



30. Aargang No. 17.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1930

RESUME

af Forhandlingerne paa den ekstraordinære Kongres i Fredericia den 29. August 1930.

Dagsorden:

1. Navneopraab af Repræsentanter.
2. Valg af Kongressens Tillidsmænd,
 - a) 1 Dirigent,
 - b) 2 Sekretærer,
 - c) 2 Protokolrevisorer,
 - d) 3 Stemmetællere.
3. Dansk Lokomotivmands Forening indmeldes i Metalarbejderkartellet og i De samvirkende Fagforbund.
4. Lovændringer:

Paa Side 14 i Lovene erstattes de 2 første Stykker i Afsnittet med følgende:

 - a) Kampfondens Formaal er at sikre disponibel Kapital til Understøttelse af D. L. F.'s Medlemmer under Konflikter samt til Iværksættelse af Foranstaltninger mod Forringelse af D. L. F.'s Medlemmers økonomiske og tjenstlige Vilkaar. Af Kampfonden bestrides endvidere Afgifter, der er en Følge af D. L. F.'s Tilslutning til Metalarbejderkartellet og De samvirkende Fagforbund. Midlerne tilvejebringes paa den i § 4 a nævnte Maade.

Kampfondskontingentet bogføres paa de respektive Medlemmers Konto.
5. Bestemmelse om Urafstemning.

ad Punkt 1.

Det konstateredes, at Kongressen sammensattes af ialt 118 stemmeberettigede.

ad Punkt 2.

Til Dirigent valgtes Lokf. Ramkilde, Ar.; til Sekretærer valgtes Lokf. P. A. Jensen, Ro., og Lokfyrb. Juultoft, Sd.; til Protokolrevisorer valgtes Lokf. K. Olsen og Lokfyrb. Løvborg, begge Gb.; til Stemmetællere valgtes Lokf. Bille, Ar., Lokofyrb. Martinsen, Gb., og Lokofyrb. Hestbæk, Td.

ad Punkt 3.

Formanden anbefalede paa Hovedbestyrelsens Vegne det af samme fremsatte Forslag om D. L. F.'s Indmeldelse i Metalarbejderkartellet og i De samvirkende Fagforbund til Vedtagelse. Spørgsmaalet havde været fremme allerede 1919 og i 1920, men blev ikke dengang løst. Efterhaanden som de i Privatvirksomhederne gældende Forhold mere og mere faar Indflydelse paa de Levevilkaar, der fastsættes for Tjenestemændene, bliver disse imidlertid mere og mere interesserede i Forholdene uden for deres egen Kreds og derfor mere og mere interesserede i at være med i det Organisationsarbejde, som udføres af Organisationerne ude i Privatindustrien.

Forslaget var Genstand for en indgaaende, men i Almindelighed saglig holdt Debat. Foruden af Kredsformændene for Kreds 1 henholdsvis 2 anbefaledes Forslaget af følgende Kongresrepræsentanter: O. Løvborg, Gb., G. O. F. Lund, Gb., Martinsen, Gb., Christiansen Fa., I. W. Petersen, Ar., Dyrberg, Frh., Vording, Hg., og Skødt, Gb.; hvorimod Hansen, Ms., Sessing, Gb., Johs. Hansen, Ar., G. Petersen, Sdb., og Andreassen, Gb., talte mod Forslaget.

Ved den ved Navneopraab foretagne Af-

stemning vedtoges Hovedbestyrelsens Forslag med 93 Stemmer mod 24, 1 Repræsentant var fraværende ved Afstemningen.

ad Punkt 4.

Det af Hovedbestyrelsen fremsatte Ændringsforslag til Lovene vedtoges ved skriftlig Afstemning med 99 Stemmer mod 18.

ad Punkt 5.

Hovedbestyrelsen forelagde følgende Udtalelse:

Dansk Lokomotivmands Forening ekstraordinære Kongres i Fredericia den 29. August 1930 har behandlet Spørgsmaalet om Foreningens Indmeldelse i Metalarbejderkartellet og i De samvirkende Fagforbund, ligesom den har behandlet de Lovændringer, disse Indmeldelser nødvendiggør.

Kongressen har for sit Vedkommende vedtaget de af Hovedbestyrelsen stillede Forslag baade om Ændring i Lovenes Afsnit om Kampfonden og om Indmeldelse i de ovennævnte Sammenslutninger, men udtaler som sin Opfattelse, at det sidstnævnte Forslag er saa betydningsfuldt, at det maa anses for rimeligt, at samtlige ordinære Medlemmer faar Adgang til at udtale sig dertil. Forslaget bør derfor udsendes til Urafstemning, i hvilken samtlige Medlemmer efter Kongressens Mening har Pligt til at deltage. Endelig udtaler Kongressen, at Forslagets Vedtagelse bør gøres betinget af en større Majoritet end den i Lovenes § 11 e fastsatte — simpel Stemme flerhed —.

