



Nr. 20.

15. Oktober 1909.

9. Aarg.

## Porhydrometret.

Under dette Navn har en Italiener *Emilo de Lorenzi* for nogen Tid siden bragt et af ham selv opfundet Apparat i Handelen, og hvis Egenskaber fortjener at blive nærmere bekendt. Instrumentets Funktioner bestaar i at kunne fastslaa enhver Forandring i Vægten af et svømmende hult Legeme. Det egner sig derfor fortræffelig til Anvendelse ombord i Skibe, fordi det altid har været forbundet med særdeles stor Besværlighed at veje store Ladninger og forebygge Bedragerier ved Udladningen. Ogsaa for Kontrollen ved Leveringen af Bunkerkul, hvor der som bekendt hyppig er forekommet Svindei, kan Apparatet faa stor Betydning, forudsat at det betjenes paa den foreskrevne Maade.

Konstruktionen er som nævnt beregnet paa at angive enhver Deplacementsforandring i Skibet ifølge Forøgelse eller Formindskelse af den ombordværende Vægt. I den Hensigt er der i Skibets Midte anbragt et vertikalt staaende Rør, hvis Længde holder sig indenfor saavel Ballast- som Lastelinien. Dette Rør staar atter ved en Ventil i Forbindelse med Vandet gennem et i Skibetsiden udmundende mindre Rør, saaledes at

Vandet i Hovedrøret altid holder samme vertikale Højde som Vandstanden udenbords. Inden i Røret er der dernæst anbragt en vertikalt staaende Svømmer, det saakaldte Aerometer, hvis Vandfortrængelse forandres proportionelt, men nøjagtigt efter enhver af Fartøjets Deplacementsforandringer. Maalingen af det udtrængte Vand og den deraf afhængige Vægtforandring af Skibets Last muliggøres paa den Maade, at den øverste Ende af Svømmeren er fastgjort til en Vægtstangsarm, der atter staar i direkte Forbindelse med en tilsvarende konstrueret Vægt.

Aflæsningen af Vægten sker gennem Forskydning af Jernvægte paa Vægtstangsarmens Skala. Eventuel Slagside influerer ikke paa Instrumentet, fordi Røret er fastgjort nøjagtig midtskibs.

Ved de forskellige foranstaltede Forsøg ombord paa Skibe er Apparatets Paa-lidelighed i saa høj Grad konstateret, at den italienske Regering allerede nu officielt har anerkendt dette, og Toldvæsenet har faaet Ordre til at acceptere Skibsladninger, der er vejede med dette Instrument.

Ombord paa en Lægter med 180 Tons Bæreevne viste det sig saa følsomt og fintmærkende, at man tydelig gennem Forandring af Vægtens Stilling kunde mærke De-

placementsforandringen derved, at et Menneske gik ombord.

I et andet Tilfælde observeredes øjeblikkelig en lille Unøjagtighed ved Indladningen af Kul i en Damper paa 7000 Tons.

Ved Kultransporten vil denne Opfindelse sikkert faa stor Udbredelse, da der derved vil kunne vindes meget, og Tab af Tid og Stridigheder vil muligvis derigennem kunne undgaas.

## De svenske Lokomotivmænd og Storstrejken.

(Sluttet.)

Saa vel i Skandinavien som paa Kontinentet trænger Spørgsmaalet om tidssvarende Rets- og Forhandlingsbestemmelser sig mere og mere i Forgrunden. Men for at komme tilbage til det svenske Lokomotivpersonales Forhold til Storstrejken og for at Læserne kan faa det umiddelbare Indtryk deraf skal vi citere vort svenske Broderorgan »Lokomotivmännens Tidning«:

### *Storstrejken sluttet!*

Saa lød det Budskab, hvormed Avis-sælgerne paa Stockholms Gader lokkede Masser til at købe Aftenbladene.

Det viste sig ogsaa at være en ypperlig Nyhedsreklame; thi hvem vilde ikke med egne Øjne se det Budskab, der, om det var sandt, vilde staa som en Mærkedag i Landets Historie.

Ved et Blik i Aviserne fandt man med Lethed, at den saa godt klingende Titel vistnok ikke betød, at Freden var sluttet mellem Parterne. Men det første Skridt var dog gjort, og efter alt at dømme var det et Skridt i den rigtige Retning, og fører mod en for Samarbejdet lykkelig Løsning af den ruinerende sociale Konflikt.

Vi skal ikke indlade os paa at bedømme, hvorvidt den mellem Parterne opstaaede Fred — eller om man hellere vil —

Stilstand gennem dette Skridt har vundet eller tabt ved Fredsslutningen. Den Sag vil nok til sin Tid blive oplyst, og for Tiden lærer nok den Presse, som ikke har lagt to Straa over Kors for at hjælpe Arbejderne i deres haarde Kamp, at drage Omsorg for, at Spørgsmaalet belyses fra alle Sider.

I Stedet skulle vi noget gaa ind paa Spørgsmaalet om, paa hvilken Maade Jernbanemændene i Almindelighed og Lokomotivmandsforbundet i Særdeleshed kunne anses for at være og endnu er berørte af den store sociale Strid.

Siden det blev bekendt, at en Storstrejke var under Opsejling, profeteredes der om, at Jernbanemændene kunde blive inddragne i Striden. Ja, det ansaas til og med blandt Jernbanemændene selv som en given Sag. Thi paa Grund af de reglementariske Bestemmelser, som siger, at Jernbanemænd er pligtige til at tjenstgøre, naar og hvor som helst det forlanges, forudsaa man, at Jernbanemændene under Strejken skulde blive beordret til Strejkebryderarbejde, og hos mange, ja maaske hos de fleste Jernbanemænd, findes en panisk Aversion mod Strejkebrud.

Men der fandtes andre og om muligt endnu vigtigere Grunde, hvorfor det af mange ansaas for helt naturligt, at Storstrejken vilde drage Jernbanemændene med ind i Striden.

Under den Krise, der i de senere Aar er gaaet over Kulturverdenen, har Arbejdsgiverne tydeligt lagt for Dagen sine Bestræbelser for at nedsætte Arbejdslønnen for Arbejderne, uagtet Livsfornødenhedernes Pris ikke paa nogen Maade er mindsket under de trange Tider, men tværtimod steget. Gennem saadan Fremfærd har man troet at have Midler i Hænde til at forhøje Storkapitalens Gevinst. At Jernbanemændene ikke vilde være uberørte af Arbejdsgivernes Bestræbelser, kan med Lethed paavises.

I det Arbejde, der i den seneste Tid er udført, og som har haft til Hensigt at faa en Rigsaftale i Stand om Landets Privatbaner, har Arbejdsgiverne ganske tydeligt lagt

for Dagen sine Bestræbelser for en Nedsættelse af Lønningerne for Jernbanemændene, og det har ej været svært at se, at Jernbaneforvaltningerne i denne sin Stræben er understøttet, ja i høj Grad paavirket, af Arbejdsgiverinteresser fra andre Sider. Man vilde have bragt en Rigsaftale i Stand, som paa mange Punkter vil bevirke en Nedsættelse i Jernbanemændenes Livsvilkaar, og man vil, at Rigsaftalen skal gælde for en længere Aarrække for derigennem at umuliggøre Jernbanemændene at forbedre sine økonomiske Kaar, naar bedre Konjunkturer indtræder.

Naar dertil kom, at Rigsaftalen stillede en Udvidelse af Arbejdsintensiteten i Udsigt, og da denne efter Personalets Opfattelse er tilstrækkelig høj, bør det ikke vække saa særdeles stor Forundring, om Jernbanemændene ved Privatbanerne ansaa sig for at staa i et stort Spørgsmaalstegn med Hensyn til Deltagelsen i Storstrejken.

Sluttelig fandtes der hos denne Del af Personalet endnu en Grund til alvorlig Overvejelse, hvorvidt de ikke burde støtte deres Arbejdskammerater i deres Kamp.

