



NO 13

5. Juli 1939

39. Aargang

SOLIDARITET

Spørgsmaalet om vor Organisations Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund er paany rejst til Debat. Vor sidst afholdte Kongres paa lagde Hovedbestyrelsen at forberede dette Spørgsmaal til Forelæggelse for næste Kongres.

Som de fleste af vore Medlemmer vil vide, er det nævnte Spørgsmaal ikke nyt, det har været behandlet et Par Gange tidligere. Første Gang i 1920, sidste Gang i 1930. Naar vi bruger Betegnelsen »behandlet« et Par Gange, er det saaledes at forstaa, at Spørgsmaalet blev omtalt paa Delegeretmødet 1920, men der foretoges ingen Afstemning derom. Dette var derimod Tilfældet i 1930, hvor det imidlertid ikke lykkedes at opnaa det fornødne Flertal. Den sidste Afstemning viste ganske vist, at godt og vel Halvdelen af de danske Lokomotivmænd (58,4 pCt) var for en Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund. Forslagets Vedtagelse var imidlertid betinget af en Majoritet paa 75 pCt., som Følge deraf blev Tilslutningen ikke den gang gennemført.

I Aarene siden da har Forholdene baade i vort Land og ude i den store Verden udviklet sig paa en saadan Maade, at der virkelig er al mulig Grund til at forvente, at Samlingsbestræbelserne er tiltaget i Vækst, og at Spørgsmaalet om vor Opmarsch i den danske Arbejderbevægelses Rækker, naar det paany kommer paa Dagsordenen, vil give til Resultat, at Forslaget vedtages.

Uden for vort Lands Grænser er Forholdet det, at vore Fagfæller i saa godt som alle de

Lande, hvor der endnu findes Fagforeningsbevægelse, er tilmeldt deres respektive Landsorganisation. Dette er f. Eks. Tilfældet baade i England, Holland, Belgien, Luxemburg og Frankrig; for de tjekkiske og de østrigske Lokomotivmænd gjaldt det samme. Holder vi os til Skandinavien, ser vi, at baade vore norske Kammerater og vore Kolleger ved Privatbanerne her i Landet i mange Aar har været Medlemmer af De Samvirkende. De svenske Lokomotivmænd har arbejdet med Spørgsmaalet nogenlunde lige saa længe, som vi har gjort det; hos dem voksede Ønsket om nærmere Tilnærmelse til og Samarbejde med hele den store Arbejderklasse sig efterhaanden saa stærkt, at de, da der viste sig Vanskeligheder ved at blive optaget i Landsorganisationen, nu har vedtaget en meget dybtgaaende Organisationsændring, en Vedtagelse som udelukkende var dikteret af Ønsket om at kunne opnaa denne Tilslutning (om dette Spørgsmaal vil der senere blive udførligt redegjort). Naar denne Ændring er bragt endeligt i Orden og ført ud i Praksis, hvilket antageligt vil ske næste Foraar, vil altsaa ogsaa vore svenske Kolleger være Medlem af de samvirkende Fagforbund i deres Land.

Vi kunde ogsaa se paa Sammenslutningsbestræbelserne fra modsat Side. Gør man dette Emne til et blot lidt nøjere Studium, vil enhver meget hurtigt opdage, at Arbejdsgiverne saa godt som alle har indset Solidaritetens Betydning; de har forstaaet at organisere sig og dette saavel i store »Landsorganisationer« som i

kæmpemæssige internationale Sammenslutninger. Det er hævdet, at Arbejdsgiverne har lært Sammenslutningstanken og Solidaritetsforståelsen af Arbejderne; men det maa siges, at de første virkelig har bragt det noget videre end de sidste.

Men tilbage til os selv og vore egne Forhold: Ogsaa hos os er Sammenslutningstanken og Ønsket om at gøre os solidarisk med den danske Arbejderklasse som Helhed vokset gennem Aarene. Vi peger f. Eks. paa, at vor Centralorganisation jo for faa Aar siden gennemførte Lovændringer som ikke blot tager Sigte paa i paakommende Konflikttilfælde at gøre Tjenestemændene solidarisk indenfor selve deres egen Centralorganisation, men ogsaa har til Formaal at gennemføre Tjenestemændenes Støtte til og Solidaritet overfor de private Arbejdere, hvis disse skulde komme i Konflikt.

Det er uimodsigeligt, at Centralorganisationens Medlemmer og dermed de danske Lokomotivmænd ved den omtalte Lovændring blev bragt i indirekte Kontakt med de samvirkende Fagforbund, og vi noterer her, at der indenfor vor Organisation viste sig fuld Forstaaelse af den trufne Beslutning.

Vi skrev allerede dengang, at Nyorienteringen for vort Vedkommende burde føre med sig, at Spørgsmaalet om direkte Tilslutning til De Samvirkende gjordes til Genstand for alvorlige Overvejelser, og det er vor Tro, at Kammeraterne Landet over fulgte Henstillingen; thi det er jo et Faktum, at den ekstraordinære Kongres i Marts 1936 aldeles enstemmigt vedtog en direkte økonomisk Støtte fra vor Organisation til de samvirkende Fagforbund, hvis Medlemmer var i Konflikt, og Beslutningen indskrænkede sig ikke til en Understøttelse i et vist begrænset Tidsrum, den fastsatte et bestemt Bidrag, der fra vor Side skulde ydes hver Uge, lige saa længe De Samvirkendes Konflikt løb.

Dette var ubestridt en Solidaritetserklæring fra vor Organisation til den danske Arbejderklasse. Det er derfor nærliggende, at man turde haabe paa og regne med, at Samhørighedsfølelsen og Solidaritetsforståelsen ikke er blevet ringere, men tværtimod har udviklet sig yderligere, og med dette i Vente skulde det som foran nævnt altsaa turde paaregnes, at Spørgsmaalet om det næste Skridt i vor Organisations Udbygning, naar det til sin Tid endeligt forelægges vore Medlemmer, da vil finde den for-

nødne Forstaaelse, saaledes at det denne Gang skal lykkes at faa vor Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund bragt i Orden.

Det er muligt, at der hist og her kan sidde en enkelt Kammerat, som endnu ikke helt har forstået, hvorfor noget saadant bør ske, men vi for vort Vedkommende vil have Lov til at leve videre i Haabet om og i Forvisningen af, at Flertallet af vore Medlemmer nu fuldt vel forstaaer at vurdere Sammenholdets Betydning og Værdien af, at alle arbejdende — hvad enten dette er Tjenestemænd eller Arbejdere i de private Erhverv — stiller sig solidarisk. Naar Forstaaelsen heraf er til Stede, frygter vi heller ikke for Resultatet.

DAMP KONTRA MOTOR

Uanset at der ude omkring i Verden sker vældige Fremskridt og tekniske Forbedringer paa Damplokomotivernes Omraade, saa er Forholdet herhjemme dog det, at den væsentligste tekniske Udvikling i Jernbanernes Fremdrivelsesmidler ligger paa Motorvæsenet. Der er Folk, som ligefrem sværger til dette Fremdrivelsesmiddel, medens andre stadig er Tilhængere af Damplokomotivdriften.

Dette Emne interesserer naturligvis Jernbanepersonalet, og da i ganske særlig Grad dem, som har nær Berøring med og Tilknytning til de 2 nævnte Fremdrivelsesarter. I Erkendelse heraf havde Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Oplysningsudvalg foranlediget, at der paa det fornylig afholdte Feriekursus paa Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisations Feriehjem paa Halskov bl. a. var en Diskussion mellem Maskinbestyrer A. Sørensen og Maskingeniør A. Schilder.

Diskussionsemnet var: Damp eller Motor, og fra Deltagere i det nævnte Feriekursus er vi bekendt med, at Diskussionen var overmaade interessant. Maskingeniør Schilder belyste Motortraffikkens Fordele, medens Maskinbestyrer Sørensen tog sig af Dampdriften og illustrerede dennes Konkurrencedygtighed, bl. a. pegede han paa, at man i Virkeligheden ikke havde givet Dampdriften de fornødne Konkurrencemuligheder; alene herved fik Motordriften en tilsyneladende Forretstilling.

Paa Grundlag af »Værkstedstidende« bringer vi de to Foredragsholderes Hovedindlæg:

Maskiningeniør Schilder var første Taler:

De moderne d. v. s. hurtige og bekvemme Transportmidler saasom først og fremmest Bilen, men ogsaa Flyvemaskiner og hurtigtgaaende Damp- eller Motorskibe har medført en i høj Grad svigtende Økonomi for saavel Stats- som Privatbaner overalt i Verden, og man har søgt at faa Passagerer og Gods tilbage paa Banerne ved at yde saavel rejsende som Godsforsendere en bedre Service.

