

DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR DANSK LOKOMOTIVFØRER OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING
OG „DANSKE PRIVATBANERS LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDER-FORENING“
(DANSK LOKOMOTIVMANDS-FORBUND)

Nr. 16.

15. August 1912.

12. Aarg.

Lokomotivbygning i Amerika.

Forholdet mellem Køber og Sælger.

Fra Tysk af O. Bendixen.

Vi se os i Stand til gennem Beskrivelse og Illustrationer at fremdrage nogle af de bemærkelsesværdigste og nyeste Lokomotiver fra en af de ældste og største Lokomotivfabriker i Amerika nemlig *The Baldwin Lokomotive Works* i Philadelphia. Da dette muligvis ikke vil blive den eneste, vi kan meddele Nyt fra, har vi tænkt, at denne Artikel skulde danne en Indledning hertil og berøre den amerikanske Lokomotivbygning med Hensyn til dens Organisation og økonomiske og socialpolitiske Forhold, af hvilke Fabrikanten er afhængig, og som hovedsagelig ere givne gennem hans Forhold til de bestillende Jernbanedirektioner paa den ene Side og til hans Arbejdere paa den anden. Senere skulle vi komme ind paa forskellige specielle tekniske Omraader. De efterfølgende beskrevne Forhold støtte sig hovedsagelig paa lagttagelser, som en bekendt tysk Jernbaneembedsmand, repræsenterende Maskinafdelingen i den kgl. preussiske Jernbanedirektion, har samlet paa en

Studierejse i de forenede Stater for at gøre sig bekendt med den amerikanske Lokomotivbygning og Drift, og for personlig at lære de Aarsager at kende, som har gjort denne til noget for sig selv og givet den et eget Præg. —

Lokomotivbygningen er en af de mest blomstrende Industrigrene i Amerikas forenede Stater. Den ligger hovedsagelig i Hænderne paa Selskaber, som udelukkende beskæftiger sig med Lokomotivbygning. Kun faa Baner ere i Stand til paa egne Værksteder at fabrikere deres aarlige Forbrug af Lokomotiver. Pennsylvania Jernbanen danner en Undtagelse herfra idet den, selv paa Tider hvor Efterspørgselen er stor, overvejende bygger II- og Persontogslokomotiver paa dens egne Værksteder i *Altoona*. Her er med et rundt Tal beskæftiget 10000 Arbejdere. I den nyere Tid gaar dog ogsaa andre Baners Bestræbelser ud paa, at udvide deres Værksteder og indrette dem paa Nybygning af Lokomotiver, for paa den ene Side at kunde tilfredsstille deres øjeblikkelige Forbrug paa Tider, hvor Lokomotivfabrikerne paa Grund af stor Efterspørgsel kun kan arbejde med lang Leveringstid; men paa den anden Side ogsaa for at danne en virksom Modstand mod

Lokomotivtrustens Monopoler, som stedse udvikler sig.

Det samlede Antal Lokomotiver i de forenede Stater var den 30. Juni 1904 med et rundt Tal 47000. I Forhold til den samlede Længde af Jernbanerne vil det sige 1 Lokomotiv for hver 7 km. Den aarlige Kassation af amerikanske Lokomotiver (opslidte og utjenstdygtige) angives til 10 %, hvilket følgelig kræver Nyanskaffelse af 4700 Lokomotiver om Aaret. Til Jernbanenettets Forøgelse med gennemsnitlig 10000 km aarlig er yderligere 1000 Lokomotiver nødvendig, naar det antages, at 1 Lokomotiv for hver 10 km er tilstrækkelig for den mindre Trafik paa nye Linier. Dette vilde altsaa betyde et samlet aarligt Behov af ca. 5700 Lokomotiver under Forudsætning af, at de nyanskaffede Lokomotivers Kraftydelse er de kasseredes saa meget mere overlegen, at den kan svare til den voksende Trafik. Nu er f. Eks. Fragt Bruttolasten for Aarene 1897—1904 tiltaget med 82 %; men selv om ogsaa Lokomotivvægten var bleven forøget i et lignende Forhold, saa er dog dermed fastslaaet, at Forøgelsen af Lokomotivernes Præstationsevne ikke har kunnet holde Skridt hermed. Man maa derfor, som det sandsynligste, ansætte det aarlige Behov af Lokomotiver til 6000. Med Henblik derpaa fremsætter *Manufacturer record* det Spørgsmaal, om de amerikanske Lokomotivfabriker ere i Besiddelse af den fornødne Leveringsdygtighed, naar der tages Hensyn til, at de ogsaa maa dække en stor Del af Kanadas Forbrug af Lokomotiver, og at de amerikanske Baner ikke ere regelmæssig forudseende, men bestiller deres Lokomotiver med kort Leveringstid i Forhold til det øjeblikkelige Krav.