Hensigten med Storstrejken var at tilbagevise Arbejdsgivernes Forsøg paa at nedsætte Arbejdslønnen. Skulde det lykkes Arbejdsgiverne at vinde Sejr over Arbejderorganisationerne, kunde man med Sikkerhed gaa ud fra, at det ved senere tilstundende Lovforhandlinger ved Privatbanerne skulde blive Jernbanemændenes Tur at faa Nedsættelse i Lønningerne. Dette og adskilligt mere foraarsagede, at en temmelig stor Uro mærkedes blandt Privatbanernes Personale.

Men selv blandt Statsbanernes Personale sporedes under Storstrejkens Opsejling en ret stor Nervøsitet. Længe nok havde man nøjedes med saa småa Lønninger, at de stod under Lavmaalet. Saa kom da Lønningsloven af 1907, som skaffede Jernbanemændene saa betydeligt forbedrede Eksistensvilkaar, at almindelig Glæde og Tilfredshed opstod i hvert Hjem. Men den Glæde skulde ikke vare ret længe.

De indtraadte lave Konjunkturer be-

virkede, at Banerne ikke som før kunde give det store Udbytte, tværtimod maatte der regnes med Tab. Man saa sig om efter Aarsagen hertil og fandt, at Lønningsloven havde haft til Følge, at Banerne gennem de højere Lønninger havde faaet betydeligt større aarlige Udgifter. Paa dette maatte der hjælpes, men hvorledes og paa hvilken Maade? Jo, man fandt snart, at om man øgede Arbejdstiden for de laverestillede Jernbanemænd, kunde Banerne med Lethed funktionere, selv om Personalets Antal nedsattes, og man kunde da sagesløst afskedige en hel Del Ekstraarbejdere.

Saa kom Ordre Nr. 600. Hvad denne Ordre stillede i Udsigt for Jernbanepersonalet, og hvad den afstedkom, da den i videste Udstrækning skulde gennemføres, skulle vi ikke her berøre nærmere.

Imidlertid være det sagt, at de her berørte Forhold og adskilligt mere havde ved Statsbanerne — og ikke mindst blandt Lokomotivpersonalet — fremkaldt en Mistemning, som, naar det gjaldt at tage Stilling til Storstrejken, var i høj Grad egnet til at øge Uroen i Sindene.

Til Styrelsen for »Sveriges Lok.manna-förbund« indgik ogsaa fra mange Sider Skrivelser, som tydeligt og klart præciserede den Opfattelse, at Forbundsstyrelsen burde tage Spørgsmaalet om Deltagelse i Storstrejken under alvorlig Overvejelse. Det var derfor ingen let Opgave for Forbundsstyrelsen, da den skulde udstede sin første Parole. Ikke saaledes at forstaa, at mere end en Mening var raadende indenfor Styrelsen om den Stilling, Forbundet straks fra Storstrejkens Begyndelse burde indtage. Nej, der raadede i denne Henseende enstemmig den Opfattelse, at Styrelsen skulde gøre alt, hvad gøres kunde, for at undgaa aktiv Deltagelse i Striden fra Forbundets Side.

Men fra den anden Side kunde man ikke undlade at tage det Spørgsmaal under alvorlig Overvejelse, at Forbundet burde tilsige de kæmpende Skarer sin moralske og økonomiske Støtte. Da udfærdigede Forbundsstyrelsen sit Cirkulære og paa samme Tid satte sig i Forbindelse med

saavel Kungl. Järnvägsstyrelsen som »Svenska Järnvägernes arbetsgiverförening«. Lokomotivmannaförbundets Cirkulære til Medlemmerne havde følgende Ordlyd: —

»Saaledes som Forholdene nu have udviklet sig paa Arbejdsmarkedet og vor Stilling som Arbejdere, skal Styrelsen hermed fremlægge nogle Synspunkter til Forbundets Medlemmer angaaende den standende Strid mellem Arbejdsgivere og Arbejdere samt nogle Bestemmelser, Medlemmerne vil have at følge indtil videre.

Striden er en Følge af Arbejdsgivernes uforsonlige Taktik. De daarlige Konjunkturer, Nedgang i Produktionen have disse benyttet som Paaskud for at bringe Arbejdernes i det hele taget meget daarlige Lønninger ned, endskønt Arbejderne ønsker at opretholde *status quo*.

Arbejderne have saa længe som muligt søgt Spørgsmaalene løste ad fredelig Vej; men dette har Arbejdsgiverne ikke villet, hvorfor Underhandlingerne strandede, og en fredelig Afvikling umuliggjordes. Arbejdsgiverne har ønsket en Styrkeprøve og have, som enhver ved, proklameret Lockout.

Arbejdsgiverne mene, at de har Magten, og derfor betænke de sig ikke paa at sætte Samarbejdet i den prekære Stilling for derigennem at tjene sine egoistiske Interesser. Samvirkets Interesser, som ellers altid er paa deres Læber, er fuldstændigt skudt til Side.

Imod et saadant Anslag, hvor man ved Lockout vil tvinge Arbejderne til at gaa med til en Lønreducering, maa Arbejderne ganske naturligt rejse sig. Og da det inderst inde gælder deres Organisations Liv, besluttede Landsorganisationens Repræsentantskab almindelig Arbejdsnælgelse den 4de Aug.

Overalt blandt Arbejderne er Repræsentantskabets Beslutning hilst med Tilfredshed trods det, at de meget vel har gjort sig det klart de store Besværligheder og Afsavn, de vilde komme til at kæmpe med. Men med Tanken rettet mod, at det er Organisationslivets Bestaaen, det gælder,

have Arbejderne ikke blindt kastet sig ud i Striden.

Under Forberedelsen have alle Tanker været rettet paa Jernbanemændenes Organisationer og hvilken Stilling, de vilde indtage i den standende Strid mellem Kapital og Arbejde.

Fuldt ud paa det rene med, at Arbejdernes Strid er vor Strid, og at Tab for dem i betydelig Grad vil indvirke paa os med strenge Bestemmelser og Undtagelseslove, have vi nøje overvejet Spørgsmaalet i hele dets Rækkevidde.

Vor Stilling, endskønt vi er i Statens eller private Arbejdsgivers Tjeneste, er af en saadan Beskaffenhed, at en Mængde reglementariske Bestemmelser binde os. Disse gøre det saa at sige umuligt for os at gaa med i Striden. Vi maa alligevel tænke os, at Situationen kan udvikle sig derhen, at vi maa tage et bestemt Standpunkt, og det er da vor faste Overbevisning, at Forbundsstyrelsens Forskrifter bliver efterlevet af enhver.

Det turde dog fortjene at blive taget under Overvejelse, hvorvidt det under de nuværende Forhold skulde gavne eller skade Sagen, om Jernbanemændene i Sagens nuværende Stilling uden videre gaa med i Striden.

Som Stillingen imidlertid nu er, bør vore Medlemmer forrette Tjenesten i Overensstemmelse med Ordre og Bestemmelser; dog bør ingen paatage sig at udføre Arbejde, som forhen er udført af saadanne Arbejdere, som nu deltage i *Storstrejken*.

Dog bør Afdelingerne i hvert enkelt Tilfælde afgøre forekommende Tvistemaal og derefter ufortøvet indrapportere det til Forbundsstyrelsen, som da har at prøve og beslutte, hvilket Standpunkt Forbundet som saadant bør indtage.

Sluttelig opfordres de respektive Afdelingsbestyrelser til ufortøvet at foranstalle Indsamling af Bidrag til de i Striden inddragne Arbejdere. Forbundsstyrelsen anser det for rettest, at Bidragene bør være 5 Kr. for Førere og 3 Kr. for Fyrbødere.«

Hensigten med denne Styrelsens Tilkendegivelse var paa samme Tid, som Styrelsen allerede fra Stridens Begyndelse haabede, at kunne forhindre, at vort Forbund i sin Helhed eller nogen Del deraf skulde blive inddraget i Striden, men ogsaa under Begivenhedernes Gang at kunne regulere Forholdene saaledes, at Faren paa den Maade kunde undgaas ogsaa i Fremtiden.