For Persontrafikkens Vedkommende ved:

- 1) hyppigere Toggang,
- 2) kortere Rejsetid uden lange Togskifteophold,
- 3) bekvemmere Vogne og Færger.

For Godstrafikkens Vedkommende f. Eks. ved:

- 1) hyppigere Forsendelsesmulighed,
- 2) kortere Forsendelsestid uden for mange Om- ladninger,
- 3) Udbringning af Godset direkte til Modtageren, og
- 4) sidst men ikke mindst ved en smidig og følsom Administration, som kan træffe Særaftaler med større Forsendere.

Men lad os vende tilbage til Persontrafikken og se, hvorledes man fandt det mest økonomisk at tilvejebringe en hyppigere Toggang og en kortere Rejsetid. Dette Spørgsmaal er behandlet af Maskin- chef Hedegaard Christensen i hans Foredrag her paa Halskov sidste Aar, og jeg skal derfor citere, hvad han sagde derom, saavel med Henblik paa danske Privatbaner som paa D. S. B. selv.

Maskinchefen sagde: »Haardest trængt i Konkuren- cenen var vel Privatbanerne, som jo hovedsagelig bestrider Lokaltrafik, og det var da ogsaa dem, der først gjorde Skridt til Anskaffelse af motordrevne Jernbanekøretøjer. Det var ved at erstatte Damp tog med Motortog i mange Tilfælde muligt at forbedre Banernes Økonomi betydeligt, idet der derved 1) dels kunde skabes en bedre Toggang med smaa hyppige Tog, hvorved der kunde opnaas direkte Forøgelse af Indtægterne, og 2) dels kunde opnaas Besparelser paa selve Driftsudgifterne.« Maskinchefen sagde videre: »De Grunde, som var af udslagsgivende Betydning for Motoriseringen ved Jernbanerne, var:

Motorkøretøjet

- 1) — er *altid driftsklar*, idet Føreren kan overtage det og starte det med ganske kort Frist, medens Damplokomotivet skal fyres op;
- 2) — har *mindre Personaleudgifter*, idet der kun kræves 1 Mands Betjening under Kørsel, og der skal ingen Personale til at holde Fyr under Remiseophold og under Ophold paa Endestationer som ved Damplokomotiver;
- 3) — har *mindre Driftsomkostninger*, idet Udgifterne til Solarolie eller Benzin er langt ringere end Udgiften til Kul ved Damplokomotivet, paa Grund af Motorens høje Virkningsgrad i Forhold til Dampmaskine og Kedel, ligesom Motoren jo heller ikke forbruger noget under Ophold i Driften, medens Lokomotivet har et Forbrug saavel under Opfyring som under Ophold i Driften;

4) — har *ikke som Damplokomotiverne Udvaskninger af Kedlen*, som periodevis sætter det ud af Drift, og *det kan bygges med Brændstoftanke til Kørsel over flere Gange saa lange Afstande som Damplokomotiver kan køre* uden Indtagning af Kul og Vand. Disse Forhold bevirker, at der er Mulighed for en stor Udnyttelsesgrad af Motorkøretøjet i Forhold til Damplokomotivet;

5) — har *ingen uafbalancerede op- og nedadgaaende Masser* som Damplokomotiverne. Dette bevirker, at der uden at forstærke eksisterende Spor er Mulighed for at køre hurtigere, eller at større Akseltryk kan tillades;

6) — har en *stor Accelerationsevne*, særligt naar det er bygget med elektrisk Transmission, idet det allerede umiddelbart efter Igangsætningen (fra ca. 15 km's Hastighed) er muligt at udnytte alle Motorernes Hestekræfter, medens man ved Damploko først naar den fulde Hestekraft noget før Maximalhastigheden naas.

7) *Ingen Røg- og Dampplage.*

8) *Ingen Brandfare for Skove, Marker eller Bygninger.*

9) Der behøves ved visse mindre Køretøjer, især Benzinvogne *ikke faglært Personale.*«

Saa langt Maskinchefen.

For at udnytte disse utvivlsomme Fordele ved Motoren som Drivkraft i Stedet for Dampkedel og Dampmaskine, har saavel Statsbaner som Privatbaner i Løbet af de sidste ca. 15 Aar bygget en stor Mængde Motorvogne og ogsaa Motorlokomotiver af forskellige Typer og forskellige Størrelser, passende til den Anvendelse, som man i hvert Tilfælde tænkte sig at gøre af dem.

Privatbanerne var med deres Lokaltrafik og deres forholdsvis smaa Togenheder baade de økonomisk set haardest trængte og ogsaa de bedst egnede for en hurtig Gennemførelse af Motorisering, og det kan utvivlsomt siges, at uden Motoriseringen vilde Privatbanernes overvejende Antal have ophørt at eksistere, men deres Motorisering er saa gennemført, at Privatbanerne allerede i nogle Aar har kørt over 90 pCt. af deres Persontogskm. ved Motordrift.

Statsbanernes Motorisering er nu saa vidt fremskreden, at der med den nuværende Sommerkøreplan køres gennemsnitlig daglig flere *Persontogskm.* med Motor end med Damp, nemlig:

30 900 Motortogkm./Dag,
30 750 Dampogkm./Dag,
endvidere køres 5 900 elkt. Togkm./Dag.

Vil man nærmere betragte, hvad det gennemsnitligt koster til Brændsel og Smørelie at køre med nogle af de forskellige Typer af Motorkøretøjer, saa stiller disse Udgifter sig omtrent saaledes:

3 Vogns Lyntog pr. Togkm. 9,1 Øre/km
4 Vogns Lyntog pr. Togkm. 11,0 Øre/km
Mo-Tog pr. Togkm. 9,6 Øre/km

Den tilsvarende gennemsnitlige Udgift til Brændsel og Smørelier til et Damplokomotiv er ca. 35,0

Øre/km svarende til en gennemsnitlig Togstørrelse paa ca. 18 Vgl.

Ovenstaaende anførte Tal synes altsaa at bekræfte, at der ved Motordrift gaar færre Penge ud af Landet end ved Dampdrift.

Vil man herefter se, i hvor høj Grad det er muligt at udnytte de forskellige Arter af Drivkraft, saa vil det vise sig, at *Antallet af Toglokomotiv km. pr. tjenstg. Toglokomotiv og Motorkøretøj pr. Dag for Tiden er:*

Damplokomotiver	172,2
Dieselektr. Loko	220,8
Dieselektr. Motorvogne	338,1
Benzinelektr. Motorvogne	237,7
Lyntog	686,6
Elektr. Motorvogne	230,7

Damplokomotivet er altsaa det gennemsnitlig mindst udnyttede Køretøj og Lyntog det stærkest udnyttede, f. T. ca. 4 × Damploko's Udnyttelse.

Det hedder sig altid, at Motormateriellet nok er billigt at køre pr. km, men at det er meget dyrt i Vedligeholdelse, lad os derfor se lidt nærmere paa disse Udgifter.

Et 4 Vogns Lyntog koster i Vedligeholdelse alt i alt (Vognkasserne incl.) ca. Kr. 0,37 pr. Tog/km, men da den gennemsnitlige Vedligeholdelsesudgift for Truckvogne er ca. 1,3 Øre pr. Vognakse/km, vil Vedligeholdelsesudgifter for 4 Truckvogne normalt være $16 \times 1,3 = 20,8$ Øre pr. Tog/km. Differencen mellem 37 Øre og 20,8 Øre = 16,2 Øre er altsaa den specielle Udgift pr. Tog/km, som skyldes Maskineriet paa de 1000/1100 HK.

En Mo-Vogn af herværende Type Nr. 271—280 koster i Vedligeholdelse ialt (incl. Vognkassen) ca. 13,4 Øre pr. km eller efter Fradrag for alm. Vognvedligeholdelse $4 \times 1,3$ Øre/km = 5,2 Øre pr. km, hvorefter Udgiften til Vedligeholdelse af Mo-Vognens Maskineri bliver: $13,4 \div 5,2 = 8,2$ Øre pr. km for en Maskinkraft paa 500/550 HK.

Men hvad koster da Damplokomotiverne i Vedligeholdelsesudgifter — ja, det kan ikke specificeres for de enkelte Typer —, men den gennemsnitlige Vedligeholdelsesudgift for alle Maskintyper er ca. 14,0 Øre/km, altsaa kun lidt under de 16,2 Øre/km, som Lyntogets 4-dobbelte Sæt Maskineri koster og betydeligt over de 8,2 Øre/km, som Mo-Vognens dobbelte Sæt Maskineri koster.