Kongressen beslutter derfor:

1. Forslaget om Dansk Lokomotivmands Forenings Indmeldelse i Metalarbejderkartellet og i De samvirkende Fagforbund udsendes til Afstemning blandt samtlige ordinære Medlemmer.
2. Ved Urafstemningen kan der kun stemmes »ja« eller »nej«.
3. For at Forslaget kan betragtes som vedtaget, skal mindst 75 pCt. (1392 Medl.) af Foreningens ordinære Medlemmer, regnet efter Medlemsantallet pr. 31. Juli 1930, have afgivet »ja« Stemmer.
4. For at Afstemningen kan blive et fuldgyldigt Udtryk for Medlemmernes Anskuelse, har hvert enkelt ordinært Medlem Pligt til at deltage i samme. Som Følge heraf vil ordinære Medlemmer, der eventuelt undlader

at afgive deres Stemme, være at regne som havende afgivet »ja« Stemmer.

5. Den af Kongressen vedtagne Lovændring betragtes som afgjort ved Kongressens Beslutning, men sættes kun i Kraft, dersom det under 1) omtalte Forslag vedtages ved Urafstemning, i saa Fald træder Lovændringen i Kraft den Dato, Indmeldelserne i Metalarbejderkartellet og i D. s. F. sker.

Formanden redegjorde for og motiverede de under 1—5 stillede Forslag, om hvilke særlig var at bemærke, at det under 3 nævnte Tal skal nedsættes tilsvarende til den siden 31. Juli d. A. stedfundne Nedgang i Medlemstallet som Følge af Pensionering eller Dødsfald. Bestemmelsen under Forslag 4 tilsigter at formaa samtlige Medlemmer til at deltage i Afstemningen, saa dette betydningsfulde Spørgsmaal ikke afgøres af et Faatal af Medlemmerne.

Repræsentanterne fra Afd. 2 stillede Forslag om, at der ved Urafstemningen kun skulde kræves 66 pCt. af de afgivne Stemmer for at vedtage Forslaget, toges tilbage.

Wilh. Andreasen, Gb., foreslog, at der til samtlige Afdelinger udsendes en Genpart af den mellem vor Org. og D. s. F. sluttede Overenskomst; toges tilbage.

Repræsentanterne for Ar. Lokf. Afd. foreslog en Ændring til Forslag 4; forkastedes.

Endelig vedtoges de af Hovedbestyrelsen fremsatte Forslag 1—5 ved Navneopraab med 110 »ja« mod 1 »nej«, 1 Repræsentant var fraværende ved Afstemningen.

Efter at Foreningens Formand havde opfordret til fortsat fast Sammenhold om D. L. F. sluttede Kongressen Kl. 23,30 med Udbringelsen af et af alle Kongresdeltagerne besvaret »Leve« for vor Organisation.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Et Ophold paa Feriehjemmet.

Undertegnede, der med Hustru og Datter i Aar for første Gang var paa et mindre Ophold paa Feriehjemmet, vil gerne herigennem henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa vort ideelle Feriehjem og paa det varmeste anbefale de Medlemmer, som endnu ikke har besøgt Hjemmet, at aflægge dette et Besøg.

Allerede fra den første Dag føler man, at her er godt at være. Forplejningen m. m. er ganske udmærket, hvilket i høj Grad maa tilskrives Hjemmets dygtige Bestyrerinde, Frk. Petersen, og Udvalgets

energiske Formand, Hr. Lokomotivfører G. O. F. Lund.

Dagen gaar med Udflugter i den smukke Omegn og Badning fra den herlige Strand, Lege o. s. v., Samværet er fornøjeligt, og vi føler os alle som een stor Familie.

Vi skylder i Sandhed de Mænd, der har undfanget Tanken til Feriehjemmets Oprettelse og bragt denne Tanke til Virkelighed, en Tak og Paaskønnelse ved at tegne os for en Andel i Feriehjemmet.

Aarhus, i August 1930.

Folmer Jensen,
Lokomotivfyrb.

Før Urafstemningen.

I Anledning af den forestaaende Kongres og den Urafstemning, som sikkert vil blive Følgen, hvis der da kan blive 75 pCt. for det, vil jeg gerne henstille, at der optages Forhandling med Maskinmesterforeningen om mulig Tilknytning til denne.

Jeg mener ikke, Lokomotivførerne hører hjemme under De samvirkende Fagforbund. Det er i hvert Fald stridende med min Opfattelse af Samfundspligter, at man under en eventuel Generalstrejke kan blive tvunget til at gaa med til en Aktion, der vil standsa hele Samfundsmaskineriet. Hertil kommer den store Risiko, der er forbunden med Solidariteten, idet ingen som helst kan garantere os, at vi bliver genantagne, saafremt en Generalstrejke ikke fører til det tilsigtede Maal.

Naar jeg foretrækker Tilslutning til Maskinmestrene i Stedet for til Metalkartellet, er det fordi jeg mener, en Lokomotivførers Stilling nærmest kan betragtes som Sideordnet med den Stilling, en Maskinmester indtager.

Blot disse Par Bemærkninger til Overvejelse inden Urafstemningen.

Nykøbing Mors, den 27. August 1930.

J. M. Nissen.

Urafstemningen.

Hr. Redaktør!

Nu er jo de Delegerede til den ekstraordinære Kongres valgt, og hvorledes Forslaget om Indmeldelse i »Metalarbejdernes Kartel« vil blive behandlet der, vil Tiden vise, men efter alt at dømme bliver Resultatet vel, at Forslaget gaar til Urafstemning mellem Medlemmerne, og derfor vil jeg gerne have Lov at fremsætte nogle Betragtninger.