I de sidste 12 Aar blev nedenstaaende Antal Lokomotiver fabrikerede i de forenede Staters og Kanadas Lokomotivfabriker. De i Jernbaneværkstederne byggede Lokomotiver ere ikke medregnede.

Aar 1893.....	Antal 2011
— 1894.....	— 695
— 1895.....	— 1101
— 1896.....	— 1175

Aar 1897.....	— 1251
— 1898.....	— 1875
— 1899.....	— 2473
— 1900.....	— 3173
— 1901.....	— 3384
— 1902.....	— 4070
— 1903.....	— 5152
— 1904.....	— 3441 (Præsidentvalg)
— 1905.....	— 5491

For Øjeblikket ere de amerikanske Lokomotivfabriker i Stand til at fabrikere ca. 6000 Lokomotiver om Aaret, naar de arbejder med Dag- og Nathold. De vilde saaledes være i Stand til at dække Landets Forbrug, naar Bestillingerne vilde foregaa regelmæssig; men dertil ere de økonomiske Forhold for ustadige. Ved det sidste Præsidentvalg holdt saaledes største Delen af Banerne deres Lokomotivbestillinger tilbage grundet paa de uvisse politiske Forhold. Lokomotivfabrikerne var kun meget ringe beskæftiget og *Canadian Pacific* Jernbanen kunde i September hos *American Locomotive Company* bestille 20 Lokomotiver med Røgrørsoverheder og med en Leveringstid af 30 Dage for de første 2. Disse bleve ogsaa rettidigt afleverede. — Saasnart denne Bestilling var afleveret, lukkede *American Locomotive Company* fuldstændig deres store Værksteder i *Scenectady*, grundet paa manglende Beskæftigelse, for saa først atter at aabne dem, da den politiske Horizont efter Præsidentvalget igen klarede. Her blev alene ca. 4500 Mand brødløse i omtrent 8 Uger inden den økonomiske Situation og Trafiken blev normal og alle Banerne over Hals og Hoved bestilte Lokomotiver. Kun faa Maaneder efter Præsidentvalget var Lokomotiver kun at faa med en Leveringstid af 10—12 Maaneder.

For saa hurtigt vekslende Krav kunne de amerikanske Lokomotivfabriker ikke være indrettede; thi for det første mangler den nødvendige Udførselsforretning for i daarlige Tider at erstatte den hjemlige Uregelmæssighed, og for det andet kunne de ikke søge Erstatning i andre Erhvervsgrene, da de for det meste udelukkende bygger Lokomotiver. I den nyere Tid forlyder, at *American Locomotive Company* i stor Stil

vil paabegynde Bygningen af Kraftvogne. Selvfølgelig virker denne Uregelmæssighed i Lokomotivbygningen ogsaa meget forstyrrende paa de af denne afhængige Værker, som fremstiller Raastoffer, halvfærdige og specielle Dele. Det er derfor forstaaeligt, at stadig flere Baner følger det engelske Eksempel, og indretter deres Værksteder ogsaa paa Nybygning af Lokomotiver.

Med Undtagelse af *Baldwins* Fabrik og nogle Fabriker i Kanada ere nu samtlige større Lokomotivfabriker opkøbte af *American Locomotive Company*. Dette i Aaret 1901 grundede Selskab har ved Drift Dag og Nat en Leveringsevne af 3000 Lokomotiver om Aaret, hvorved med Dag- og Nathold beskæftiges ca. 17000 Arbejdere. Det samlede Antal af de hidtil (1905) fremstillede Lokomotiver beløber sig til 37000. De følgende 10 Fabriker tilhører nu *American Locomotive Company*.

