

Nº 15

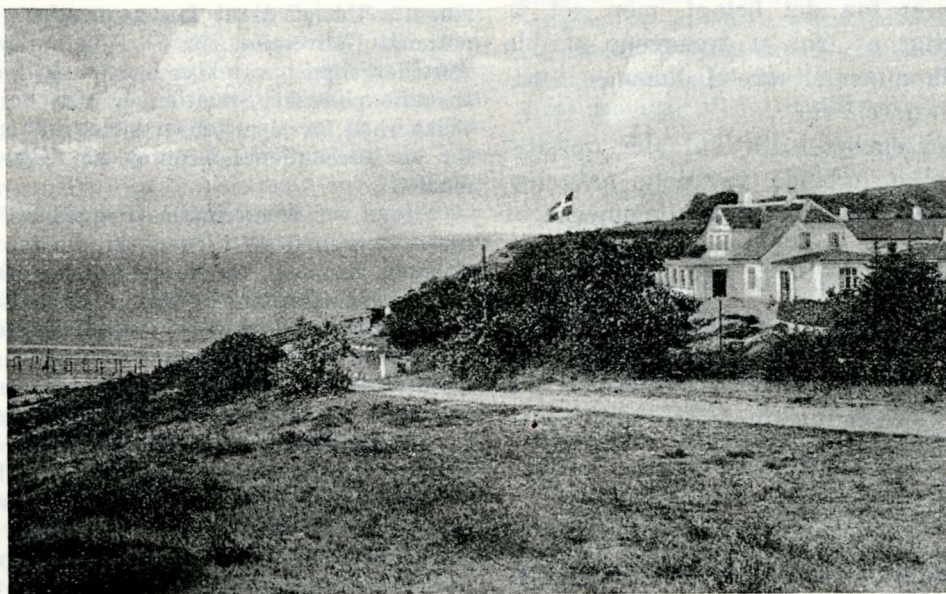
5. August 1939

39. Aargang

FERIEHJEMMET

Forberedelserne til Ombygningen og Udvidelsen af Feriehjemmet er allerede i fuld Gang. Det er Hensigten, at der skal tages fat paa Arbejdet, lige saa snart Hjemmet lukkes

Perle, er velkendt. Enhver, som har været der blot en eneste Gang, rejser derfra overvældet med Indtryk og som livsvarig Agitator for den Institution, vor Organisation her har skabt sig.



en af de sidste Dage i August Maaned, og naar det næste Sommer paany aabnes for Gæsterne, vil det ikke mere se ud som paa hosstaaende Billede. Det vil fremtræde i en anden Skikkelse, idet det jo blandt andet er Meningen, at der skal bygges en Etage mere paa Hovedbygningen, saaledes at Hjemmet bliver i Stand til at modtage et større Antal Gæster. Samtidig vil der blive indlagt rindende Vand i samtlige Værelser, baade i Hovedbygningen og i de to Anneks.

At vort dejlige Feriehjem i det smukke, kuperede Terræn ved Kalundborg Fjord er en

Gennem Aarene har der altid været stærk Søgning i selve Ferietiden, men det er lige som om dette Aars Kongres' Beslutning om Udvidelse af Hjemmet har bevirket, at der i Aar har været endnu flere Ønsker end sædvanligt om at komme paa Hjemmet for at tilbringe Ferien der. Efter hvad der meddeles os, var der allerede paa et meget tidligt Tidspunkt stærkt optaget baade i Juni og Juli Maaned. og der har allerede i nogen Tid været saa godt som fuldt belagt langt hen i August. Det er derfor glædeligt, at det næste Aar skulde være mu-

ligt at skaffe endnu flere af vore Medlemmer med deres Paarørende Adgang til et sundt og billigt Ophold i den korte Sommerferie, der er dem tilmaalt. Andetsteds i Bladet beklager et af vore Medlemmer sig over, at der er for mange »fremmede« paa Feriehjemmet. Hertil vil vi gerne bemærke, at selv om vi ikke har indgaaende Kendskab til disse Forhold, saa vil vi dog tro, at den paagældende Kollegas Opfattelse beror paa en fejl Bedømmelse. Der er nemlig for mange Aar siden truffet Bestemmelse om, at fremmede, som ønsker Ophold paa Feriehjemmet, ikke kan faa fast Tilsagn om dette lang Tid forud for Opholdet; dette gælder, selv om der paa det Tidspunkt, de indsender Bestilling, er rigeligt med ledige Værelser. Kun hvis der 14 Dage før det ønskede Ophold er Plads, bliver fremmedes Ophold bevilget; indtil dette Tidspunkt har Medlemmer af Organisationen Fortrinsret, og dette er jo da ogsaa ret naturligt. Paa den anden Side kan Hjemmet naturligvis ikke staa tomt, hvis der da er nogen Mulighed for at faa det belagt, men det er aldeles fejlagtigt at tro, at fremmede skulde være mere velkomne end vore Medlemmer, fordi de betaler en højere Pris.

Naar Feriehjemmet i sin Tid blev oprettet efter et betydeligt Arbejde, var dette naturligvis for at virke til Gavn for Medlemmerne af vor Organisation og deres Familie. Denne Opgave har Hjemmet efter vor Formening rygtet godt, og alle danske Lokomotivmænd vil sikkert Efteraaret og Vinteren igennem glæde sig over, at det Klenodie, vi ejer ved Røsnæs, fra næste Aar vil være endnu større og endnu bedre i Stand til at opfylde sin Mission.

DEN INTERN. ARBEJDSKONFERENCE OG 40 TIMERSUGEN

Som almindeligt bekendt har Spørgsmaalet om en Konvention angaaende generel Nedsættelse af Arbejdstiden til 40 Timer om Ugen nu i flere Aar været drøftet paa de aarlige Konferencer i det internationale Arbejdsbureau, og det vil erindres, at de i Februar og Marts i Amsterdam henholdsvis Geneve stedfundne Drøftelser vedrørende Jernbanepersonalets tjenestetidsmæssige Forhold jo netop var i nøje Forbindelse med Arbejdsbureauets Virksomhed i ovennævnte Spørgsmaal.

For saa vidt angaar Privatindustrien havde man haabet, at Sagen i Aar skulde komme et Stykke frem mod Løsningen; i Stedet for blev Resultatet, at hele Spørgsmaalet om en international Regulering af Arbejdstiden nu er taget af Arbejdskonferencernes Dagsorden indtil videre. Sekretær i De samvirkende Fagforbund, *Eiler Jensen*, som deltog i dette Aars Arbejds-konference i Geneve, skriver herom i D. s. F.' Organ »Arbejderen« følgende:

Spørgsmaalet om 40 Timers Ugen har jo været et fast Punkt paa Dagsordenen for de senere Aars Konferencer, uden at det har været muligt at opnaa nævneværdige Resultater, men tiltrods herfor er det stadig taget op paany, fordi man navnlig fra Arbejderside haabede, at Forholdene i de kommende Aar vilde forme sig gunstigere for denne Reforms Gennemførelse. Udviklingen er imidlertid gaaet i den stik modsatte Retning, og de nu i næsten alle Lande gennemførte Rustninger og militære Forberedelser har i flere store Industrilande ført til en tildeles betydelig Forlængelse af Arbejdstiden. Med Henblik herpaa stod det allerede forud for Konferencen fast, at der paa det nuværende Tidspunkt ikke er den ringeste Udsigt til at faa gennemført nogen international Konvention om 40 Timers Ugen, og ogsaa Arbejdergruppen var klar herover og forstod, at den spændte politiske Situation og den heraf betingede Usikkerhed for hele Erhvervslivet ikke gav Mulighed for en international Ordning af Arbejdstidsspørgsmaalet.

Straks ved Konferencens Begyndelse forelagde da ogsaa Regeringerne i Frankrig, De forenede Stater, Belgien, Danmark og Norge Forslag om Udsættelse af Spørgsmaalet om 40 Timers Ugen, samtidig med at det henstilledes til Forvaltningsraadet at sætte Spørgsmaalet paa Dagsordenen for en senere Konference, saa snart en Bedring i den internationale Situation muliggør en saadan Fremgangsmaade.