Man har i den sidste Tid hørt mange Udtalelser om Indmeldelsen i Kartellet, men hvorom alting er, ingen har dog endnu benægtet Sammenholdets store Betydning og dets Nytte for Arbejderne. Jeg for min Part husker godt nok fra min Barndom, hvorledes mange Arbejdere, selv fastansatte ved Stat og Kommune, sad og hakkede i det for at faa det hele til at glide rundt, og især der, hvor Børneflokkene var stor. Men i Tidens Løb har det nu forandret sig og vi er nu kommet op paa en bedre økonomisk Standard,

eller som man saa ofte, naar Lokoførere, der har været 20—30 Aar paa Jernbanen, fortæller, at de i deres første Jernbaneaar aldrig havde noget der hed Fridag og Betalingen tilmed var ussel, saa maa enhver vel indrømme, at de opnaaede Fordele kan skrives paa Organisationens og Sammenholdets Regning. Men nu er der andre Ting, der skal varetages, vi maa som tilhørende den Kategori af Haandsarbejde, der besørger Udvekslingen af Varer saavel som af Rejsende mellem den store Verden og os selv, være lydhøre over for de Problemer, som Tiden stiller os overfor. Thi betragt engang, hvorledes Forholdet har udviklet sig, der er en Tendens oppe i Tiden i saa godt som alle Lande, den kaldes for Rationalisering, og vi Lokomotivmænd har mærket det de sidste Par Aar, f. Eks. Afskaffelsen af Eftersyn uden en Gang i Døgnet, Afløsning ved Perronen, Nedbrudsreserve i Forbindelse med Togtjeneste o. s. v., o. s. v., altsammen et Led i Rationaliseringen, eller se Syd paa til vor store Naboland Tyskland, 3 Mill. arbejdsløse, endskønt Produktionen ikke er faldet i nævneværdig Grad, og det rige mægtige England, 2 Mill., ja, vi behøver ikke at gaa længere end til os selv, hvormange har ikke en Søn, en Broder eller en anden nær Slægtning, der er uden Arbejde, og vi ved da ogsaa, at der er intet disse Mennesker hellere vil end arbejde. Derfor er det jeg gerne vil have Lov at fremhæve, vi maa være med i Arbejdet for bedre og lysere Kaar for alle saavel i Ud- som Indland, den Tid vil komme, og jeg tror at den ligger ret nær, at de store Arbejderorganisationer vil blive taget med paa Raad for at finde Vej ud af Miseren. Saa til Slut kun dette: tænk en Smule over det, tænk ikke kun paa en øjeblikkelig Fordel, men lad os vise, at vi vil staa Side om Side med det store arbejdende Folk saavel i Ud- som i Indland.

Med Tak for Optagelsen.

København i August.

Svend.

Inden der stemmes.

Som det var ventet, vedtog den ekstraordinære Kongres Forslaget om Indmeldelse i Metalarbejder Kartellet og den deraf følgende Urafstemning blandt Medlemmerne. At Forslaget var betydningsfuldt, viste den indgaaende og saglige Debat, der blev ført om dette vigtige Spørgsmaal, men det kan vist ogsaa roligt siges, at ingen af Repræsentanterne rejste hjem, uden at de var kommen til Klarhed om Spørgsmaalets Betydning og Rækkevidde. Det var en lang, men god Kongres, ikke alene ved sin Form og Indhold, men ogsaa det endelige Resultat, Kongressen naaede til, paa et fuldt ud forsvarlig Grundlag at sikre Organisationens Indmeldelse i Metalarbejder Kartellet. Paa Kongressen gav Repræsentanterne deres Tilslutning til, at Hovedbestyrelsen havde indkaldt til denne ekstraordinære Kongres, som hvilede paa dette sunde Princip, at den højeste Myndighed traf Bestemmelse om de Retningslinier, der skal føres indenfor Organisationen. For saa vidt er alt godt, som Kongressen endte med at vedtage de af Hovedbestyrelsen stillede Forslag og Resolution, endda med me-