Scenectady Works,	Scenectady,	N. Y.
Brooks	— ,	Dunkirk , N. Y.
Pittsburg	— ,	Allegheny , Pa.
Richmond	— ,	Richmond , Va.
Rogers	— ,	Paterson , N. Y.
Cooke	— ,	— , N. Y.
Rhode Islands	— ,	Providence, R. Y.
Dickson	— ,	Scranton , Pa.
Manchester	— ,	Manchester, N. H.
Montreal	— ,	Montreal , Kanada.

De enkelte Fabriker ere fuldstændig og uden Forbehold overgaaede i *American Locomotive Company's* Besiddelse og bliver ledet og forvaltet fra et fælles Hovedkontor i New-York. Udarbejdelse af Overslag og Indkøb af Raastoffer af enhver Art er fælles. De enkelte Værkers Direktører holder regelmæssig Sammenkomster angaaende Nyindretninger og Forbedringer af Driften. Ledelsen af alle tekniske Kontorer foregaar ved en Overingeniør (mechanical engineer), og ved Udarbejdelsen af Nykonstruktioner staar en raadgivende »Engineering Committee« bestaaende af 2 eller 3 Ingeniører til hans Raadighed. Alle tekniske Kontorer skal efterhaanden samles i Schenectady, hvor Udarbejdelsen af Tegningerne til de forskellige Fabriker skal foregaa.

Baldwins Fabriker i Philadelphia grund-

lagdes i Aaret 1832 af *Matthias W. Baldwin*. I Øjeblikket er Fabriken i 7 Aktionærs Besiddelse, og Firmaet hedder: „*Baldwin Locomotive Works, Burnham, Williams & Co.*“. Den største Leveringsevne angives ved Dag- og Natarbejde til 2500 Lokomotiver om Aaret (50 om Ugen). Det hidtil største Antal byggedes i Aaret 1905 nemlig 2255. Deraf er kun 133 byggede som Compound Lokomotiver med 2 eller flere Cylindre, medens de øvrige ere byggede som almindelige Tvilling-Lokomotiver. Til Udlandet gik kun 406 Lokomotiver. *Baldwins* Fabrik beskæftiger ca. 16000 Arbejdere. Det samlede Antal af hidtil leverede Lokomotiver beløb sig i Slutningen af Maj 1904 til over 25000.

Lad os sammenligne de tyske Lokomotivfabrikers Leveringsevne med de amerikanske. Det samlede tyske Jernbanenet omfatter (1909) med et rundt Tal 60000 km mod over 380000 i de forenede Stater (i hele Amerika ca. 513824 km), 27000 Lokomotiver mod 47000 og med et aarligt Behov af ca. 1500 mod 6000 i Amerika. Dette Forbrug dækkes let af 21 tyske Lokomotivfabriker, som for Øjeblikket tilsammen kan fabrikere 3500 Lokomotiver om Aaret mod 6000 i Amerika. Tysklands samlede Levering hidtil beløber sig til over 50000 Lokomotiver mod ca. 95000 i Amerika. Af de i Tyskland byggede Lokomotiver er ca. 9000 gaaet til Udlandet.

Vi ser altsaa, at de tyske Lokomotivfabriker er i Besiddelse af en Produktionssevne, som gaar langt udover det hjemlige Forbrug og i høj Grad er indrettet paa Udførsel. Betænker man nu, at de fleste tyske Lokomotivfabriker er saaledes anlagte, at de let og planmæssig lader sig udvide og til enhver Tid formaa at forøge deres Leveringsevne i Lokomotivafdelingen ved blot at indskrænke deres øvrige Fabrikationsgrene, saa er det klart, at den tyske Industri til enhver Tid er i Stand til med kort Frist at dække et endog meget stort Krav paa Lokomotiver til Udlandet.

(Fortsættes).



Jernbanepersonalets økonomiske Stilling i forskellige Stater.