Vil man undersøge hvor store Besparelser, der ved Lyntogenes Indførelse blev opnaaet i Rejsetid, da var disse f. Eks.:

	km	Timer		Besparelse
		Damp	Lyntog	
København—Aarhus	308,6	5,58	3,26	2,32
København—Aalborg ...	449,0	8,35	5,15	3,20
København—Esbjerg	288,4	5,30	3,24	2,06

En Del af disse Besparelser maa dog selvfølgelig tilskrives Lillebæltsbroen, men Gevinsten bliver dog af det rejsende Publikum væsentlig regnet Lyntogene til Gode, og disse har ogsaa paa Grund af deres

Driftssikkerhed og den behagelige Maade de gennemføres paa uden lange Stationsophold og med faa Standsninger været en Publikums-Succes.

At Lyntogene ogsaa er en god Indtægtskilde for Statsbanerne vil man forstaa, naar man hører, at 16 Fællesklassebilletter dækker alle Udgifter ved Togenes Fremførelse, herunder ogsaa Udgifter til Personale og Vedligeholdelse, og man samtidigt hører, at den gennemsnitlige Besættelse af de 156 henholdsvis 206 Pladser i Lyntogene, henholdsvis 3 og 4 Vogns, ligger i det væsentlige mellem 60 pCt. og 80 pCt., og til Tider overstiger de 100 pCt., hvorfor det nu under Ombygning værende Lyntog ogsaa vil blive ombygget fra et 3 Vogns Tog til et 4 Vogns Tog.

Maskinbestyrer Sørensen

indledede sit Foredrag med en Bemærkning om, at det var ham en Glæde at tale om Dampdriften, der jo fra visse Sider blev opfattet som værende en Driftsform i Likvidation. Hans Diskussionsindlæg i Dampdriftens Favor var bygget over følgende Synspunkter:

A. Damplokomotivets Udvikling.

Udviklingen herhjemme giver sig styrkemæssigt set til Kende dels gennem Bygning af 2-, 3- og 4-koblede Tog- og Rangerlokomotiver og dels ved Cylinderanordningerne: 2-cyl., 4-cyl. Compound (2 Høj- og 2 Lavtryk) og 3-cyl. Højtryk.

Med denne Udvikling er fulgt enkelte Forbedringer, der i nogen Grad har saavel økonomisk som udnyttelsesmæssig Betydning. Udviklingen er dog ikke fortsat de sidste Aartier; saa man nu faktisk mangler Fremdrivelsesmidler til store Eksprestog og til Transitgodstog paa Hovedlinierne.

Som Eksempel paa nogle af de væsentligste Forbedringer anføres Indførelsen af:

- 1) Højere Kedeldamptryk; dog endnu kun til 15 Atm.
- 2) Overhedersystemerne, der har givet indtil 10 pCt.s Brændselsbesparelse.
- 3) Vipperist paa nogle Toglokomotiver, der bl. a. har faaet Mulighed for uafbrudt Togfremførelse i indtil 15 Timer.
- 4) Større Kulbeholdninger, saa Kulforsyningerne bedre kan reguleres under Hensyn til Toggangen.
- 5) Nyere Styrringer, hvorved opnaas bedre Dampfordeling og dermed mindre Bandageslid og færre L-Reparationer.

For at kunne sammenligne Damp- og Motordriften maa man først sammenligne Vilkaarene, hvorunder de praktiseres, og derefter undersøge, hvilken Mulighed, der haves, for at gøre de to Driftsformer ensartede eller udfinde det Afsnit af Dampdriften, hvis Tilrettelægning er »motoriseret« (saafremt en saadan Driftsform skulde forefindes etableret) og først derefter sidestille de driftsøkonomiske Forhold.

Jeg skal derfor ganske kort redegøre for nogle Forhold, der har ret væsentlig Betydning i denne Forbindelse.

B. Dampdriftens Vilkaar.

- 1) Faa Tog,
baade før man ansaa en større Togudvidelse for paakrævet, og efter udvidet Motorisering.
- 2) Meget forskelligartede Togarter, saasom
store og smaa Iltog, } ialt 6 Grupper, hvis
» » » Persontog, } Trækraft yderli-
» » » godsførende Tog, } gere maa varieres
} efter Banelegemet
- 3) Rummelige Planer, beregnet for store Udsving saavel for Belastning som Stationsarbejde.
- 4) Mindre gode Spor (før Motoriseringens Indførelse).
- 5) Primitive mekaniske Hjælpemidler for:
Kuludlevering (Aarhus undtagen).
Olie- og Sandgivning.
Fyrrensning.
Udvaskning (Aarhus undtagen).
Rengøring af Lokomotiver (Aarhus undtagen).

I vedligeholdelsesmæssig Henseende følges den fra ældste Jernbanetid indførte Praksis med Centralisering til Centralværkstederne af saavel S- som L-Reparationer, uden nogen Decentralisation til Driftsværksteder, altsaa med Hensætning og evt. Befordring til Centralværkstederne af utjenstdygtigt Materiel. De enkelte moderne Foranstaltninger, der er indført saavel paa det forsyningsmæssige som det vedligeholdelsesmæssige Omraade, er af forholdsvis ny Dato og saa lidet gennemgribende, at de ikke har kunnet præge Dampdriften.

Aarsagen til, at Dampdriften ikke har været underkastet en hastigere Udvikling, skyldes i nogen Grad, at Jernbanerne har indtaget en monopoliseret Stilling, og egentlig Rationalisering af Dampdriften derfor først er paabegyndt efter Opdukken af helt nye Driftskrav og nye Befordringsmidler.

C. Motordriftens Vilkaar.

Særlig Hensyntagen til Motorvognsudnyttelsen ved Køreplanens Udarbejdelse.

Enartede Togarter med smaa Udsving.

Fortrinsvis standardiseret Materiel, for hvis Vedligeholdelse er indrettet tidssvarende Anlæg med alle moderne Hjælpemidler og en efter Forholdene afpasset Decentralisation til Distrikterne, bl. a. med det Formaal at reducere Henstandstiden for utjenstdygtigt Materiel til et absolut Minimum, et Princip, der af samme Grund er gennemført i Elektrificeringen.

D. Mulighed for Rationalisering af visse Afsnit af Dampdriften.

For at kunne give Dampdriften samme Vilkaar som Motordriften og saaledes faa Mulighed for at drage en Parallel, maa man altsaa undersøge, om Damplokomotiver kan frenføre lette Tog med samme Maksimalhastighed som Motortogene og med Penduldrift opnaa samme Udnyttelse evt. med visse mindre Anlægsændringer.

Køreplansmæssigt har man ikke etableret en saadan Driftsform, idet de indlagte K 12- eller K 15-Tog med Maksimalhastighed 70 km/T. (af Hensyn til Befordring af Hastervogne) og uden Minimumsophold (af Hensyn til Stationsarbejdet, der overføres fra

Motortog til Dampdog), ikke har Karakter af Motorplaner, hverken hastighedsmæssig eller tilrettelægningsmæssig set, men der foreligger tilstrækkeligt Materiale til at fastslaa, at Muligheden har været og er til Stede, selv om man skal gennemføre Driften med Lokomotiver, som er 43 Aar gamle.

For at udfinde Gennemsnitsudgiften pr. km maa man først undersøge Udnyttelsesmuligheden for Damplokomotiver, og der skal her anføres nogle Tal for Antal *Toglokomotivkilometer pr. tjenstgørende Toglokomotiv pr. Dag:*

for Rationalisering:	Iltogsloko. gns.	ca. 200.
»	»	Persontogsloko. gns. . . .
»	»	Godstogsloko. gns.
»	»	saml. Togloko. gns. . . .
efter	»	saml. Togloko. gns. . . .
»	»	for 43 Aar gl. Togloko. paa visse Strækninger med Kørepl. udarb. efter Motorprincippet og ved Revision af Vedligeholdelsesprincippet

Hvilket sidste altsaa er en Udnyttelsesgrad, der omtrent svarer til den for dieselelektriske Motorvogne beregnede.

Med et Udnyttelsestal paa 330 maa det formentlig erkendes, at Udvaskning, Opfyrring, Kul- og Vandforsyning egentlig ikke stiller sig i Vejen for en god Udnyttelse.