Arbejdergruppen paa Konferencen vedtog af de ovenfor omtalte Grunde at støtte dette Forslag, som efter en længere Diskussion vedtoges med 90 Stemmer mod 2. Arbejdergruppen gav under Debatten en klar Motivering for sin Stilling til den foreslaaede Udsættelse, og paa dens Vegne talte Gruppens Formand, *Halsworth, Jouhaux* og *Watt* (U. S. A.), der gav Udtryk for Arbejdernes Skuffelse over Tingenes Stilling. *Halsworth* imødegik Paastanden om, at en Forkortelse af Arbejdstiden ikke er mulig. Kampen for 40 Timers Ugen vil blive fortsat trods alt. *Jouhaux* udtalte, at naar Arbejderrepræsentanterne nu efter 7 Aars nationale og internationale Anstrengelser stod overfor Nødvendigheden af at stemme for en Udsættelse af 40 Timers Ugen, skyldtes det, at Magtpolitikken har faaet Overhaand i hele Verden. Demokratierne er tvunget til at bøje sig for de totalitære Staters Bekendelse til Magten og maatte derfor fremskynde deres Rustninger, og under saadanne Omstændigheder havde det sociale Fremskridt trange Kaar. *Watt* betonede, at Konferencens Beslutning

ikke vilde faa Betydning for Arbejdstidsspørgsmaalet i U. S. A. »Vi er indforstaaet med Udsættelse af 40 Timers Ugen for dermed at yde Bidrag til Demokratiets Forsvar, men selve Arbejdstidsforkortelsens Princip berøres ikke af denne Beslutning.

Spørgsmaalet om 40 Timers Ugen er nu taget af Dagsordenen i Genève, og det vil først blive taget op naany, naar den politiske og økonomiske Situation er undergaaet en væsentlig Forandring. Dette vil kun kunne ske gennem Tilvejrbringelse af en Forstaaelse mellem Staterne og dermed følgende Nødrustning eller gennem en Krig. For Tiden synes Chancerne for en Forstaaelse langt mindre end for en Storkrig, men skulde Europa blive styrtet ud i en saadan Katastrofe, kan ingen overse Følgerne og ingen udtale sig om, hvorledes Forholdene vil være ved Krigens Afslutning og ej heller om, hvilke Forandringer der til den Tid vil være foregaaet paa Arbejdstidsområdet. *Det eneste sikre er kun, at en international Ordning af Arbejdstidsspørgsmaalet paa Grundlag af 40 Timers Ugen ikke kan forventes i den nærmeste Fremtid.*

DAGSPRESSEN OG LOKOMOTIVPERSONALET

Selv om man skulde tro, at det var nogenlunde let at lære at skelne imellem, hvad der er Lokomotivpersonale, og hvad der er Togpersonale, idet disse sidstes tjenstlige Opgaver er at ledsage Togene og føre den nødvendige Kontrol i disse, medens det førstnævnte Personales Opgave jo er at fremføre Togene og tage Affære ved forskellige tekniske Forhold, saa synes det dog at være mere end vanskeligt for vore Kolleger ved Dagspressen at lære dette. Hvor ofte læser man ikke i Dagbladene Sætninger som: »Togføreren opdagede, at der var Fare paa Færde«, »Togføreren slog Bremserne i« o. s. v. I Almindelighed staar Lokomotivmændene uforstaaende overfor saadanne Meddelelser, og det viser sig da ogsaa saa godt som altid, at Fremstillingen er forkert, idet det ikke var Togførere, det drejede sig om, men Lokomotivførere eller Motorførere.

Paa vor sidst afholdte Kongres blev der fremsat Kritik over, at Dagbladene ofte gav aldeles fejlagtige Skildringer af Forhold vedrørende Togfremførelsestjenesten, og vi skal i Dag omtale et Par nye Eksempler paa noget saadant:

Da Lyntoget »Nordjyden« den 20. Juli var kommet et Stykke fra Aarhus paa Vej mod Aalborg, blev Lokomotivfører *O. P. Jensen*, som fremførte Toget, opmærksom paa, at han maatte køre usædvanligt haardt i Forhold til Togstørrelsen, han foranledigede derfor, at den anden Lokomotivmand i Toget foretog en Undersøgelse. Det viste sig, at der var en Fejl ved Bremsen, hvilket havde foraarsaget, at der var Ild i en Vogn. Som Følge heraf stoppede Lokomotivføreren straks Toget, slukkede Ilden med et Ildslukningsapparat, hvorefter Toget kørte videre.

Hvorledes er nu denne Tildragelse kommet til at se ud i Dagspressen? Ja, der bytter man blot om paa Lokomotivfører og Togfører og fortæller Læserne,

at *Togføreren* lagde Mærke til, at Motorerne arbejdede for tungt og foranstaltede en Undersøgelse; *Togføreren* standsede straks Toget og benyttede Ildslukningsapparatet o. s. v. *Lokomotivføreren* i Toget kender Dagspressen slet ikke.

Det andet Eksempel, vi skal omtale, drejer sig om en Tildragelse Natten mellem den 23. og 24. Juli. Paa Vejen fra Esbjerg til Vejle passerede en Bilist Troldhedebanen ved Bække Station. Bommene var oppe, da han nærmede sig Overskæringen, men desuagtet kom der et Motortog; det lykkedes Bilisten at faa standset, men han fik et mindre Chock. Paa Forespørgsel blev det oplyst, at man ikke bruger at lukke Bommene for sidste Tog, og denne Fremgangsmaade har været anvendt i en halv Snes Aar.

Den stedlige Dagspresse henvendte sig derefter til Troldhedebanens Driftsbestyrer med Forespørgsel, om han ikke mener, at den nævnte Ordning kan give Anledning til Ulykker, og Bladet lader Driftsbestyreren svare bl. a.: »Nej, naar baade Bilist og *Togfører* passer paa, skulde der ikke kunne ske noget.«

At Motortogene ikke fremføres af *Togførere*, men af *Motorførere* aner heller ikke det paagældende Blad noget om.

Vi ved ikke, hvori det ligger, at Dagspressen saaledes jævnlige forveksler Lokomotivføreren eller Motorføreren med *Togføreren*, men een Ting ved vi ganske bestemt: at det er vildledende over for Publikum, og Pressen vil jo ellers gerne have Ord for at være vejledende. Vi synes derfor, vore ærede Kolleger rundt omkring ved Dagbladene burde se at komme bort fra disse gentagne Misforstaaelser.

MOTORKURSUS

Teknikens Udvikling indenfor Jernbanedriften specielt med Hensyn til Togfremførelsesmidlerne har jo bevirket, at man har maattet gaa til en rationel og grundig Uddannelse af de Mænd, som skal betjene de forskellige Motortyper, Statsbanerne nu bruger til Togfremførelse. Som det er alle bekendt, er denne Uddannelse nu fastlagt indenfor saadanne Rammer, og har jo forsaavidt allerede virket et Aarstid, at vi i det store og hele kan være tilfreds med den; men jeg vil dog gerne i denne Artikel fremføre nogle enkelte Betragtninger, som man ret naturligt gør sig, naar man, som jeg, lige har overstaaet hele Uddannelsen med samt dertil hørende Eksamen og Attestkørsel.

Maa jeg med det samme sige, at det er bemærkelsesværdigt at konstatere den enorme Udvikling, der paa en relativ kort Tid er sket med Hensyn til de rent konstruktive Ting paa Motorvognene. Lad os til Eksempel tage de første dieselelektriske Motorvogne, Statsbanerne tog i Brug, og saa de nuværende MO-Vogne og Lyntogene. Der er sket saadanne Forbedringer, at man absolut maa tage sin Hat af for de Mænd, som har forstaaet at konstruere dem. Det er vel muligt, at disse tekniske Forbedringer er naaet igennem dyrekøbte Erfaringer, men hvad, man faar jo intet gratis i denne Verden, og det fundamentale

ved alt, hvad der bruges til Togfremførelse, maa vel være, at det er driftsikkert, og det kan vel siges, at man er naaet dertil nu.