American Bureau of Railway Economics har for nogen Tid siden foretaget en statistisk Undersøgelse og Sammenstilling af Jernbanemændenes Indtægter i de forenede Stater, England, Frankrig, Belgien, Tyskland, Østrig-Ungarn og Italien. For paa rette Maade at kunne bedømme Værdien deraf maa der naturligvis tages særlige Hensyn til de mange Omstændigheder, som knytter sig hertil, saasom Arbejdstiden, almindelige Tjenesteforhold, Levefoden osv.; alt i alt indeholder Resultatet dog mange Holdepunkter for interessante Sammenligninger. Næsten overalt er Jernbanepersonalets Lønninger stegne i de sidste Aar. I de forenede Stater er Jernbanemændenes Gennemsnitsløn steget med ca. 4 % fra Aaret 1907 til 1910. I Aaret 1911 er de yderligere stegne. Den 30. Juni 1911 beskæftigedes der ikke mindre end 31037 færre Arbejdere end Aaret forud, endskønt der var anlagt 3373 km Banenet. Til Trods herfor var Lønningernes Totalsum 199,904,864 Kr. højere i 1911 end i Aaret 1910. Jernbanernes samlede Indtægt var 91,380,484 Kr. mindre. Banernes Nettoindtægt udgjorde i denne Periode 163,955,116 Kr.

I England beløb Lønningstilvæksten i Tidsrummet 1907—1912 sig til omtrent 3 %. Lønningerne for Jernbanemænd er faktisk dobbelt saa høj i de forenede Stater som i England, mere end dobbelt saa høj som i Tyskland og Østrig-Ungarn, 2 à 3 Gange saa høje som i Italien og betydeligt højere end i Frankrig og Belgien.

Naar man sammenligner Forholdene i Nordamerika og England med hinanden, saa maa man først og fremmest lægge Mærke til Forskellen i Tjenestens Beskaffenhed. Den britiske Jernbanemand kan i Almindelighed glæde sig til at komme til at indtage en højere Stilling; thi med Tilidsfuldhed tør han regne med Avancement fra en lavere til en betydeligt højere, ofte

endog til de højeste Grader. Dertil nyder han den Fordel at faa leveret fri Uniform og nedsat Tarif ved Befordring for ham selv og hans Familie paa andre Baner. De ansatte ved Jernbanevæsenet i Amerika har lignende Privilegier; dog finder man ved nærmere Eftersyn, at de engelske Jernbanemænd i denne Henseende er bedre stillede. I Finansaaret 1907/1908 var den gennemsnitlige Indtægt pr. Dag for Jernbanefolk af alle Klasser i England Kr. 8,96. En betydelig Forskel bestaar mellem Lokomotivførernes Indtægter i begge Lande; i de forenede Stater udgør den gennemsnitlige Dagløn for denne Kategori Kr. 17,80, i England Kr. 7,44. Lokomotivfyrbødernes Fortjeneste udgør i tilsvarende Grad Kr. 10,56 og 4,44; Togførerne Kr. 15,24 og 4,96.

I Frankrig erholder Lokomotivførerne og Lokomotivfyrbøderne ved Østbanen en Aarsindtægt paa 5340 og 3168 Kr., ved Sydbanen 2668,52 og 1563,28 Kr.; de tilsvarende Tal for de forenede Stater bliver 5340 og 3168 Kr.

Hvad Tyskland angaar, saa fremhæves der i Beretningen fra *American Bureau of Railway Economics*, at alle Jernbanemændene her maa deles mellem Tjenestemænd og Arbejdere. De førstnævnte bliver ikke alene lønnede et Kvartaar forud, men erholder ogsaa i visse Tilfælde fri Bolig og andre Begunstigelser. Uniformer leveres ikke den ansatte af Statsbanerne. Tager man Hensyn til disse Omstændigheder, saa viser det sig, at mens den gennemsnitlige daglige Indtægt paa de preussisk-hessiske Jernbaner i Aaret 1909 udgjorde 3,13 Kr., beløb den samme sig i Nord-Amerika til Kr. 8,96. Bedst bliver de tekniske Bureauansatte paa de preussisk-hessiske Linier betalt, endskønt de alligevel i Gennemsnit ikke erholder mere end Kr. 7,08 pr. Dag. De tyske Lokomotivførere og Togførere modtager i Sammenligning med de foranævnte amerikanske Lønninger den tiggeragtige Almisse (beggary pittance) af Kr. 2,84.