Gennemsnitsvedligeholdelsesudgiften er for store og smaa Damplokomotiver med Gennemsnitsydelse ca. 170 km pr. Dag ca. 14 Øre/km (denne Udgift er stigende med den tiltagende Motorisering), og ved en Dampdriftsform, der udnyttelsesmæssig og belastningsmæssig skal sammenlignes med Motordrift, kommer man ned paa 8 à 9 Øre/km, idet S-Rep. pr. 3½-aarig Periode og L-Rep., der er i Afhængighed af Vognladningskilometerne, fordeles over et betydeligt større Kilometerantal. Gennemsnitsudgiften til Vedligeholdelse af Motormateriellet, altsaa ogsaa Diesellokomotiver og benzinelektriske Vogne, er ca. 20 Øre/km incl. 4 à 5 Øre for Motorvognens Personvognsudstyr, altsaa er der højere Vedligeholdelsesudgift for Motordriften.

Udgiften pr. km til kørende Personale reduceres ligesom for Motormateriellet med den forøgede Udnyttelse af Damplokomotivet, og dermed reduceres Differensen mellem Personaleudgifterne for de 2 Driftsformer.

Remiseudgiften, der gennemsnitlig er over 12 Øre/km, reduceres til ca. 5 Øre/km for Lokomotiver med Udnyttelse 330 km.

Materialeforbruget til ovennævnte Dampdriftsform ligger ligeledes betydeligt under Gennemsnittet, og ved Sammenligning maa tages i Betragtning, at Kulprisen pr. Ton paa Grund af Kulsituationen for Tiden er særlig høj, saa Gennemsnitstallet for Brændselsudgift pr. Lokomotivkm. nu er 35 Øre, medens det med den normale Kulpris, der var geldende i Aarene 1928—1935, vilde være 25 Øre. I denne Brændselsudgift inkluderer Udgiften til Kørsel med Iltog, Persontog, Rangering, Raadighed, Reserve for Motortog,

Særtog samt Arbejdstog, og ved en Gennemsnitsydelse af 170 km pr. Dag og gennemsnitlig Togstørrelse 19 Vgl.

Naar Sammenligning med Motordriften skal ske, maa det være med den specielle Dampdriftsform, der giver Udnyttelse 330 km pr. Togloko. pr. Dag (altsaa væsentligt reduceret Henstandstid), og Belastning med Materiel, der er indrettet til denne Driftsform.

Nedenstaaende Sammenstilling giver et Billede af Forholdene:

	Tog- størrelse Vgl.	Udnyt- telse km/Dag	Materiale- udgifter Øre/km
Gennemsnitsdampdrift, Kul- pris efter 1935	19	170	35
Gennemsnitsdampdrift, Kul- pris før 1935	19	170	25
Rationaliseret, men blandet Dampdrift, Kulpris før 1935	16	280	19
Let Dampdrift, Kulpris før 1935	10	330	14

For de Damplokomotiver, der kommer til Anvendelse til de lette Hurtigtog, samt for de hertil hørende gamle Anlæg, bortfalder Forrentning og Afskrivning i Modsætning til for Motorvogne med Anlæg.

At Dampdriftsudgiften pr. km i allerhøjeste Grad er afhængig af Køreplanen (Udnyttelsen) fremgaar af, at den kan variere fra over 2,20 Kr./km til 70 Øre/km. Tilsvarende Udsving forekommer ikke i Motordriften.

Af ovenstaaende vil fremgaa, at man kan udfinde, ved hvilken Toggang og paa hvilken Strækning Udgiftsbalance indtræder imellem Damp- og Motordrift, og lignende Sammenstilling kan foretages for lette Damplyntog og Motorlyntog, hvor dog maa tages i Betragtning, at Damplokomotivet af visse Hensyn endnu kun tillades en Maksimalhastighed, der ligger betydelig under, hvad det er bygget til, og Rejsehastigheden derfor vanskelig kan sammenlignes. Dog kan anføres, at Rejsetiden Kh—Ar er saaledes:

		Besparelse
Iltog	446 Min.	} 127 Min. } } 45 » } } 172 Min.
Damplyntog ...	319 »	
Motorlyntog ...	274 »	

altsaa dog 28 pCt. Reduktion af Rejsetiden med den hidtil benyttede Maksimalhastighed af 100 km/T. for de 25 à 35 Aar gamle Iltoglokomotiver.

Motordriften indførtes i sin Tid som Supplement for Dampdriften, efter en i Februar 1923 foretaget analytisk økonomisk Undersøgelse af Motordriften i Kombination med Dampdriften paa visse Sidelinier, og blev i Begyndelsen ogsaa fortrinsvis sat ind, hvor Dampberedskabet var for kostbart. Aar 1929 foretoges en Driftsundersøgelse til Belysning af, hvor vidt Dampdriftens Rationalisering skulde føres for at skabe økonomisk Balance med Motordriften, men senere har Motorvognene ogsaa erstattet Damplokomotiverne paa de for sidstnævnte fordelagtige Strækninger.

Den historiske Udvikling for Dampdriften bliver da følgende:

For 1920: monopoliseret irrational Dampdrift.
1920—1930: begyndende Rationalisering af Dampdrift, men ikke tilendebragt.

Efter 1930: Dampdriftens Rationalisering vanskeliggøres ved den udvidede Motorisering, da der efterhaanden fortrinsvis bliver større, langsommere og færre Damptog, altsaa en efterhaanden dyrere Dampdrift udgiftsmæssigt set pr. km.

Efter de to indledende Foredrag fulgte der en yderst interessant Diskussion, som fastslog, at Damp og Motor begge har deres Berettigelse, og Maskinbestyrer Sørensen sluttede med at udtale, at det, der gør en Udredning af hele Spørgsmaalet saa indviklet, er, at man for at faa et virkeligt Billede af Forholdet Damp ctr. Motor bl. a. ogsaa er nødsaget til at foretage en dybere Undersøgelse af, i hvilke Tilfælde Motoriseringen paafører Dampdriften forøgede Udgifter. Man maa desuden undersøge, hvilke Driftsforbedringer, der er opnaaelige med det tilstedeværende Beredskab, eventuelt med visse lettere tekniske Forbedringer; men man kan ikke uden videre gaa ud fra, hvad der hidtil har kunnet ydes under den gamle Dampdriftsform. Vil man drage Sammenligninger, maa man anlægge en hel ny Betragtning og Arbejdsmaade ogsaa for Dampdriften.

LANDSMØDE I NORGE

I Dagene den 9. og 10. Juni 1939 afholdt Norsk Lokomotivmandsforbund Landsmøde i Kristiansand.

Det var første Gang, Lokomotivmændene holdt Landsmøde i denne By, Grunden hertil maa søges i, at det ikke er ret længe siden, Sørlandsbanen blev færdig, og der dermed blev en direkte Forbindelse Oslo—Kristiansand. Befolkningen var glad for den nye Bane, og ved forskellige Lejligheder blev der givet Udtryk for, hvad denne Bane betød for Kristiansand. Nordmændene vilde hævde, at først nu kunde Byen komme til sin Ret og svare til sit Navn: »Sørlandets Perle«.

Landsmødet blev afholdt i Kristiansands Arbejderforening — svarende til Rømersgade i København — der var mødt 48 Repræsentanter samt Gæster fra Ind- og Udland.

Formanden, Th. Narvestad, aabnede Mødet og udtalte, at det var en meget urolig Tid, der ogsaa kastede mørke Skygger ind over Norge; selv om der maaske i Øjeblikket var en Afspænding i de internationale Forhold, saa ved man aldrig, hvor længe en saadan Afspænding vil vare. Vi her i Norden er glade for, at vi frit kan mødes og tale om vore forskellige Forhold, her er ingen Diktatur, vi staar paa Demokratiets Grund og vil være med til at værne

herom. Vi tror paa Demokratiet som Styreform ud i Fremtiden og glæder os over de allerede opnaaede Resultater.

Herefter fik Gæsterne Ordet; for Dansk Lokomotivmands Forening talte Formanden *Sophus Jensen*, han bragte vore norske Kammerater en Hilsen fra de danske Lokomotivmænd og en Tak for den smukke Gave, vi havde modtaget fra Norge i Anledning af vort 40 Aars Jubilæum. Udtalte endvidere, at vi danske er glade for det udmærkede Samarbejde, vi har med Kammeraterne i Norge og gav til Slut en kort Fremstilling af de Vanskeligheder, Rationaliseringen har skabt for os i Danmark; men vi var gaet ind i Arbejdet for at tilpasse os efter Tidens Krav.

De efterfølgende Talere var Sekretær Voland fra Landsforbundet — det samme som De samvirkende Fagforbund hos os —, Buland, Norsk Jernbaneforbund, og Nordin, Svensk Lokomotivmandsforbund, de bragte Landsmødet Hilsener fra deres respektive Organisationer.