Selve Motorkursuset er jo opdelt saaledes, at man begynder med at køre paa Motorvognene, saavel paa Diesel- som Benzinmotorvognene, ialt 1 Maaned, der fordeles ligelig paa begge Typer. Derefter kommer Værkstedstiden, som for Tiden varer 1 Maaned, saa 6 Ugers Skoleundervisning med afsluttende Eksamen og til Slut Attestkørsel paa begge Typer.

Om Kørslen forud for Værkstedstiden vil jeg som min Opfattelse holde paa, at den ikke har den Værdi, som den vilde have, hvis man mødte med en lille Smule Kendskab til Motorvognene. Forholdet er jo det, at naar man melder sig til vedkommende Motorfører, man skal køre med, møder de fleste fuldstændig blanke med Hensyn til Kendskab til Motorvognene. Motorførerne, det skal siges med det samme, er allesammen imødekommende og hjælpsomme, men de har nu engang mange andre Ting at passe foruden at give Manden, der kører til Indøvelse, Oplysninger. Jeg vil derfor mene, at Uddannelsen burde begynde paa Værkstedet, saaledes at man der fik de første Oplysninger om, hvorledes det hele virker. Naar den halve Tid for Værksteduddannelsen er forløbet, skulde man saa sendes paa Strækningen. Efter min Formening vilde man da bedre kunde forstaa, hvad det er, der foregaar under Kørslen. Naar man saa havde kørt sin Tid, fortsattes Værksteduddannelsen, indtil Skoletiden begynder. Iøvrigt mener jeg, at der maaske kunde lægges lidt mere Tid til Kørslen eller endnu bedre til Skoletiden.

Lad mig bemærke, at ovenstaaende kun tager Sigte paa den Del af Uddannelsen, som vedrører de diesel-elektriske Vogne; Uddannelsens Tilrettelæggelse for Benzinvoerne er efter min Formening upaaklagelig.

Om selve Skoletiden er som sagt at bemærke, at det uden Tvivl vilde hjælpe stort, hvis man fik blot een Uge mere til det samme Pensum.

Ligeledes vildet det uden Tvivl ogsaa være til stor Hjælp, hvis man, allerede naar man paabegyndte Uddannelsen, fik udleveret de af Skolen benyttede Bøger, omhandlende Benzinmotoren og Tryklufsbremsen. Derimod vilde det næppe være klogt at begynde paa at studere Strømskema eller Bogen om Magnetisme og Elektricitet; thi der kan man vist nemt faa noget af det »galt i Halsen«.

Det vilde uden Tvivl ogsaa være til Gavn, hvis man havde noget bedre Undervisningsmateriale, særligt om Dieselmotoren. Skolens udmærkede Lærer i dette Fag, Hr. Maskiningeniør *Bursche*, faar vel engang Tid til at udarbejde en Bog i Lighed med vores Maskinlære, men indtil den Tid vilde det være af Værdi, hvis man fik en i grove Træk holdt Bog med supplerende Fagtegninger over alle Motortyper.

Selve Undervisningen foregaar i Generaldirektorets Bygninger i Sølvgade i et stort, lyst og velholdt Lokale. Det kan dog ikke nægtes, at de Lokomotivfyrbødere, som har været paa Jernbaneskolen, medens denne var i Hellerup, er enige om, at Skolen i Hellerup var at foretrække. For det første boede og spiste man paa Skolen, og for det andet var der

bedre Lejlighed til Diskussion om det, man havde lært i Timerne, og Diskussion er absolut lærerig, idet man derigennem ofte faar rettet forskellige forkerte Forestillinger og Ideer.

Maa jeg som min Opfattelse af hele Motoruddannelsen have Lov til at fremføre, at det er en meget interessant og lærerig Tid, men den kræver, at man absolut gør et Stykke Arbejde udenfor Skoletiden, hvis man vil bestaa Eksamen.

Desværre er der jo flere af Kammeraterne, der ikke har bestaaet Eksamen, men man har ikke Lov til at bedømme dem som mindre værd som Mennesker af den Grund. Forskellige Forhold kan spille ind. »Guderne maa vide, hvad det er for en Bacille, som angriber en Mand pludselig«, har jeg ofte tænkt under Skoletiden, naar en ellers rolig og fornuftig Kammerat svarer fuldkommen ud i det blaa, paa et af Læreren stillet Spørgsmaal, et Spørgsmaal, som Manden vilde svare fuldkommen korrekt paa, hvis det var stillet af en af Kammeraterne.

Til Slut vil jeg gerne tillade mig at give de Lokomotivfyrbødere, der i Fremtiden skal til Motorkursus, et godt Raad: Tag det først og fremmest fornuftigt og roligt paa Skolen, der er jo trods alt seks Ugers Skole, og selv om man absolut skal gøre et stort personligt Stykke Arbejde udenfor Skolen, saa lad være og sid den halve Nat og studer; inddel din Tid fornuftigt, saaledes at du ogsaa kan faa Andledning til frisk Luft og Motion.

Dette er altid gavnligt og særlig i en Periode, hvor man anspænder sig stærkt med indendørs Arbejde.

S. Suneson.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Feriehjemmet.

Der har her i Bladet været skrevet og ude blandt Medlemmerne talt saa meget godt om Feriehjemmet, hvilket jeg fuldt ud kan tiltræde. Jeg skal heller ikke i det følgende kritisere Feriehjemmet som saadan, men kun pege paa et Forhold, som jeg — og mange med mig — finder i høj Grad uheldigt og som kan og bør ændres.

Det er jo desværre saadan, at en Del Ansøgninger fra Foreningens Medlemmer om Ophold paa Feriehjemmet bliver afslaaet til stor Skuffelse for Ansøgerne. Men naar de samme Medlemmer af hjemvendte Gæster fra Feriehjemmet erfarer, at netop i det Tidsrum, hvor de havde ønsket at komme paa Hjemmet, har der været optaget af Gæster, der er Lokomotivmændene ganske uvedkommende; ja, da forandrer Skuffelsen sig til Misfornøjelse, hvilket er fuldt forstaaeligt.

Det bør ikke være saadan, at Medlemmer af D. L. F. og Aktionærer — med eller mod deres Vilje — af Feriehjemmet skal nægtes Adgang til at nyde de Goder, som Feriehjemmet kan byde dem — Goder, som de selv har været og fremdeles er med til at skabe; men som Fremmede kan høste Fordelen af paa Medlemmernes Bekostning.

Forholdet har været berørt tidligere, blandt andet

paa flere Kongresser, uden at der er ændret noget derved.

Tværtimod synes det, som om fremmede Gæsters Antal paa Feriehjemmet er stigende fra Aar til Aar, formentlig af den Aarsag, at de ikke paa andre Badehoteller kan faa saa god en Behandling til samme Betaling.

Jeg ved meget vel, at det er en økonomisk Gevinst for Feriehjemmet at leje Pladserne ud til fremmede Gæster, men denne Gevinst er af tvivlsom Værdi, naar den til Gengæld skaber Utilfredshed blandt Medlemmerne.

Der bør derfor aldrig opholde sig fremmede Gæster paa Feriehjemmet, saa at de kan være Aarsag til, at der gives Afslag paa Ansøgninger fra Medlemmer.

Jeg haaber, at denne Artikel maa være en medvirkende Aarsag til en Ændring af Forholdet, en Ændring, som sikkert den overvejende Del af D. L. F.s Medlemmer ønsker.

Viborg, i Juli 1939.

E. Jørgensen.

Det paaklagede Forhold skulde være bragt i Orden for adskillige Aar siden, derved at Fremmede ikke kan bestille Plads lang Tid forud, dette er forbeholdt Medlemmerne.

Red.

Solidaritet.

I Anledning af Redaktørens Bemærkning til min Artikel i Lokomotiv-Tidende Nr. 13, vil jeg gerne bede om Plads for nogle Berigtigelser.