Det har ogsaa vist sig under Stridens Forløb, at Forbundsstyrelsen handlede rigtigt, og med Undtagelse af nogle faa Depoter har Forbundsstyrelsen fra Kredsene Landet rundt modtaget Forhandlingsudskrifter, som bifaldt dens Afgørelse.

Det er begribeligvis ingen let Sag for en Forbundsbestyrelse i et saa kritisk Øjeblik som dette at handle saaledes, at det kan vente Tusinders Tilslutning. Men vi er lykkelige over i denne Stund at kunne hænpege paa de gennem Kredsene indsamlede Beløb (12000 Kr.) til de i Striden indtagne Arbejdere. De vise, disse Indsamlinger, at samme Tanke, som besjælede Forbundsstyrelsen, da den udfærdigede sit Cirkulære, fandt Genklang blandt den store Del af vore Medlemmer derude paa Arbejdsfeltet.

---

## En Repræsentant

---

»Statsbanernes Lokomotivførerforening« er som bekendt reduceret til at være en Kreds i Jernbaneforeningen, hvad man jo med de Mænd, de valgte til Ledere, og det rent negative Maal, de havde, kun kunde vente.

De mistede jo hurtig Troen paa sig selv og mærkede snart, at der fordredes mere af Organisationsledere, end de havde tænkt sig.

Der er jo ogsaa en væsentlig Forskel paa at bygge op og paa at slaa i Stykker,

og andet har d'Hrr. jo ikke beskæftiget sig med til Dato.

Det er ogsaa om et saadant Forsøg i Jernbaneforeningen af en Lokomotivførerrepræsentant, her skal berettes.

En af Repræsentanterne for »Kollegaforeningen«, som de saa smukt benævner deres »Forening«, har sagt et Par Ord paa det Repræsentantskabsmøde, der afholdtes 22. Juli 09 paa »Gimle«, og i dette Par Ord har han paa en tilstrækkelig tydelig Maade lagt for Dagen den Mangel paa Forstand paa Organisation, der kendetegner alle d'Hrr. i »Statsbanernes Lokomotivførerforening«.

Det, man diskuterede paa ovennævnte Møde, var i egentlig Forstand Samarbejde eller Ikke-Samarbejde med D. J. F.

Ifølge »Vor Stand« Nr. 14 udtalte Lokomotivfører Lillelund, K., at

han fandt ikke, at Samarbejde med Forbundet kunde være til noget Gavn for os. Vi, der i det daglige Liv har Lejlighed til at arbejde sammen med Forbundets Folk, mærker ofte Vanskeligheden ved Samarbejdet.

Dette er, hvad »Vor Stand« refererer af vedkommende Repræsentants beandede Ord, og har han sagt mere, har det næppe været af samme Lødighed som det ovenciterede.

Men det er sandelig ogsaa mere end nok. —

Han har Vanskelighed ved Samarbejde med Forbundets Folk. Den samme Vanskelighed saa han i Samarbejde med Lokomotivfyrbøderne trods det, at han er runden af det Lag.

Men vedkommende var heller aldrig kendt værdig at være Repræsentant i »D. L. & L. F.« og har heller aldrig haft nogen Betydning for Lokomotivpersonalet. —

Man ser nu Følgen af, at Lokomotivførerne har valgt ham som Repræsentant. Den Blamage vil blive vanskelig at vaske af.

Dog de Anskuelse, han bar frem paa ovennævnte Repræsentantskabsmøde, er vel netop dem, der førte til, at de Mennesker skilte sig ud af »D. L. & L. F.«

De mangler Sans for, at fælles Optræden giver Magt.

I en Artikel i Nr. 18 af »Vor Stand« under Overskrift »Stemmetallet« finder Red. da ogsaa Anledning til at udtale sig om den »Lokomotivførers Udtryk fra sidste Repræsentantskabsmøde«.

»Vor Stand« skriver, at Medlemmerne denne Gang har villet benytte Lejligheden til at udtale sig om andet end netop Valget af den bestemte Person.

Der menes med dette: *for* eller *imod* Samarbejde.

Stemmetallet er trods det, at Stationsforstander Diechmann var uden Modkandidat, vokset fra 656 Stemmer i 1907 til 872 Stemmer 1909.

Efter at have opnoteret, hvorfra Stemmerne hidrører — der er blandt andet kun afgivet 11 Stemmer af Lokomotivførere —, skriver »Vor Stand« følgende:

»Glædeligt er det at se, netop naar man erindrer, paa hvilket Spørgsmaal Konflikten rejstes, hvor stærkt Stationsforstandere og dermed beslægtede har stemt. — Medens Stationsforstanderne plejer at vælge deres egne Repræsentanter med ca. 25 Stemmer, møder de her med 59 Stemmer, og Overassistenter, Fuldmægtige og Gods-ekspeditører med 44 Stemmer. — Det synes da, at „vi, der i det daglige Liv arbejder sammen med Forbundets Folk“, for at bruge en Lokomotivførers Udtryk fra sidste Repræsentantskabsmøde, har villet demonstrere, at de ikke kendte noget til „Vanskeligheden ved Samarbejde“ og i hvert Fald protestere mod Afbrydelsen af det foreningsmæssige Samarbejde; en livlig Deltagelse af Folk, der har Samarbejdet paa nærmeste Haand, findes ogsaa fra Togførerne og Rangermestre m. fl., hvorimod Lokomotivførerne synes at være enig med deres ovenciteerede Repræsentant, *hvad der med deres Udtræden af den fælles Lokomotiv-*

*fører- og Fyrbøderforening i Erindring kun er naturligt.*«

Jeg gad vide, hvad Medlemmerne af »Lokomotivførereforeningen« mener om dette Spark til dem. Det er jo fortjent. Som „man reder, saa ligger man“.

Men maaske et Spark fra den Side er en Ære?

Med det sidste, af mig fremhævede, Stykke i Citatet fremgaar det, at »Vor Stand« ser med samme Øjne paa d'Hrr. som vi. Det varer nok ikke længe, inden det bliver dem uudholdeligt at være i Jernbaneforeningen, og saa optræder de for anden Gang som Separatister. D'Hrr. ønsker kun én Ting, og det er at staa saa isolerede som muligt, og det opnaas dog bedst i deres egen lille hyggelige »Kollegaforening«.

D'Hrr. og deres Repræsentant mener jo at have den bedste Garanti for at opnaa noget, naar de kommer alene.

Det siger de jo atter og atter og agiterer efter fattig Evne, naar Lejlighed gives, med, at Lokomotivførerne havde opnaaet meget mere ved sidste Lønningslovbehandling, om de var mødt alene uden det generende Paahæng af Lokomotivfyrbødere.

Det er Egoisme, der præger d'Hrr., og det var da ogsaa det, der bragte dem til at gaa fra os. —

Vi i »D. L. & L. F.« har endnu den Opfattelse, at man kommer længst frem ad Samarbejdets Vej og paa et saa bredt Grundlag som muligt. Men dette er jo sagt saa mange Gange her i Bladet. Vi venter kun paa Invitationen.

D'Hrr. Lokomotivfører-Repræsentanter i »J. F.« skal efter Forlydende for nogen Tid siden have indbragt et Forslag for Repræsentantskabet om, at kun Lokomotivførere, som var Medlemmer af »Statsbanernes Lokomotivførereforening« kunde blive Medlemmer af »J. F.« Forslaget forkastedes. —

De har altsaa troet paa den Maade at styrke deres svagelige Organisation.

Vi tvivler paa, hvad »Vor Stand« vel.

ogsaa gør, at Jernbaneforeningen gennem Lokomotivførererkredsen har faaet en Tilvækst, der kan være til Gavn for Arbejdet.

