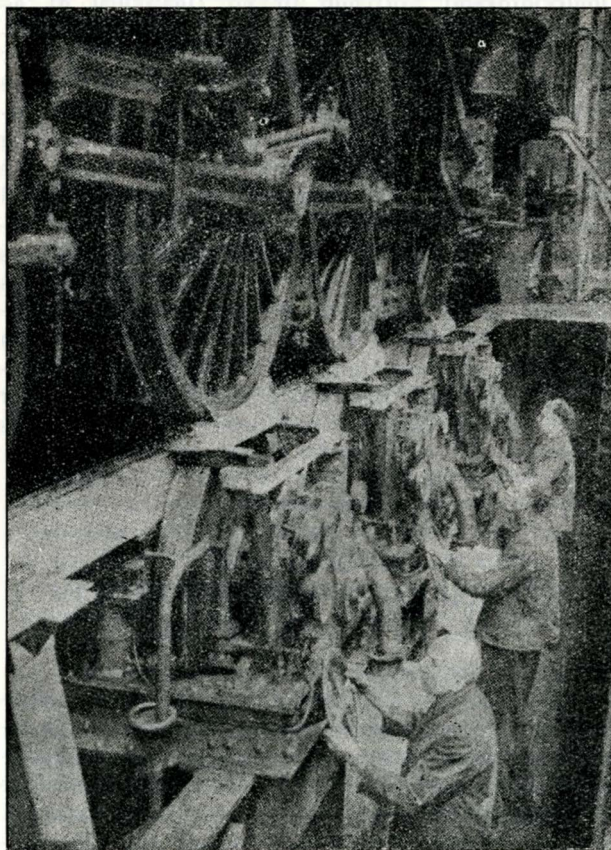
A. Møllebro.

PRØVESTAND FOR LOKOMOTIVER

Paa de tyske Rigsbaners Forsøgsafdeling i Berlin—Grunewald prøves alle nye og ombyggede Lokomotiver videnskabeligt indtil de mindste Enkelt-heder i Kraftudvikling, Kraftforbrug, Kul- og Olieforbrug og Holdbarhed. Den paa Billedet viste Prøve-stand er bygget 1921 i en særlig solidt bygget Hal af Jernkonstruktion. Prøvehallen er udrustet med de bedste Indretninger til at bortskaffe Røg og Flyveaske og tilføre Forbrændingsluft.

Selve Prøvestanden er bygget paa et svært Fundament, som gennem fjedrende Mellemlæg optager de store frem- og tilbagegaaende Kræfter, som opstaar, naar Lokomotivet kommer op paa et Omdrejnings-tal, der svarer til store Hastigheder.

Bremseaggregaterne til Afbremning af Driv- og Kobbeltjul er anordnet forskydelig efter Lokomotivernes forskellige Akselafstand. Til at anbringe Prøvelokomotivet paa Prøvestanden, saaledes at de kobledø Hjul staar paa Bremseaggregaterne, findes der paa Fundamentet flere 3 m lange Broer, som kan hæves og sænkes ved Olietryk. Lokomotivet køres



Prøvestand for Lokomotiver.

ind paa Broerne, og de, der bærer de koblede Hjul, sænkes, saa Hjulene staar paa Bremseaggregaternes Bæreruller. Hjulene afbremses med en hydraulisk Bremse, der bestaar af et Bremsehus lig et Turbinehus, hvori en Løber paa en Aksel drejes rundt af Lokomotivhjulene. Løberen har paa begge Sider trugformede Udhulinger, som er delt regelmæssig med radialet indstillede Skovle. Gennem Boringer tilføres Bremsehuset Vand under et Tryk af 3Atm., som under Løberens Omdrejninger slynges med stor Kraft mod Husets Periferi og gennem Kanaler af en saadan Form, at Vandstrømmen tvinges til at skifte Bevægelsesretning og løbe tilbage imod Løbehjulet, som da maa gennemskære de modsat løbende Vandstrømme. Bremsehuset optager det Tryk, Vandet udøver for at faa en modsat Strømretning og Vandstrømmens Retning er nu modsat Løberens og udgør den hydrauliske Modstand.