Redaktøren beskylder mig for at være ulogisk og — i Modsætning til Redaktøren — Tilhænger af Halvhed i Organisationslivet; tænk, jeg troede i min Artikel at have givet Udtryk for den modsatte Opfattelse, da en Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund jo i høj Grad vil være noget halvt; idet der er saa stor Forskel paa Tjenestemandorganisationerne og de private Arbejderorganisationer, at en Indmeldelse maa ske paa en særlig Maade.

Vore Organisationer er jo ikke økonomisk indstillet paa at modsvare eventuelle Strejker, Arbejdsløshed o. l., og derved deles de organisationsmæssige Vilkaar, saavel hvad Ydelse til som Krav fra Sammenslutningen angaar; dette er Redaktøren sikkert vidende om, saa jeg synes, vi skal tale saa sagte om Logik.

Jeg vedkender mig, at jeg ønsker, vor faglige Organisation skal være upolitisk, fordi jeg tror, Politik trives bedst i Frihed og Oplysning, medens Tvang avler Trods eller Ligeegyldighed.

Synes du f. Eks. ikke Soph. Jensen — da du ved, vor Organisation har Medlemmer, der staar i de forskellige andre politiske Organisationer — at det er umoralsk, at saadanne Medlemmer, der vil være gode Kolleger og staar i deres faglige Organisation, skal tvinges til gennem denne at bidrage økonomisk til et politisk Parti, de ikke sympatiserer med, og det vil blive Tilfældet ved en Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund. Dansk Jernbaneforbund f. Eks. yder 15 000 Kr. til Socialdemokratiets Valgfond.

Foruden de allerede nævnte Ulemper kommer jo den, at Organisationens Tillidsmænd selvsagt skal tilhøre det bestemte politiske Parti, skønt der kunde tænkes det Tilfælde, at en Radikal eller Højremand ja maaske en Kommunist kunde være bedre egnet.

Jeg synes, al virkelig Frisind maa reagere over for det.

Redaktøren skriver, at jeg har skrevet, at Togførerne absolut skulde staa i Jernbaneforeningen for at komme i pænere Selskab.

Det har jeg jo slet ikke skrevet. Jeg har slet ikke nævnt Togførerne, men omtalt, at det praktiske Liv havde sat et Skel, som saavel Jernbaneforbundet som de private Arbejdere har haft Øje for, og det er jo en Kendsgerning.

Hvis Soph. Jensen mener, de paagældende kommer i pænere Selskab, maa det staa for hans egen Regning; det kan jo være en Form for Mindreværds-komplekser, og det er jeg ikke befængt med. Jeg tror, enhver Stand kan være pæn — i den Betydning Redaktøren antyder — naar de selv vil og har Øje for Betydningen af den Side i Tilværelsen.

Da Redaktøren imidlertid særlig interesserer sig for Togførerne og spørger, om jeg tror, de er bedre organisationsmæssig stillet i Jernbaneforeningen, har det jo ingen Betydning, hvad jeg synes, og jeg har derfor søgt Oplysning paa rette Sted og kan oplyse, at Togførerne er godt tilfredse i Jernbaneforeningen og trods flere Henvendelser ikke vil i Jernbaneforbundet, af Grunde, der nok svarer til min Fremstilling.

Jeg er glad for, at Redaktøren har den Mening, at vor Gerning er af en saadan Kvalitet, at det taler sit eget alvorlige Sprog.

Maatte dette da give sig Udslag i, at vi slutter os tæt sammen i vor gamle Organisation og finder al Forandring upaakrævet.

Redaktøren mener, vi skal tale saa stille om Skillelinier og omtaler Forholdene i Norge. Det er muligt, at Skellet der ligger et andet Sted, men at det er der, er jeg sikker paa.

Dog kan det ikke særligt interessere os, hvordan de ordner sig i Udlandet i disse Tider. Hvert Land indretter sig nok efter sine særlige Forhold, og det tror jeg ogsaa, vi maa, der er ikke meget fra Udlandet, der tiltaler dansk Mentalitet.

Jeg skal rette mig efter din Henstilling og lade være med at blande Lønningslov og Indlemmelse sammen, lad os saa ogsaa lade være med at blande for meget udenlandsk i vore hjemlige Forhold.

Fredericia, i Juli 1939.

Th. Jensen.

Naar Soph. Jensen i mange Aar har været og fremdeles er Tilhænger af og Forkæmper for vor Organisations Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, er det da saa lige til, at han ikke finder det umoralsk, at eventuelt anderledes tænkende maa rette sig efter en Flertalsbeslutning. Og der er heller intet umoralsk heri — hvis Th. J. mener noget saadant, er det en Fejl hos ham — thi i ethvert demokratisk Samfund findes der Personer, som ikke er

enige i alle de Beslutninger, Flertallet træffer, men de maa dog rette sig efter dem.

Th. J. anfører, at Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund ikke kan ske paa almindelig Vis, men skal ske paa *særlig* Maade, ogsaa dette er forkert.

I det hele taget skyder vor kære Kollega paa næsten alle Omraader forbi Maalet, tænk f. Eks. paa, at vor Organisation for mange Aar siden bevilgede et Tilskud til Socialdemokratiets Valgfond, dengang var dens Formand ikke Socialdemokrat. Det er alt-saa unødvendigt at anstille Betragtninger over om en Kammerat af denne eller hin politiske Anskuelse til sin Tid skulde blive Tillidsmand.

Vi skal imidlertid senere vende tilbage til hele Spørgsmaalet. Red.

Solidaritet.

Under Henvisning til Kongressens Beslutning beskæftiger Spørgsmaalet om Dansk Lokomotivmands Forenings Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund atter Organisationens Ledelse. I en redaktionel Artikel i Dansk Lokomotiv-Tidende Nr. 13 præciserer man nærmere de paatænkte Sammenslutningsbestræbelser.

Artiklen konkluderer bl. a. i, at for en Del Aar siden gennemførte Centralorganisationen Lovændringer, som tog Sigte paa økonomisk Støtte og Solidaritet overfor de private Arbejdere under Konfliktsituationer. Endvidere omtales Samarbejdet med øvrige Organisationer, og her faar man egentlig ikke Indtrykket af, at vi for vort Vedkommende mangler Samfundssind eller Solidaritetsfølelse overfor det private Erhvervs Arbejdere under Lønningskonflikter eller lignende. Naar man lever under demokratisk Indstilling og iøvrigt har været beskæftiget med Organisationsarbejde gennem mange Aar og kender den partipolitiske Indstilling og Ensretning, der præger De samvirkende Fagforbunds Ledelse, forstaar jeg ikke, at det skal være Alfa og Omega for Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer at komme ind under De samvirkende Fagforbunds Formynderskab. Efter min Formening har Dansk Lokomotivmands Forening ikko Raad til at sætte en eneste Millimeter af vor organisationsmæssige Frihed over Styr. Dette til alvorlig Overvejelse for samtlige Organisationens Medlemmer. Ingen vil bestride De samvirkende Fagforbunds Indflydelse i Sager og under Situationer, der vedrører de private Arbejderes Interesser. Men lige saa afgjort er det, at De samvirkende Fagforbunds Indflydelse vil være uden videre Betydning for Lokomotivpersonalets arbejdsmæssige og lønningsmæssige Forhold. Konfliktsituationer kan vi i denne Forbindelse se bort fra. Da vi foruden vort Medlemsforhold indenfor Centralorganisationen herved staar tilsluttet De samvirkende Fagforbund, og vi yderligere er tilsluttet I. T. F., og gennem Nordisk Jernbanemand Union og N. L. F. er i intim Kontakt med disse Organisationer, forekommer det mig, at yderligere Konsolidering er unødvendig. Og bryder et Ragnarok løs over Europa, er De samvirkende Fagforbunds Indflydelse ogsaa under en saa katastrofal Situation meget ringe.