get stor Majoritet, men det maa ikke fri os fra at vide, at den Afstemningsprocent, der blev vedtaget for at Indmeldelse skal finde Sted, er meget høj, 75 pCt. af Organisationens ordinære Medlemsantal. Der var ganske vist fra vor Afdeling fremsat Forslag om 66 pCt. af de afgivende Stemmer, men som der paa Kongressen blev fremhævet — og vel ogsaa rigtig — at blev dette Forslag vedtaget, var det ensbetydende med, at en Sprængning indenfor Organisationen vilde finde Sted, og da vi ikke vilde være med til at bringe Ved til den gule Forening, trak vi Forslaget tilbage, selv om ogsaa vi stadig maa fremhæve, at 66 pCt. havde været nok for at sikre Indmeldelsen. Men nu er engang Forholdene saaledes, at en Part af Medlemmerne ikke kan eller vil forstaa, at de Beslutninger, der bliver taget indenfor Organisationen, maa og skal følges, saa har man for Skade at bruge denne meget eftertænksomme Vending: saa melder vi os ud. Dette er et meget mærkeligt Standpunkt at indtage, da det som Regel ikke er andet end et Postulat, der ingen Steder hører hjemme, men alligevel er det kedeligt, at den Slags Udtalelser fremsættes, fordi det tydeligt røber en mangelfuld Forstaaelse af Organisationens Betydning, thi det maa nu engang være saaledes, at den Afgørelse, der bliver truffet indenfor Organisationen, maa og skal følges, der er ingen Vej udenom, har man engang vedtaget et Forslag, saa maa og skal det føres ud i Livet med alle til Raadighed staaende Midler. Da nu Tilslutningstanken blev bragt frem i Dagens klare Lys, blev der atter fra visse Medlemmers Side sat den gamle Plade paa Grammofonen med Melodien: saa melder vi os ud, hvis Forslaget vedtages. Det er snart en gammel Traver, hvis Melodi skurrer fælt i Ørene. Kan det nu være rigtig, at der endnu findes Medlemmer, det ikke er gaaet op for, hvad Organisationen har betydet og hvilke Resultater der er naaet? Ja, desværre er dette Tilfældet, at Handling ikke altid følger efter Ord, er noget andet, men skulde det virkelig ske, saa kan vi ikke opfatte det som andet end Udslag af Dumhed, og mod Dumheden kæmper som bekendt selv Guderne forgæves, og det gør for Resten Undertegnede med. Ud fra den Betragtning, at der ikke maatte slaas noget i Stykker, vedtog Kongressen saa Hovedbestyrelsens Forslag om, at hvis der ved Urafstemningen afgives 75 pCt. (af Organisationens ordinære Medlemsantal) for Indmeldelse, finder denne Sted. Hvad man nu end mener om Forslaget, saa hviler det nu paa et sundt og forsvarligt Grundlag, herom kan der ingen Tvivl være, noget andet er, kan Forslaget ved den kommende Urafstemning vedtages paa dette Grundlag. Den kommende Tid skal afgøre dette, men der er ingen Tvivl om, at hvis Medlemmerne vil følge Udviklingen og forstaa, hvad Sagen drejer sig om, ja saa maa Konsekvensen blive dette, at Forslaget vedtages.

Fra dem, der er Modstandere af Forslaget, har der hidindtil ikke været ført tilstrækkelige Argumenter, man kan bøje sig for, det er de samme egoistiske Fraser, at vi er os selv nok, et meget uholdbart Standpunkt at indtage, naar man bare vil gøre sig den Ulejlighed at tænke som om, saa maa

man hurtigt komme til Klarhed over, at Samfundet i Dag er noget ganske, end for bare 10 Aar siden. Nu er det ikke længere Kampen for Brødet, det gælder, som Knudsen siger, men Kampen om Paa-læget, med andre Ord: At være med til en retfærdig Fordeling af Samfundets Goder, og der er kun en Vej: Igennem Sammenhørighed med Landets øvrige Organisationer at naa dette Maal. Organisationens Formand sagde det jo ogsaa tydelig nok paa Kongressen, at vi i Længden ikke kan være os selv nok, men maa følge Udviklingen og vise den øvrige Arbejderklasse, at deres Kamp ogsaa er vores Kamp. Riv derfor Skyklapperne af Øjnene og kast Blikket udenfor og se, hvad der foregaar. Paa de samvirkende Fagforbunds Repræsentantskabsmøde blev der vedtaget og besluttet, at i forreste Række maatte Ferie-spørgsmaalet løses eller for at tage den mest betydningsfulde Kongres, der har været i denne Sommer, nemlig den Tilslutning vi søger, det internationale Metalarbejderforbund. Paa denne Kongres vedtog man at fremsætte Kravet om Indførelse af en 44 Timers Arbejdsuge (som bekendt har den unge Stat Kanada fornylig lovfæstet en 44 Timers Arbejdsuge). At denne Kongres saa helt rigtig, naar den fremhævede, at den voksende fremadskridende Rationalisering indenfor Industrien skaber forøget Arbejdsløshed. Der maa derfor skabes forøget Beskæftigelse til de mange ledige Hænder, og dette naas kun ved en Indskrænkning af Arbejdstiden, dette er et Krav, som sikkert alle Lokomotivmænd kan støtte, men ogsaa de bevingede Ord som deres Forbunds Fører udtalte: Nu som før er vi Metalarbejdere i forreste Række. Vi Lokomotivmænd maa være med i dette Arbejde, at styrke vor Organisation, at være med til at løse de alvorlige Samfunds Problemer, der er inde paa Livet af os. Vi maa og skal følge med Udviklingen. Lad det derfor staa klart for os, at saaledes som Kongressen har vedtaget Indmeldelsen, maa ogsaa den kommende Urafstemning give det endelige Resultat, at Indmeldelse i Metalarbejder Kartellet finder Sted. Og det Maal naas kun ved, at vi paa Stemmesedlen skriver Ja for Forslaget!

Otto Lønborg.

MODERNE LUFTBANER

Den stærkt udviklede Turisttrafik og de Rejsendes voksende Trang og Lyst til Bestigning af selv de højeste og mest utilgængelige Bjergtoppe har i de senere Aar foranlediget Bygningen af nye, dristige Luftbaner baade i Europa og Amerika. Tandhjulsbanen er ikke længere tidssvarende — dels er der Grænser for den Stejlhed, hvori den med Sikkerhed kan virke, dels er den for kostbar i saavel Anlæg som Drift, men især er Systemet for tamt og for lidt pirrende for den moderne Turist.

