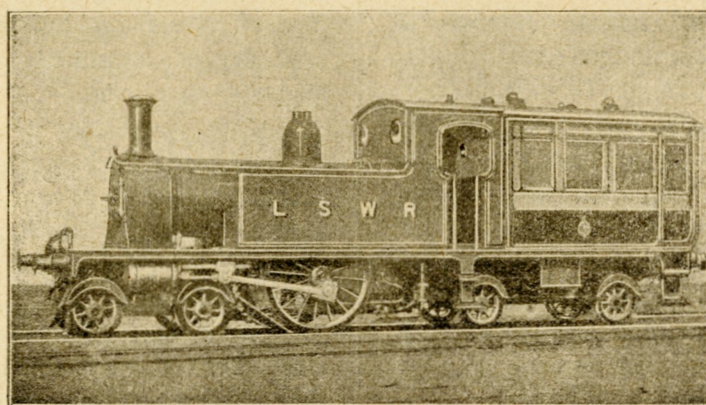




Nr. 10.

15. Maj 1910.

10. Aarg.

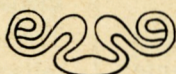


Inspektionsvogn med Lokomotiv.

Ovenstaaende Illustration viser *London and South-Western Banens* Inspektionsvogn, der i mangt og meget er en bemærkelsesværdig Fremtoning. Som det fremgaar af Illustrationen, hviler den forreste Del paa en firehjulet Bogie og den bageste Del paa en lignende. Løbehjulene har en Diameter af 750 mm, og Drivhjulene er 1700 mm i Diameter. Vogn og Lokomotiv er praktisk

talt bygget ud i Eet. Den førstnævnte er særdeles praktisk og elegant indrettet med Plads til seks Personer foruden Togbetjening. Køretøjets Vægt er 37 Tons. Styringen omskiøtes med Damp, og Maskineri er i det hele taget udstyret med alle de nyeste Forbedringer.

Køretøjet er meget hurtiggaende og har en Maksimalhastighed af 130 km pr. Time.



Forhandlingsretten.

Nu har Trafikministeriet, Finansministeriet og Indenrigsministeriet, hvorunder Jernbane-, Telegraf-, Told- og Postvæsenet sorterer, besluttet at imødekomme Tjenestemændenes Ønske.

Ministerierne vil, naar der forberedes Lovændringer vedrørende Tjenestemændenes Pligter eller Rettigheder, tilstede den eller de Organisationer, hvis Interesser berøres af Lovændringerne, et Udkast til nærmere Drøftelse. Samme Regel vil blive fulgt, naar der forberedes Instrukser eller Regulative af mere almindelig eller indgribende Karakter, f. Eks. vedrørende Løn- og Arbejdsvilkkaar.

Forhandlingerne mellem Administrationen og Etaterne kan foregaa saavel mundtlig som skriftlig. I første Tilfælde nedsætter Organisationerne et Forhandlingsudvalg. Medlemmerne af dette skal være fast ansatte Tjenestemænd eller Embedsmænd; dog kan der deltage en eller to Forretningsførere for hver Organisation, uanset om vedkommende er ansat i Etaten. Ved Forhandlingerne føres Forsædet af en Repræsentant for Administrationen, medens en Repræsentant for Organisationerne fører Protokollen.

Men Forhandlingsretten indskrænkes ikke til de Tilfælde, hvor Staten henvender sig til Tjenestemændene. Ogsaa disse har Lov til gennem deres Organisation at henvende sig til Administrationen i ethvert fagligt, ikke-teknisk Spørgsmaal, dog ikke om Enkeltmands Ansættelse og Afskedigelse, og der vil da blive optaget Forhandlinger ganske paa samme Maade, som naar Administrationen henvender sig til Etaten.

Er Tjenestemændene utilfredse med et nyt Regulativ, kan de altsaa klage, men det ligger i Sagens Natur, at Regulativet maa følges, indtil det eventuelt bliver omstødt gennem Forhandlinger eller suspenderet af Ministeren.

Foreløbig har Ministerierne anerkendt følgende Organisationer som kompetente

til at føre Forhandlinger med Administrationen: »Dansk Jernbaneforbund«, »Jernbaneforeningen«, »Fællesrepræsentationen for Telegrafvæsenets 1. til 7. Lønningsklasse«, »Toldrorsbetjentforeningen« og »Foreningen af Bestillingsmænd paa Københavns Frilager«, »Den danske Toldetatforening«, »Postfunktionærernes Fællesorganisation« og »Landpostbudenes Centralorganisation«, »Dansk Postforening« og »Postmesterforeningen«.

Som man ser, omfatter Anerkendelsen indenfor hver Etat een Organisation for de lavere og een for de højere Lønningsklasser. Der er imidlertid intet til Hinder for, at andre Organisationer vil kunne anerkendes, naar de blot hviler paa et saadant Grundlag, at de repræsenterer alle Tjenestemænd indenfor de paagældende Lønningsklasser. Der aabnes ogsaa Mulighed for, at Grænsen mellem »lavere« og »højere« Lønningsklasser kan drages andetsteds end just mellem syvende og ottende.

Den nye Ordning udelukker ikke, at der kan føres Forhandlinger mellem Administrationen og de to samarbejdende Centralorganisationer for de fire Etater, naar det drejer sig om Sager, der vedrører Etaternes Fællesinteresser.

Den enkelte Tjenestemand eller Forenings Ret til naar som helst at henvende sig til Administrationen berøres ikke af de nye Regler; men saadanne Henvendelser vil fremtidig blive tilstillet vedkommende anerkendte Organisation til Erklæring.

Med dette Udkast til Regler for Forhandling er et længe næret Ønske bragt til en foreløbig Afslutning, og det er Fremtiden forbeholdt at vise, om de vil tilfredsstille de Forhaabninger, Tjenestemændene har næret til Forhandlingsrettens Indførelse. Hages bekendte Ordre D. 880, der fra forskellig Side i Administrationen har været betragtet som en Ordre, det ikke var nødvendigt at følge, er hermed givet Kød og Blod; det vil derfor blive Tjenestemændenes Sag at tilføre dette deres ægte Barn en saadan Næring, at det maa gaa fremad i Trivsel og Sundhed. Naar Forhandlingsretten endelig efter mange og vistnok svære

Fødselsveer er bragt til Verden, da er det med en vis indre Tilfredshed for D. L. & L. F., idet vort nuværende Medlem af Hovedbestyrelsen Lokf. M. Mortensen, Esbjerg, i 1902 fremsatte den Tanke, der nu er bleven til Virkelighed.

I den almindelige Glæde over Forhandlingsrettens Indførelse er der dog blandet en Draabe Malurt, idet »Dansk Jernbaneforbund« og »Jernbaneforeningen« hver for sig har søgt at kapre Lokomotivpersonalet til Fordel for Forhandlingsretten.

Imidlertid har vor Generalforsamlingsbeslutning af 18. Marts d. A. klart og tydeligt vist, at vi vil og skal staa som selvstændig Organisation i Forhandlingsrettens Tegn. Det synes ogsaa nu, som J. F. og D. J. F. har indset det berettigede heri, idet der paa Jernbaneforbundets sidste Hovedbestyrelsesmøde forelaa en Resolution indeholdende Grundlag for en Sammenlutning mellem D. L. & L. F. og henholdsvis D. J. F. og J. F. Resolutionen var underskrevet af Stationsforstander Diechmann, Forretningsfører Chr. Nielsen, vor Formand Lokf. Chr. Christensen og Hovedbestyrelsesmedlem Lokf. M. Mortensen. Efter nogen Forhandling overlod D. J. F.s Hovedbestyrelse til sit Forretningsudvalg at føre Forhandlingerne med D. L. & L. F. videre paa det foreliggende Grundlag.