I Østrig var i 1909 den gennemsnitlige Aarsindtægt for Tjenestemændene 1652 Kr. 4 Øre og for Arbejderklassen 657 Kr. 32 Ø.,

hvilket giver Kr. 4,53 og 2,19 for den som Dagløn beregnede Sats. Disse Tal gælder for samtlige østrigske Baner. For Tjenesten paa Statsbanerne, der beskæftiger ca. $\frac{3}{4}$ af alle Jernbanemænd, er det lange Tidsrum (15–32 Aar), som Tjenestemanden maa tilbagelægge for at kunne opnaa den højst mulige Løn, ret betegnende; for Lokomotivførere af 1ste Klasse, Stationsforstandere og Kontrollører beløber denne sig til 2111,20 Kr. Paa de ungarske Baner er Tjensttidens Maksimalgrænse for at naa højeste Løn noget kortere. En indgaaende Sammenligning mellem østrigske og amerikanske Forhold tilkendegiver, at bortset fra Bolig-godtgørelse har Tjenestemændene paa de østrigske Baner i Aaret 1909 daglig erholdt 3,40 Kr., amerikanske Jernbanemænd derimod 8,96 Kr. Den højeste Betaling for Lokomotivførere udgjorde i 1909 i Østrig 3083,20 Kr., i de forenede Stater derimod 5160 Kr.

Paa de italienske Statsbaner, ca. $\frac{1}{5}$ af samtlige italienske Jernbaner, kan Stationsforstanderne opnaa en Højsteløn paa 4168 Kr., Lokomotivførerne en saadan paa 2084 Kr. Naar man medregner til Indtægterne de Emolumenter og Begunstigelser, som de italienske ansatte har, og tager Gennemsnittet af den højeste og mindste Lønning, saa fremgaar det, at en Lokomotivfører paa de italienske Statsbaner aarlig fortjener 2784 Kr. i Forhold til den samme Beskæftigelse i de forenede Stater; for Togbetjente udgør det samme Forholdstal 1760 og 4572 Kr.

Afvigelserne i Lønningerne svækkes gennem Forskellen i Omkostningerne til Livsunderholdet. Disse er selvfølgelig højst i de forenede Stater og ca. 17,8 pCt. højere end i Tyskland og Frankrig og 35,3 pCt. større end i Belgien og 38 pCt. højere end i England. Det er dog klart, at den større Højde paa Levnedsmidlernes Gennemsnitspris i Nordamerika overfor dem i de europæiske Lande ikke paa langt nær strækker til at udligne hele Forskellen i de udbetalte Lønninger. Man kan godt gaa ud fra, at mens en Jernbanemands Omkostninger til Livsfornødenheder i de forenede Stater er knapt

50 pCt. højere end dem, en tilsvarende ansat har i det europæiske Fastland eller i England, saa er dog hans Indtægter i Gennemsnit dobbelt saa store.

Saavidt »Deutsche Nachrichten«, hvorfra omtalte Artikel er gengivet i Oversættelse. —

Selv om man kunde ønske Stoffet noget mere fyldigt og Emnet mere indgaaende behandlet, kan det ikke frakendes, at der ogsaa for her ikke omtalte Jernbanemænd fra andre Nationer er rig Lejlighed til deraf at anstille Betragtninger mellem de omtalte Lønninger og de i de respektive Lande gældende.

Vi skal derfor senere i en efterfølgende Artikel komme tilbage til dette Punkt og beskæftige os med den her i Landet gældende Lønningslov, der for Lokomotivpersonalets Vedkommende langtfra kan siges at være Idealet, naar den ses paa Basis af tidligere Lønningslove.

Signalbetjening og Togsikringstjeneste.

Om dette Emne har Dagbladene for nogen Tid siden beklagelsesvis haft rig Lejlighed til at beskæftige sig, og det maa indrømmes, at mange Ord, som har været mer eller mindre berettigede, er der bleven ofret paa dette Emne. Det lader sig nu en Gang ikke benægte, at en saadan Kritik langtfra kan være den vedkommende ligegyldig, hvem den berører.

I nævnte Tilfælde har det altsaa været Statsbanerne, d. v. s. samtlige Tjenestemænd uden Undtagelse, idet som bekendt saavel den enes Fejl som Dyder tillægges det samlede Personale. Som Følge deraf har ogsaa Lokomotivpersonalet maattet tage sin Del af Læsset, selv i saadanne Tilfælde, hvor dette burde betragtes som udenforstaaende.