Vort Samhørighedsforhold til andre Organisationer er saaledes det bedst mulige. Udadtil forsømmer Organisationens Ledelse ikke at manifestere, at Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer er Demokrater, og saa forekommer det mig, at vi ogsaa vedblivende skal praktisere vor personlige Frihed, hvor vi har den. — I vor egen Organisation.

Nu kommer Spørgsmaalet om Indmeldelsen vel atter ud til Urafstemning blandt Medlemmerne, og saa vil det, trods Kongressens Vedtagelse og Redaktionens Optimisme, vise sig, at Organisationens Ledelse i denne Sag ikke er paa Bølgelængde med Medlemmerne, idet Tilslutningen til Indmeldelsen i De samvirkende Fagforbund i Dag ikke er 58 pCt., men mindre end i 1930.

Aalborg, i Juli 1939.

S. E. Boye.

For den, som tænker konsekvent, vil B.s Indlæg være en yderligere Opmuntring til at gøre Skridtet fuldt ud. Naar vi alle er saa demokratisk indstillede og saa solidariske overfor de private Arbejdere, at vi paa Forhaand er klar over, at de i givet Tilfælde skal have al fornøden Støtte, synes det saare simpelt, at vi ogsaa tager den naturlige Konsekvens heraf, og der er i denne Forbindelse ingen, som tænker paa at indskrænke Medlemmernes personlige Frihed, saaledes som S. E. B. synes at tro.

Sagen kommer imidlertid ikke til Urafstemning nu; Resultatet af H. B.s Undersøgelser skal jo forelægges næste Kongres. Red.

LOKOMOTIVKEDLENS OVERKOGNING

Nogle Betragtninger af Lokomotivfører F. Spøer.

Som ofte omtalt her i Bladet er Udskillelse eller Neutralisering af forekommende skadelige Stoffer i Lokomotivkedlen et Problem, hvis Løsning af alle Lokomotivfagmænd tillægges den største Betydning.

Der er til at imødegaa uroligt Kedelvand prøvet mange »beroligende« Midler, bl. a. er der i Amerika prøvet med en Tilsætning af Ricinusolie uden dog at opnaa virkelige praktiske Resultater.

I Sammenligning med stationære Dampanlæg er Lokomotivkedlen særligt udsat for Overkogning paa Grund af hyppig og ret pludselig Overgang fra Stilstand til Maksimalydelse, med Fare for at der medrives Vand, hvorved Overhederen slet ikke kommer til at virke efter sin Hensigt, der som bekendt er at bibringe Dampen et Overskud af Varme, saa der derved opnaas et Mindreforbrug af Kul og Vand. Det har fra Dampmaskinernes tidligste Tid været en Opgave at faa Kraftdampen fra Kedlen i saa tør Tilstand som muligt, og af den Grund fik Lokomotivkedlen et Dampsamlerum, Domen, ovenpaa Rundkedlen, men Udviklingen har ført med sig, at Kedlerne er blevet saa store, at der ikke indenfor Fritrumsprofilen er Plads til Dampdom af nogen Betydning. Dette medfører i sig selv en Fare for, at Dampen

NYT TYSK ELEKTRISK LOKOMOTIV

Et nyt elektrisk Lokomotiv med Betegnelsen E 19 til en Maksimalhastighed paa 180 km/T. er for ikke længe siden overtaget af de tyske Rigsbaner. Med fire Motorer à 1250 HK kan det præstere en varig Kraftydelse paa 5000 HK. Drivhjulene er 1600 mm i Diameter. Lokomotivet er til en vis Grad bygget som et Forsøgslokomotiv for at undersøge Forholdet mellem Køretraad og Strømaftager, og tillige Sammenhæftningen mellem Skinne og Hjul under Kørselen og under Bremsning. Derfor er der truffet Foranstaltninger til, at Kørehastigheden kan forhøjes til 225 km/T.

Det er bygget af *A. E. G.* og præsenterer Firmaets 5000' elektriske Lokomotiv; det skal være i Stand til at bringe et Tog paa 8 svære Gennemgangsvogne op paa en Hastighed af 180 km/T. i løbet af 4,5 Min. Hertil medgaar et Stykke Vej paa 9 km, og da det med en Hastighed af 180 km/T. tager 3 Min. at køre 9 km, bruges der fra Afgang til Maksimalhastigheden kun en Tidsforøgelse paa 1,5 Min. Regner man en lignende Tid til Standsning, og et Stationsophold paa 1 Min., bruges der ialt 4 Min. mere end et gennemkørende Tog med 180 km's Hastighed bruger. Det er Hensigten, at Standsninger for at blive assisteret af Skydelokomotiver, som f. Eks. ved Probstzella i Thüringer Wald, skal bortfalde.

Der vil næppe forekomme Vanskeligheder for Trækkekraftens Vedkommende, derimod er Lokomotivets Afbremsning et stort Problem, da det forlanges, at Lokomotivet fra en Fart paa 180 km/T. skal kunne bringes til Standsning paa 900 m. Skinnebremse kan ikke anvendes paa Grund af Pladsmangel; der er kun Gnidningen mellem Hjul og Skinne til Raadighed. Løsning af Spørgsmaalet tilstræbes paa den Maade, at de otte Drivhjul bremses med et Bremsetryk, der er 230 pCt., de bageste Løbehjul med 200 pCt. og de forreste Løbehjul med 50 pCt. af Akseltrykket. Hvert af Hjulene bremses med to 300 mm høje Bremseklodser med Bremsesaaler. Desuden findes en elektrisk Hjælpebremse hvis Bremskraft øjeblikkeligt sættes ind med fuld Styrke og aftager i Forhold til Kørehastigheden.

F. Spøer.

RUSSISK 1E-TURBINELOKOMOTIV
MED KONDENSATIONSANLÆG

De russiske Baner har anskaffet et nyt Turbinelokomotiv med Kondensationsanlæg paa Tenderen efter Henschel und Sohns Patenter. Kedlens Form og Konstruktion afviger ikke i nogen særlig Grad fra den almindelige Lokomotivkedel, hvorimod Tenderen ikke blot er Magasin for Kul og Vand, men er udrustet med en Kondensator af stor Kapacitet med tilhørende Hjælpemaskineri. Spildedampen fra Lokomotivmaskinen gaar fra Udgangsrørene ind i Kondensatoren, hvor den afkøles til Vand paa 90 Grader, som pumpes af to Pumper ind i Lokomotivkedlen. Der opnaas herved stor Besparelse i Vandforbruget, som er af største Vigtighed i Steppe- og Ørkenegne, hvor Udgifterne til Lokomotivernes For-

ikke faar den Tørhedsgrad, som den burde have, naar den under normale Forhold forlader Kedlen, og under Overkogning maa der nødvendigvis følge en Mængde Kedelvand med i Dampen. Er Overkogningen stor, saa gaar største Delen af Vandet gennem Overhederen ned i Cylinderne og udøver sin skadelige Virkning, som i mildeste Tilfælde er at skylle Olien af Cylinder- og Gliderfladerne og i værste at sprænge Stempler eller Cylinderdæksler. En mindre Overkogning foraarsager som nævnt, at Overhederen faar nok at gøre med at fordampe Vandpartiklerne i Dampen, d. v. s. at bringe Dampen i den Tilstand som den burde være i, naar den forlader Kedlen. Selvfølgelig udfører Overhederen under saadanne Omstændigheder et nyttigt Arbejde, men ikke som Overheder — dette at tilføre Dampen en Temperatur, som ligger højt over Fordampningstemperaturen og derved give Dampen langt større Arbejdsevne saavel i den Dampen tilførte Arbejdsenergi som i Dampens meget større Modstandsdygtighed overfor Afkøling ved Berøring med Cylinder og Gliderfladerne.