Naar Regeringen i disse Dage har fundet det betimeligt at offentliggøre Udkastet til Forhandlingsregler, da maa det erkendes, at Tidspunktet er gunstigt valgt, fordi Forholdet mellem D. L. & L. F. og D. J. F. og J. F., der vel i Øjeblikket er fredeligt, ofte har været spændt, til Tider endog truende, fordi Forhandlingsretten stod for Døren, fordi der fra D. J. F. og J. F.s Side i denne Sag er gaaet frem paa en Maade, hvorved D. L. & L. F.s Interesser syntes truede, og endelig fordi der fra deres Side er fremkommen Udtalelser, der vidner om et Syn paa D. L. & L. F., dens Handlinger og dens Forhold til Offentligheden, hvis Berettigelse vi Lokomotivmænd absolut ikke kan anerkende.

Som det ovenfor er antydet, at man

foreløbig har anerkendt enkelte Organisationer som berettigede til at føre Forhandlinger, har vi Ret til at haabe paa D. L. & L. F.s snarlige Anerkendelse; thi i modsat Fald vil saavel de nye Forhandlingsregler som Ordre D. 880 være døde Bogstaver for os.

Nordisk Lokomotivmandskongres

I Anledning af Kongressen, som den 8. og 9. Juni skal afholdes i Aarhus, har Redaktionen anset det for nødvendigt at optrykke Forbundets Love i Lokomotivtidende. Tilgangen af Medlemmer har jo været stor, siden Lovene i 1901 vedtoges paa Kongressen i Kjøbenhavn, og da der siden den Tid ikke er trykt nye Love, gaar vi ud fra, at mange af Medlemmerne ikke kan faa disse Love tilstillet.

Love

for Det Nordiske Lokomotivmandsforbund.
(Ændringerne vedtagne paa Kongressen i Stockholm 1904).

§ 1.

Det nordiske Lokomotivmandsforbund, som omfatter følgende Foreninger for Sverige: (Den svenske Afdeling), Sveriges Lokmanna Förbund; for Danmark: (Den danske Afdeling), Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøder Forening; D. P. L. & L. F.

for Norge: (Den norske Afdeling),
for Finland: (Den finske Afdeling),

har til Formaal:

a) at virke for broderlig Forening og Samarbejde mellem Nordens forskellige Lokomotivmanna-Foreninger.

b) ved indtrufne Uheld og Ulykker samt eller naar Forbundet anser det for nødvendigt, paa alle Maader at yde Forbundets Medlemmer eller deres efterlevende Beskyttelse og Bistand;

c) ved et Fagblad at holde Forbundets Medlemmer à jour med alle til Faget hørende Spørgsmaal.

d) at virke for lovbestemte Dygtigheds-

Betingelser for Ansættelse som Lokomotivmænd samt en lovbestemt Maximalarbejdstid;

e) iøvrigt ved alle lovlige Midler at søge at bringe Lokomotivfolkene sociale Anseelse og øvrige Vilkaar i fuld Overensstemmelse med deres ansvarsfulde Kald.

§ 2.

Indtrædelse.

Mom. 1. Indtrædelse i Forbundet er obligatorisk for enhver Fører eller Fyrbøder, der tilhører nogen af de her ovenfor i § 1 i Forbundet repræsenterede Foreninger.

Mom. 2. Anmeldelse om Indtrædelse i Forbundet sker hos Forbundsbestyrelsen.

§ 3.

Afgifter.

Mom. 1. Enhver i Forbundet indtrædende Lokomotivmandsforening erlægger i Indtrædelsesafgift for hvert Medlem, som anmeldes, 25 Øre.

Mom. 2. Aarsafgiften fastsættes paa hver ordentlig Kongres. Afgifterne danne en fælles Kasse for Foreningerne i hvert Land for sig. Foreninger, som i to paa hinanden følgende Aar har forsømt i rette Tid at erlægge de fastsatte Afgifter, anses for at være traadt ud af Forbundet, men kan paany komme ind imod at erlægge det manglende Beløb tilligemed fornyet Indtrædelsesafgift. Kontingentet indbetales i fire Terminer. Naar enkelt Forening udmelder sig, tilfalder dens i Fælleskassen værende Midler Forbundet.

Mom. 3. Aars- og Indtrædelsesafgifter, som tilflyde Forbundet, henlægges til et Fond, der kaldes Administrationsfonden og af denne bestrides alle de løbende Udgifter for Forbundet samt, saalangt Midlerne naa, alle de Udgifter, som bevilges af Kongressen paa Forbundsbestyrelsens Forslag.

Mom. 4. Alle til Forbundet erlagte Afgifter forvaltes af Bestyrelsen, dog skal Revisionsberetning herover forelægges Kongressen til Godkendelse og hvert Lands Bestyrelsesmedlemmer ere solidarisk ansvarlige for de af dem forvaltede Forbundsmidler. Fri for Ansvar er dog det Bestyrelses-

medlem, som har været fraværende eller har taget Forbehold mod en tagen Beslutning.

Mom. 5. Efter Forslag af Forbundsbestyrelsen kan Kongressen udskrive Extra-Kontingent, hvilket dog ikke maa overstige en Aarsafgift pr. Medlem for hvert Aar mellem hver Kongres.

Mom. 6. Aars- og Indtrædelsesafgifterne kunne efter Forslag af Forbundsbestyrelsen kun af Kongressen forhøjes og ned sættes.

Mom. 7. Om fornødent kan den samlede Forbundsbestyrelse med en betinget Majoritet af $\frac{2}{3}$ af de mødtes Antal Stemmer bestemme, at de under Forbundet sorterende yder hinanden pekuniær Støtte.

§ 4.

Kongressen.

Mom. 1. Beslutning om Forbundets Virksomhed fattes paa Kongressen, som er den højeste Myndighed i alle Forbundets Anliggender og til hvilken hver enkelt Lands Forening indenfor Forbundet, ligesom ogsaa ethvert enkelt Medlem, har at appellere som den sidste og højeste Instans.

Mom. 2. Kongres afholdes mindst hvert tredje Aar ved den Tid, der er bleven bestemt paa den nærmest foregaaende Kongres. Kongressens Sæde skal regelmæssigt skifte indenfor de nordiske Lande.

Mom. 3. Til Kongressen har enhver i Forbundet repræsenteret Forening Ret at sende fire Repræsentanter for hvert Medlemstal paa fulde Hundrede. En Forening, hvis Medlemstal ikke naar 25, har kun Ret til at sende en Repræsentant. Hver Repræsentant har en Stemme. De vælges for hver ordinær Kongres og deres Mandat løber til næste ordinære Kongres. Repræsentanterne kunne genvælges.

Mom. 4. Repræsentanterne skulle være forsynede med Fuldmagt, udfærdiget af Bestyrelsen for den Forening, han repræsenterer, i Overensstemmelse med en Forbundsbestyrelsen tilstillet Formular. Fuldmagternes Undersøgelse iværksættes af den samlede Forbundsbestyrelse før Kongressens Aabning.

Mom. 5. Repræsentanternes Honorar og Rejseomkostninger bestrides af hvert Land for sig; Beløbenes Størrelse bestemmes af Forbundsbestyrelsen i det Land, Fuldmægtigen repræsenterer, og beregnes til Henrejse, Ophold under Kongrestiden samt Hjemrejse.

Mom. 6. Forbundsbestyrelsens Medlemmer ere forpligtede til at være tilstede paa Kongressen og have der Ret til at stille Forslag og udtale sig, men ikke Stemmeret angaaende Bevilling eller Forkastelse af Ansvarsfrihed.

De nyde Honorar i Lighed med de andre Kongresrepræsentanter.

Mom. 7. Forslag til Arbejds-Program for Kongressen stilles af Forbundsbestyrelsen i det Land, hvor Kongressen holdes. Forbundsformanden aabner Kongressen og leder bistaæet af Bestyrelsens Formand i det Land, hvor Kongressen afholdes, dennes Forhandlinger.

Mom. 8. Forslag og Spørgsmaal, som skulle behandles paa Kongressen, maa være indleverede til Forbundsbestyrelsen 2 Maaneder før Kongressen og skulle, efter at de af Forbundsbestyrelsen ere blevne behandlede og optagne paa Kongressens Dagsorden, tilligemed denne offentliggøres i Forbundets Blad en Maaned før Kongressen.