*Risby.*

## „Giv Agt.“

I Anledning af en i »Jernbanetidende« Nr. 19 <sup>1</sup>/<sub>10</sub> optaget Artikel under ovenstaaende Overskrift skal jeg bemærke følgende:

Der er ikke givet Lokomotivpersonalet noget Paabud om fra Maskinerne at give Signal »Giv Agt« ved Togekspeditionen paa Gb. Personalet har derimod selv i Anledning af det i Artiklen omtalte Ulykkestilfælde indført dette Signal paa det paagældende Sted, idet vi har indset, hvor farligt dette Sted er.

Der har altsaa intet Paabud været, og som Følge deraf er det ikke heller ophævet, men Trafiken paa det paagældende Sted ved Togekspeditionen paa Gb. er jo nu meget mindre end tidligere, siden Togankomsten finder Sted ved Enghavevejen. — Men Passagen af dette Sted er jo farlig nok alligevel. —

Imidlertid tror jeg, at det vilde være nok saa godt som at faa givet Signalet »Giv Agt« der, at man fik opstillet et Rækværk langs Togekspeditionen saaledes, at Passagen blev forhindret noget.

I dette Rækværk burde der saa paa passende Steder være Aabninger, men ikke lige udenfor Døre eller for Enden af Bygningerne, saaledes at Personalet dog maatte passere lidt langs med Sporet, inden de kunde komme ind paa dette; derved vilde den direkte Adgang til Sporet være spærret uden dog at være generende, og samtidig vilde det Personale, som færdes der, faa bedre Lejlighed til at overse Sporet.

En Ulykke kan vel lettest tænkes at passere ved, at en eller anden i Hastværk kommer rask ind paa Sporet enten fra et af Lokalerne eller bag om Bygningerne.

Dette vilde være hindret ved et Rækværk langs Bygningerne.

Et »Giv Agt« Signal bliver dog ikke altid hørt.

Maa jeg anbefale »Hans« at arbejde for et saadant Rækværk. Jeg tror, det kunde være formaalstjenligt. Man har flere Steder saadanne opstillet med god Nytte.

Til yderligere Betyggelse kunde der saa opstilles »Giv Agt« Tavler paa passende Steder ved Enden af Bygningerne.

*Risby.*

## En Livsforsikrings sag.

*Hr. Redaktør!*

De bedes venligst give mig Plads for følgende:

I Anledning af den i »Lokomotiv-Tidende« for 15. September d. A. optagne Artikel fra Hr. Lokomotivfyrbøder Chr. Johansen beder jeg den ærede Redaktion give mig Plads for følgende Bemærkninger:

Afdøde Lokomotivfyrbøder Dahlmann havde i sin Tid tegnet en Forsikring i Selskabet »Danmark«s Underafdeling for Folk med svagt Helbred, hvor Policen tegnes uden Lægeattest. 16 Maaneder efter, at denne Forsikring var tegnet, ansøgte Hr. Dahlmann Selskabets Direktion om at faa denne Forsikring overført til Hovedafdelingen: Forsikring med Helbredsattest, idet han fremførte, at det var af Ukendskab til Forholdene, naar han havde tegnet den førstnævnte Forsikring, der foruden at være dyrere først blev effektiv efter 5 Aars Forløb.

Hr. Dahlmann afgav derefter skriftlig Erklæring om sin Helbredstilstand, og i Henhold til denne blev han optaget i Hovedafdelingen til en Forsikring paa 4000 Kr.

Elleve Maaneder efter døde Hr. Dahlmann af en Sygdom, som han havde lidt af, allerede forinden han tegnede sin Forsikring i »Danmark«, og som han i sin

ovenfor nævnte Erklæring havde fortiet, uagtet han kort Tid i Forvejen, umiddelbart før han tegnede Forsikringen i Underafdelingen, var bleven afvist fra Forsikring i et andet Selskab. — I sin Helbredserklæring havde Hr. Dahlmann ikke omtalt, at han var bleven afvist af dette andet Selskab, uagtet der i Erklæringen var stillet udtrykkeligt Spørgsmaal derom.

Jeg skal herefter tillade mig at citere Pag. 52 i Selskabets Statutter, der er saalydende: Policen bliver ugyldig, og Forsikringstageren taber ethvert Krav paa Selskabet, hvis det befindes, at der til Selskabets Skade enten i de indleverede Anmeldelser eller i de øvrige Bevisligheder er optaget urigtige Angivelser, eller at der ellers fra vedkommendes Side har fundet nogen mislig Omgang mod Selskabet Sted.

Det maa staa enhver klart, at Hr. Dahlmanns efterladte havde tabt ethvert Krav paa Selskabet efter det, der var foregaaet før Policens Tegning. Naar Selskabet saa paa Fru Dahlmanns Ansøgning skænkede hende 1500 Kr., synes jeg, der er handlet saa hensynsfuldt, at Hr. Johansen ud fra denne Sag ikke har den mindste Ret til at angribe hverken Selskabet eller dets Funktionærer. I øvrigt staa alle i denne Sag værende Akter til Disposition for saavel »Lokomotiv-Tidende«s Redaktion som for »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening«s Bestyrelse, og det turde derfor være noget vel forhastet af Hr. Johansen at skrive sin ondsindede Artikel mod et stort, anset Selskab og de Mænd, der indenfor Jernbaneetaten arbejder for dette Selskab, før en saadan Undersøgelse er tilendebragt, tilmed naar Hr. Johansen var vidende om, at alle Papirerne vilde blive lagt paa Bordet for hans Organisations Tilidsmænd.

Hr. Johansens smaa Uartigheder overfor Selskabets Inspektør, med hvem der formentlig menes undertegnede, vil jeg ikke beskæftige mig med. Jeg og min Virksomhed indenfor Lokomotivpersonalet er saa godt kendt, at jeg kan tage mig den Slags Ting med Sindsro.

Hr. Johansens Insinuationer overfor Lægen skal jeg heller ikke berøre. Kun skal jeg sige, at han næppe rigtig har tænkt, hvilke Ubehageligheder denne Del af Artiklen kunde faa for ham, hvis nævnte Læge tog Angrebene saa alvorligt, at han vilde kræve Angriberen til Regnskab for Domstolene.

Paa Forhaand takker jeg den ærede Redaktion for Optagelsen.

Ærbødigst

F. Rasmussen,

Overinspektør for Livsforsikringsselsk. »Danmark«.

Kjøbenhavn, d. 24/9 09.

\* \* \*

*Hr. Overinspektør F. Rasmussen!*

Paa Foranledning af ovenstaaende skal jeg tillade mig at anføre et Par Bemærkninger. Naar De anfører, at det var mig bekendt, at Dahlmanns Sag var optagen til Undersøgelse af D. L. og L. F., da er det ikke fuldtud nøjagtig.

Det var mig bekendt, at en Undersøgelse var iværksat af Hr. Lokf. C. M. Christensen; men at det var paa ovennævnte Forenings Vegne, blev mig først meddelt efter, at min Artikel var optagen i »D. L. T.«

Naar De dernæst skriver, at jeg er uden mindste Ret til at angribe Selskabet eller dets Funktionærer for deres Forhold til den Dahlmannske Sag, da maa jeg bede Dem læse min Artikel en Gang endnu og med lidt mere Sindsro. De vil da med lidt god Vilje komme til et andet Resultat.

Der findes ikke Skygge af Angreb paa D'Hr. angaaende den Sag; — tværtimod — jeg har udtrykkelig bemærket, — at jeg ikke vilde indlade mig paa at bedømme den. — Og hvorfor, fordi der intet er mig bekendt i den Sag udover de forskellige Rygter og nu 14 Dage senere Deres ovenstaaende.

Deres Kritik af mit Forhold til Undersøgelsen og Dahlmanns Sag er kun fremkommen, fordi De har læst min Artikel,



som Fanden læser Bibelen, og falder altsaa bort af sig selv.