Bremsevirkningen reguleres med en i hvert Aggregat indbygget Gliderstyring. For at kunne maale hvor stor Ydelse det enkelte Bremsehus optager er dette ophængt omdrejeligt paa en Bæreaksel. Ud fra Bremsehuset gaar der vinkelret paa Løberens Aksel en Bremsearm, som efter Bremsevirkningens Styrke trykker mere eller mindre paa et hydraulisk Maaleapparat. Derved hindres Bremsehuset i at løbe rundt i modsat Retning af Løbehjulet og Værdien af Bremsearmens Omdrejningsmoment, d. v. s. Bremsevirkningen, kan aflæses i kg paa Maaleren.

Den hydrauliske Bremse har et stort Maalefelt og er meget let at regulere. Den kan f. Eks. ved et Omdrejningstal svarende til en Hastighed af 22 km/Tim. afbremse indtil 300 HK, og ved 100 km/Tim. afbremser den mellem 40 og 14 000 HK paa hver Aksel. En anden Fordel ved den hydrauliske Bremse i Forhold til Gnidningsbremsen er dens meget elastiske Bremsning. Fastbremsning af Bærerullerne og Lokomotivhjulenes gliden paa Rullerne kan ikke forekomme, selv hvis Bremsevirkningen naar op til Adhæsiionsgrænsen mellem Lokomotivhjulene og Bærerullerne. Førend et Bremseaggregat kan bringes til Standsning ved for stærk Bremsning, vil Løberens Omdrejningstal bringes noget ned, hvorved Bremsevirkningen forringes automatisk, da Bremseydelsen bestemmes af Omdrejningshastigheden. Med Hastighedsmaaleren og Bremsekraftmanometret kan der føres nøjagtig Kontrol over hvert Bremseapparats Indstilling og Lokomotivets Ydelse paa hver Aksel.

F. Spøer.

HOLLANDSK STRØMLINIE-DAMPLOKOMOTIV

Efter The Locomotive ved F. Spøer.

De hollandske Statsbaner har for nylig afsluttet nogle Forsøg med et strømlinieformet Damplokomotiv. Til Forsøgene anvendtes et gammelt 2 C-Lokomotiv, efter at en lille Model af dette med forskellige Strømliniebeklædninger var prøvet i en Vindkanal. De derved indvundne Erfaringer har været bestemmende for den Strømlinieform, der senere er anvendt.

For at finde den bedst egnede Form har man særligt taget to Hensyn i Betragtning:

- 1) at give Strømliniebeklædningen den bedste Form til at reducere Luftmodstanden til et Minimum,
- 2) at give Lokomotivet en for Personalet praktisk og bekvem Betjeningsmulighed og den bedst mulige Udsigt under Kørslen.

I dette Tilfælde, hvor det drejer sig om et 4-cylindret Lokomotiv, vilde det blive vanskeligt at skaffe let Tilgængelighed til Eftersyn og Smøring af de uadvendige Maskindele, saafremt Beklædningen var forlænget ned over Hjulene og Drivværket.

Lokomotivets Hoveddimensioner var følgende:

Cylinderdiameter (4)	400 mm
Slaglængde	660 mm
Drivhjulsdiameter	1850 mm
Akseltryk paa de koblede Hjul	48 t
Akseltryk paa Trucken	24 t
Akseltryk (total)	72 t
Hedeflade (ildberørt)	145,0 m ²
Hedeflade paa Overhøderen	41,0 m ²
Hedeflade (total)	186,0 m ²
Maksimalhastighed	100 km/Tim.
Tenderens Vægt	43,0 t

I Overensstemmelse med Forsøgene i Vindkanalen er der med Strømliniebeklædningen opnaaet følgende Beparelser:

Hastighed Km./Tim.	Spar. Hestekræft. Antal	Spar. pr. 100 Km.s Løb Hestekrafttimer	Kul i Kg.
40	5	12,5	19
60	19	32	48
80	44	55	83
100	86	86	129
120	150	124	186
140	235	167	250

Det blev ved Forsøgene fastslaaet, at Udeladelse af Beklædningen over de koblede Hjul under Fodpladen ikke betød saa meget for Luftmodstanden, at en fuldstændig Overklædning var paakrævet. Endvidere syntes det af Hensyn til Forbrændingsluftens Adgang til Askekassen bedre at undvære Beklædningen længere ned over Hjulene.