Mom. 9. Forslag eller Spørgsmaal, som ønskes behandlede paa Kongressen, kan stilles af en hel Forening eller et enkelt Medlem indenfor Forbundet, under lagttagelse af, hvad der i denne § Mom. 7, er bestemt.

Mom. 10. Extraordinær Kongres kan efter Forslag af et Lands Forening eller af Forbundsbestyrelsen (afdelingsvis eller i sin Helhed) sammenkaldes af denne. Tid og Sted for en saadan Kongres bestemmes i saa Fald af den sammenkaldende.

Mom. 11. Ethvert Forbundsmedlem har Ret til at være tilstede ved Kongressens Forhandlinger og kan her stille Forslag og udtale sig, men har ingen Stemmeret.

§. 5.

Forbundsbestyrelsen.

Mom. 1. Forbundsbestyrelsen leder Forbundets Virksomhed i Overensstemmelse med disse Love og de af Kongressen fattede Beslutninger og er tillige Forbundets administrerende Myndighed.

Mom. 2. Forbundsbestyrelsen bestaar af 1 Formand, 4 ordinære Medlemmer samt 3 Suppleanter for hvert Land, hvis Mandat gælder i tre Aar. De vælges af hvert Land for sig. Afgaaende Medlemmer kunne genvælges.

Over den samlede Forbundsbestyrelse staar en Præsident eller Forbundsformand, som vælges af Kongressen og hvis Mandat gælder til næste ordinære Kongres. Afgaaende Præsidenter kunne genvælges.

Mom. 3. Forbundsbestyrelsen vælger selv sin Formand, Næstformand, Sekretær, Kasserer efter eget Forgodtbefindende, hvert Land for sig. Samtlige ordinære Medlemmer og Formænd indenfor Forbundsbestyrelsen nyde et Honorar, som bestemmes af Kongressen og tages af Administrationsfonden.

Mom. 4. Er noget Medlem af Forbundsbestyrelsen forhindret i at være tilstede ved dennes Sammenkomster er han forpligtet til selv at indkalde sin Suppleant. I dette Tilfælde skal han dog ogsaa umiddelbart underrette Formanden i Afdelingsbestyrelsen.

Mom. 5. Foruden Aarsberetningen er Forbundsbestyrelsen pligtig til at fremlægge Forbundets Regnskaber i revideret Stand for Kongressen.

I dennes Magt ligger det saaledes at bevilge eller at afslaa Ansvarsfrihed for den Tid, Regnskaberne omfatte. Regnskabsaaret er det samme som Kalenderaaret.

§ 6.

Revision.

Mom. 1. Kongressen vælger 2 Revisorer, og lige saa mange Suppleanter fra hvert Land for at tilse Forbundets Regnskaber; hertil bør helst vælges Personer, der bo i Nærheden af Forbundsbestyrelsen.

§ 7.

Almindelige Bestemmelser.

Mom. 1. Alle Oplysninger og Meddelelser angaaende Forbundet ligesom ogsaa Spørgsmaal, der ere blevne henskudte til Forbundsbestyrelsens eller Kongressens Afgørelse, enten det nu gælder et enkelt Medlem eller en hel Forening indenfor Forbundet, skulle efter Opfordring uopholdeligt indsendes til Forbundsbestyrelsen.

Mom. 2. Ethvert Forbundsmedlem, som ved sin Virksomhed i Forbundets Tjeneste, uagtet han efter bedste Evne varetager sine Tjenesteanliggender, forfølges i eller afskediges af Jernbanetjenesten, skal have al den moralske og økonomiske Understøttelse, som Forbundet er i Stand til at give ham. Forbundsmedlemmerne ere saaledes solidariske med den forulempede.

Mom. 3. Intet Forbundsmedlem kan vægre sig ved at modtage et ham af Forbundet paalagt Tillidshverv, dersom ikke gyldige Grunde foreligge. Dog skal det Medlem, som i tre paa hverandre følgende Aar ved et saadant Hverv har virket i Forbundets Tjeneste, om han ønsker det, være fritaget i lige saa lang Tid.

Mom. 4. Indtræder der uforudsete Hændelser af en saadan Beskaffenhed, at de i væsentlig Grad berører Forbundets Virksomhed eller dets Medlemmer, eller naar en Ulykke af et saadant Omfang finder Sted, at Forbundets Mellekomst paakaldes, bestemmer Forbundsbestyrelsen i første Række de Foranstaltninger, som bør tages endogsaa naar det gælder Anskaffelse af juridisk Hjælp eller Anvisning af Pengehjælp.

Mom. 5. For Foranstaltninger, som gøres af den enkelte Forening uden Forbundsbestyrelsens Tilladelse, bærer Foreningen alene Ansvar og nyder ikke uden særlig Undersøgelse nogen Støtte af de øvrige Foreninger.

Mom. 6. Til fælles officielt Organ for Forbundet antages Lokomotivmannen och Maskinist-Tidning i Göteborg.

Mom. 7. Alle underretninger og Meddelelser angaaende Forbundet, hvilke de end monne være, indføres i nævnte Tidende,

forsaavidt ej en hurtig Behandling er nødvendig, i hvilket Tilfælde Forbundsbestyrelsen maa handle efter bedste Skøn.

Mom. 8. Skal Understøttelse til et Forbundsmedlem anvises til Udbetaling i Overensstemmelse med denne §, Mom. 2, undersøger Forbundsbestyrelsen de Grunde, som har givet Anledning til Afskedigelsen og stiller til Kongressen et Forslag til en saadan Understøttelse. Skulde der være særligt pinlige Forhold tilstede har Forbundsbestyrelsen Ret til, før Kongressens Mening er indhentet, i Forskud at udtale et Beløb, som svarer til en halv Aars afgift pr. Forbundsmedlem.

Mom. 9. Forbundet kan samvirke med øvrige Organisationer, saavel i som udenfor Norden, for saa vidt dette ikke strider mod Forbundets Love.

Mom. 10. Søger noget Forbundsmedlem hos vedkommende Jernbanemyndigheder eller hos Almenheden at skade Forbundet og dets Virksomhed eller skade noget privat for Forbundet virkende Medlem, skal han paa kortere eller længere Tid eller for altid udelukkes fra Forbundet, alt efter Forseelsens Beskaffenhed og Størrelse.

Mom. 11. Forbundet kan ikke opløses, med mindre $\frac{2}{3}$ af samtlige Repræsentanter ved to paa hinanden følgende Kongresser har stemt for Forslaget. De i Forbundets Kasse værende Midler deles i saa Tilfælde efter Medlemsantallet i de Forbundet repræsenterede Foreninger.

Mom. 12. Al Afstemning sker aabent, naar ikke anderledes er bestemt og simpel Stemme flerhed er gældende med Undtagelse af denne §, Mom. 14.

Mom. 13. Ingen udenfor Forbundet Staaende kan komme til at nyde de Fordele, som ere angivne i disse Love.

Mom. 14. Ændringer eller Tillæg i disse Love kunne kun besluttes af Kongressen, naar Forslaget derom forinden er blevet offentliggjort i Forbundsorganet af Bestyrelsen, samt naar mindst $\frac{2}{3}$ af Repræsentanterne paa Kongressen ere enige om Beslutningen.

Mom. 15. De her foreliggende Love,

som ere antagne at gælde for Nordisk Lokomotivmannaforbund, maa ikke kunne gøres til Genstand for nogen Behandling ved Domstole, men alle Tvistigheder skulle afgøres af Forbundsbestyrelsen eller naar denne selv er Part i Sagen, af Voldgiftsret, af hvis Medlemmer de tvistende vælge lige mange, med Kongressen som sidste Instans.

Fagorganisationernes Thermitter.