Den elektrisk drevne Luftbane, der som et

Edderkoppespind strækker sig fra Jorden til et Sted oppe i Skyerne, er Tidens Løsen, og som rimeligt er, gaar Schweiz her i Spidsen, dog nær fulgt af Amerika. —

Den første Luftbane for almindelig Trafik var Banen til *Wetterhorn* i Berner Oberland, udarbejdet af den tyske Ingeniør Feldmann, der tidligere havde tegnet den bekendte Luftbane mellem Elberfeld og Barmen.

Wetterhorn Banen byggedes dog efter et fuldkomment nyt Princip. Banen har to Spor, der hver bestaar af to Staaltove, oven over hinanden Hvert Spor fører en Vogn, og da Vognene er forbundne ved det fælles Hejsetov, glider den ene op, medens den anden glider ned. Vognene danner derved en Modvægt til hinanden. Ved at anbringe de to Staaltove, der danner Sporet, over hinanden, og ved at anvende en 4-hjulet Vogn, hvis ene Hjulpar løber paa det ene Tov og det andet paa det andet Tov, opnaas en øget Sikkerhed mod Ulykker foruden større Stabilitet, især i Tilfælde af stærk Blæst.

»Jordstationen« paa Wetterhorn Banen ligger 1675 Meter over Havet; »Topstationen« 420 Meter højere oppe, med en Afstand i Horisontalplanet af 365 Meter — altsaa en meget betydelig Stigning. — Staaltovene, der bærer Banen, har en Tykkelse af 5 cm og bestaar af 96 Staaltraade, tvundne i 5 Lag omkring et Centraltov. De to Tove, som udgør et Spor, løber 84 cm fra hinanden og Afstanden fra det ene Spor til det andet udgør 8 Meter. Hvert Tov vejer 11 kg pr. Meter og kan bære en Vægt af 154 Tons. Da den beregnede Maksimalbelastning pr. Tov udgør 13,8 Tons, fremkommer herved en meget bred Sikkerhedsmargin. Staaltovene holdes i konstant Spænding ved Hjælp af en 18 Tons Vægt paa Jordstationen, der automatisk træder i Funktion ved den mindste Slappelse. Skulde det hænde, at et Tov brast, er det andet tilstrækkelig stærkt til alene at bære Vognen.

Løbevognen er som sagt forsynet med 4 Hjul, 2 paa hvert Tov, og disse Hjul er byggede med høje Kraver, der forhindrer enhver Afsporing. Til Løbevognen er fæstet 2 Stykker, 3 cm tykke, Hejseliner. Disse Liner har en Bæreevne af 43 Tons, men i Praksis er Byrden kun 2½ Tons pr. Line. Hejselinerne føres over 2 roterende Skiver ved Stationerne og drives af en 45 HK elektrisk Motor i Topstationen.

Passagervognen er omtrent 3 Meter i Kvadrat og 2½ Meter høj, forsynet med Siddepladser til 8 Passagerer foruden Føreren, men yderligere kan 9 Passagerer finde sig en Staa-plads. I fuldlastet Tilstand vejer hver Vogn 5 Tons.

De Sikkerhedsforanstaltninger, der er truffet for Passagerers og Førers Sikkerhed, er meget omfattende. Løbevognen er forsynet med automatiske Bremses, der prøves hver Dag. Bremsen er saa stærk, at den standser Vognen i fuld Fart paa 30 cm. Den kan sættes i Funktion af Føreren, men har han en Gang bremseset, maa han helt op paa Taget for atter at slaa den fra.

Ogsaa Kraftstationen er forsynet med talrige Sikkerhedsforanstaltninger. Skulde den elektriske Strøm ophøre, Vognen faa for stærk Fart eller Maskinen gaa i Staa, vil en magnetisk Bremse øjeblikkelig virke paa den roterende Skive.

En Afbrydelse af den elektriske Strøm behøver ikke at standse Trafiken. Paa Jordstationen findes et Reserve-Batteri, fuldt opladet, og dette Batteri kan holde Vognene i Gang i 25 Ture. Passagererne risikerer ikke at blive hængende ude paa Sporet midt mellem Stationer.



En Vogn paa Kohlererbanen.

nerne. Skulde Maskinen fuldstændig ophøre at virke, vil Vognen kunne hales ind ved Haandkraft; svigter Haandkraften ogsaa, vil en lille Redningsvogn blive sænket ned fra Toppen og bringe de »Skibbrudne« sikkert i Land.

Vognen er ophængt saaledes, at dens Stilling hele Tiden er horisontal, Stød og Slingring er ukendt under Farten, og Passagerernes Indtryk er, at de selv staar stille, medens Jorden synker eller stiger under dem.

Wetterhorn Banen blev, efter at de schweiziske Autoriteter havde underkastet den en Række strenge Prøver, aabnet for Offentligheden i Juli 1908 og har siden arbejdet sikkert og uden Uheld af nogen Art, men til Glæde for Tusinder af Schweizerfarere.

Kohlerer Banen i østrigsk Tyrol var oprindeligt en ret primitiv Luftbane, der støttedes af en lang Række Trætaarne. Det stærkt udviklede Turistliv gennemtvang ogsaa her en Forbedring, og Kohlerer Banen er nu en af Verdens smukkeste og interessanteste Luftbaner.