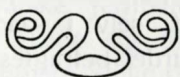
Det er en Kendsgerning, at ved ethvert indtrædende Uheld, hvor ikke den direkte

Aarsag straks opklares, der er de forskellige Meninger hurtige til at lægge Skylden over paa Lokomotivføreren, og i Særdeleshed naar Undersøgelsen tilsyneladende viser, at alt har været i den skønneste Orden. Men hvem vil bestride, at der dog ikke kan forekomme en Uregelmæssighed? Udvises der altid fra Stationernes Side den Omhu, som man bør fordrer med Hensyn til Togsikringstjenesten? Vi skal foreløbig lade Spørgsmaalet staa aabent, idet vi nøjes med at fremdrage et Tilfælde, som vi finder et saa iøjnefaldende Bevis paa den Mangelfuldhed med Hensyn til de optiske Signalers Betjening, at den Mistro, som iblandt Lokomotivpersonalet hersker mod denne, ogsaa kan være velbegrundet.

For kort Tid siden viste Signalet paa en jysk Holdeplads »Stop« ved Togets Ankomst, men sloges, kort efter at Indkørselssignalet fra Lokomotivet var givet. Efter hvad vi har bragt i Erfaring, er Semaforesignalet (Indkørsel) blevet givet aldeles uden Stationsbestyrerens Tilladelse og Vidende. Hermed forholder det sig saaledes.

Den nævnte Dag havde Stationsmesteren Fridag, og en Stationsmesterportør forrettede Tjenesten som Stationsbestyrer. Optaget af Kontorarbejde observerer han først Togets Ankomst, da Stationsmesterens Hustru meddeler ham, at hun har givet Indkørselssignal! — — —

Med Rette maa vi spørge: Hvor var Togsikkerheden? Havde nævnte Dame, før hun satte Signalet, overbevist sig om Sporskifternes Stilling? Vi tvivler paa, at vedkommende besidder de Kvalifikationer, som Statsbanerne fordrer ved Udførelsen af Togsikkerhedstjenesten, saaledes at hun i et og alt er den Opgave voksen at kunne overdrages et saa vigtigt Ansvar, som Menneskeliv ved Jernbanedriften kræver.



D. L. & L. F.

Adressefortegnelse:

Formanden.

Lokf. Chr. Christensen, Ny Englandsgade 34, Eshjerg.

Hovedkassereren.

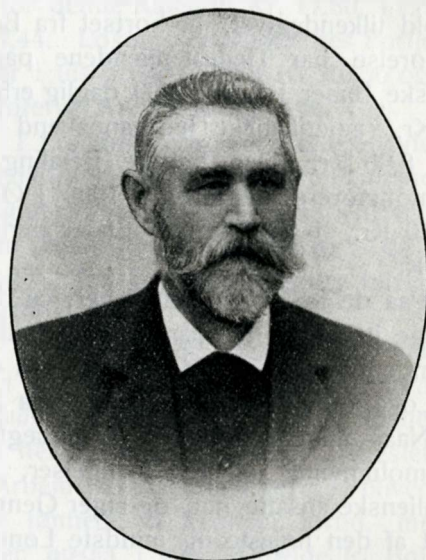
Lokf. C. Larsen, Vesterbrogade 128^{III},
Kjøbenhavn.

Redaktionen.

Lokf. P. Hansen, Gjedser.

* * *

40 Aars Jubilæum.



Lokf. Johs. Poggensee, Nf.

Den 1ste August fejrede en af vore ældste og veltjente Lokomotivførere 40 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand, idet han paa denne Dag ansattes ved de lolland-falsterske Jernbaner. Poggensee begyndte sin Tjeneste ved Maribo—Bandholmbanen. Senere kørte han paa Rødby—Bandholm og Nakskov—Orehoved, indtil Gjedserbanen overtoges af Staten, og fra den Tid udelukkende kørt Orehoved—Gjedser.

Det er kun faa Lokomotivmænd, der kan fejre et saa sjældent Jubilæum. Dagen mindedes da ogsaa af Falster Afdeling af D. L. & L. F., idet en Deputation med Lokf. J. Christensen, Nf., som Ordfører overrakte Jubilaren en Jardiniere som et

synligt Bevis paa den Agtelse, han nyder blandt Kolleger og undergivne.