I *Lokomotivmännens Tidning* finder vi følgende Artikel, der ogsaa har Bud til danske Forhold:

I Troperne findes en Myreart, som kaldes Thermitter. De angriber Menneskets Boliger, og med deres stærke Kindbakker ødelægger de paa forholdsvis kort Tid disse. De bygger til sig selv en mærkelig Bolig, som, naar den tilsidst er udhulet, forlades af sine oprindelige Beboere og afgiver Tilflugtssted for mindre Rovdyr og giftige Skadedyr.

Indenfor Organisationerne findes disse Skadedyr ganske tilsvarende. En Organisation er med Møje og Besvær bleven rejst, og straks begynder vore »Thermitter« deres Ødelæggelsesværk. Selv om de ikke er tilstrækkelig talrige eller er udstyrede med saa kraftige Kindbakker, at de helt kan forstyrre vort Værn og Fæste, saa kan de dog afstedkomme megen Skade, thi i den Sammenslutning, de danner, ruger Mørket og Forræderiet.

Vore »Thermitter« arbejder paa deres Ødelæggelsesværk. De arbejder paa at bygge eget Bo. Fremtiden vil vise, hvem der skal tage det i Besiddelse. Vi er dog overbevist om, at vor Bygning vil staa, at vi i Stilhed og Ro og med Opbydelsen af vore Kræfter kan arbejde for vor Stands Bedste.



Elektriske Fjærn- (langdistance) Baner.

(Et Fremtidsperspektiv).

At Elektriciteten vil blive Fremtidens Drivkraft paa vore Baner, er der vel ingen, som betvivler, især siden den med Vekselsstrøm drevne »Winter-Eichbergmotorn« er opfundet, og som ubetinget er den fordelagtigste hertil. I en hel Del Lande, særlig i de bjergrige Dele af Italien, Schweiz o. fl., har de elektriske Jernbaneanlæg gjort store Fremskridt. Dette beror dog for en stor Del i, at man i disse Lande mangler indenlandske Kul, men derimod har uudtømmelige Forraad af Vandkraft, ved hvis Udnyttelse man bliver uberørt af Kulimport fra fremmede Lande.

I Italien har Statsbaneforvaltningen nylig afsluttet de vellykkede Forsøg paa Strækningen Milano—Porto—Ceresio (tilsammen omtrent 180 km). Som Følge deraf har man besluttet at forandre en Del af Hovedlinierne til elektrisk Drift. For Øjeblikket arbejdes paa at forandre den meget stærkt trafikerede Linie Genua—Busalla. Den skal drives fra en Kraftstation paa 30,000 Volt, frembragt ved Kul fra en Centralstation ved Havnen i Genua og med Trafiklokomotiv med 3000 Volt.

For de øvrige projekterede Linier har man Tilgang til naturlig Vandkraft.

Ligeledes har Sverige for et Par Aar siden arbejdet paa Løsningen af Problemet at drive sine Jernbaner ved Elektricitet. Saaledes har man jo gjort meget omfattende Overslag i denne Hensigt og tillige sikret sig adskillige af Landets største Vandfald for eventuelt at benytte dem hertil. Forsøgsbanen Stockholm—Värtan har jo længe været i Drift med, som det paastaas, meget gunstigt Resultat.

I Tyskland har man nu for Alvor opstillet Spørgsmaalet om elektrisk Drift af Jernbanerne, uagtet man er klar over, at nævnte Land af Naturen er meget daarligere stillet end de ovennævnte Lande.

I Bayern har man sidste Sommer ud-

arbejdet et fuldstændigt Forslag om at »elektrificere« Statsbanerne. For at faa tilstrækkelig Drivkraft hertil fordres 426,000 Hestekræfter. Den nu tilstedeværende Vandkraft — i Statens og privat Eje — er kun 300,000 Hestekræfter; men ved at ekspropriere Alpesøen ved Stauweiher erholdes Resten.

Angaaende det økonomisk fordelagtige i at realisere denne Sag maa der gøres nogle detaillerede Udregninger for hver Landsdel for sig. Derefter bliver der at gøre Forsøg med en Del Strækninger i følgende Orden: mellem Salzburg og Berchtesgaden, mellem München og Garmisch-Partenkirchen, Scharnitz og Griesen, mellem Teitzing og Kochel m. fl. En vigtig Faktor ved denne Forandring bliver ligeledes Hensynet til de militære strategiske Forhold.

I Baden er paatænkt et lignende Projekt angaaende Linierne Basel—Zell, Lörrach—Leopoldshöhe og Schapfheim—Sickingen (omtrent 55 km). Drivkraften skal tages fra det under Bygning værende Vandværk ved Augst-Wyhlen. Vandkraften til hele det badensiske Statsbanenet (ca. 32,000 Hk.) kan med Lethed faas fra Landets egne Vandfald, som udgør 500,000 Hk.

Den preussiske Statsbaneforvaltning arbejder for Tiden paa Projektet paa en Linie fra Magdeburg over Bitterfeld til Leipzig og videre til Halle. Kraften dertil skulde tages fra en Kraftstation anlagt midt i Brunkuldistriktet. I Preussen, hvor der kun findes lidt Vandkraft, er man hovedsagelig henvist til den Energi, der kan udvikles fra Brunkuldistrikterne, samt de store nordtyske Tørvemoser, hvor man anvender en ny Gasudviklingsmetode.

Med Hensyn til Fremtidens Persontrafik har en tysk Forfatter August Scherl i et af ham forfattet og udgivet Skrift »Et nyt Iltogsbane-System« udkastet en fuldstændig revolutionær Kæmpeplan mod Nutidens Forhold. At hans Plan virkelig »kan« realiseres, er aldeles givet; men at den paa Grund af økonomiske Vidtløftigheder ikke bliver udført i nær Fremtid, er ogsaa sikkert. Hans Forslag med »Monoräl« (enkel Skønne)

og Vognenes Afbalancering med Gyroskop er jo nu praktisk bevist og er tidligere udførligt omtalt her i Bladet.

Angaaende Godstrafiken henviser han til de stadige Klager i Tyskland fra Industriens og Handelens Repræsentanter over, at den stadige Mangel paa Vogne forarsager store Forretningstab. Men ogsaa Persontrafiken lider under, at Togene gaar for langsomt og med for store Mellemrum.

Ikke engang mellem de store Byer kan man sige, at Iltogsforbindelserne er tidssvarende, da der i Reglen er for længe mellem de særlige Tog, og nogen »regelmæssig« Trafik findes ikke efter moderne Begreber. Endnu daarligere er det med Togforbindelserne ude i Landsdelene. I sidstnævnte Henseende er det betegnende, at man faktisk kan komme hurtigere f. Eks. fra Berlin til Wien eller Amsterdam end mellem adskillige mindre Byer indenfor et og samme tysk Regeringsomraade. Den nuværende Persontrafik er, som Scherl siger, »diskontinuerligt« organiseret. De rejsende maa ofte anvende mere Tid til at vente paa Togforbindelser end til selve Rejsen.

Den største Fejl ligger efter hans Mening deri, at man ved den første Begyndelse med Jernbaner ganske simpelt overflyttede Forholdene fra de gamle Landeveje, hvor hurtige Postvogne og langsomme Fragtvogne rullede frem mellem hinanden, og uden videre beholdt samme System. Det er denne U hensigtsmæssighed, som volder en Overanstængelse af Banelinierne. Den samme Overanstængelse stiller ogsaa uovervindelige Hindringer i Vejen for yderligere Hastighed for særlige Tog samt udsætter de rejsendes Sikkerhed for bestandige Farer.

For at faa Trafikforholdene tilfredsstillende ordnede, maatte man altsaa fuldstændigt skille Person- og Godstrafik ad samt danne en særlig Organisation for Persontrafiken. Men hertil kræves en ny Slags Baner og Tog. Scherl vil have Enkeltskinne-Baner, paa hvilke elektriske Motorvogne løber med korte Mellemrum — som de sædvanlige elektriske Sporvogne — og med en Hastig-

hed af 200 Kilometer i Timen. Den enkelte Skinne lægges paa en muret Banevold, og herpaa løber Vogne hurtigt, sikkert og uden at slingre.