Af disse Grunde er fuld Beklædning udeladt paa Siderne, og Akselkasser, Krydshoveder og Sidestænger samt de uadvendige Cylindre er let tilgængelige. For at skaffe Adgang til andre Dele findes mange Døre i Beklædningen. Foran er anbragt en stor Døbeltdør, som i aaben Tilstand giver Plads for at aabne Røggammerdøren og giver tilige Adgang til at tilse og smøre Styringsdelene til de indvendige Stempelglidere, hvis Bevægelser overføres med Vægtarme til uadvendige Stempelglidere.

For at holde Røg og Spilledamp oppe over Førerhusets Tag under Kørslen findes paa Beklædningens Top to opretstaaende Plader i Lokomotivets Længderetning, som danner en Kanal og fører Dampen tilbage over Førerhuset uden at genere Udkigget. Det har vist sig nødvendigt at have denne, da Røg og Damp ellers spreder sig ned over Vinduerne.

Tenderen er ogsaa iført en Strømliniebeklædning, og den er formet og anbragt saa nær Lokomotivets Beklædning som muligt. For Paafyldning af Kul og Vand kan der i Tenderens øverste Beklædning dannes en Aabning ved at skyde en stor Plade bagover. Pladen bevæges fra Fyrpladsen med et Haandsving.

Efter at Strømliniebeklædningen var fuldført køretes Prøveture mellem Tilburg og Flushing (120 km) for at faa fastslaaet om de virkelige Resultater vilde svare til Resultaterne med Modellen i Vindkanalen. Hastigheden blev holdt paa 100 km/Tim. med 20 pCt. Dampfyldning i Cylindrene og helt aaben Regulator. Prøvetoget bestod af Lokomotivet, en Dynamometervogn og en Belastningsvogn. Sidstnævnte bestod af et udrangeret Lokomotiv, paa hvilket Styringen under Kørslen lagdes modsat Køretretningen, saa Cylindrene virkede som Kompressorer. Ved den Fremgangsmaade opnaedes den fornødne Modstand under alle Forhold, idet den kan reguleres baade ved Styringens Stilling og den komprimerede Lufts Tryk.

Trækraftens Størrelse i Tenderens Trækkrog maalttes i Dynamometervognen og viste sig at være:

Lokomotivet uden Strømliniebeklædning	1615 kg
— med — — — — —	1940 -

Forskellen udgjorde 235 kg og er ved 100 km's Hastighed ækvivalent med 120 H. K. Med Strømliniebeklædning kunde Lokomotivet til samme Præstation nøjes med at udvikle 120 H. K. mindre end uden Strømliniebeklædningen.

JOURNALISTIK OG LOKOMOTIVTEKNIK

Hvor ofte har vi ikke frydet eller forhavset os over, hvorledes vore Kolleger ved Dagspressen kan forveksle alle mulige Begreber, naar de beskæftiger dem med Lokomotivmandsforhold. Et Tilfælde, der er saa grelt, at det er til at le af, har vi fundet i »Frederiksborg Amtstidende« for den 26. August. Det lyder saaledes:

Holdende Lokomotivers Fløjten.

Fra en Beboer i Kvarteret ved Jernbanestationen har vi modtaget en Klage, der synes særdeles velbegrunder. Den gaar ud paa, at Folks Nattero Nat efter Nat bliver forstyrret af Lokomotiver, der holder paa Banen; de tuder i Fløjterne under Opholdet paa Stationen, og det gælder baade de sidste Nattog og de tidligste Morgentog.

Det virker selvsagt meget generende for Kvarterets Beboere, som imidlertid nok vilde affinde sig dermed, dersom det var uundgaaeligt. Men det er det ikke! Tværtimod; det er en Overtrædelse af Reglementet, de paagældende Lokomotivfolk gør sig skyldig i. De har nemlig Ordre til at udnytte den overflødige Damp til særlige Pumper og lignende, hvorved en Del Kraft opsamles. Nu er det ulige lettere blot at lade Dampen gaa ud gennem Fløjten, men det henstilles dog til Lokomotivfolkene at tage det Hensyn til Folk ikke at bruge Fløjterne saa voldsomt, men i Stedet bruge Dampen til Pumperne,

eller hvad det nu er. Det vil tjene to Formaal: baade at Kvarterets Beboere kan sove i Fred, og at Reglementet opfyldes.