Banen begynder i Eisack og klatrer i en Længde af 1600 Meter op ad den maleriske Bjergside. I Modsætning til Wetterhorn Banen, der bestaar af et eneste Stræk, bæres Kohlerer Banen af 12 mægtige Staaltaarne. Sporet bestaar af 2 sideliggende Staaltove, hver 4,5 cm tykke og med en indbyrdes Afstand af 50 cm. Der løber to Spor, et for hver Vogn, der ligesom ved Wetterhorn Banen afbalancerer hinanden. Sporene er foroven forankrede i Bjerget, forneden fæstnede til en Maskine, der automatisk foretager Spændingen. To Hejseliner er fastgjort til Løbevognen, af hvis 4 Hjul to og to hviler paa hver sit Tov.

Staaltaarnene, der bærer Banen, hviler paa massive Granitpiller og har en Højde af 7—30 Meter efter Bjergets Profil; de udbyggede Knægte er saaledes konstruerede, at Hjulene passerer uden Berøring eller Stød.

Ogsaa ved denne Bane er taget yderliggaaende Hensyn til Personalets og Passagerers Sikkerhed. Skulde det trods alt hænde, at en Vogn af en eller anden uforudset Aarsag bliver siddende paa Sporet, uden at kunne komme op eller ned, vil Passagererne dog kunne bringes i Sikkerhed ved Hjælp af det Redningsapparat, der følger enhver Vogn. Den Rejsende træder ind i en Sæk med stiv Bund, og gennem en Lem i Gulvet fires han ned til Jorden, som

naaes uden Stød eller Rystelse, idet en automatisk Bremse virker, saa snart Sækken nærmer sig Jorden.

Hastighedsbestemmelserne for denne Luftbane er meget strenge, og saasnart de overskrides enten af Uforsigtighed eller tilfældigt, træder de automatiske Bremsere straks i Kraft og sætner Farten. Paa Topstationens Tag er anbragt en Vindmaaler, der ved Lyssignaler og Klokker forkynner Vindens Styrke. I Tilfælde af stærk Blæst indstilles Trafiken straks. Kohlerer Luftbanen spiller en stor Rolle i Østrigs Turistliv.

De ovenfor beskrevne europæiske Luftbaner kan betragtes som rene Luksusbaner i Sammenligning med den amerikanske *Sunrise-Peak Luftbane* i Colorado, der hejser sine Passagerer op gennem Skyerne — anbragte i Tønder. Denne Bane, som altsaa mangler Alpebanernes Bekvemmeligheder, byder til Gengæld sine Passagerer den mest storslaaede Udsigt over en vild, forrevet Natur, som ikke finder sin Mage i Europa.

Banens Længde er 2½ Kilometer og den løber fra Silver Plume, der ligger 2800 Meter over Havet, til Toppen af Sunrise Peak, en Stigning af 1060 Meter. En Tur i aaben Tønde til Bjergets Tinde, op over de højeste Ørnereder, over gabende canyons og stormpiskede Klipper, er en Adspredelse og Sensation, som Amerikanerne forstaar at vurdere, og Tusinder af Turister valfarter aarligt til Sunrise Peak Banen for at opleve en Luftrejse.

Sporet dannes af et eneste Staalto og bæres af 52 Trægalger, fordelt over hele Strækningen. 20 Staal-tønder, hver indeholdende 4 Siddepladser, er i stadig Fart opad og nedad og standser kun det Øjeblik, Passagererne benytter til at springe ud og ind af Sidedøren i Tønden.

Overbygning paa Tønden findes ikke, og Passagererne maa tage Solens Straaler, den isnende Blæst paa Bjergets Top, Regn og Sne med godt Humør.

Hensigten med de aabne Tønder er da ogsaa at give den Rejsende en Følelse af at svæve frit i Himmelfrummet. Og i 3800 Meters Højde over Havet er han da Vidne til et Sceneri af Skyer, Bjerger, Vandfald, Floder og Afgrunde af en saa storslaaet og betagende Natur — at det kun kendes af Kongeørnen, naar den stolt og ensom kredser om Bjergets Top.

CHRISTIAN STUB-JØRGENSEN: JERNBANEN I DANSK DIGTNING

Med efterfølgende Ord vil jeg gerne slaa til Lyd for ovenstaaende Studie, der nu foreligger i Manuskrift færdig til Trykning som en lille overkommelig Bog, hvis Interesse blandt vi Jernbanemænd, hvem den i nogen Grad henvender sig til, skulde være stor nok til at tilvejebringe en Subskription, der kan dække Omkostningerne ved Bogens Fremstilling. Forfatteren holdt forrige Vinter nogle udmærkede Foredrag over Emnet for Jernbaneforbundets Oplysnings-skole i Aarhus, og Tilhørerne her fandt, at det vilde være Synd om ikke disse Foredrag skulde komme en større Kreds til gode, og opfordrede Forfatteren til at uddybe Emnet med Udgivelse for Øje, og det er altsaa Resultatet, der nu foreligger.