Naar De taler om Ondsindethed og Uartighed, da er det sikkert Deres livlige Fantasi, der er løbet af med Dem, og med hvilken Ret De bruger disse noble Udtalelser, kender jeg ikke, — forsaavidt — De da ikke, hvad jeg vægrer mig ved at tro, kalder det, at tale Sandhed, for at være ondsindet og uartig?

Iøvrigt skal jeg ikke i Øjeblikket komme ind paa de i D. L. T. Nr. 18 skitserede Forhold, men afvente Resultatet af den Undersøgelse, som Forsikringsselskabet »Danmark«, efter hvad jeg har bragt i Erfaring, agter at foretage.

Kjøbenhavn, 5. — 10. — 09.

*C. Johansen.*

\* \* \*

I Anledning af Lokomotivfyrbøder Dahlmanns Død verserede der blandt Lokomotivpersonalet en Del Rygter om Livsforsikringsselskabet »Danmark«s Forhold overfor Dahlmanns Enke.

Foranledningen til disse Rygters Fremkomst var den, at »Danmark« havde vægret sig ved at udbetale Enken det Beløb, Dahlmann var forsikret for i Selskabet.

Lokomotivfører O. Larsen og under tegnede har i den Hensigt at faa opklaret dette Forhold haft en Samtale med Direktør, Konferensraad, Dr. jur. Falbe-Hansen ved Livsforsikringsselskabet »Danmark«.

Konferensraaden var straks klar over, at Anledningen til, at vi søgte ham, var Sagen Dahlmann.

Forinden jeg gaar videre, skal jeg i Korthed skitsere denne Sag.

Dahlmann blev for ca. 3 Aar siden optaget i Underafdelingen i »Danmark«. For at blive optaget i denne fordres ingen Lægeundersøgelse; men der skal i Stedet afgives en Erklæring om Vedkommendes Helbredstilstand. Før efter 5 Aars Forløb træder Forsikringen ikke i Kraft. — Paa Begæringen om Optagelse har han fortiet, at han tidligere havde søgt Optagelse i et

andet Selskab. — Forsikringssummen var for denne Forsikring 1500 Kr.

Imidlertid har han saa for ca. 1 Aar siden søgt og faaet sin Forsikring overført i Hovedafdelingen og samtidig faaet Summen forhøjet til 4000 Kr.

Til denne Forsikring fordres Lægeundersøgelse. — —

For os stod dette, at han havde faaet sin Forsikring overført fra den ene Afdeling til den anden, noget mystisk, idet man maatte gaa ud fra, at Selskabet paa Forhaand maatte være noget mistænkelig ved dette, og Lægeundersøgelsen som Følge heraf havde været mere grundig end almindelig.

Vi fremholdt altsaa for Konferensraaden dette Forhold, og hertil fik vi som Svar, at Selskabet ogsaa i den Anledning havde rettet en Forespørgsel til Dahlmann, om hans Helbred var blevet bedre, siden han i sin Tid havde søgt Optagelse i Underafdelingen. Hertil har Dahlmann svaret, *at han nu var rask.*

Imidlertid har dette ikke været Tilfældet, idet Aarsagen til, at Dahlmann var nægtet Optagelse i et andet Selskab, var den, at han havde Kræft i Testiklerne, og dette har Dahlmann ikke været uvidende om. Dødsarsagen var ovennævnte Sygdom. —

Det var saaledes klart, at Sygdommen havde været tilstede i den mellemliggende Periode, og at Dahlmann som Følge deraf i sin Besvarelse af Selskabets Forespørgsel havde ført Selskabet bag Lyset.

Han har altsaa i to Tilfælde ved usandfærdige Opgivender brudt det Tillidsforhold, som gensidig maa bestaa mellem Forsikringsselskabet og den forsikrede.

Nu siger »Danmark«s Statutter, at for saavidt Forsikringstageren har givet Selskabet urigtige Oplysninger, saa har han mistet ethvert Krav paa Selskabet.

*Og dette har Dahlmann to Gange gjort. Herved har Dahlmanns efterladte mistet ethvert saavel moralsk som juridisk Krav paa Selskabet.*

Naar Selskabet dog havde udbetalt

Enken 1500 Kr., saa var Aarsagen den, at man fra Selskabets Side havde ment det rigtigt at give Enken en Understøttelse, fordi Jernbanemænd i et stort Tal havde forsikret i »Danmark«, og som en Tak for dette vilde man ikke stille sig helt afvisende i et saadant enkelt Tilfælde.

Vi spurgte derpaa Konferensraaden, om der ikke kunde blive Tale om et noget større Beløb til Enken, men dette vilde der ikke kunne være Tale om. Han mente, at vi maatte være tilfreds med det, Enken allerede havde faaet. Der kunde maaske komme Tilfælde af lignende Beskaffenhed, og saa mente han, at Selskabet vilde stille sig ligesaa imødekommende.

Og det mente Konferensraaden, at »Danmark« havde været i dette Tilfælde.

Vi forstod dette saaledes, at der med denne Sag var skabt et Præcedens for saadanne Sagers Behandling overfor Jernbanemænd.

Endvidere vilde Selskabet udtale en Misbilligelse af Lægens Forhold til denne Sag. — — —

Vi tillod os dernæst at fremhæve Ønskeligheden af, at der fra Selskabets Side maatte blive foranstaltet en Undersøgelse af den Fremgangsmaade, som var anvendt, naar Selskabets Funktionærer og Læger i Fællesskab var ude at tegne Forsikringer, f. Eks. i Remisen.

Den Forsikringsmaade kunde hverken Selskabet eller Forsikringstagerne være tjent med.

I den Anledning skitserede vi den Fremgangsmaade, der anvendtes. Vi overrakte Konferensraaden Nr. 18 af nærværende Blad, for at han kunde gøre sig bekendt med Artiklen vedrørende dette Forhold.

Han udtalte om denne, at »Danmark« intet havde at indvende mod det fremførte, men at den Tanke, der gik igennem denne Artikel, var rigtigt. —

Den Fremgangsmaade, som altsaa var anvendt ved Forsikringstegning, kunde han ikke billige, og der skulde blive iværksat en Undersøgelse.

Moralen af denne Sag er da denne,

at alle, som ønske Optagelse i et eller andet Forsikringsselskab, i egen velforstaede Interesse giver Selskabet fuldt ud sandfærdige Oplysninger paa alle de Spørgsmaal, der rettes til ham, og at han i det hele overvejer det Skridt, han foretager.

Hertil burde Livsforsikringsagenterne og Lægerne være behjælpelige i første Række ved at forklare den Forsikringssøgende, hvilke uheldige Følger det kan faa, om Oplysninger, der gives, er urigtige.

Imidlertid venter vi, at den Undersøgelse, »Danmark« foranstalter, maa føre til, at den ofte anvendte Maade ved Forsikringstegning nu er færdig.

*Chr. Christensen.*

## De kjøbenhavnske Afdelinger.

I Lovene for de kjøbenhavnske Afdelingers Fane indeholder § 3 følgende Punkt:

Den kan ogsaa udsendes til Begravelser ved Depoter udenfor Kjøbenhavn, naar vedkommende Afdeling ønsker det samt afholder Udgifterne til Fanebærerens, som saa er ansvarlig for den under dens Fraværelse fra Kjøbenhavn.

Eventuelle Ønsker derom bedes sendt til  
Lokf. G. O. F. Lund, Kh. G.  
Lokfb. Berg, Kh. H.

Lokf. L. Mortensen, Kh. H.,  
p. t. Formand.

Moderation haves til følgende Steder:  
*Det nye Teater* til 75 og 1 Kr. (halv Pris).  
Til „*Casino*“ og *Folketeatret* Rabatkupons.  
*Nørrebro's Teater* halv Pris mod Forevisning af Medlemskort.

„*Cirkus Variete*“ til 50 og 25 Øre.  
*Dansk Folkemusæum* halv Pris 25 Øre mod Forevisning af Medlemskort.