Kommentarer er overflødige; Artiklen er komplet uforstaaelig. Selvfølgelig er der ingen Lokomotivmand, som finder paa at lade Damp gaa ud igennem Dampfløjten, naar der ikke skal afgives Fløjtesignaler. Muligvis har den paagældende Journalist tænkt paa Sikkerhedsventilerne.

Andetsteds i dette Blad opfordrer Lektor Holst i Klampenborg Medlemmerne til at sende ham Udtryk fra det daglige Jernbaneliv; mon han kunde finde ud af Frederiksborg Amtstidendes Artikel?



UDFLUGTEN TIL STORSTRØMSBROEN

I Tilslutning til Meddelelse i forrige Nr. af Bladet oplyses, at Generaldirektoratet nu har tiltraadt, at Familiefripen (og Fripen til Pensionister med Hustruer), som udstedes til Deltagelse i denne Udflugt, ikke medregnes i det sædvanlige aarlige Antal, naar de i saa Henseende foreskrevne Regler overholdes. Dette vil sige, at Fripassene skal udstedes til Fællesklassen, og at de under Udflugten skal forsynes med Foreningens Stempel.

Opmærksomheden henledes paa, at Fripassene (ogsaa Pensionisternes) skal rekvireres paa sædvanlig Maade, og at de ikke skal afleveres til Togpersonalet, men tilbageleveres til Fripasudstederen.

Det er tilladt, at disse Fripen udstedes med Gylighed fra 9.—12. September fra Hjemstedet til Masnedø over København og samme Vej retur.

Selve Besøget vil forme sig saaledes:

Straks efter Ankomsten til Masnedø, Kl. 11,50, gaar Deltagerne ombord i Færgen »Fyen«, hvor Frokostbordene staar parat i alle Færgens Saloner — undtagen Damesalonen.

Frokosten spises, medens Færgen sejler en Planur Mn.—Oh.—Mn. (de med Eksprestoget ankomne Kursvogne). Kl. ca. 13,15 afsejles der paa ny fra Masnedø; denne Gang for at bese Broarbejderne fra Søsiden, under Sejladsen bliver der af sagkyndige Ledsagere givet Oplysninger om Broen. Kl. ca. 14,30 skulde Sejladsen være tilendebragt, og Resten af Tiden indtil Afrejsen benyttes dels til et Besøg paa selve Storstrømsbroen, dels til et Besøg paa Arbejdspladsen i Land.

Paa Grund af den stærkt begrænsede Tid, der kan afsættes til selve Opholdet paa og ved Masnedø, hvilken Tid ikke kan forlænges, naar der skal tages Hensyn til Deltageres Hjemrejse, samt paa Grund af den store Tilslutning til Udflugten, har det været nødvendigt at ændre Fællesfrokostens Karakter. Da der ikke paa Færgen kan laves varm Mad til et saa stort Antal Gæster, vil der ikke blive koldt Bord med

varm Ret til en fast Pris, som Tanken var; derimod vil der blive serveret færdigt Smørrebrød, Fadene staaar parat paa alle Borde, og Prisen (en aftalt Gennemsnitspris) bliver 30 Øre pr. Stk., Øl 50 Øre og Snaps 55 Øre pr. Stk.

JERNBANE-SLANG

Til Brug for et Foredrag om »Jernbane-Slang« i Radioen vilde jeg være meget taknemlig for at modtage Oplysning om Udtryk og Vendinger, som anvendes indenfor Jernbaneetaten og som er karakteristiske for Livet blandt Jernbanefolk. Hvad jeg mener, er Udtryk i Lighed med »Maskinen gik paa Gulvet«, en »tom« Maskine, en »Trykker« til Valby og den Slags Ting, som ikke kendes udenfor Deres Kredse i samme Betydning. Jeg takker paa Forhaand for Tilsendelsen.

Olaf Holst,

Lektor,

Emiliekildevej 52. Klampenborg.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge A. G. Lauritzen, Vesterbrogade 57, København, er bortrejst fra den 20. d. M. i 5 à 6 Uger.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Haages, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

Paa Centralværkstedets Lægestue afholder Vikaren Konsultation Kl. 8—8½.