Den Litteratur, der behandles, er valgt vel nok blandt Værker af litterær Kvalitet, men den litterære Værdi er dog kun antydnet, mens det mere har været Formaålet at belyse en bestemt Side af Jernbanens Kulturhistorie — Jernbanen i Publikums (Digternes) Bevidsthed — Digtningens Indstilling overfor Virkeligheden. Forfatteren giver nu i de enkelte Kapitler en kort Fremstilling af de forskellige litterære Perioder, der falder i Jernbanens Tidsalder, Romantikken, der hersker i Jernbanens Barndom, senere Naturalismen og Realismen samt Impressionismen. Dernæst de sociale Problemer, der tages op til digterisk Behandling. Endelig Lyrikkens Forhold til Emnet og den æstetiske Nyorientering, der har fundet Sted i de seneste Aartier med den sidste Modernisme. I særlige Kapitler omtales Bønnelyckes og Buchholtz's Indsats, hvad vort særlige Emne angaar. Af foranstaaende vil man have forstaaet noget af Bogens Plan, og vi skal ikke i en Foranmeldelse foregribe noget af Bogens Indhold eller senere Anmeldelser, men kun med et Par Ord yderligere understrege, at Emnet og dets Behandling i hvert Fald for litterært indstillede Jernbanemænd — som forøvrigt for en litterær Læsekreds — er af en egenartet Interesse, som det vist er første Gang, at en saadan særlig Bedømmelse forsøges. Morsomt er det at se H. C. Andersen i en Tid, hvor Romantik og Materialisme saa at sige tørner sammen, med sit geniale Blik aner det betydningsfulde af, hvad der sker, omend han naturligvis, kunde man sige, skildrer Virkeligheden som et Æventyr. — Heine saa paa en lignende Maade paa Foreteelserne, dog med større Realitetssans — de var dog begge enige om det forsvindende Rum. Vi ser hvorledes den store Prædikant Vilh. Beck straks taler om det onde, der kommer med Jernbanefart, og Søren Kierkegaard taler om at fare paa Trivialitetens Jernbane. Gennem Forfattere som Herman Bang, Karl Larsen, Gustav Wied skildres den nye Romantik ved Jernbanevejen, i Kupéen, Tog, der træffes i Natten o. s. v. I Vilhelm Ohlssens Stationshistorier skildres det nye Millø — Jernbanehistorien med det borgerlige Jernbanehjem (senere hos Buchholtz i de ringe Aar den proletariserede Jernbanemand). Saa dukker de sociale Problemer op og faar deres særlige Behandling blandt Tjeneste-

mændene og i Forholdet mellem Banen og Publikum — behandlet af Andersen Nexø, Paludan og Wied — patetisk, revolutionært og komisk, hos Jeppe Aakjær sentimentalt. Intet Under, at Lyrikken, hvis Væsen og Mangfoldighed, den flygtige Stemnings Indfangel-se og Fortætning straks tager Jernbanen ogsaa som nærliggende Symbol i Besiddelse. Sophus Claussen, L. C. Nielsen, Thøger Larsen m. fl., hvem Kørselens Rytme o. a. inspirerer. Med Johs. V. Jensen, Bønnelycke og Buchholtz kommer endelig en hel ny Belysning — Realitetens Skønhed — de mægtige Kræfters Koncentration indenfor tekniske Former ophøjet til Kunst og Beundringen herfor. Indenfor den korte Ramme maa man sige, at Forfatteren lykkeligt har løst den Opgave, han har stillet sig — og han fortjener, at hans Arbejde nu ogsaa modtages som sagt ikke mindst indenfor den Læsekreds, der skulde have en født Interesse for Emnet. Til denne være den varmt anbefalet.

Gustav Hansen.

Christian Stub-Jørgensen: Jernbanen i dansk Digtning, vil, saafremt fornøden Tilslutning opnaas, udkomme i Løbet af Oktober Maaned. Bogen bliver 80—100 Sider stor, og den vil blive smukt trykt; Prisen bliver for Subskribenter Kr. 2,50, hvilket ikke er meget mere end det halve af, hvad en tilsvarende Bog vilde koste i Boghandelen. Førsteoplaget vil være forbeholdt Subskribenterne. Bestillinger modtages indtil 1. Oktober hos Forfatteren, Adr. Rosen-vænget, Aarhus, eller gennem *Dansk Jernbaneforbund, Aarhus Fællesafdeling, Oplysningsudvalget*.



»SOMMERUDFLUGT«

Randers Afdelinger afholdt Sommerudflugt til Uggelhuse Onsdag den 16. Juli med stor Tilslutning; cirka 75 Deltagere tog afsted med D. S. B.s Futtog Kl. 13,00 for rigtig at hengive sig Glæden og Morskaben, som Dagen vilde bringe. Efter at have kørt de 18 km ankom vi til Stedet, hvor Dagens resterende 11 Timer skude tilbringes i et behagelig Samvær med Venner og Bekendte, og det maa siges til Festudvalgets Ros, at der var tilrettelagt et godt Program for Dagen, saaledes der ikke blev nogen Stund til at kede sig i. Straks ved Ankomsten til den gamle hyggelige Kro oplyste Lokofører Chr Mogensen, at Formanden for Festudvalget, Lokomotivfører Hjalmar Nielsen fejrede sin Fødselsdag; det var vist en Hemmelighed, som ikke maatte have været røbet, der blev da fra Forsamlingens Side udtalt gode Ønsker for Fremtiden samt udbragt Hurraer »en gros« for Fødselsdagsbarnet. Hj. Nielsen takkede og udtalte sin Glæde over at kunne tilbringe Dagen i saa herligt et Selskab, som netop Til-fældet var; derefter oplæstes Programmet for Dagen, som blev fulgt til mindste Enkelthet.