Landsmødet gik nu over til Behandling af Dagsorden og Beretning. Om visse Punkter i Beretningen kom der en livlig Diskussion i Gang. Det, som havde særlig Interesse, var Forfremmelserne, Tjenestetiden og Betaling for mistede Søndagsfridage. Der blev til Slut vedtaget Resolutioner, som udtalte en Tak til Ledelsen for de opnaaede Resultater, samt paalagde dem fortsat at forsøge at opnaa Forbedringer.

Skal man som Gæst bedømme og sige et Par Ord om dette Landsmøde, kan man kun udtale sin Beundring for den gode Maade, vore norske Kammerater behandlede de forskellige Sager paa, og dernæst den Ro og Orden, der var under hele Mødet; tillad mig at nævne et Eks.: Naar en Repræsentant har bedt om Ordet og kommer paa Talerstolen, paabegynder Vedkommende ikke sin Tale, forinden han siger: »Hr. Dirigent«, derigennem vises et Hensyn over for Mødet og den af Mødet valgte Leder, en meget smuk Tradition, som ikke unnlader at gøre et godt Indtryk.

P. J.

FERIEKURSUS PAA HALSKOV REV

Som bekendt er den gamle Isbaadestation ude paa Halskov Rev omdannet til Feriehjem for Værkstedes- og Remisearbejdere, og her afholdes hvert Aar et Feriekursus med et alsidigt Program. Gruppearbejde, Foredrag og Besøg i forskellige Institutioner samt Studier i Grundbøgerne optager Kursisternes Dag fra tidlig Morgen til sen Aften; og selv om man ikke bliver Student, saa gaar samtlige Deltagere fra Kursuset med større Viden, end man mødte med, bedre udrustet til at møde Livsproblemerne i en rationalistisk Tid som vor.

Foruden Repræsentanter fra Norge og Sverige samt Postforbundet deltog undertegnede som Repræsentant for D. L. F. Jeg deltog i Gruppe 3: Fagbevægelsen og de økonomiske Problemer; Højskolelærer Kai Bundvad, Roskilde, var Studieleder.

Det vilde vel føre alt for vidt at komme ind paa

hele dette Studium, som omfatter en Mængde aktuelle Spørgsmaal saasom: Fagbevægelse og Oplysningsarbejdet. — Den internationale Arbejderorganisations socialpolitiske Virksomhed. — Sociale Opgaver under den økonomiske Krise. — Haandværk og Industri under Valntentralen. — Arbejderne og Landbrugets Problemer o. s. v.; som man ser, er det alt sammen aktuelle Spørgsmaal.

Desuden var der Foredrag med aktuelle Emner saasom: Læsekunsten som et tvægget Sværd. — Vigtige Begivenheder i Statsbanernes Historie. — Hvad faar vi for vore Skatter. — Trykluftbrensens Anvendelse. — Værkstedes- og Remisearbejdernes Fællesorganisation gennem 42 Aar, og endelig Statsbanernes Damp- og Motordrift, en Diskussion mellem Maskinbestyrer Sørensen og Maskiningeniør Schilder.

Da dette Spørgsmaal har særlig Interesse for Lokomotivmænd, skal jeg kort resumere det. Maskiningeniør Schilder var første Taler; han gennemgik Statsbanernes Motorisering fra A til Z, kom derefter ind paa de Besparelser og Fordele, Driften og Publikum har haft ved denne Driftsform.

Forsyningsanlægene og Remiseforholdene blev heller ikke glemt, og for en Damplokomotivfører lyder det som et Eventyr, at »Fyrgravene« i Hgl. Remise er saa dybe, at en Mand kan staa fuldt oprejst under Maskinen, og at de oplyses af en Række Lamper paa hver Side, samt at der med passende Mellemrum er Stikkontakter i Skinnefoden. Man vil heraf forstaa, at Damp- og Motordrift ikke har lige Vilkaar i Stalden, og Forholdet er det samme i Marken. Iøvrigt var Maskiningeniørens Foredrag absolut ikke uinteressant, og han har Evner til at holde sine Tilhørere fast.

Maskinbestyrer Sørensens Foredrag havde et noget andet Tilsnit, om man vil, mere realistisk.

En Gennemgang af Damplokomotivets Udvikling fra 1848 og til vore Dage viser en ikke ringe Del Forbedringer, derimod er Vilkaarene og Formen i Driften, Forsyningsanlægene o. s. v. ikke væsentlig bedre end for 90 Aar siden. Man forsøger heller ikke, om Damplokomotivet under visse Forhold vilde være lige saa praktisk til smaa Lyntog som Motorlokomotivet. Maskinbestyreren indrømmede, at Motordriften havde sin Berettigelse under bestemte Former, men han paaviste, at Damplokomotivet stillet under lige saa gunstige Vilkaar som Motorlokomotivet absolut ikke er i Likvidation, men at der endog kan være Tale om en Renæssance for Damplokomotivet.

Kr. Himmelfartsdag var der Biludflugt til Andelsforeningernes Gigtsanatorium ved Skelskør. Sanatoriet er opført i 1933 og ejes af 1054 Andelsforeninger. Det har Plads til 142 Patienter og har et Areal paa 16 Td. Land. Det var meget interessant at bese hele dette komplicerede Anlæg, som til de mindste Enkeltheder er i en vidunderlig Orden.

Turen gik videre til Boslunde og Idrætshøjskolen ved Gerløv (Slagelse). Skolen er ganske ny og drives for Hr. Forstander Kroghedes egen Regning; foruden Idræt er der almindelige Skolefag. Et stort Stadion er under Arbejde; der skal være Plads til 25 000 Tilskuere, desuden er der en stor Svømmehal.

Vi havde Lejlighed til at se Opvisning af et Pigehold og et Mandshold, som trænedes til Opvisning i Svelte og Belgien. Desuden opførte 14 unge Piger nogle smukke Danse fra Midten af forrige Aarhundrede.

I den store Vestibule findes et Vægmaleri, som er et Symbol paa Livskraften; man ser en ung Mand i Kamp med en Drage. Under Billedet er indridset Ordene:

»Mod Dragen bør kæmpe hver vaabenfør Mand;
thi Dragen er Løgnen, fæld den, hvo kan.«

I Gymnastiksalen er et Maleri af Thor i Kamp med Midgaardsormen. Skolen er iøvrigt bygget i Ollerupstien og kaldes for Sjællands Ollerup.

I Boslunde gjorde vi holdt ved Vejkrydset Slagelse—Skelskør—Korsør, her modtoges vi af Formanden for den socialdemokratiske Forening, Boelsmand Sigvard Nielsen, som viste os Absalonstenen med Indskription: »11/4 1158«, »Staa som Minde tavse Sten, her voldte Absalon de Vender Mén«. Derfra gik vi til Borghjergs Banke. Borghjergs Bedstemoder fandt her et Guldskrin, som nu opbevares paa Nationalmuseet. Banken kaldes nu for Borghjergs Mindepark; en Slags Colosseum indrettes i Bankens vestre Side, men Arbejdet er endnu ikke færdigt. I klart Vejr skal man kunne se 22 Kirker herfra, og om Aftenen kan man se 11 Fyr blinke fra Smaalandsøhavet.

Men det dybe som vi oplevede paa Halskov Rev og som sent eller aldrig glemmes, var den gode Kammeratskabsfølelse man mærkede overalt.

En hjertelig Tak for alt det gode og skønne vi hørte, saa og lærte, bringer jeg alle og i Særdeleshed Hjemmets og Kursusets ledende Mænd, som paa uegennyttig Vis gjorde alt for os.

Torbenfeldtsvej i Juni 1939.

P. Sessing.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Normativberegningerne.

Maa det være mig tilladt at fremkomme med et Par Bemærkninger i Tilslutning til det i de sidste Numre af Bladet diskuterede Spørgsmaal om Beregning af Normativerne.

Redaktionen synes at mene, at Distrikterne nøje overholder den for mange Aar siden trufne Aftale m. H. t. Lokomotivførere paa Rangermaskinerne; dette kan jeg imidlertid ikke rigtig forstaa, i hvert Fald maa der saa et eller andet Sted i Distriktet sidde nogle daarlige Rangermestre; thi her i Struer har vi i et helt Aar set Reserven udvidet med 3 Mand, som hører hjemme i Rangerturen, og det er vel let at forstaa, at vi er meget skuffede herover. Jeg kan ikke se rettere, end at det for vort Depot beregnede Normativ maa være regnet forkert ud. Naar de tre Lokf. i et helt Aar er benyttet i Reserven, har dette naturligvis sin Aarsag i, at der dér har været Brug for dem, og hvis der ved Fastsættelsen af Normativet var taget Hensyn hertil, havde vi vel 3 Lokoførere mere, hvilket atter betyder,

at vi, som venter med Længsel paa at opnaa den attraaede Forfremmelse, saa denne rykke os noget nærmere.