Ligesom S. vil indføre denne nye Sort Baner og Tog, vil han have selve Jernbanelinien fuldstændigt nyskabt, da det efter hans Mening vil blive alt for dyrt at forandre det gamle. Trafikens Knudepunkter skulde forbindes ved et lige Net af Iltogsbaner af ovennævnte Slags, altsaa med 200 km Hastighed. Dette Net forbindes med et andet Net Bibaner, hvor man kan nøjes med en Hurtighed af 120 til 150 km i Timen. Yderligere forbindes dette med en Mængde smaa Lokalbaner, der kun har 30 til 60 km Fart. Disse fortsættes ad Landeveje med Automobil-Omnibusser.

Naar nu disse fire Systemer arbejder sammen paa en fuldstændig systematisk Maade, vil man kunne spare betydelig Tid og Penge, og medens de store Byer faar en fuldstændig tilfredsstillende Iltogsforbindelse, hvor smaa Tog følger Slag i Slag, vilde ligeledes de mindre Steder erholde saa gode Trafikforhold som muligt. De nuværende Jernbanelinier forbeholder Scherl udelukkende for Godstrafiken, som jo kunde ordnes mere tidsbesparende, naar ingen Persontrafik længere hindrede Godstogskørselen.

For at Gadetrafiken i de store Byer ikke skal lide under Iltogstrafiken eller hindre den, vil S. have Iltogsbanerne lagte paa kolossale Viadukter over Husene. Viadukterne skulde bæres af store Taarne, indeni hvilke anbringes Elevatorer op til Stationerne. Hver Storstad faar en stor Centralstation, hvorfra Hovedlinierne udgaar som Radier fra en Cirkels Centrum, og parallelt med disse skulde Sporvognslinierne udgaa i Byen fra samme Centralstation. Fra Sporvognene flyttes Passagererne med Elevator til Iltogslinierne, saa at Iltogene ikke behøver at holde ved Mellestationerne mere end højst et Minut.

Iltogene skulde som sagt kun løbe paa een Skinne. Ligevægten skal oprettholdes ved automatisk virkende Gyroskoper.

Forslag om saadanne Enskinne-Baner er jo tidligere fremsat af andre, og Fagmænd tør ikke fornægte Muligheden af saadanne gyrostatiske Indretninger, omend de for Øjeblikket betvivler deres Praktiskhed og tillige paapeger de store Farer, som er forbundne dermed, idet en Fejl med et gyrostatisk Apparat vil kunne foraarsage en Jernbanelykke betydeligt større end hidtil forekommende Jernbanekatastrofer.

Scherl forklarer, at man ved udførlige Eksperimenter angaaende Vognes Ligevægt paa Enkeltskinne-Baner allerede har vundet saa sikre Resultater med gyrostatiske Apparater, at han anser det for sikkert, at de Eksperimenter, som nu skal foretages i større Stil, vilde afvæbne alle Indvendinger. Inden disse større Eksperimenter er sluttede, tør det dog være for tidligt at tage Stilling for eller imod det Scherlske Forslag om Enkeltskinne-Iltogsbaner.

I hvert Tilfælde fortjener hans Reformforslag at omtales for dets Storslaaethed, og man tør nok fra en Lægmands Standpunkt sige, at selv om det ikke nu kan udføres i sin Helhed, kan det dog sandsynligt omarbejdes og delvis anvendes til største Nytte for Fremtidens Kommunikationsforhold. I Tyskland har ligeledes ældre erfarne Fagfolk udtalt sig meget fordelagtigt om Scherls Ideer, selv om de ikke vil gaa helt ind paa dem i hele deres revolutionære Omfang.

Masnedøbroens Forkastelse i Folketinget.

Den første Følelse var sikkert en Blanding af Forbavselse og Skuffelse. Man vilde slet ikke tro det muligt, at man paa en saa vindig Argumentation som den, der blev præsteret af Hr. J. C. Christensens Talerør, Medlemmet fra Horsens Landkreds Ths. Nielsen, kunde samle et tilstrækkeligt Antal Stemmer til at standse et stort, nationalt

Foretagende. Det var slet ikke Argumenter, der blev førte i Marken, det var kun Paa-stande, overfor hvilke Gendrivelse intet hjælp, men som blev gentagne og gentagne med en næsten hypnotiseret Stædighed. Tallene fordrejede, umulige Forudsætninger opstilledes, en fuldkommen Uvidenhed om alle faktiske Forhold gjorde sig tyk og haard og skudfast.

Men det var jo heller ikke Argumenterne, det her kom an paa. Det var Lidenskaberne, der spillede paa Aarhundreders Mistro og gammel Formening om at være forurettet. Hr. J. C. Christensen har i denne Sag spillet et højt Spil. Han har ikke undset sig for at spille Landsdel ud mod Landsdel paa en Maade, som man heldigvis ikke længe har kendt i vor Politik.

Derfor afløses den første Følelse af Forbavselse og Skuffelse af en anden og bedskere, en Følelse af Harme og, vi kan godt sige, Sorg over, at sligt endnu er gør ligt. Det var i Virkeligheden Dragesæd, som Hr. J. C. Christensen saaede ud over Landet. Han anlagde paa dette Spørgsmaal, der var et rent sagligt og forretningsmæssigt om Trafikforbedringer og Forrentning, et Landsdelssynspunkt, hvor han splittede dette Land, der saa vist er lille nok i Forvejen, i to Dele. Det vil sikkert hæve sig dybest paa ham selv. Selv om den danske Stat ikke har mange Penge, kommer den nok over den Million, som Broen vil koste mere at bygge i arbejdsrige Aar end i arbejdsfattige. Men ved Afstemningen den 8de April reducerede Hr. J. C. Christensen sig fra at være Fører for et Landsparti til at være Leder af en særlig jysk Gruppe.

Hr. J. C. Christensens Ordfører fandt det passende at anvende en Metode, hvorefter Landsdelene inde paa Rigsdagen lader hinanden vide, hvad de har gjort for hinanden, hvad de har ofret for deres Næste. Det vil næppe være til Fordel for Jyderne selv. Thi Jylland vil endnu i lange Tider være den Landsdel, der rigeligst trænger til Tilskud af den fælles Kasse. Det er ikke mere end rimeligt, at det faar dem. Men saa kan man til Gengæld forlange, at det

ogsaa anlægges et større Synspunkt paa Sagerne end det, der dikterede Afstemningen Fredagen den 8. April.

Det skal siges til Øboernes Ros, at de aldrig har været smaalige overfor Jylland. De har altid følt en Forpligtelse til at hjælpe denne store Landsdel frem. Det er os ikke nogen Behagelighed at vise det i Detailler. Men naar det saa stærkt fremhæves fra jysk Side, at Jylland trafikmæssigt er forurettet til Fordel for Øerne, nødes vi til at minde om, at det i Virkeligheden er Jylland, der tynger haardt paa vort Post- og Jernbanebudget.

Det er ikke mere end rimeligt, at Staten i Jylland driver en hel Række Baner, der forretningsmæssigt set kun er Tab og Tilsætning. Disse Baner var en Nødvendighed for Landets Opkomst, derfor burde de anlægges, og det var fuldt forsvarligt, at Staten tog dem i sin stærkere Haand fremfor at overlade dem til den svagere Privatdrift, som ikke kunde tumle dem. Som Statsbane drives i Jylland, for blot at nævne nogle, Hobro—Løgstør, Viborg—Aalestrup, Viborg—Herning, Herning—Holstebro. Desuden er nye Baner vedtagne gennem magre Egne, der først om mange Aar kan bære en rentabel Drift.

Naar vore Statsbaner kun giver en ringe Forrentning, kommer det for en stor Del af disse urentable jyske Baner. Alligevel siger vi, det var rigtigt for Landets Skyld at anlægge disse Baner. Men saa har vi ogsaa Lov til for Landets Skyld at fordre, at et stort, rentabelt Foretagende, der vil give Arbejde i en arbejdsløs Tid, der vil forbedre vor indenlandske Trafik og dygtiggøre os i den internationale Konkurrence, ikke standsedes af en krænket Grøpfører for en enkelt Landsdel og ud fra snævre Landsdelsinteresser.