Kl. 14,00 Fællestur til Fjorden, undervejs tumledes og

dasedes der i Græsset, der var flere, som ærgrede sig, at de ikke have faaet Badedragten med. Kl. 15,00 indtoges Eftermiddagskaffe, hvor allerede flere Brandere blev udsendt. Kl. 16,00 Præmieeglespil for Mændene, og det var en sand Fornøjelse at se den Iver, de alle deltog, og enkelte afslørede sig som hele Virtuosier i denne Sportsgræn, men mest med Skæve. — Kl. 17,00 var der Æggevæddeløb for Damerne, hvilket vakte stor Moro; med stor Iver fuldførtes Løbet, da Sølvstøjet jo vinkede til de tre (3) Favoritter. Kl. 17,30 var der Sækkevæddeløb for Drengene, og de var vel nok her, at man fik sig en rigtig Latter, der blev jo ogsaa arbejdet stærkt for at opnaa Præmie. Kl. 18 Æggevæddeløb for Pigerne (mindreaarige), og det siges, at de udførte Løbet noget hurtigere end deres ældre Frænder; her vinkede jo ogsaa Belønningen. Kl. 18,30 Aftenpause, hvor de medbragte Madkurve skulde tømmes, og det maa rigtig nok siges, at vore Damer ikke havde skaanet Budgettet, men jeg tror det er blevet overskredet ganske betydeligt; for Mage til Ting og Kræs skal man lede længe om, da den værste Sult var stillet, var der jo adskillige, som ikke kunde holde sig; men maatte op og sige et Par Ord og uddybe sig i pæne og smukke Ord om Dagen, saasom Kammeratskab, Sammenholdet, ligesom Talen for Kvinden ikke blev undladt. Derefter blev Præmierne uddelt, 3 smukke Ting i hver Serie i 12 Præmier, som alle var en Erindring fra den vellykkede Tur. Kl. 19,30 besteg Musikken Tribunen, og saa tog Dansen sin Begyndelse, hvori alle deltog med Liv og Lyst efter den udmærkede Musik. Kl. 22 var der fælles Kaffe bord, hvor Stemningen kulminerede baade i Taler og Vitser, derefter toges igen fat paa Dansen, som fortsattes til Kl. 24; derefter marcheredes til Banegaarden for igen at vende Kursen imod Randers, hvorefter der kørtes i Hus.

Alt i alt en Fest, som den skal være, naar Randers Afdelinger fester, en Fest, som Festudvalget bør have Tak for, og som styrker og bevarer Kammeratskabet og Sammenholdet; men en stor Del af Æren for at saa mange kunde komme med, skyldes Lokomotivmester Aarkrog for hans aldrig svigtende Venlighed ved saadanne Lejligheder, ved at tilrettelægge Tjenesten saaledes, at alle, som var tegnede og som ønskede det, kunde deltage.

En tilfreds Deltager

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER Nye Bøger.

St.-Tidende Jyll.-Pn.

15770	14334	Aakjær, Jeppe: Konge, Adel og andre Saltingboer.
15771	13910	Sheriff, R. C. & Bartlett, V.: Rejsen endt
15772		Henningway, E.: Farvel til Vaabnene.
15773	14336	Fleuron, Sv.: Gjalder-Tyren.
15774		Hoffman, Ulf.: Foraarsflugt.
15775	14331	Grønbech, Vilh.: Kampen om Mennesket.
15777a	14352	Wallace, Edg.: Ragusa-Brødrene I
	b 14352	Wallace, Edg.: Ragusa-Brødrene II
15778		Bendix, H.: Paradisiske Døgn.
15779	14343	Linck, Olaf: Den rette Mand.
15780	14341	Fletcher, J. S.: Den hemmelige Liga.

15781	14339	Dell, Ethel M.: Charles Rex.
15782	14346	Miller, Robert: De forsvundne Dokumenter.
15783	14350	Widdemer, M.: Kærlighedens Kamp.
15784	14366	Iversen, L. S.: Brasilien, som jeg saa det.
15785		Thomsen, Oluf: Arvelighedsforhold hos Mennesket.
15786	14361	Hansen, H. P.: Halvhundrede Aar.
15787		Hoffmeyer, N.: Romerske Dage.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførererkredsen.

Kalundborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. P. Jensen, Lundevej 8, Kalundborg.

Kalundborg: Repræsentant for Feriehjemmet: H. P. Jensen, Lundevej 8, Kalundborg.

Persönalia

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—9.—30:

Motorførerne M. Sørensen, Viborg, og J. C. Ulstrup, Randers.

Afsked:

Lokomotivfører N. Christensen, Roskilde, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—30 (min. Afsked).

Lokomotivfører P. O. Olsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—11.—30 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører J. J. Nielsen, Fredericia, den 10.—8.—30.

Udnævnelse fra 1.—9.—30:

Lokomotivfyrbøder E. V. Hougaard, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Lunderskov (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. N. Carlsen, Langaa, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder F. G. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Lunderskov (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—30:

Lokomotivfører P. C. J. Thorngaard, Struer, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører C. Bramsted, Nykjøbing Falster, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører V. Larsen, Kolding, til Fredericia.

Lokomotivfører N. K. K. Andersen, Lunderskov, til Struer.

Lokomotivfører L. P. Christiansen, Skjern, til Nykjøbing Falster.

Lokomotivfører A. A. Hasberg, Lunderskov, til Kolding.