Kunde der være Tale om at faa revideret Distrikternes Beregninger?

En anden længselsfuld ventende.

Vi skal ikke nægte, at vi fra anden Side har hørt om det Forhold, den ærede Indsender berører; men vi har ment det ntænkeligt, at Distriktet skulde kunne foretage sine Beregninger paa en saadan Maade, at der skulde fremkomme Overtallighed af Lokomotivførere samtidig med, at der, som vort Medlem her omtaler, skulde mangle hele 3 Lokoførere ved blot et Depot. Paa den anden Side *kan* det maaske dog være saaledes, at der alligevel foreligger en Regnefejl fra Distriktets Side, og det er saa at haabe, at den vil blive rettet; i hvert Fald burde Distriktet undersøge Forholdet.

Red.

Betragtninger over Forholdene Anno 1939.

Paa Kongressens Bord laa Forslag til Behandling, som tilsigtede Koncentration, jeg tænker her paa Forslag under Punkt 13 e indsendt af Gb Afd. 2, som tilsigtede Dansk Lokomotivmands Forenings Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, dette Forslag henvises til HB's Undersøgelse til næste Kongres.

Det, der faar mig til at skrive herom, er i nogen Grad den af O. Michelsen indsendte Artikel, D. L. T. Blad Nr. 11, Side 145, du skriver smukt om Samhørigheden og mener, det er forstemmende, at Kongressen ikke havde det rigtige Syn paa Eders Forslag, nu ved jeg ikke, hvorledes du stemte til Forslag under Punkt 12 c indsendt af Afd. 18 og 13, som tilsigtede Koncentration inden for vor egen Organisation, men jeg ved, at det store Flertal af de unge Organisationsfæller, som repræsenterede Gb Afd. 2, stemte imod dette Forslag, det, mener jeg, er mere end forstemmende, særligt naar d'Herrer var Forslagsstillere til langt vidererækkende Forslag i heromtalt Retning.

Det er ligefrem til at faa Gaasehud over en saadan Kærligheds erklæring fremført af en Kongresrepræsentant, som ikke inden for egne Rammer kan faa tilvejebragt den fornødne Rytme og Takt, det er jo nemlig Rytme, der mangler i Eders Stillingtagen til disse 2 Forslag, underligt nok og trist nok, at det netop skulde blive Afd. 2, som stemte imod Samhørighed — Udviklingen har mange mærkelige Ting for i vor kaotiske Tid.

Det er derfor Demagogi i dette Forhold at arbejde paa Samhørighed i store Linier, naar man ikke vil gøre et Stykke Arbejde inden for egne Rammer, her tiltrænges virkelig Forstaaelse Kategorierne imellem rent arbejdsmæssigt set; men det er maaske bestemte Forhold her, som for nogle betinger, at Trangen til Samhørigheden ude i Afdelingerne i nogen Grad savnes, hvor var det beskæmmende at høre en Repræsentant for Landets største Lokomotivfyrbøder Afdeling udtale sig om Lokomotivførernes beskæftigelsesmæssige Forhold; søg at rette dette og kom

paa Linie med Helhedens Interesse, før I i Eders Afdeling fremsætter Forslag, som kunde kamouflere, at særlig Eders Afdeling nu repræsenterede den rette Forstaaelse af organisationsmæssige Forhold.

Giv mig Lov til stilfærdigt at nærme mig fra anden Side for venskabeligt at lægge en Haand paa Eders Skuldre og hviske Eder et Par Ord i Øret, jeg læser i D. L. T. Blad Nr. 11 den ledende Artikel sidste Afsnit og dømmes derud fra de iøjnefaldende Besværligheder, Organisationens Ledelse har med at faa gjort medansatte begribeligt, at den motoruddannede Lokomotivfører ganske naturligt bør beskæftiges ved Motortjenesten i Stedet for at skulle flytte fra By til By, efter som hans Nærværelse ved Dampdriften bliver usikker grundet paa Motorens Fremtrængen.

Men har vi ikke alle vidst, at en Dag maatte dette komme, dette Sammenstød mellem Lovens stivnede og blegnede Blæk og det levende fremadskridende Samfunds evigt foranderlige Synspunkter og stedse voksende Krav — Paragrafen ventede sit Offer. — I Dag bliver det Eder, i Morgen den ældre medansatte, som maa ofres paa Rationaliseringens Alter.

Maa jeg i et Billede udtrykke mit Syn paa disse indre Besværligheder. Organisationen bestaar, saaledes ser jeg det i Virkeligheden, i Øjeblikket af en Samling kinesiske Æsker, hver med sit Stempel, en er mærket Damp, en anden Benzin, en tredje Solarolie, og en fjerde Elektricitet, og hver af dem danner en lille Enklave i Helheden med sin særegne Erfaringskreds, Tankegang og Moral. Saa længe Tidens Opfattelse af et Spørgsmaal staar stille er alt lydefrit; men kommer den ene Æske lidt paa Kant med den anden, knager det i hele Systemet, i Begyndelsen nøjes vi i saa Fald med at smile lidt af de andre, derefter prøver vi at raabe op, og til sidst er det lige ved, at vi kommer op at toppes — indtil vi faar etableret en ny Balance i Tingene.

Rumsterede det f. Eks. ikke voldsomt i den elektriske Æske for nylig, og havde Solarolie-Æsken ikke stort Komsammen i en gammel historisk By, var Uroen hos Dampmanden ikke forstaaelig ud fra Lokomotivføreren's Forudsætninger med disse stadige usikre Beskæftigelsesforhold, var det ikke naturligt, at den ældre Organisationsfælle kunde ønske at være til Stede ved Møder sammen med den yngre, som med saa lykkelig en Haand søger at forme vor fremtidige Eksistens.

Nødvendigheden byder, at principiel Gensidighed Kategorierne imellem inden for Organisationen maa styrkes.

Hvor sikker man end er paa det ideelt berettede i ens egne Bestræbelser er det klart, at i de fleste Tilfælde maa Gensidighedskravet spille en væsentlig Rolle.

Man ser med Undren og med stigende Bitterhed paa de stadige haarde Kaar, der bydes Lokomotivførerne, man forbavsnes over den Form paa Tale, som særlig yngre Medansatte lancerer, naar Lokomotivføreren's Arbejde paa Motorvognene er paa Tale, ja man mærker det kolde Pust fra flere Sider, hvis man betræder eller søger en Stilling paa disse »Ene-mærker«.

Man fatter ikke, at vore medansatte, der selv saa stolt og stærkt træder i Skranken for gode, retfærdige Arbejdsforhold, ikke efter al Evne higer efter at vise, at hvad de kræver for dem selv, det er de rede til at yde andre. Denne Maalen med forskellige Maal er ufattelig for almindelig nordisk Tankegang. Gerne lytter jeg til den udmærkede Tale om Forstaaelse og Fordragelighed, der forkynder Venskab og Sympati udad til, jeg synes det lyder med ægte Klang; men hvor kan man vente, uaar Modstand mod Samhørighed i samme Moment øves, at vi da skal blive ved med at tro herpaa, naar man som fornævnt mærker det kolde Pust, hvis man søger ud over de alt for skarpt afstukne Stier.

Derfor skal det være mit Raad til O. Michelsen: Sørg for og vær medvirkende til at Koncentrationen først sker fuldt ud inden for D. L. F., da tages det næste Trip, som du tilsigter, lettere.

Kalundborg, i Juni 1939.

A. E. Martinsen.



Jubilæumsfester.

Torsdag d. 1. Juni fejrede Kalundborg Afdelinger af D. L. F. Organisationens 40. Aars Jubilæum ved en Fest paa Feriehjemmet, i hvilken 60 Personer deltog, heraf var følgende særligt indbudt: Lokomotivmester Brunsholm, Overportør H. Schiøtt, Remisearbejder A. Hansen, Maskinarb. V. Haas, de 3 sidstnævnte som lokale Repræsentanter for Dansk Jernbaneforbund samt Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, endvidere var Organisationens Formand Soph. Jensen til Stede. Borgmester Fr. Andersen, som ogsaa var indbudt, var forhindret paa Grund af Rigsdagsarbejde.

Deltagerne blev alle hentet i deres Hjem, og i Biler kørtes der samlet til Feriehjemmet, hvor den udmærkede Økonoma Frk. Petersen og det flinke Personale havde sørget for et godt veldækket Bord. Afdelingsformand A. E. Martinsen bød velkommen til Festen. Organisationens Formand Soph. Jensen talte om D. L. F.'s Historie.