Faas hos Afdelingsbestyrelsen paa H. og G.

# Lokomotiver og dansk Maskinindustri.

## Kommissionens Betænkning.

(Fortsat.)

Reglen, der har været fulgt ved alle de øvrige Licitationer, er, at Udbydelse har fundet Sted ved Henvendelse til et Antal kendte og ansete Fabrikker i England, Italien, Sverig og Tyskland, nu og da tillige i Belgien, Schweiz og Østrig, og siden 1899 er der endvidere regelmæssig sket Henvendelse til danske Fabrikker.

Den første Gang, man henvendte sig til de danske Fabrikker, var i Slutningen af 1897, idet man da paa Foranledning af den daværende Indenrigsminister rettede en Forspørgsel til følgende 4 Aktieselskaber: Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeri, »Titan«, Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri og Smith, Mygind & Hüttemeier om, hvorvidt de maatte være tilbøjelige til at indrette sig paa Bygning af Lokomotiver og saaledes kunde ønske at tage Del i den forestaaende Konkurrence — uden at dette dog den Gang førte til noget, hvorimod en Henvendelse i 1899 til Smith, Mygind & Hüttemeier førte til Bygningen af 2 Rangermaskiner Litra Hs samtidig med, at det blev overdraget til Aktieselskabet »Vulkan« i Maribo at bygge 2 Maskiner af samme Type. Disse 4 Lokomotiver betaltes med Udlandets Licitationspris, 25,000 Kr. pr. Stk., med Tillæg af 1,000 Kr. pr. Maskine, svarende til Indførselstolden for et Lokomotiv af denne Type, ialt 26,000 Kr. pr. Stk.

I 1900 fandt Anskaffelsen af Lokomotiver Sted efter offentlig Udbydelse. Leveringen af 5 Rangerlokomotiver Litra F blev overdraget til Smith, Mygind & Hüttemeier til en Pris af 38,000 Kr. pr. Stk., medens Udlandets Pris med Tillæg af Indførselstolden kun udgjorde 34,500 Kr. Aktieselskabet »Vulkan« deltog tillige i Licitationen over Lokomotiver af denne Type, for hvilke

der forlangtes 37,800 Kr. pr. Stk. Hele Leverancen drejede sig imidlertid kun om 5 Lokomotiver, hvorfor den vanskelig kunde deles.

I 1901 indgav begge de nævnte Fabrikker Tilbud paa Iltogs- og Godstogslokomotiver Litra K og D, »Vulkan« tillige paa Rangerlokomotiver Litra Hs, men Priserne vare meget høje, 35—50 pCt. dyrere end de udenlandske Tilbud, som bleve antagne, og Licitationen førte derfor ikke til nogen Leverance for de danske Fabrikker.

Ved Licitationen i 1902 indgav baade Smith, Mygind & Hüttemeier og »Vulkan« Tilbud paa Rangerlokomotiver Litra F. Tilbudsprisen var fra begge Fabrikker 38,000 Kr. pr. Stk., medens det antagne tyske Tilbud var paa 22,220 Kr. pr. Stk.; naar Hensyn tages til Indførselstolden, var Prisforskellen altsaa 14,780 Kr. pr. Maskine.

Smith, Mygind & Hüttemeier har siden 1902 ikke indgivet Tilbud ved Licitationerne.

»Vulkan« indgav endnu i 1904 Tilbud paa Godstogslokomotiver Litra D, men var 10,700 Kr. (ca. 27 pCt.) dyrere pr. Stk. end det antagne tyske Tilbud, og »Vulkan«s Tilbud blev derfor ikke taget i Betragtning. I de følgende Aar indgav denne Fabrik ej heller Tilbud ved Licitationerne, og i 1906 indstillede den sin Virksomhed.

Burmeister & Wains Maskin- & Skibsbyggeri, »Titan« og Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri har aldrig indgivet Tilbud.

Som det heraf vil fremgaa, have de danske Fabrikker været betydeligt dyrere end de udenlandske Fabrikker, hvormed de have maattet konkurrere ved Statsbanernes Licitationer, og dette er Grunden til, at der fra Statens Side ikke i saa høj Grad, som det kunde have været ønskeligt, og som det fra forskellig Side har været krævet, har kunnet tages Hensyn til den danske Industri.

De Priser, som i de senere Aar har været betalt for de forskellige Lokomotivtyper, bevæger sig for Litra K, C og D's Vedkommende imellem ca. 70 og 100 Øre pr. kg af Lokomotivets Vægt, medens Pri-

sen for Litra F ligger imellem ca. 74 og ca. 123 Øre pr. kg.

Det fremgaar af Oversigtens 3 Planer, at Tyskland med Hensyn til Prisbilligheden ganske vist indtager en Førerstilling ved Statsbanernes Lokomotivindkøb, men det ses samtidig, at Tyskland paa den anden Side ej heller er fri for de øvrige Landes Konkurrence og ogsaa undertiden har maattet se Leverancerne gaa til andre Lande.

Det er saaledes bleven oplyst i Komiteen, at Udlandets Konkurrence, særlig Belgiens og Italiens, er meget generende for den tyske Lokomotivindustri, og at det samme Forhold gør sig gældende ved danske Licitationer, ses deraf, at baade England, Sverige og Italien har vist sig saa konkurrencedygtige, at Leverancer ere blevne disse Lande overdragne.

For Iltogslokomotiver Litra K var saaledes Firmaet Neilson, Reid & Co., Hyde Park Locomotive Works i Glasgow, det billigste, da den første Anskaffelse af denne Lokomotivtype fandt Sted i 1895, og fik derfor Leverancen overdraget.

For Godstogslokomotiver Litra D var Firmaet Nydqvist & Holm i Trollhättan det billigste ved Licitationen i 1907 og fik ligeledes Leverancen for dette Aar.

For Godstogslokomotiver Litra G og Rangermaskiner Litra Hs var Firmaet Ernesto Breda & Cie i Milano billigst ved Licitationerne i December 1897 og Marts 1898 og fik derfor Leverancen overdraget.

Erfaring godtgør altsaa, at England, Italien, Sverige og Tyskland ere de Lande, fra hvilke man her i Landet billigst gør sine Lokomotivanskaffelser. At Belgien ogsaa ved Lejlighed vil gøre sig gældende, tør anses for sandsynligt.

Prissvingningerne paa Lokomotiver kunne, som det fremgaar af Oversigten, være meget betydelige. Oversigten viser saaledes en Forskel mellem Minimum og Maksimum i de forskellige Lande af følgende Størrelse:

#### Lokomotiver Litra:

	K & C	D	F	
Amerika...	16	—	33	Øre pr. kg.
Belgien....	40	—	12	- - -
England...	49	18	32	- - -
Italien.....	13	18	26	- - -
Sverige....	22	10	17	- - -
Tyskland ..	32	33	38	- - -

Det har indenfor Komiteen været indgaaende drøftet, hvori Aarsagen kunde ligge til disse meget betydelige Svingninger, og det er fra en enkelt Side blevet hævdet, at Grunden til de lave Priser, Statsbanerne i 1902 og 1909 betalte for sine Lokomotiver, skyldtes de danske Fabrikkers Deltagelse i Licitationerne, henholdsvis den stærke Interesse, Spørgsmaalet har været Genstand for her i Landet i indeværende Aar.

Overfor denne Opfattelse er det imidlertid fra anden Side blevet gjort gældende, at de store Prissvingninger nødvendigvis maatte være Konjunktursvingninger, d. v. s. Prissvingninger, der fulgte af Svingningerne i Markedspriserne paa Raamaterialierne og af Markedets større eller mindre Trang til Arbejde. Betragter man nemlig Oversigten, vil det ses, at Svingningerne følges regelmæssigt ad i de forskellige Lande, og selv om Linierne, der udtrykke Prissvingningerne, ikke ere parallele, kan man dog ikke undgaa at bemærke, at de paa enkelte Undtagelser nær vise ganske den samme Retning og altsaa ere Udtryk for en ganske bestemt Tendens, der paa ethvert givet Tidspunkt er fælles i alle de i Betragtning kommende Lande. Tillige have de forskellige Lande deres Maksima og Minima paa ganske det samme Tidspunkt.