DØDSFALD

Lokomotivfører *J. M. Jensen*, Tønder, der efter en Operation døde paa Statshospitalet i Sønderborg, blev under stor Deltagelse begravet paa Vestre Kirkegaard i Aarhus. I det store Følge saas mange af Jensens Kolleger og Venner fra Tønder. Dansk Lokomotivmands Forenings Tønder-Afdelinger, der repræsenteredes af Lokomotivfører Andersen, var mødt med Fane. I sin Tale fastslog Pastor *Gaarn Larsen*, at det store Følge og de mange Kranse vidnede om, at det var en afholdt Mand, der var gaaet bort.

Ved Graven bragte Lokomotivfører *Andersen* i en stærkt personligt præget Tale Afdøde en Tak paa Kollegernes Vegne for den Tid, de havde faaet Lov til at arbejde sammen med ham, og sluttelig takkede Afdødes Sviger søn, Lærer *Hansen*, Abild, paa Familiens Vegne for den store Deltagelse.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak til alle for venlig Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører *J. M. Jensens* Begravelse, og særlig Tak til Hr. A. Andersen for den smukke Tale ved Graven.

Emilie Jensen, Børn og Svigerbørn.



Det franske Forbund af overordnet Personale slutter sig sammen med Jernbaneforbundet.

Det franske Forbund af overordnet Personale har paa sin sidste Kongres besluttet at tilslutte sig Jernbanemændenes Forbund. Dette er ensbetydende med en betydelig Styrkelse af det franske Jernbaneforbund og samtidig en glædelig Medlemsstigning for I. T. F. *I. T. F.*

10 pCt. Lønforhøjelse og en 40-Timers Uge i Ny Zealand.

Premier-Ministeren i Ny Zealand har erklæret, at Regeringen vil indføre en 40-Timers Uge i alle Statens Foretagender, hvoriblandt ogsaa Jernbanerne. Denne 40-Timers-uge skal ogsaa indføres af Privatforetagender, som dog kan modsætte sig den. Regeringen mener at maatte give et godt Eksempel. Denne Beslutning skal snarest muligt gennemføres.

Premier-Ministeren har ligeledes erklæret, at Regeringen ønsker at gennemføre en Lov om Øphævelse af den 10 pCt. Lønned sættelse, som blev indført af Voldgiftsretten i 1931.

Disse Foranstaltninger er Underdele af den nyzealandske Arbejderregerings Velfærdspolitik. *I. T. F.*

Ny Overenskomst for Banearbejderne hos de svenske Statsbaner.

Den 5. Juni d. A. godkendtes en ny Overenskomst for Banearbejderne ved de svenske Statsbaner. Den nye Overenskomst indeholder nogle mindre Ændringer i de almindelige Bestemmelser og bringer en Lønforhøjelse paa 3 Øre i Timen. Overenskomsten omfatter 5 000 Mand og skal gælde til Slutningen af 1937. *I. T. F.*

Svejtsiske Jernbanemænds Emolumenter nedsættes.

I Henhold til den svejtsiske Regerings Beslutning vil Statsbanepersonalets forskellige Tillæg — altsaa ogsaa Jernbanepersonalets — nedsættes fra 1. Juli. Rejsegodtgørelserne for det kørende Personale skal saaledes nedsættes med 12 pCt. Tillæggene for Natarbejde ved Banevedligeholdelsen og Jernbanernes Telegrafvæsen, samt Tillægget for Arbejdet i lange Tunneler skal reduceres med 10 pCt., medens Godtgørelsen for Fyrbødernes Natarbejde skal nedsættes med 5 pCt. Dette gælder ogsaa for Tjeneste paa fremmede Stationer for gifte Jernbanemænd, der har et Tillæg paa under 3 Fr. pr. Dag. Jernbanepersonalets Diætgodtgørelser og Nattillæg skal derimod ikke beskæres. *I. T. F.*

Søfyrbødernes Forbund i Danmark ændrer Kurs.