Fra Formanden i Udvalget om Broforslaget, Redaktør Reventlow, er der i Dagspressen fremsat nedenstaaende betegnende Udtalelse om dansk Politik, der viser, hvorledes trafikale Fremskridt er afhængig af smaatskaaren Partipolitik. Han skriver:

Alt ialt er denne Afstemning af den Art, at kun et Folketing, der er demoraliseret,

seret under aarelang Hensynstagen til smaat-skaarne Interesser og af partitaktiske Formaal, kunde præstere det. Broen forkastedes med 49 Stemmer mod 49. Blandt dem, der stemte imod Broen, blandt de ikke-stemmende og de fraværende var der Tilhængere af Broen. Man taler for Tiden saa meget om Grundlovens Aand. Mon man ikke passende kunde begynde med at indføre denne Aand i de bestaaende Forhold. Den havde i hvert Fald ikke noget at gøre med Folketingets Afstemning om Broforslaget.

Jernbaneraadet.

I Jernbanebladet findes følgende læseværdige Artikel af fhv. Trafikass. Vilh. Ohlsson, som vi tillader os at optrykke.

Tanken om Oprettelsen af et Jernbaneraad har atter og atter været fremme. I Rigsdagskredse har den været drøftet i en Aarrække, og i Jernbanekommissionen af 1898 fremkom følgende Forslag, stillet af et Flertal i Kommissionen (Poul Christensen, Guldbrandsen, G. Hansen, H. C. Hansen, Koch, Villars Lunn, Madsen-Mygdal, Philipsen, L. Rasmussen og Tolderlund).

»Der oprettes et Jernbaneraad, bestaaende af 19 Medlemmer, nemlig 7 valgte efter Forholdstalvalgmaade af hvert af Rigsdagens Ting, blandt eller uden for Tingets Medlemmer, og Generaldirektionens Medlemmer, der er fødte Medlemmer af Raadet. Raadet vælger selv sin Formand og bestemmer sin Forretningsorden.

Alle Sager, der kræver Lovgivningsmagts Samtykke, særlig Forslag til det aarlige Budget, undergives Behandling i Jernbaneraadet, forinden de forelægges Rigsdagen. Ogsaa i andre Sager af principiel Natur til Fremme af Statsbanernes Udvikling skal Jernbaneraadet i Reglen høres, idet Raadet forøvrigt er berettiget til at stille Andragende om ethvert Jernbanevæsenet vedkommende Anliggende, og har hvert af dets Medlemmer Ret til at fremsætte Forslag eller Anker i saa Henseende.

Raadet holder Møde, naar Formanden dertil finder Anledning eller naar Halvdelen af Raadets Medlemmer skriftlig forlanger det, dog mindst 2

Gange aarlig. Over Raadets Forhandlinger føres en Protokol, hvoraf Genpart tilstilles Rigsdagens tvende Afdelinger, Ministeren for offentlige Arbejder og Raadets Medlemmer.

Til Deltagelse i disse Møder, dog uden Stemmeret, kan Formanden eller et Flertal af Raadet tilkalde særlig sagkyndige. Medlemmerne erholder 6 Kr. daglig i Diæter, forsaavidt de bor i eller ved Kjøbenhavn, og ellers 10 Kr. daglig, saalænge Raadet er samlet og paa Rejsedagene, hvorhos Befordringsgodtgørelse ydes efter Regning. De tilkaldte sagkyndige erholder paa Mødedagene samme Godtgørelse som foranført for Medlemmerne.

Et Mindretal (H. N. Hansen, N. Andersen, Kl. Berntsen, Bluhme, Breinholt, Rimestad og Skovsted) var imod et saadant Raads Oprettelse.

Nu har Landstingsmand Jørgen Berthelsen indbragt et Forslag om Oprettelsen af et Jernbaneraad, bestaaende af 19 Medlemmer, 7 valgte af Folketinget, 7 valgte af Landstinget, og 5 valgte af Trafikministeren, og har i første Række motiveret Forslagets Fremkomst nu med de hyppige Personskifter i Trafikministeriet. Det kan selvfølgelig heller ikke bestrides, at i et Ministerium, hvor der er Skiftedag næsten hvert Kvartal, og hvor de skiftende Ministre, selv om de er nok saa dygtige og udmærkede Mænd, som Regel staar ret fremmede overfor dette specielle Omraade og dog maa have en rimelig Frist til at sætte sig ind i Sagerne, — der kan Ministeren nemt blive et Skærmbrædt, bag hvilket et altfor stærkt og egenmægtigt Departementsstyre regerer, og det er forstaaeligt, at man i Rigsdagskredse søger at opnaa en kontinuerlig Medindflydelse paa Ledelsen af den vældige Statsvirksomhed, som Jernbanerne er.

Der vil senere blive Lejlighed til at komme tilbage til denne interessante Sag, og til at følge de Udtalelser fra forskellig Side, som vil afgøre det Jørgen Berthelsenske Forslags Skæbne.

Men rent umiddelbart synes det at være noget snævert i sit Grundlag, idet det væsentligt ser Sagen fra et — jeg havde nær sagt — rigsdagsteknisk Synspunkt.

I Jernbanekommissionens Bilag B., Pag. 17, oplyses det, at der baade i Baden, Württemberg og Bayern er oprettet et Jernbane-

raad, i hvilket Repræsentanter for Handel, Industri og Agerbrug har Sæde. Raadet træder som Regel sammen to Gange om Aaret til Forhandling med Repræsentanter for Generaldirektionen om Køreplaner og Tarifsager, og Raadet er kun raadgivende.

I Preussen og Hessen er Samraad mellem Administration og Personale forlængst en Kendsgerning, og disse Samraads Nytte for en dygtigt gennemført og økonomisk Drift officielt fastslaaet.

Vilde det da ikke være naturligt, naar Tanken om Oprettelsen af et Jernbaneraad herhjemme nu atter er sat paa Dagsordenen, at man i et saadant Raad samlede Repræsentanter for alle de interesserede Parter: for Rigsdagen, der kontrollerer Banerne, for Erhvervslivet, der bruger dem, for Administrationen, der leder dem, og for Personalet, der tjener dem?

Der er i det nu højst mangelfulde Sammenspil mellem disse fire Parter et meningsløst Skær af Mistro og født Fjendskab, som kunde slukkes i et forstandigt organiseret Samarbejde.

For Rigsdagen vilde den stadige og intime Føling med denne Statsvirksomhed skabe Tryghed, og bl. a. ogsaa være til Støtte for Finansudvalgets Arbejde, og for en Rigsdagsmand vilde Overgangen fra Stillingen som Medlem af Jernbaneraadet til Stillingen som Trafikminister være en naturlig Fortsættelse.

For Jernbanernes Kunder vilde Samraadet betyde en samtidig fra alle Sider foretagen Belysning af Kundernes Krav og Kritik. Og det købmandsmæssige Element, der gennem Erhvervslivets Repræsentanter tilførtes Raadet, vilde netop her være af overordentlig Værdi.

For Administrationen, der nu maa gøre et betydningsfuldt og brydsomt Arbejde under en Kritik, hvis Sværd aldrig sløves, og som altid kræver Blod, og som enhver al faglig og teknisk Indsigt nok saa fjerntstaaende til enhver Tid mener sig berettiget til at svinge — for Administrationen vilde Jernbaneraadet betyde mere Forstaaelse og Arbejdsfred, uden Forringelse af den Selv-

stændighed, som Administrationen bør have, hvis Ansvarret ikke skal forflygtiges. Og et stadig og direkte Samraad med Repræsentanter for Rigsdagen vil lette baade Ministeren og Administrationen Vejen for mange Fremskridt og skabe et rigere Initiativ.