Efter denne Opfattelse ligger da Forklaringen paa det Fænomen, at Udlandets Priser ere særdeles lave i de Aar, hvor den danske Industri ønsker at beskæftige sig med Lokomotivfabrikation, deri, at den danske Industri stiller Krav om at komme i Betragtning ved Bortgivelsen af Statsbanernes Lokomotivbestillinger i de daarlige Tider, hvor der er Mangel paa andet Arbejde i Jernindustrien, altsaa i Tider, hvor Udland-

dets Fabrikker — netop paa Grund af de daarlige Tider — holde lave Priser for at holde de store Virksomheder i Gang.

Komiteen har fremdeles søgt at skaffe sig Oplysning om det under Hovedpunkt II stillede Spørgsmaal, hvilken Beskyttelse der i Udlandet ydes Lokomotivindustrien ved Toldlove eller ved administrative Begunstigelser ved de paagældende Landes Lokomotivanskaffelser; Komiteen har derhos søgt oplyst, hvilke Priser der i Udlandet betales for Lokomotiver, for dermed at kunne sammenligne de ved Statsbanernes Licitationer herhjemme betalte Priser.

Som det vil fremgaa af den af Generaltolddirektoratet i Bilag 5 givne Oversigt over Indførselstolden for færdige Lokomotiver i Udlandet, jfr. Udregningen i Øre pr. kg. i Bilag 6, er Tolden de fleste Steder i Udlandet betydeligt højere end i Danmark. Kun England og Belgien, der iøvrigt begge bygge Lokomotiver i stor Stil baade til sig selv og til Eksport, danne i saa Henseende en Undtagelse, medens Schweiz, der ogsaa driver en ret betydelig Lokomotivindustri og er et agerdyrkende Land ligesom Danmark, nærmest er stillet som Danmark.

Som det fremdeles vil ses af Oversigten, er Tolden i Udlandet som Regel en Vægttold, medens Tolden herhjemme beregnes efter Fakturaprisen paa Lokomotivet. Lokomotivindustrien er imidlertid betydelig ugunstigere stillet under en Værditold end under en Vægttold. Som det nemlig vil ses af Oplysningerne, udgjorde Toldbeløbet af den højeste og laveste Pris, der herhjemme er bleven betalt for Lokomotiver fra udenlandske Fabrikker, henholdsvis 6,<sup>1</sup> Øre pr. kg. i gode Tider og 3,<sup>6</sup> Øre pr. kg. i daarlige Tider, og trækkes Tolden af de til Lokomotivet indførte Raamaterialer fra, nemlig 1,<sup>7</sup> Øre pr. kg. (Tolden er her Vægttold og derfor konstant), udgør altsaa Beskyttelsen henholdsvis 4,<sup>4</sup> og 1,<sup>0</sup> Øre pr. kg., hvilket med andre Ord vil sige, at

Toldlovens Beskyttelse for den indenlandske Industri virker gunstigere i gode Tider med de højere Priser end i daarlige Tider med de lavere Priser, hvor en indenlandsk Lokomotivindustri netop kunde trænge til Beskyttelse — en naturlig Følge af, at Tolden paa det færdige Lokomotiv svinger med dets højere eller lavere Fakturapris, medens Tolden af de til Lokomotivfabrikation indførte Materialer erlægges efter Vægt og altsaa er konstant.

Man har dog i Komiteen været klar over, at Beskyttelsen for den indenlandske Industri er større efter den nugældende Toldlov end under den tidligere. Det er nemlig ikke rigtigt, naar det bl. a. ved Debatten om dette Spørgsmaal i Folketinget blev udtalt, at Tolden tidligere var 10 pCt. af Lokomotivets Anskaffessum. Tolden var inden den nugældende Toldlovs Ikrafttræden 1000 Kr. pr. Maskine, stor eller lille, og 300 Kr. for en Tender; hertil kommer saa, at Tolden paa Raamaterialet da var betydelig højere, saaledes at det Beløb, de indenlandske Fabrikker her maatte betale i Toldafgift, oversteg Tolden paa den færdige Maskine; altsaa var Beskyttelsen efter den gamle Toldlov negativ.

Med Hensyn til den Beskyttelse, Udlandets Industri nyder i Form af administrative Begunstigelser ved Staternes Lokomotivanskaffelser, har Komiteens Formand paa en Rejse i Udlandet tilvejebragt en Række Oplysninger, ligesom det paa denne Rejse er lykkedes Formanden at skaffe Oplysninger om de Priser, der forskellige Steder i Udlandet betales for Lokomotiver.

Det er saaledes oplyst, at de *Bayerske Statsbaner* ikke afholde Licitationer. Ved stedfiindende Anskaffelser af Lokomotiver forhandler Statsbanerne med de indenlandske Fabrikker om Prisen og de øvrige Vilkaar, paa hvilket Grundlag Leverancerne bortgives. Som Rettesnor ved Prisernes Fastsættelse benyttes de Priser, som Nabolandenes Statsbaner betale.

I Aarene 1905—06—07—08 betaltes i Bayern for 4-cylindrede Iltogslokomotiver henholdsvis 92, 88, 104 og 98 Øre pr. kg.

af Lokomotivets og Tenderens tomme Vægt (uden Overheder).

*Württembergiske Statsbaner* afholde ikke Licitation. Ved stedfindende Anskaffelser følges lignende Regler som i Bayern.

I 1907 betaltes i Würtemberg for 4-cylindrede Iltogslokomotiver (uden Overheder) ca. 94 Øre pr. kg.

I 1909 betaltes for 3-koblede 2-cylindrede Maskiner ca. 86 Øre pr. kg. (uden Overheder).

*Preussisk-Hessiske Statsbaner* afholde ikke Licitation. Ved stedfindende Anskaffelser forhandler Jernbane-Central-Amtet i Berlin med de tyske Lokomotivfabrikker om Pris m. v., og Leverancerne, der omfatte flere Hundrede Maskiner ad Gangen, fordeles mellem Fabrikkerne.

Ved de preussisk-hessiske Statsbaner betaltes i April 1909 følgende Priser pr. kg. af Lokomotivets og Tenderens tomme Vægt ekskl. Overheder:

1. For Iltogslokomotiver:

Vægt 72—90 Tons 4 cyl. 87 Øre pr. kg.

— — — 2 — 81 — — —

2. For Persontogslokomotiver:

Vægt 69—83 Tons 4 cyl. 81 Øre pr. kg.

— — — 2 — 84 — — —

3. For Godstogslokomotiver:

Vægt 63—68 Tons 4 cyl. 83 Øre pr. kg.

— — — 2 — 85 — — —

4. For Godstogs-Tenderlokomotiver:

Vægt 46—58 Tons 2 cyl. 94 Øre pr. kg.

I December 1908 var Priserne 1 pCt. højere, svarende til ca. 1 Øre højere pr. kg.

Mellem de tyske Fabrikker bestaar en Konvention, som virker indenfor Landets eget Omraade; men flere Fabrikker staar udenfor denne Sammenslutning.

*Østrigste Statsbaner* afholde ikke Licitation. De østrigske Lokomotivfabrikker have dannet en Forening, og med denne Forening forhandler Staten om de Priser, der skulle betales.

Priserne fastsættes endeligt af vedkommende Statsbanemyndighed. I April 1908 betaltes for almindelige 2-cylindrede Lokomotiver 114 Øre pr. kg., for 4-cylindrede Lokomotiver 134 Øre pr. kg.

De høje Priser, der betales, skyldes den Omstændighed, at al Industri i Østrig maa svare meget høje Skatter, der ogsaa paahvile de Materialier, som fremstilles i Landet selv.