I den obligate Jubilæumsfrokost deltog saavel Deputationen som Repræsentanter fra Trafikafdelingen, og under den »milde og behagelige Regn«, der faldt i Løbet af Dagen, indløb Generaldirektionens Tak og Paaskønnelse for nidkært Arbejde, samt Telegrammer i Hobetal fra Nær og Fjern.

* * *

Voldgiftskendelsen.

Tillad mig, Hr. Redaktør, Plads i Lok.-Tid. for et afsluttende Indlæg om ovennævnte Emne.

Til Lokf. Thomsen, Gy., skal jeg i Anledning af Deres Artikel i Lok.-Tid. Nr. 13, hvori De fastslaar, at Deres Anskuelse af Voldgiftskendelsen ikke bliver forrykket af mit Indlæg i Nr. 12, bemærke følgende:

Det vilde være meget beklageligt, dersom denne Anskuelse deltes af den overvejende Del af de ikke i Sagen direkte implicerede; men da jeg føler mig overbevist om, at dette ikke er Tilfældet, vil jeg renoncere paa Deres Forstaelse.

De skriver, at Fortolkningen er lige saa uforstaaelig som selve Kendelsen, og vil vide, hvorfor jeg benytter Ordet *kan*, og forlanger, at jeg skal sige rent ud, om Sagen er fremkommen saaledes eller ej. Der-til skal jeg bemærke, at naar jeg i min Art. i Nr. 12 skriver, at Sagen kan være gaaet saaledes til, saa er det for at vise det muligt uberettigede i Deres Udtalelse i L.-T. Nr. 10: »kun det kan vi forstaa, at Aat.-Personalet har bedt om mere Tjeneste« og ikke for at fortælle Dem, om Sagen er gaaet saaledes til eller ej, hvortil jeg ikke anser mig berettiget og endnu mindre forpligtet; thi vi maa jo dog gøre os klart, at Principet i Voldgiftens Arbejdsmaade maa være ligesom i den almindelige Retspleje, nemlig at den, der anklager (Vg. Afd.), maa bevise sin Paastand.

At De betragter min Forbavselse over Deres Opfattelse af Voldgiftens Opgave som en Kompliment for Dem, skal jeg ikke

have noget imod, da De vist er ene om denne Opfattelse.

I sidste Stykke skriver De, »at naar Vg. Afd. skal impliceres i Sagen, maa den ogsaa have Indflydelse paa Voldgiftsrettens Sammensætning og Ret til at klargøre sine Grunde for Misbilligelsen«. Den sidste Passet giver jeg Dem fuldt ud Ret i; men De tør vel heller ikke paastaa, at Vg. Afd. ikke gennem Lokf. Beich har haft al ønskelig Lejlighed til at fremsætte sin Opfattelse af Forholdet, og at den Frist af en Maaned, som Voldg. gav Vg. Afd. til at bevise sin Paastand, ikke var tilstrækkelig.

Deres Opfattelse af Ønskeligheden af Vg. Afd.s Repræsentation i Voldgiften deles vist ikke af ret mange, da det maa antages, at helt udenforstaaende ser mest uhildet paa Sagen.

Iøvrigt maa jeg imod Deres Paastand om ikke at være udenforstaaende hævde, at jeg har Ret til at regne enhver for udenforstaaende, som ikke kender det for Voldg. forelagte Materiale, og altsaa uberettiget til at fremsætte en saa hvas Kritik af Voldgiftskendelsen, som De har fremsat i L.-T. Nr. 10.

— — — —

Til Lokf. Beichs Art. i L.-T. Nr. 14 skal jeg tillade mig at gøre et Par Bemærkninger.

De skriver, at De under Samtalen med Voldgiftsmændene ikke fik mindste Forstaelse af, at Sagen drejede sig om Protokolltilførslen; dette forekommer mig højst mærkeligt, da Deres og Ohlsens Skriverier aldeles ikke var paa Tale, medens De derimod blev opfordret til at fremsætte Bevis for det, der havde givet Anledning til Protokolltilførslen.