Flere af Pensionisterne havde Ordet, og det var med Fornøjelse, vi af vor tidligere Lokomotivmester Kunst Hansens udmærkede Tale hørte om det Pionerarbejde for Organisationen, Pensionisterne havde været med til.

Ved Festen blev modtaget forskellige Hilsener baade Blomster og Telegrammer. Der blev sunget flere gode Fællessange, og en af Feriehjemmets Gæster, Frk. M. Hansen, sang nogle Solosange, som gjorde stor Lykke.

Efter Spisningen gik Dansen lysteligt til henad Midnat, hvor Bilerne paany holdt for Døren, og Selskabet maatte bryde op.

En morsom Aften var forbi: Hjemkørslen fandt Sted i Maaneskin, som i den lune lyse Sommernat gjorde Rosnæs' Bakker og Kalundborg Fjord til et Syn saa pragtfuldt, at det ikke kan beskrives.

Vi takker Lokomotivmester Brunsholm og Distriktet for den Velvilje, der blev vist os, saa alle, der vilde del-

tage i Festen, kunde faa Aflosning, og vi takker for de Telegrammer og Blomster, der blev sendt os, og ikke mindst for Hovedbestyrelsens Tilskud til Festen.

N. N.

Tirsdag d. 13. Maj foretog Gh. Afdl. 2 en Udflugt til Feriehjemmet i Anledning af Organisationens 40 Aars Jubilæum.

En bedre Form for lokal Jubilæumsfest kan næppe tænkes, da der ved denne Lejlighed deltog mange, som ikke tidligere har set Feriehjemmet og den storslaaede Natur, som omgiver det. Alle var enige om, at et bedre Sted at tilbringe sin Ferie næppe kan tænkes. Vejret var højt, og mange benyttede Lejligheden til at faa en frisk Dukkert i de blaa Bølger.

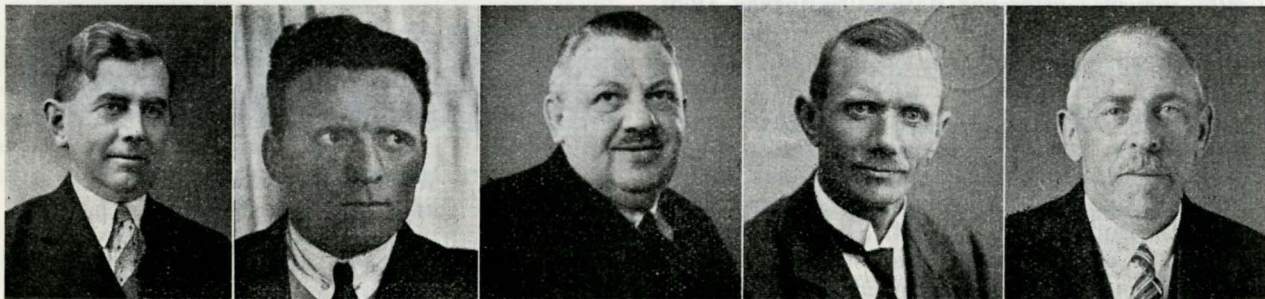
Hjemmets to Repræsentanter, G. O. F. Lund og K. Pedersen, var begge til Stede; sammen med den udmærkede og flinke Betjening gjorde de alt, hvad tænkes kunde, for at det hele kunde klappe paa bedste Maade, og det

maa siges, at dette til Fuldkommenhed lykkedes. Vi bringer dem alle vor bedste Tak for den gode Modtagelse, og for den dejlige Mad, der blev serveret for os.

I Udflugten deltog 60 Personer; naar dette kunde lade sig gøre, til Trods for at vi allerede var midt i Juni, skyldtes det den Imødekommenhed, der af de Herrer Lokomotivmestre altid bliver vist os, naar noget saadant er paa Programmet, dette bringer vi d'Herrer vor bedste Tak for.

Til Slut nogle personlige Betragtninger. Midt i Lovprisningen af alle de Herligheder, vi havde for Øje, hørte man spæde Mislyde om Maaden, hvorpaa dette dejlige Hjem er startet. Jeg vil gerne pege paa, at der har været talt om dette Emne paa Kongresserne; Spørgsmaalet har for Aar tilbage været til Urafstemning, og Resultatet kender vi alle. Kan vi saa ikke blive enige om, at med dette Resultat i Erindring falder alle Diskussioner til Jorden. Lad os glæde os over det Aktiv, D. L. F. har skabt; vi kan være stolte af det.

En Deltager.



J. Boyesen,
Gh.

J. P. Jacobsen,
Gh.

M. B. Nielsen,
Gh.

C. A. Olsen,
Kh.

J. K. Olsen,
Ko.

Jubilæer.

Den 7. Juli kan Lokomotivfører J. Boyesen, Annexstræde 12, 3., Valby, København, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Den 11. Juli kan Lokomotivfører J. P. Jacobsen, Lys-højgaardsvvej 73, 3., Valby, København, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Den 14. Juli kan Lokomotivfører M. B. Nielsen, Sønder Boulevard 51, 1., København V., fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer jer herved sin Lykønskning, idet den samtidig udtrykker Haabet om, at det endnu i mange Aar maa være jer forundt at være mellem os, og med godt Helbred.

H.

Lokomotivfører C. A. Olsen, Kalundborg, kan den 9. Juli fejre sit 25 Aars Jubilæum. Jubilæren deltager med stor Interesse og Flid i Organisationens Arbejde, han er vor udmærkede Afdelingskasserer.

Med sit friske og venlige Gemyt, sin tjenstvillige, retsindige og elskværdige Væremåde har Jubilæren erhvervet sig alle sine Kammeraters Agtelse og Venskab.

Held og Lykke i Fremtiden, Olsen. M.

Den 17. Juli fejrer Lokomotivfører J. K. Olsen, Korsør, 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. J. K. har altid været en

meget benyttet Mand af Kammeraterne, idet han i mange Aar har været i Festudvalget, og i de sidste 4 Aar været Afdelingen en særdeles god Kasserer. J. K. har i sine unge Dage rejst meget i Udlandet, og naar vi samles ved festlige Lejligheder, er J. K. altid villig til at glæde Selskabet med en af de gode Naversange. Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen, vi takker dig for de svundne Aar og haaber, at du endnu i mange Aar maa være med i Arbejdet for Styrkelse af Kammeratskabet.

H. M. J.

Den 10. Juli kan Lokomotivfører C. A. Olsen, Gl. Landevej 15, Roskilde, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdelingen ønsker Lykke og Held med Dagen og Fremtiden.

Afd. 9.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Fra 1. Juli d. A. er i Rødovre oprettet et nyt Lægedistrikt — Nr. 64 — der begrænses af Roskildevejen ekskl. fra Fæstningsgraven—Brøndbyøstervejen ekskl. — Vesthanelinjen—Kommunegrænsen mellem Hvidovre og København, Rødovre og København og Rødovre og Herlev.

Som Jernbanelæge i Distriktet er ansat Dr. Ernst Lassen, Rødovrevej 102, Tlf. Rødovre 383, Konsultation Kl. 10—11, Onsdag tillige Kl. 17—18.

De inden for Lægedistriktet paa Roskildevej og Syd for denne boende Interessenter vil hver 1. April for et Aar ad Gangen kunne vælge mellem den i Distriktet ansatte Jernbanelæge og Jernbanelægerne i 6. Lægedistrikt (Valby) og de Nord for Roskildevej boende Interessenter mellem Jernbanelægen i Distriktet og Jernbanelægerne i 9. Lægedistrikt (Vanløse).

Til Lægedistriktet vil fra 1. Juli d. A. foruden de Interessenter, der har underskrevet en til Sygekassen indsendt Ansøgning om Distriktets Oprettelse, kunne henføres de inden for Distriktet boende Interessenter, der inden Udgangen af Juli Maaned d. A. indsender Anmodning derom til Sygekassens Kontor.

Jernbanelægerne.

Jernbanelæge Biering-Petersen, V. Boulevard 4, København, er bortrejst fra den 25. Juni—6. August d. A. (incl.).

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

Jernbanelæge G. Thamsen, Vesterbrogade 68, Lægedistrikt 2 B, er bortrejst fra 26. Juni—20. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Dr. med. Mogens Nathan, St. Thomas Allé 3; Konsultationstid Kl. 15—16. Tlf. Vester 3005.

Jernbanelæge O. Simony, Onsgaardsvej 14, Hellerup, er bortrejst fra den 22. Juni d. A. i 1 Maaned.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Schiødtte, Margrethevej 28, Tlf. Hel. 43. Konsultationstid: 13—14.