*Ungarnske Statsbaner* have deres egen Lokomotivfabrik. Priserne bestemmes efter Forhandling med Fabrikken, og det er en Vedtægt, at Lokomotiverne skulle bygges i Indlandet. Man retter sig efter Priserne i Østrig, hvor imidlertid Anskaffelsen — som foran anført — ligeledes sker uden Konkurrence.

Privatbanerne i Ungarn købe undertiden Lokomotiver i Udlandet, og Priserne siges i saadanne Tilfælde at forholde sig til Landets egne som 100:166. Staten tvinger imidlertid som Regel de private Baner til at købe deres Lokomotiver i Indlandet til Trods for den betydelige Prisforskel.

*Italienske Statsbaner* afholde altid Licitation, og der bevilges indtil ca. 5 pCt. Overpris foruden Toldbeskyttelsen i Sammenligning med Udlandets Tilbud.

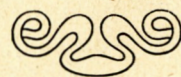
*Schweiziske Forbundsbaner* afholde ikke Licitation. Lokomotivleverancerne overdrages alle til Landets egen Fabrik: »Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik« i Winterthur, efter Forhandling om Priserne.

Folkerepræsentationen ser gerne, at der betales højere Priser end Udlandets for at fremme den indenlandske Industri.

I 1908 betalte Forbundsbanerne til Fabrikken i Winterthur for 3- og 4-cylindrede Lokomotiver 115 Øre pr. kg., og i April 1909 er for almindelige 2-cylindrede Maskiner betalt ca. 85 Øre pr. kg.

Gotthardbanen, som hidtil har været privat, har oftere bestilt Lokomotiver i Tyskland, særlig hos J. A. Maffei i München; men Prisen er ikke synderlig lavere end fra den schweiziske Fabrik — formentlig fordi denne er virkelig konkurrencedygtig.

(Fortsættes.)



## Regnskab

over

Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret  
1908—1909 for de

**sjællandske og falsterske Statsbaners**  
Embedsmænds og Betjentes Sygekasse.

(Aflagt af Statsbanernes Bogholderkontor.)

### Indtægt.

Indtægt af Interessenter .....	143,106	96
— - Driftens Tilskud ...	23,400	»
— - Mulkter .....	1,507	45
— ved Salg af fundne Sager	3,062	78
— af Adgangskort .....	853	50
— - Avertissementsopslag	»	»
Renter og Udbytte af Kassens Aktiver .....	1,519	89
Forskell. og tilfældige Indtægter	300	90
	173,751	48
Renter og Udbytte af P. E. Rovsings Legat	80	»
do. do. af Jernbanemandens do.	35	36
	Kr. 173,866	84

### Udgift.

Udgifter til Medicin .....	50,548	06
— - Sygehuspleje .....	41,505	90
— i Henhold til Statut- ternes § 7 (Banda- ger, Bade m. v.) ..	7,790	88
Honorar til Læger .....	52,732	85
Begravelseshjælp .....	12,166	51
Befordringsudgifter .....	1,736	79
Kontorudgifter .....	690	57
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar .....	4	40
Rejseudgifter .....	»	»
Forskellige Udgifter .....	422	»
	167,597	96
Understøttelse af P. E. Rovsings Legat .....	80	»
do. af Jernbanemandens Legat	35	63
	167,713	59
Sygekassens Overskud for 1908 — 1909 .....	6,153	25
	Kr. 173,866	84

### Status.

#### Aktiver.

Sygekassens Obligationsbeholdn.	10,242	50
P. E. Rovsings Legats do.	2,000	»
Jernbanemandens Legats do.	1,000	»
Kassebeholdning den 31te Marts 1909 .....	7,003	63
	Kr. 20,246	13

#### Passiver.

Sygekassens Kapital udgjorde den 31te Marts 1909 .....	17,246	13
P. E. Rovsings Legats Kapital udgjorde den 31te Marts 1909	2,000	»
Jernbanemandens Legats Kapital udgjorde den 31te Marts 1909	1,000	»
	Kr. 20,246	13

Regnskabet er revideret og befundet  
overensstemmende med foreliggende Bilag.

Kjøbenhavn, den 17de August 1909.

*J. Friis-Skotte.*

*V. Tietze.*

## Regnskab

over

Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret  
1908—09 for Syge- og Begravelseskas-  
sen for ansatte og til fast Arbejde an-  
tagne ved de danske Statsbaner i

### Jylland—Fyn.

(Aflagt af Statsbanernes Bogholderkontor.)

### Indtægt.

Indtægt af Interessenter .....	148,835	39
— - Driftens Tilskud ...	56,600	»
— - Mulkter .....	1,653	20
— ved Salg af fundne Sager	1,733	»
— af Græsleje og Udleje af Arealer .....	8,420	97

Indtægt af Adgangskort .....	480 »
— - Avertissementsopslag .....	» »
Renter .....	1,238 40
Forskell. og tilfældige Indtægter .....	73 50
	<u>Kr. 219,034 46</u>

**Udgift.**

Udgifter til Medicin .....	68,301 70
— - Sygehuspleje .....	50,710 18
— i Henhold til Statut- ternes § 8 (Banda- ger, Bade m. v.) ..	11,132 97
Honorar til Læger .....	64,285 52
Begravelseshjælp .....	13,086 20
Befordringsudgifter .....	3,292 57
Kontorudgifter .....	1,341 97
Anskaffelse og Vedligeholdelse af Inventar .....	38 70
Rejsseudgifter .....	699 10
Forskellige Udgifter .....	799 30
	<u>213,688 21</u>
Aarets Overskud .....	5,346 25
	<u>Kr. 219,034 46</u>

**Status.**

Beholdning i Kassen, Aarhus den 31te Marts 1909....	<u>Kr. 7,069 55</u>
Sygekassens Kapital den 31te Marts 1909.....	<u>7,069 55</u>

Ovenstaaende Regnskab er revideret af  
undertegnede og befundet rigtigt.

p. t. København, den 29de Juli 1909.

*J. J. Bjerring. N. Christensen.*

**Bytning.**

Undertegnede, der er ansat i Kbh. H.  
5. Kreds, ønsker at bytte med en Kollega i  
Nyborg eller Assens.

Lokomotivfyrbøder *H. Jensen*,  
Hartmannsgade 26<sup>2</sup> th.,  
Kjøbenhavn V.

**Bytning.**

Lokomotivfører I. Larsen, Struer, øn-  
sker at bytte Opholdssted med en Kollega  
i Kjøbenhavn eller andet Sted paa Sjælland.

*I. Larsen, Eyberghus, Struer.*

**Tandlæge Wilh. Amsinck,**

**Vesterbrogade 45**



(Vesterbro torv — Hjørnet af Gasværksvej)

behandler Jernbanesygekassens Interes-  
senter efter Sygekassens Takst.

**Spiller De hjemme?**

Forsøg engang mit nye Klaver-  
album „**Det grønne Hefte**“, som  
altid bringer et Dusin af de mest  
efterspurgte Musik-Nyheder. Et Prø-  
vehefte kan bestilles og Abonnement  
tegnes hos min Broder, Lokomotiv-  
fører **VILH. JESPERSEN**, Kjøben-  
havn H. Heftet kan ogsaa faas for  
Violin. Pris 1,25.

*Ærbødigst*

 **Olfert Jespersen,**   
Æbildgaardsgade 3, Kjøbenhavn.

**Adressefortegnelse.**

Formanden:

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

Hovedkassereren:

Lokf. O. Larsen, Svanholmsvej 16<sup>III</sup>, Kjø-  
benhavn V.

Redaktionen:

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

I Slutningen af Teksten optages Annoncer til en Pris af 10 Øre pr. Petitolinie eller dens Plads, med Fradrag  
af 20 pCt for staaende Annoncer.

Redigeret af Lokomotivfører P. Hansen, Gjedser.

R. Ottesens Bogtrykkeri, Fredericia.