Det er en kendt Sag, at der af det fordampede Kedelvand efterlades større eller mindre Mængder Slam eller Sten i Kedlen, alt eftersom Fødevandet er blødt eller haardt og efter de Midler, der bruges for at Aflejringerne i Kedlen saa vidt muligt ikke forekommer som Sten, men kun som Slam. Der finder en bestandig Udsondring Sted af skadelige Stoffer, som isolerer Fyrkassen og Kedelrørene og hindrer Varmens gennemtrængning til Kedelvandet. Samtidig gør de Kedelvandet uroligt og fremkalder de ovennævnte Ulemper. Da det ikke har været muligt at finde Tilsætningsmidler, som forhindrer Slam- og Stendannelser og holder Vandet i Ro, er de tidligere omtalte Slammeanordninger fremkommet i Udlandet. Disse er beregnet paa en hyppig og kort Udslamning, medens Lokomotivet arbejder, men hvad enten en kraftigere Slamning foretages med visse Mellemløb eller en mindre Slamning foretages uden Afbrydelse, saa opnaas der dog det, at der udblæses ødelæggende Stoffer som i Mængde til en vis Grad staar i Forhold til den Mængde Vand, der strømmer ud.

Det er ganske rigtigt, at der medgaar noget Vand, naar den lille Slammehane holdes aaben; det betyder dog ikke saa meget i Kulforbrug, da det ikke er Opvarmningen af Kedelvandet, men Fordampningen af samme, der tager paa Kulforbruget. Dette fremgaar bl. a. af den Kendsgerning, at der ikke medgaar ret mange Kul for at faa en Kedel, der er under Damp, fyldt op med Vand og faa Damptrykket op paa den Højde, det var forinden, men skal den samme Vandmængde, som er opvarmet til Dampens Temperatur, fordampes, saa viser Erfaringen, at man kommer op paa et Kulforbrug, der er flere Gange større. »Besparselsen« ved at køre med en lukket Slammehane er yderst slet anbragt. Man tager ikke Fejl ved at hævde, at Vandtabet ved uafbrudt Slamning under Kørselen mere end opvejes ved, at Kedelvandet er roligt. Derved undgaas Vand i Dampen, og der bliver Mulighed for en god Overhedning, velsmurte Cylinder og Glidere, og en holdbar letløbende Maskine.

syning med Fødevand udgør op til 30 pCt. af samtlige Driftsomkostninger. Et almindeligt Lokomotiv paa disse Egne optager 23 kbm Vand, medens Kondensationslokomotivet kun optager 10 kbm og kan med dette fremføre Tog over en 800 til 1 000 km lang Strækning. Da Fødevandet indgaar i Kedlen i varm Tilstand, fremkommer Besparelse i Kulforbruget, og da Fødevandet for største Partens Vedkommende er destilleret, formindskes Stenaflejrigen i Kedlen, hvilket ydermere giver Besparelse i Udvaskninger og Reparationer. Hertil kommer ogsaa Tidsbesparelse i Ophold for Vandforsyning.

Lokomotivets største Akseltryk er 19 t, Kedlens Damptryk er 14 at, og Kondensatorens Køleflade er ikke mindre end 2180 kvdm. Kondensatoren luftkøles af tre Ventilatorer med Turbiner paa ialt 180 HK med et Omdrejningstal paa 7 000/Min. Ventilatorerne tilfører Kondensatoren en Køleluftmængde paa 600 000 kbm Luft i Timen. Turbinen, som fremkalder Trækken i Fyret, er paa 90 HK og sørger for regelmæssig Forbrænding. Olieudskilningen af Spildedampen er et Problem, som her er løst tilfredsstillende ved Hjælp af tre Kulfiltre og et Hampfilter; de førstnævnte sidder paa Lokomotivrammen, det sidstnævnte i selve Kondensatoren og renser Dampen fuldstændig for Olie. Kondensatoranlægget bestaar af 2 600 Kobberrør med en total Længde af over 5 200 m; paa alle Kobberrørene er anbragt Køleribber, bestaaende af Metalplader, som i Antal beløber sig til 1 700 000 Stkr.

Paa Prøvefart er der med Turbinelokomotivet fremført et Tog paa 1200 t over en Veglængde paa 20 860 km i 487 Køretimer. Turen kørtes fra Moskva til det stille Ocean og tilbage. Den gennemsnitlige Hastighed var 40 km/T, den største Hastighed var 70 km/T. Flere Gange kørtes over 200 km uden Standsning. Paa en saa lang Strækning forekommer hele 15 forskellige Kulsorter til Lokomotivernes Forsyning, ligeledes er Fødevandet meget forskelligt. Vandforbruget for hele Turen var 400 kbm i Stedet for 3 600 kbm, som Forbruget er med almindelige Lokomotiver, altsaa kun en Nienædel af det normale. Det hævdes, at Vandforbruget kan bringes betydeligt længere ned, efterhaanden som Lokomotivpersonalet bliver mere fortroligt med Betjeningen.

UVEJRSSKADER PAA AMERIKANSKE JERNBANER

Paa Pennsylvania Jernbanen indtraf forrige Foraar saa store Oversvømmelser, at Kørselen maatte indstilles paa 800 km af det nordøstlige Net. Det bekendte Eksprestog Broadway Limited maatte omledes over fire andre Jernbaneselskabers Strækninger og kørte en Omvej paa 650 km, hvilket medførte en Forsinkelse paa 35 Timer. 7 000 Godsvogne, 110 Personvogne og 97 Lokomotiver blev mere eller mindre beskadiget; 2500 Ledningsmaster maatte fornyes, og over 10 000 maatte repareres. Det lyder noget »amerikansk«, men saadan skrev et amerikansk Blad.

Paa Baltimore—Ohio Jernbanen mellem Chicago og St. Louis skred Dæmningen ud, hvorved Trafikken kun kunde opretholdes ved at køre lange Strækninger over fremmede Baner. Disse Oversvømmelser siges at have kostet Jernbaneselskaberne 7 Millioner Dollars.



25 Aars Jubilæum.



Onsdag d. 9. August fejrer Lokomotivfører *H. L. M. Lytzen*, Frederikshavn, 25 Aars Jubilæum. Jubilaren, der ansattes som Lokomotivfyrbøder i Langaa, forflyttedes senere til Frederikshavn, hvor han opholdt sig, til han forfremmedes til Lokomotivfører i Randers, byttede Tjenestested og kom til Kolding, hvorfra han forflyttedes til Orehoved for endelig at lande i Frederikshavn. Jubilaren er afholdt af Kolleger og Medansatte for sit lune og rolige Væsen. Frederikshavn Lokomotivfører Afdeling ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og udtaler alle gode Ønsker for Fremtiden.

A. L.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. Glim, Lokomotivfører.
Helsingør.

For udvist Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse takkes hjerteligt. En særlig Tak til Afdelingerne i Aalborg, Struer og Thisted.

Margrethe Stevn.

Tak for venlig Deltagelse ved min Mands, pens. Lokomotivfører Rasmus Lauritz Hansens Begravelse.

Johanne Hansen.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Moders Begravelse.

C. C. Larsen, Lokomotivfører,
Slagelse.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Mands, Lokomotivfører A. Borchers, Begravelse.

Anna Borchers og Børnene.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

Udflugt til Nykøbing F. foregaar Onsdag d. 16. August med Tog 109 (Kh. 8,03).

Efter Ank. til Nf. Spadseretur til Vesterskov Pavillon, hvor den medbragte Frokost indtages, derefter forskellige Forlystelser.

Der arrangeres Middag paa Hotel Valdemar i Nf. Kl. 17,30 til en Pris af Kr. 3,00 pr. Kuvert, hertil yder Foreningen et Tilskud af Kr. 3,00 pr. Par.

Hjemrejsen sker med Tog 140 (Ank. Kh. 22,44).

Bestyrelsen.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Wm. Ottesen, 10. Lægedistrikt, er bortrejst indtil den 13. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Svend Reinert, Amagerbrogade 59. Konsultationstid: Kl. 12—13 (Onsdag Kl. 18—19). Tlf. Amager 13.

Jernbanelæge J. Munck, Dr. Olgasvej 2, København F., er bortrejst fra 14. August—16. September d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge K. Rode, Nylandsvej 76, Tlf. Godthaab 2020. Konsultationstid: Kl. 13—14 samt Torsdag Kl. 18—19.