For Personalet vilde Deltagelsen i et saadant Samraad være af Betydning. Det alt for ensidige Billede af Administrationen som »Arbejdskøberen« trænger til nogen Fornyelse. Foreningerne trænger til mere neutralt Arbejdsstof og aabne Vinduer ud mod det Samfund, man tjener. Mange gode Kræfter inden for Personalet vilde gennem Fagpressen deltage i Behandlingen af rent faglige Spørgsmaal, naar de gennem deres Foreningers Repræsentanter fik Andel i Medarbejdets Ansvar. I Jernbaneraadet vilde Personalet møde Kritiken over sit Arbejde og imødegaa den. Personalet vilde her se sine Krav og Vilkaar i Konjunkturerens skiftende Belysninger, og det vil ikke være usundt. Men først og fremmest: den Sum af faglig Erfaring og Indsigt, som det praktisk arbejdende Personale repræsenterer, vil være et godt Indskud i en saadan ny Institution.

For Ministeren vilde endelig Jernbaneraadet være en betydelig Hjælp. Ved Siden af »den tjenstlige Vej«s noget langsomme Postgang fra Departementets Nulpunkt til Statsbanernes fjerneste Kilometersten vilde Jernbaneraadet være Korsvejen, hvor Posterne mødes. Nu har Ministeren kun én Streng paa sin Bue, den administrative. Han kan, efter sit personlige og politiske Temperament, stemme den lidt højere eller lavere: Tonen kan skifte lidt, men Klangen er altid den samme, ren, men lidt tør og ufrisk. Jørgen Berthelsen vil føje to Streng til. Og det er en Forbedring. Men til et ordentligt Spil hører fire Streng, og den dybe Streng, hvorigennem de praktisk arbejdende Tusinder faar Stemme, bør føjes til. Det vil ikke være nogen Heksekunst for en dygtig Mand paa Trafikministerposten at stemme disse fire, saa vidt forskelligt spundne, men dog saa nøje samhørende Streng.

Under disse Omstændigheder maa man være Jørgen Berthelsen taknemlig for, at han har rejst dette Spørgsmaal paany. Under Debatten vil han møde adskillige vise Mænd, der vil hævde som en evig Sandhed, at man spiller bedre paa én Streng end paa tre, og Jørgen Berthelsen vil maa-ske lige saa energisk hævde, at man spiller bedre paa tre Streng end paa fire.

Men Fornuften sejrer alligevel tilsidst. Og at Tanken om et Jernbaneraad, efter at have fået Flertal i en parlamentarisk Kommission og efter at være begravet i Stilhed af denne sørgende Skare, nu tolv Aar efter er sluppen ud af Betænkningens støvede Kiste og igen møder frem i Rigsdagen, genkendt af adskillige, hilst med Tilfredshed af mange — det er Tegn paa, at det ikke er nemt at tage Livet af den, og at Statsbanedriften er bleven en saa omfattende Virksomhed, saa betydningsfuld for Samfundslivet og Statshusholdningen, at Befolkningen atter og atter vil søge at finde en Form for direkte Medindflydelse.

Den nøje Forbindelse mellem Handelsministeriet og Trafikministeriet, der nu er etableret, og som falder saa selvfølgelig og naturlig, skulde i og for sig synes gunstig for Forslaget. Og det Arbejde, der for Tiden er i Gang for at skabe faste Former for en Forhandling mellem Etaternes Administrationer og Personaler, kunde muligvis til et eventuelt Jernbaneraad aabne Døren for — den fjerde Streng.

Det Jørgen Berthelsenske Forslag fortjener en grundig Behandling og Overvejelse.

Og selv om der virkelig ikke skulde komme noget som helst ud deraf, saa har vi jo dog altid den Udvej at lægge os til Hvile i andre tolv Aar og saa paany forhøre os om, hvorledes de klarer den i Hessen, Bayern, Würtemberg og Baden, og om de fremdeles og stædigt fastholder og praktiserer de for os endnu saa splinternye og foruroligende Ideer, at Stats-Administrationen skal tage den fulde Nytte af det praktisk arbejdende Personale ved at holde Samraad med dets Repræsentanter, og at Statsbanernes største Kunder — Handel, Landbrug

og Industri — bør have Sæde i et Jernbaneraad.

D. L. & L. F.

Afdelingerne bedes, saa snart Valget af Delegerede til Kongressen i Aarhus d 8. – 9. Juni har fundet Sted, til Hovedkassereren at indsende Meddelelse om, hvem der er valgt.

Hovedkassereren.

* * *

Ny Kransekasse.

Det tjener til Oplysning for saavel Afdelingerne som Medlemmerne, naar Dødsfald indtræffer, at Aarhus Afdeling har sin egen Kransekasse, der sender Krans til Medlemmer Landet over; til Medlemmer af Aarhus Afdeling, deres Hustruer og Forældre og Svigerforældre, hvor disse begravnes. Afdelingskassen afholder alle Udgifter.

Aarhus, den 29. April 1910.

Frantz C. Nielsen.

* * *

Til Medlemslisten.

Roskilde Afdeling.

Indmeldt fra $\frac{1}{4}$ – 10:

Lokfb. J. G. Milne, Ro.

» G. Busse, Ro.

» N. M. Hammer, Ro.

» E. C. Vidstrup, Ms.

* * *

Svar til Lokf. Gundel, Struer.

De har i Lokomotivtidende for 1. Maj skrevet en Artikel under Overskrift »Et Spørgsmaal til Lokf. Knudsen, Nyborg«.

Det forekommer mig at være en underlig Overskrift til et Overfald paa en Kollega. Jeg skal dog alligevel gøre mit bedste for at svare Dem.

De spørger mig, efter hvilken Lov det

er ulovligt, at en Delegeret møder med bunden Mandat? Det er det efter D. L. & L. F.s Love! Disse byder nemlig, at der skal affholdes Generalforsamling for hele Landet, og hvortil indsendte Sager skal behandles.

Vilde det ikke, kære Kollega, være absurd at afholde Generalforsamling for hele Landet, naar Sagerne kun behandles i Afdelingerne, og de Delegerede bindes saaledes, at al Forhandling er umulig; vilde det da ikke være langt mere rimeligt, at vi istedetfor at holde Hovedgeneralforsamling sendte Sagerne ud til Afdelingerne og lod dem behandle der og sende Resultaterne tilbage og saa lade Hovedbestyrelsen meddele Resultatet af samtlige Afstemninger; skal vi ikke være enige om, at det var en daarlig Maade at behandle Sager paa, og at det er baade uheldigt og ulovligt at møde til Generalforsamling med bundne Mandater.

Danmarks Riges Grundlov siger ogsaa, at et til en parlamentarisk Forsamling valgt Medlem kan ikke af sine Vælgere drages til Ansvar for sine Afstemninger, saa De ser, at det ogsaa er i Strid med Grundloven at møde med bundne Mandater.

De skriver, at jeg lod en Bemærkning falde om, at vi, ifald vi skulde strejke, maatte se at staa os godt med Fagforeningen for at faa stoppet Tilgangen. Kære Kollega, jeg udtalte paa Generalforsamlingen, at vore Autoriteter har den Opfattelse, at det er ulovligt, at Statsfunktionærer strejker; men jeg kunde dog desuagtet ønske, at vor Organisation var saa stærk, at vi kunde optage en Kamp; men jeg vilde aldrig ønske eller tilraade en saadan. Dog er jeg ikke blind for, at Lokomotivpersonalet kunde komme i den Situation, at det var gavnligt, om vi kunde lukke for Tilgangen, og det kan vi kun faa, naar vi staar os godt med vor tidligere Organisation. Dermed tænkte jeg paa en Sag, som paa daværende Tidspunkt var meget brændende, nemlig Forhandlingsretten. Det var dog vist hverken ulovligt eller umuligt, om Smede- og Maskinearbejdernes Forbund ved at se, hvorledes

vi er bleven tilsidesatte ved de i disse Dage givne Forhandlingsregler, kom til det Resultat, at den Maade, hvorpaa deres tidligere Kollegaer nu var bleven tilsidesatte, var af saadan Art, at den maatte fraraade deres Medlemmer at søge Stillingerne under D. S. B.s Maskinafdeling; men det opnaar vi selvfølgelig ikke, naar vi uden Indsigelse optager deres udtraadte Medlemmer i vor Forening.