Jernbanelæge H. Tange Jessen, Ndr. Fasanvej 180, København, er bortrejst fra den 23. Juni—25. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Bøge, Frederikssundsvej 20, Tlf. Taga 2233.

Konsultationstid: Kl. 15—16, samt Mandag Kl. 18—19.

Jernbanelæge Brandt, 9 A. Lægedistrikt, Klingseyvej 20, Vanløse, er bortrejst fra 30. Juni—29. Juli d. A.

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



Driften paa Haderslev Amtsbaner fuldstændig standset.

Fra og med Lørdag Aften den 24. Juni er Trafiken paa det sidste Stykke Strækning paa Haderslev Amtsbaner ophørt, det var paa Strækningen Toftlund—Over Jersdal—Haderslev. Banen vil herefter blive nedlagt, Skinner og Sveller tages op.

Den nedlagte Bane var i April i Aar 35 Aar gammel.

Det engelske Lokomotivpersonale og de tilbageviste Lønkrav.

Paa det engelske Lokomotivmandsforbunds Kongres viste det sig, at der herskede megen Utilfredshed med, at Railway Staff National Tribunal havde tilbagevist Personalets Lønkrav. Med kun én Stemme imod godkendte Kongressen Bestyrelsens Beslutning om paany at trænge ind paa Jernbaneselskaberne for at faa Kravene om Forbedringer imødekommet.

I. T. F.

Negerpersonalet i Amerika faar lavere Løn.

Af de Tal, som nylig er publiceret af Railroad Retirement Board i Amerika, fremgaar, at Negrene i Gennemsnit kun faar Halvdelen af den Løn, en hvid Mand faar. I 1937 var de hvide Jernbanemands Gennemsnitsløn 1 290 Dollars, men Negrenes kun 591 Dollars. Disse Tal er beregnet over Lønningerne paa 300 Dollars og mindre pr. Maaned. Antallet af Negre hos de amerikanske Jernbaner udgør 10 pCt. af det samlede Personale.

Løndifferencen ligger i den Kendsgerning, at Negre kun kommer i Betragtning for de laveste Funktioner og ikke kan forfremmes.

I. T. F.

Jernbanerne i Spanien under Franco.

Franco-Regeringen har udstedt en Lov, der ordner Jernbaneforetagendernes Stilling. I Henhold til denne Lov skal de tre Hovedselskaber stilles under én Direktion bestaaende af 1 Direktør og 2 Medlemmer, som udpeges af Ministeren for offentlige Arbejder, tre Medlemmer, som udpeges af Ministerierne for Handel, Industri, Finanser og Forsvaret, og slutteligt af to Repræsentanter for hvert Selskab. Alle Medlemmer samt Direktøren udnævnes af Regeringen. Endvidere fastsætter Loven, at der skal oprettes et øverste Jernbaneraad, som skal have til Opgave at udarbejde den endelige Ordning af Jernbanerne. Formanden for dette Raad er Ministeren for offentlige Arbejder, medens Chefen for den nationale Jernbanetjeneste bliver Næstformand.

I. T. F.



Udnævnelse fra 1.—7.—39:

Motorfører II til Lokomotivfører:

H. P. B. L. Klint, Helgoland, Gedser (min. Udn.).

Motorførere II efter Ans. if. Opslag til Motorførere I:

V. Christiansen, Helgoland, Helgoland (min. Udn.).

A. E. K. Z. Givskov, Helgoland, Helgoland (min. Udn.).

A. M. Fuglsang, Helgoland, Helgoland (min. Udn.).

J. K. Jensen, Aarhus H., Struer (min. Udn.).

S. C. N. Edelvold, Aarhus H., Struer (min. Udn.).

S. R. Thomasen, Struer, Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder efter Ans. if. Opslag til Motorfører II:

S. S. Nielsen, Fredericia, Viborg (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

E. G. Villumsen, Københavns Godsbgd., Gedser.

G. A. Hansen, Københavns Godsbgd., Korsør.

E. G. Petersen, Københavns Godsbgd., Korsør.

H. S. Hansen, Københavns Godsbgd., Brande.

J. A. J. Skov, Gedser, Brande.
 B. A. Ljungdahl, Københavns Godsbgd., Brande.
 S. H. Jeppesen, Københavns Godsbgd., Tønder.

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—7.—39:

Lokomotivførerne:
 A. F. Jensen, Fredericia, til Københavns Godsbgd.
 N. P. E. V. Nielsen, Gedser, til Københavns Godsbgd.
 Motorførerne I:
 F. J. H. Svendsen, Slagelse, if. Opslag til Helgoland.
 F. S. Stockholm, Tønder, if. Opslag til Helgoland.
 Lokomotivfyrbøderne:
 H. R. Ottosen, Korsør, til Københavns Godsbgd.
 P. R. F. Poulsen, Helsingør, til Københavns Godsbgd.
 E. E. Sørensen, Helsingør, til Københavns Godsbgd.
 H. Hansen, Roskilde, til Københavns Godsbgd.
 V. Simonsen, Brande, til Københavns Godsbgd.
 T. C. L. Petersen, Næstved, til Københavns Godsbgd.
 H. V. Pedersen, Brande, til Københavns Godsbgd.
 J. R. Larsen, Gedser, til Korsør.
 S. A. Jensen, Nyborg, til Helsingør.
 C. B. Jensen, Korsør, til Roskilde.
 D. H. S. Nielsen, Tønder, til Næstved.
 H. Andreasen, Brande, til Nyborg.

Fritagelse fra 1.—7.—39 for Hvervet som Depotforstander:
 Lokomotivfører (Depotforstander) H. Sørensen, Skern, efter Ans.

Afsked:

Lokomotivfører (Depotforstander) D. F. C. Møllerup, Odense, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31.—8.—39 (min. Afsked).
 Lokomotivfører H. C. Plambek, Skælskør, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—39 (min. Afsked).
 Lokomotivfører J. C. M. Martini, Østerport, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—9.—39 (min. Afsked).

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører N. P. Carlsen, Kalundborg, den 9.—6.—39.
 pens. Lokomotivfører N. H. Jacobsen, Nyborg, den 20.—6.—39.

**STATSBANEPERSONALETS
 BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Sj.-Følger	Jnl.-Fjs	
18831		Heinen, K. Wedel: Den røde Traad.
18832	18200	Price, G. Ward: To Diktatorer, som jeg kender dem.
18838	18209	Andersen, C.: Krigstestamentet.
18840	18217	Mausser, M.: En Haj følger Baaden.
18841	18221	Valina, L.: Bekendelse.
18842	18218	McCoy, H.: Jeg skulde være blevet hjemme.
18843	18220	Wollaston, J.: Døden blæser Sæbebobler.
18844	18232	Capek, K.: Meteor.
18845	18267	Johns, W. E.: Biggles.
18846		Jørgensen, Johs.: Omkring Axen Assisi-Salzburg.
18847	18223	Jensen, Johs. V.: Nordvejen.
18848	18233	Gather, W.: Skyggen paa Klippen.
18849	18215	Linnemann, W. A.: Sangen om de lyse Nætter.
18850	18234	Grieg, N.: Ung maa Verden endnu være.
18851	18242	Howath, O. v.: Gudløs Ungdom.
18852	18239	Cain, J. M.: Postbudet ringer altid to Gange.
18853	18243	Møller, A.: En køn Historie.
18854	18237	Waltari, M.: Hvem myrdede Fru Kroll?
18855		Barfoed, M.: Yngste Mand mod Nord.
18856	18245	Steinbeck, J.: Mus og Mænd.
18857	18240	Corsari, W.: Kun et Nummer.
18858	18246	Weimar, Aa.: Tango Dolorosa.
18859	17932b	Corbett, E.: Hyggelige Aftener hos Mrs. Meigs.
18860	18238	Severinsen, H.: Der kan ske saa meget paa otte Dage.
18861	18258	Vestergaard, M.: Vi fraskilte.
18862	18258	Churchill, W. S.: Mens England sov.
18863	18254	Oppenheim, E. Ph.: Mesterspionen.
18864	18256	Walpole, H.: Den glade Familie.
18865		Dean, V. M.: Europa paa Tilbagetog.
18809b	18126b	Krusenstjerna, A. v.: Fattigadel. II.
18812c	15109f	Becker, K.: Uroligt Foraar. III.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

Aktieselskabet

Dansk Galoche- og Gummifabrik



København Køge

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Støt dansk Industri!

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.
 Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
 Vestre Boulevard 45, København V.
 Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
 Postkonto 20 541.