**Privatbane i Tilbagegang.**

Det østjællandske Jernbaneselskab har holdt Generalforsamling i Storehedinge. Regnskabet for 1938 viste et Driftsunderskud paa 94 174 Kr., omtrent 31 000 Kr. mere end i Fjor. Resultatet skyldes stigende Lønningsudgifter og Svigten af Godsbefordringen, ligesom Personbefordringen for første Gang i flere Aar viste Tilbagegang.

Mægtig Reparationshal.

Statsbanerne vil om kort Tid paabegynde Opførelsen af en meget stor, tidssvarende Reparationshal til Brug for Motorvogne paa Centralværkstedernes Grund paa Hjørnet af Jægergaardsgade og Spanien i Aarhus.

Hallen, der bliver af Jernbeton, skal være 90 Meter lang, 52 Meter bred og 7 Meter høj, og den kommer til at dække et Areal paa ialt 4700 Kvadratmeter. Det er Overarkitekt Seest, København, der skal staa for Bygningen af denne Kæmpehal sammen med Arkitekt Kornerup-Bang og man regner med, at Hallen — der faar Plads til 15 sideliggende Spor — vil komme til at koste en halv Million Kroner.

Og saa er der endda en Mulighed for, at der vil blive opført endnu en Hal i Forbindelse med den nye Reparationshal, saaledes at den bliver 150 Meter lang i Stedet for som først projekteret 90 Meter.

Hjælp til Privatbanerne i Svejts.

Efter langvarige Overvejelser i forskellige Kommissioner har det svejtsiske Nationalraad godkendt et Lovforslag, efter hvilket der bevilges en Kredit paa 135 000 000 Francs til Understøttelse af de Privatbaner, der kører med Underskud.

I. T. F.

Det nyeste i Lokomotiver.

For Tiden afprøves i de tyske Rigsbaners Forsøgsanstalt i Berlin-Grünwald et nyt Tenderlokomotiv, der er Rigsbanernes tungeste. Det vejer 146 Tons og kan baade forlæns og baglæns opnaa en Fart af over 175 km i Timen. Drivhjulene er 2,30 Meter i Diameter. Lokomotivet er bygget af Henschel & Søn i Kassel og skal indstættes paa Ruten Berlin—Dresden, hvor der i Forvejen løber et Henschel-Wegmann-Strømlinietog.

Tysk Lyntog kører 215 km.

De tyske Jernbaner har sat en ny Hastighedsrekord, idet en ny Motorvogstypen paa Strækningen Berlin—Hamburg er naaet helt op paa 215 km i Timen. Vognen er udstyret med to Dieselmotorer fra Maybach-Fabrikken. Den har Plads til 100 Passagerer, desuden til Bagage, Restaurant o. s. v. Den nye Motorvogn skal efter afsluttet Prøvekørsel sættes ind i den regelmæssige Rute-fart mellem Hamburg og Berlin.

Det engelske Værkstedspersonales Krav.

Værkstedspersonalet ved de engelske Jernbaner er organiseret i henved 40 Organisationer. Disse Forbund samarbejder i Lønsager og øvrige almindelige Spørgsmaal.

Den 14. og 15. Juni behandlede Værkstedarbejdernes Krav i Industridomstolen. Organisationerne havde krævet: 1) Almindelig Forhøjelse af Timelønnen med 2 d. 2) en Minimalløn paa 50 sh. pr. Uge, 3) garanteret Dagløn, tillige med de siden Krigen bestaaende Tillæg, alt eftersom Arbejderen staaer til Disposition for Tjeneste pr. Dag eller Uge, 4) 12 Dages Ferie pr. Aar med fuld Løn efter 12 Maaneders uafbrudt Tjeneste.

Personalets Krav belystes indgaaende over for Domstolen, hvorefter Jernbanernes Repræsentanter fik Lejlighed til at udtale sig. Lønaktionen omfatter omkring 100 000 Arbejdere. Industridomstolens Erklæring foreligger ikke endnu.

I. T. F.

Jernbanemændene i Frankrig kræver Tilpasning af Lønningerne.

De stigende Leveomkostninger i Frankrig saavel som den Omstændighed, at Jernbanemændene i Princippet har faaet deres Arbejdstid forlænget fra 40 til 45 Timer pr. Uge uden Lønforhøjelse, har ført til, at de franske Jernbanemænd har krævet Tilpasning af Lønningerne efter de ændrede Forhold. Ved en Konference, Repræsentanter for det franske Jernbaneforbund havde med Generaldirektøren for de franske Jernbaner den 30. Maj, behandlede Spørgsmaalet. Ved paafølgende Forhandlinger om et Tillæg til Kollektivoverenskomsten og til Lønreglementet skulde konkrete Forslag fremsættes.

I. T. F.

Ny Overenskomst for Værkstedarbejderne i Sverige.

Forslaget til ny Overenskomst for Værksted- og Depotarbejderne ved Statsbanerne i Sverige blev vedtaget med stor Majoritet af det paagældende Personale, og da den allerede forinden var godkendt af Jernbanebestyrelsen, vil Aftalen være gældende for 3 Aar frem i Tiden eller til 30. Juni 1942. Opsigelsesfristen er 3 Maaneder.

Lønnen bestaar af Minimalløn samt et bevægeligt Tillæg, som retter sig efter Leveomkostningerne. Den nye Minimalløn er forhøjet med 2 Øre pr. Time, saaledes at

den hidtidige Stigning er medregnet heri. Det bevægelige Tillæg er paa 3 Øre, der begynder at virke, saa snart det nye Levnedsmiddeltal stiger til 108 samt derefter med 3 Øre for hvert Point, dette Tal stiger op til 112, hvorefter Tillægget bliver yderligere forhøjet med 6 Øre. Hvis Levnedsmiddeltallet derefter gaar ned, bibeholdes de 6 Øre, til Pristallet kommer ned paa 109, og de 3 Øre bibeholdes, til man kommer ned paa Pristallet 105.

Den nye Overenskomst forbedrer ogsaa Feriebestemmelserne derved, at Arbejdere, som har haft Ansættelse mindst 6 Maaneder, skal have 1 Dags Ferie for hver Maaned, han det foregaaende Aar har været i Arbejde i mindst 16 Dage. Med Undtagelse af Overgangsperioden skal den nye Ferielov tilpasses, saa den berettiger til 12 Dages Ferie. Efter det 7. Arbejdsaar er Arbejderne berettiget til 15 Ferie dage.

En anden vigtig Forbedring er nye Bestemmelser om Læger og Sygehusophold, som blev lig med de Bestemmelser, der gælder for det fastansatte Personale. *I. T. F.*

De amerikanske Jernbanemænds Arbejdsunderstøttelse.

De amerikanske Jernbanemænds Arbejdsløshedsforsikring begyndte sin Virksomhed den 1. Juli. Der er derfor sat et meget stort og omfattende Apparat i Gang. Forsikringskontoret beregnes det første Aar at beskæftige 17 000 ansatte, hvilket Antal senere ventes formindsket til 13 000.

I den Hensigt at faa Sagen færdig saa hurtigt som muligt, er der oprettet 12 Kontorer paa forskellige Steder i Landet.

Karenstiden for at modtage Arbejdsløshedsunderstøttelse bliver 15 Dage. Understøttelsen beregnes i Henhold til det Beløb, som vedkommende har haft i Indtægt det foregaaende Kalenderaar, og Antallet af Understøttelsesdage er højst 80. En af Forudsætningerne for at faa Understøttelse er, at Indtægten det foregaaende Aar har været mindst 150 Dollars. For Indkomstgruppen paa 150 Dollars bliver den daglige Understøttelse 1,75 Dollars med en Maksimumsunderstøttelse paa ialt 140 Dollars. Understøttelsen stiger gradvis til 3 Dollars pr. Dag, med tilsammen højst 240 Dollars for Indkomstgruppen paa 1300 Dollars eller mere pr. Aar. *I. T. F.*

Minimalløn i Britisk Indien.