I 1933 udtraadte Søfyrbødernes Forbund i Danmark af I. T. F. Den gamle Bestyrelse blev ikke genvalgt, den nye foreslog Medlemmerne at gaa ud af I. T. F. og ind i (det kommunistiske) I. S. H. En Urafstemning faldt ud til Fordel for I. S. H. Om de danske Søfyrbødere har vundet noget hermed, er et andet Spørgsmaal. Da Skandinavisk Transportarbejderforbund ønskede at faa en Loyalitetserklæring af Søfyrbøderforbundet, som dette ikke vilde give, blev Forbundet udelukket af S. T. F.

Straks efter Indmeldelsen fik det danske Forbund overdraget I. S. H.-Sekretariatets Ledelse og har gjort, hvad det kunde, for at skaffe denne Internationale nogen Betydning. Men selvfølgelig var alt forgæves, og uden at nogen anede Grunden, blev Sekretariatet flyttet til Rouen.

Men nok med det. De danske Søfyrbødere begynder nu at indse, hvilken Fejl de har gjort, da de brød den internationale Solidaritet og sluttede sig til en Internationale, der kun fører en Skintilværelse. Efter at have afgivet den ønskede Loyalitetsklæring er de blevet genoptaget i S. T. F. De har frigjort sig for I. S. H. og erklæret sig villig til at anbefale Medlemmerne at søge Optagelse i I. T. F. og De samvirkende Fagforbund. »Faklen« de danske Søfyrbøderes Blad, har offentliggjort en Artikel i denne Aand.

I. T. F.



Udnævnelse:

Lokomotivmester II A. E. Jensen, Brande, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I, Padborg, fra 1.—9.—36 (agl. Udn.).

Lokomotivmester II J. E. Bredahl, Roskilde, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I, Københavns Godsbanegaard, fra 1.—11.—36 (agl. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. M. Hansen, Nyborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II, Odense, fra 1.—9.—36 (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. S. Larsen, Nyborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II, Viborg, fra 1.—9.—36 (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder V. C. M. N. Pedersen, Aalborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører II, Viborg, fra 1.—9.—36 (min. Udn.).

Forflyttelse:

Lokomotivfører A. Larsen, Orehoved, til Tønder under 18.—8.—36.

Motorfører I A. Christensen, Tønder, efter Ansøgning ifølge Opslag til Randers fra 1.—9.—36.

Motorfører II N. A. N. Heinemeier, Enghave, efter Ansøgning ifølge Opslag til Viborg fra 1.—9.—36.

Motorfører II O. L. R. Hollænder, Viborg, efter Ansøgning ifølge Opslag til Odense fra 1.—9.—36.

Dødsfald:

Lokomotivfører J. M. Jensen, Tønder, (Afsked 30.—9.—36), den 4.—8.—36.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører S. Iversen, København, den 29.—6.—36.

pens. Lokomotivfører E. Pedersen, København, den 16.—7.—36.

pens. Lokomotivfører P. L. Rasmussen, Nykøbing Mors, den 28.—7.—36.

pens. Lokomotivfører J. E. Eliassen, Nyborg, den 28.—7.—36.

pens. Lokomotivfører A. N. Holm, Struer, den 6.—8.—36.



Lokomotivførerafdelingerne:

Langaa Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Eisenbichler, Maskindepotet.

Lunderskov Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. Juultoft, »Fredensbo«.

Vejle Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: A. Thøgersen, Vestre Engvej 1.

Motorførerafdelingerne:

København: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. H. Nielsen, Lange Müllersgade 1, 4., Kbhvn. Ø.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Glyngøre Underafd.: Repræsentantens Navn rettes til: K. E. Ohlendorff.

Lunderskov Underafd. Repræsentantens Navn rettes til: J. C. Danielsen, Bjerggade 37, 1., Fredericia.

Assens Underafd.: Repræsentantens Navn rettes til: L. Olsen, Kildens Minde, Assens.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sl.-Palster	Jyl.-Fjn	
17901	16985	Butler, A.: Den blaa Fugl.
17902	16992	Krøger, T.: Den glemte Landsby.
17903	17007	Kyrre, H. og Müller, P.: Den danske Ungdoms Bog.
17904	16993	Møller, Marie: Helle rejser nordpaa.
17905	16999	Storm, G.: Tre i Jollen.
17906	17000	Bech, Joh.: Tufs Norgesfærd.
17907	16997	Munch-Steensgaard: Den brune Jæger.
17908	16998	Lütken, V.: En fiks Idé.
17909	16996	Vibe, J.: Hr. Povls Ordonans.
17910	17040	Poulsen, Fr.: Fra stille Aftener.
17911		Bahnsen, P.: Vidneudsagnets Upaalidelighed.
17912	17015	Brodersen, Aa.: I Danmark er jeg født.
17913	17016	Fischer, Leck: I det tomme Hus.
17914	17021	Rasmussen, Aa.: Paa Havsens Bund.
17915	17025	Rudolf, A.: Farvel! — Sovjetrusland.
17916	17019	Munk, Kaj: Sejren.
17917		Bendow, P.: Amor paa Middelhavstur.
17918	17024	Sonnenberg, L. V. of Trettin, O.: Paa Menneskejagt.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