Deres Hollændere og Böhmere vil jeg skænke Dem uden Omtale; dem har jeg ingen Brug for.

Til Slutning beskylder De mig for, at jeg vil blande Politik ind i D. L. & L. F. Dertil vil jeg sige, at jeg i høj Grad beklager, at jeg endnu har Kollegaer, hvis Aands-evner ikke er i Stand til at skelne mellem en faglig og en politisk Bevægelse.

Kære Kollega, skal vi ikke være enige om, hvis vi oftere kommer til Generalforsamling sammen, da at afgøre saadanne Spørgsmaal med det samme; det er saa kedeligt at se sine Kollegaer blamere sig paa Prent.

Nyborg, d. 10/5 1910.

F. Knudsen,
Lokomotivfører.

Forskelligt.

Efter Forlydende

agter Maskindirektøren at udtræde af Statsbanernes Tjeneste med Udgangen af Juli Maaned d. A.

Salg af Lokomotiver.

Paa Statsbanernes Maskinafdelings Kontor aabnedes den 6te ds. Tilbud paa Køb af 4 Stykker udrangerede Lokomotiver med tilhørende Tendere. Lokomotiverne havde 3 forskellige Størrelser og Vægte, og Priserne varierede i Overensstemmelse hermed. Der indkom ialt 14 Tilbud. Den højeste Pris paa det største Lokomotiv, hvis Vægt angaves til ca. 33 Tons, blev tilbudt af John

Forbæchs Eftfl. med 2013 Kr. Ved de 2 næste Lokomotiver, der hver vejede 25 Tons, blev der for det ene budt Kr. 1500,57 af Severin Jensen, og for det andet 1413 Kr. af Forbæchs Eftfl. Det mindste Lokomotiv, der vejede 22 Tons, opnaede et Bud paa 1407 Kr. fra Wochats & Ko., Göteborg, men da dette Firma vilde have alle 4 Lokomotiver eller intet og ikke var højst paa de 3 andre, maa dette Bud lades ude af Betragtning, og S. P. Jensen bliver da højest med Kr. 1225,78. De laveste Bud var paa 820 Kr. for det store og 720 Kr. for de mindre Lokomotiver, men i det hele taget stod vistnok samtlige Bud betydeligt under Maskinafdelingens Forventninger, og der er derfor den nærliggende Mulighed, at der slet intet Salg sker.

Tak!

For al den Venlighed, der fra d'Hrr. Lokomotivføreres Side blev vist mig paa min Jubilæumsdag, beder jeg Dem herved om at modtage min bedste Tak.

Ærbødigt
Bjarning,
Togfører.

Beskæftigelse.

To pensionerede Lokomotivførere eller Rangerførere kan hvert Efteraar faa ca. 3 Maaneders Beskæftigelse ved Rangering i en Provinsby ved en privat Virksomhed. Nærmere ved Henvendelse til Redaktionen.

Bytning.

Bytning søges til Nyborg eller Helsingør til Oktober.

Lokomotivfyrbøder *Poulsen*,
Slagelse.

En Lokomotivfyrbøder, Kjøbenhavn H., ønsker gerne at bytte med en Kollega i Jylland, helst Aarhus. Billet mrkt. »H. 60« modtager Bladets Kontor.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder, Kjøbenhavn G. 5, kunde ønske at bytte med en Kollega i Jylland, helst Aarhus.

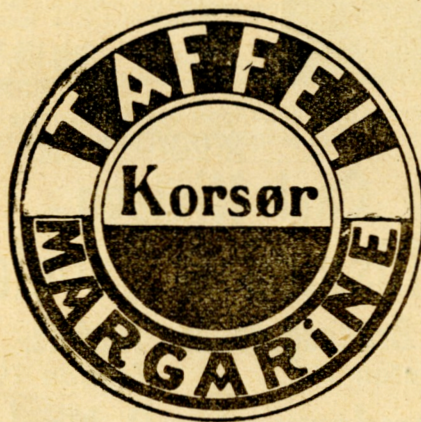
Billet modtager Redaktionen.

Bytning.

En Lokomotivfører i Esbjerg ønsker at bytte med en Kollega i Korsør eller Kjøbenhavn. Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i Kjøbenhavn kunde ønske at bytte Opholdssted med en Kollega i Jylland, helst i 2. Kreds. Billet mrkt.: M. 100 bedes sendt Bladets Kontor.



D'Hrr. Lokomotivmænd
bør lade deres Tøj renses i
Ulstrup & Jessens kem. Tøjrensingsanstalt
Gothersgade 54.

Fillaler: Slotsgade 3 og Værnedamsvej 21

Trikotage og Lingeri.

Specialitet: **Børnekonfektion.**

Systue for Børnekjoler.

Smagfuldt Udvalg. Altid billigst.

N. Chr. Jensen, Bruunsgade 39, Aarhus, Tlf. 2596.

41 Møbelmagasinet Frederiksborggade 41

Specialitet: Montering af 2, 3 og 4 Vær.s Lejligheder. Alt forarbejdes af prima Materialer. Egne Værksteder.
Meget rimelige Afbetalingsvilkår!!!

Foreningens Medlemmer tilbydes til ren en gros Pris: »Salvador Melange«, fineste holl. Tobak, 1 Kr. 30 Øre pr. Pd. — »Golden Shag« 12 Øre pr. Pakke. Prøver udleveres gratis. — Cigarer fra 3 Kr. pr. 100 Stk. Ingen Butik, 25—30 % Besparelse.
Packness & Co., Helgolandsgade 7, Kbhvn. Tlf. Vester 2840.

Skotøjsmagasinet BILLIGHEDEN

Sønder Boulevard 48,
anbefaler sig med alt til Faget henhørende, saavel
Herre-, Dame- og Bornefodtøj.
Reparationer udføres smukt, solidt og
billigt i Lobet af faa Timer.

Ottilia de Padua Reissig.

Gummi-Kravetøj



(hvidt og kulørt).
Storste Udvalg.
Billigste Priser.
Nedfald. Flip, kulørt, 60 Øre,
opst., kulørt, 45 Øre, alle Nr.,
dobbelt Flip, kulørt, 75 Øre,
og hvide 65 Øre.
Kulørt Serviteurs 1,00,
hvidt do. 0,75,
Manchetter 0,75 faas i
„Flippen“, Istedg. 128, Kbh. V.
Ærb. K. Hintz.

Obs.! Svære hv. Gum. Flipper opst. hjemkomne à 0,75.
Postordres ekspederes pr. omgaaende.

Carl Nielsen, Guldsmed & Juveler,

Bruunsgade 25, Aarhus.
Telefon 791. Telefon 791.

Skrædermester A. Nørlem

Nansensgade 3 St. Tlf. Byen 5180.

Billigste Skræder paa Pladsen.

Klædninger efter Maal fra 45 Kr.
Garanti for Pasning.

Hele Tandsæt
fra **20 Kroner.**

Smertefri Tandudtrækning.

Plombering omhyggeligt og
humant.

5 Aars skriftlig Garanti paa bedste Tænder.
Tandudtrækning, Plombering 1 Kr.
og kunstige Tænder fra

Tandlæge Ruben,

Vesterbrogade 20, Kjøbenhavn.

10—3 og 6—8. Søndag 10—12.

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat paa
bedre Ting.

Mine Priser er billigere end Sygekassens.

Adressefortegnelse.

Formanden:

Lokf. Chr. Christensen, Jernbanevej 29, Es-
bjerg.

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16 III, Kjø-
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

CARLSBERG PORTER

Istedhus Møbel-Magasin

leverer Møbler overalt i Danmark paa særdeles favorable Vilkaar.

Garanti for Soliditet.

Chr. Nielsen, Telefon Vester 209. Enghaveplads 1 & 2.
Kjøbenhavn.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Annoncer optages i Bladet ved Henvendelse til »Jernbanefagpressens Annoncebureau«, Asger Ryggsgade 4^a tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.