For nogen Tid siden pegede vi i en Notits om de indiske Jernbanemænds Forhold paa, at Jernbanemændene dér var af den Mening, at rimeligere Aflønningsforhold sikkert kunde opnaas for Jernbanepersonalet, hvis Regeringen vilde undersøge Muligheden af at indføre en Mindsteløn, som svarede til Leveomkostningerne. Dette Synspunkt deles ogsaa af andre Arbejderkredse. Nu meddeles det, at Regeringen i britisk Indien har udnævnt en Tjenestemand, som har til Opgave at foretage en Undersøgelse af de paagældende Arbejders Levestandard i Britisk Indien. De indiske Jernbanemænd udtaler Forhaabning om, at Undersøgelsen maa blive saa omfattende som mulig, og at den maa føre til et Lovforslag om Mindsteløn. *I. T. F.*



Udnævnelse fra 1.—8.—39:

Motorfører I V. P. Jensen, Tønder H., til Lokomotivfører, Tønder H. (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder J. C. Knudsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. E. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder K. F. Jensen, Fredericia, til Lokomotivfører, Skern (Depotforstander) (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderaspirant S. G. Nielsen, Korsør, til Lokomotivfyrbøder, Gedser.

Lokomotivfyrbøderaspirant J. E. Johansen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder, Brande.

Lokomotivfyrbøderaspirant C. E. Møller, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder, Tønder.

Lokomotivfyrbøderaspirant K. T. Andersen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder, Struer.

Forflyttelse fra 1.—8.—39:

Uansøgt:

Lokomotivfører (Depotforstander) P. C. Andreasen, Ringsted, til Hillerød med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfører K. P. Hambak, Ringsted, til Kbhavns Godsbgd.

Efter Ansøgning:

Lokomotivfører C. G. H. M. Sørensen, Hillerød, til Helsingør.

Lokomotivfører J. E. Pedersen, Kalundborg, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører N. M. Madsen, Gedser, til Næstved.

Lokomotivfører E. H. V. Hansen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører N. H. B. Jørgensen, Tønder, til Kalundborg.

Lokomotivfører N. O. Frederiksen, Herning, til Korsør.

Lokomotivfører P. M. Kjeldgaard-Pedersen, Gedser, til Herning.

Lokomotivfyrbøder B. M. Stokkendal, Struer, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder D. H. S. Nielsen, Næstved, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder H. S. Hansen, Brande, til Næstved.

Lokomotivfyrbøder E. D. Hansen, Gedser, Kalundborg.

Lokomotivfyrbøder P. T. O. Christensen, Lunderskov, til Fredericia.

Lokomotivfyrbøder R. L. Pedersen, Tønder, til Lunderskov.

Afsked:

Lokomotivmester II N. P. Niesden, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—9.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører N. C. Henriksen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. H. Kohl, Enghave, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—39 (min. Afsked).
 Lokomotivfører N. C. Nielsen, Roskilde, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—39 (min. Afsked).
 Lokomotivfører H. P. Randsted, Kalundborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—39 (min. Afsked).



Optaget som ekstraordinære Medlemmer pr. 1.—7.—39:
 pens. Lokomotivmester Schollert, Trækbanen 12, Helsingør.
 Lokomotivmester K. C. Frederiksen, Remisen, Helsingør.
 pens. Lokomotivfører J. A. S. Wilki, Skovbakkevej 12, Hasseris, Aalborg.

Dødsfald:

Lokomotivfører N. P. Stevn, Thisted, den 22.—6.—39.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Maj Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—Maj 1939 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1938 i runde Summer.

	Maj Maaned		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 740 000	4 840 000	900 000	
Gods- og Kreaturbefordring	4 000 000	3 720 000	280 000	
Postbefordring	640 000	650 000		10 000
Andre Indtægter	510 000	500 000	10 000	
Indtægter i alt	10 890 000	9 710 000	1 180 000	
Driftsudgifter	10 240 000	10 530 000		290 000
Driftsoverskud	650 000	÷820 000	1 470 000	
Afskrivning	610 000	570 000	40 000	
Forrentning	1 170 000	1 120 000	50 000	
Statens Tilskud til Driften	1 130 000	2 510 000		1 380 000

	April-Maj		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	11 460 000	10 500 000	960 000	
Gods- og Kreaturbefordring	7 530 000	7 090 000	440 000	
Postbefordring	1 260 000	1 270 000		10 000
Andre Indtægter	1 020 000	1 000 000	20 000	
Indtægter i alt	21 270 000	19 860 000	1 410 000	
Driftsudgifter	18 780 000	19 150 000		370 000
Driftsoverskud	2 490 000	710 000	1 780 000	
Afskrivning	1 220 000	1 150 000	70 000	
Forrentning	2 340 000	2 230 000	110 000	
Statens Tilskud til Driften	1 070 000	2 670 000		1 600 000

D. S. B. Maj 1939.

I Forhold til Maj 1938 har der været en Stigning i Indtægten af Personbefordringen paa ca. 900 000 Kr. Stigningen skyldes bl. a., at Pinsen i Aar faldt i Maj, medens den i Fjor faldt i Juni. Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 280 000 Kr., hvoraf dog en Del skyldes Betalingsforskydning.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 1,2 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter viser en Nedgang paa ca. 290 000 Kr.

For April og Maj Maaned 1939 er Driftsresultatet — med Hensyntagen til en Forøgelse i Udgifter til Afskrivning og Forrentning paa ca. 180 000 Kr. — ca. 1,6 Mill. Kr. gunstigere end i de tilsvarende Maaneder i 1938.

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.

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Aktieselskabet

Dansk Galoche-og Gummifabrik

København Køge



Slagelse

Forlang hos Deres Købmænd det bedste Bagerimel

„ATLAS“

faas i 5 kg og 2½ kg Pakninger.

Aktieselskabet Slagelse Dampmølle.

Korsør

TH. RASMUSENS SØNNER

Kul & Cokes

Direkte Import
Telefon 70 samt
Stats-Telef. 15 (2 Linier)

Kørsør nye

GULDSMEDEFORRETNING

Havnegade 1. Telefon 11.

Stort og smukt Udvalg. Billige Priser.

Støt dansk Industri!

RADIO

i førende Mærker
Lempelige Betalingsvilkaar

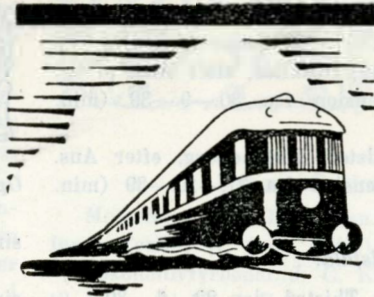
Brdr. Nielsen

Hølskovvej 10

Skal TO sætte BO

gaa til Martin Jensen
Telefon 352. Algade 35.

— Nyttige Jubilæumsgaver —



— De har Ansvaret!

Togplanen skal overholdes til Punkt og Prikke — Kørslen skal foregaa støt og sikkert — Driften skal gennemføres med den største Økonomi — og alt dette er Personalet ansvarlig for!

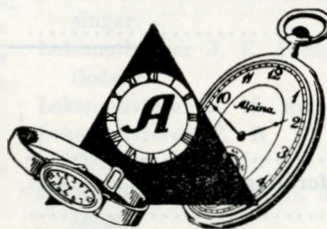
Benyt derfor GARGOYLE VACLORY OIL paa alle Motorvogne med Benzinmotor og GARGOYLE VACME OIL B paa alle med Dieselmotor! Saa har De givet Motoren den bedste Beskyttelse, og De kan regne med den største Driftsikkerhed og den mest økonomiske Drift!



GARGOYLE OLIER

VACUUM OIL COMPANY A/S

Esbjerg



K. Petersen,

Uhrmager
Optiker
Guldsmed

Kongensgade 39

ESBJERG

Telefon 652

Alpina

Schweitzer-Præcisionsuhre

Svendborg

Husk Svendborg Bryghus Øl

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarshavende. 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.