17919	17032	Fangen, Ronald: Det nye Liv.	17928	17018	Lita: En moderne Havfrue.
17920	17031	Gellert, H. N.: Saa rejser vi ud.	17929	17022	Saxegaard, A.: To Værelser og Køkken.
17921	17028	Bache, E.: Salem Aleikum.	17930	17020	O'Brien, K.: Kærlighedens Byrde.
17922	16987	Chr. Engelstoft fortæller.	17931	3398	Lemche, G.: De Fyrstenberg Bønder.
17923	16956	Freuchen, P.: Min grønlandske Ungdom.	17932		Wøller, J.: Fra Limfjorden til Borobudur.
17924	17030	Faber, H.: Minder fra Mexico.	17933		Bjerre, P. Dr.: En Dag hos Sjælelægen.
17925	17023	Schwezzoff, I.: Borzoi.	17934	17060	Rønne, J. Falk: I Sol og Blæst.
17926		Hart, F. N.: Bellamy-Mysteriet.	17935	17002	Bregendahl, M.: Smaa Kommentarer til Aakjærs Erindringer.
17927		Fischer, Leck: Barnet.			

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Juli Maaned 1936 samt i Tidsrummet April—Juli 1936 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1935 i runde Summer.

	Juli Maaned		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	7 710 000	7 740 000		30 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 520 000	3 550 000		30 000
Postbefordring	670 000	630 000	40 000	
Andre Indtægter	610 000	640 000		30 000
Indtægter i alt	12 510 000	12 560 000		50 000
Driftsudgifter	10 390 000	9 700 000	690 000	
Afskrivning	560 000	550 000	10 000	
Forrentning	960 000	980 000		20 000
Udgifter i alt	11 910 000	11 230 000	680 000	
Statens Tilskud til Driften	÷ 600 000	÷ 1 330 000	730 000	

	April-Juli		1936	
	1936	1935	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	23 310 000	22 760 000	550 000	
Gods- og Kreaturbefordring	14 070 000	13 630 000	440 000	
Postbefordring	2 510 000	2 200 000	310 000	
Andre Indtægter	1 990 000	2 020 000		30 000
Indtægter i alt	41 880 000	40 610 000	1 270 000	
Driftsudgifter	36 920 000	35 620 000	1 300 000	
Afskrivning	2 250 000	2 180 000	70 000	
Forrentning	4 010 000	3 740 000	270 000	
Udgifter i alt	43 180 000	41 540 000	1 640 000	
Statens Tilskud til Driften	1 300 000	930 000	370 000	

D. S. B. Juli 1936.

Driftsindtægterne er i store Træk af samme Størrelse som i Juli 1935. Vejrforholdene i den sidste Halvdel af Maaneden har dog paavirket Personbefordringsindtægten, specielt for Nærtrafikken, i nedad-gaaende Retning, ligesom der antagelig maa regnes med, at Forskydningen af Skoleferier har medført, at en Del Ferierejser, der i Fjor faldt i Juli, i Aar er foretaget allerede i Juni.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 690 000 Kr. Der har i Juli i Aar været en Ugelønsperiode mere end i den tilsvarende Maaned i Fjor. Foruden dette Forhold skyldes Stigningen navnlig Merudgifter til ekstraordinære Spararbejder og til Færgereparationer, hvor Udgifterne i den enkelte Maaned kan falde meget forskelligt i to paa hinanden følgende Aar.

I Maanederne April—Juli 1936 overstiger Driftsindtægterne de egentlige Driftsudgifter med ca. 5 Mill. Kr.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowgade 28, København V.
Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.