Da De endvidere skriver, »at det er givet, at de 24 Medl., som var til Afd. Møde, er klar over, at Misbilligelsen var berettiget, og at det, der var misbilliget, var Aat. Førernes Henstilling om et à to Træk pr. Reservedag; thi dette kunde de i Aat. ikke udføre paa den Dag«, vil jeg spørge: Hvorfor i Alverden sætte et saa stort Apparat i Bevægelse for at fremskaffe en Misbilligelse af

et Ønske, som slet ikke kunde lade sig realisere?

Da jeg ikke er i Besiddelse af den oftnævnte Protokoltilførsel, skal jeg ikke paastaa, at Aat. Førerne deri er beskyldt for at have forlangt Kørsel paa Fridagen; men dens Form var i hvert Fald saa skarp, at ingen ærekær Mand vilde lade den staa upaatalt, naar den mentes at være uberettiget.

At Vg. Afd., som De skriver, »har skrinlagt Sagen«, maa dog vist forekomme enhver at være en alt for let Maade at slippe udenom Medlemmernes Paataleret overfor mulige Overgreb fra andre Afdelingsmedlemmers Side, og det bør derfor ikke være Dem »en Gaade«, med hvilken Ret Voldg. har beskæftiget sig med Vg. Afd.s Sager, saa meget mindre som Voldgiftens Medlemmer aldeles ikke har faaet noget Paalæg om at behandle Deres og O.s Medlemværende, men derimod alle har opfattet deres Opgave som sket.

Naar De vil insinuere, at Voldgiften har været ensidig paa Grund af, at den ikke har været i Besiddelse af andet Stof end det, Hr. O. har afgivet, maa jeg gøre opmærksom paa, at dette ogsaa er tilstrækkeligt, naar Vg. Afd. ikke har ønsket at dokumentere sine Paastande i Løbet af den givne Frist.

Aalborg, den 20.—7.—1912.

P. N. Vendelboe.

* * *

Svendborgturen.

Efter Sommerferien i sin Skoletid fik man gerne en Stil, der hed »En Ferieudflugt«. Man lagde da sit Hoved i Blød for at kunne beskrive den bedste Tur, man havde haft; og naar jeg nu vil forsøge at beskrive Svendborgturen, maa jeg straks betegne denne som den bedste Tur, jeg længe har haft. Der var ganske vist ikke mødt ret mange i Forhold til det store Medlemsantal Landet over; men derfor kunde vi netop samles som en stor Familie, saaledes at alt, hvad der hedder Klike, var

banlyst; de enkelte Familier var derimod saaledes i Pagt med hinanden, at der skabtes en familiær jævn gemytlig Tone over det hele, der gjorde Turen særlig vellykket.

For at begynde med Sjællænderne samledes disse i Tog 3 og paa Tog 3's Færge; i Nyborg sluttede Fynboerne sig til, saa vi saa smaat kunde begynde at mærke, det var en Foreningstur. Vi blev behagelig overrasket ved i Toget til Svendborg at finde en reserveret Sidegangsvogn til gratis Afbenyttelse. I Vognen var der 5 Kupeer, nydeligt indrettede, men lidt snævre; et enkelt veludviklet Medlem var ved at sidde fast i Døren, men ved velvillig Assistance fik vi ham kantet ind paa en behagelig Plads; en Del af Damerne blev anbragt i en 1ste Klasse og havde det rart lunt; og saa gik det med Eksprestogs fart ad Svendborg til; ganske vist holdt vi ved hver Station, og enkelte Steder optog vi en Vogn med firbenede Passagerer; men ellers kører de skam godt paa den Bane.

Et herligt Solskinsvejr forhøjede Stemningen, og i Svendborg traf vi Jyderne, der var kommen over Odense, ogsaa i reserveret Vogn, hvilket var et meget smukt Træk af det private Jernbaneselskab, og Foreningens bedste Tak sendtes ad telegrafisk Vej til Hr. Driftsbestyrer Kjær.

Fra Stationen spadserede vi ned til Havnen, gik ombord paa en lille Dampbaad, og med Musik fra et Blæseorkester styrede vi ud til den mest henrivende Sejlur med Dampkraft, man kan tænke sig. Staaende og siddende paa et højt Promenadedæk havde man til begge Sider Udsigt over fuldendt smukke Landskaber og Haver.

Vi sejlede til Thurø, og med Musik i Spidsen marscherede vi til Kroen, forbi en Mindesten, der var rejst paa Hundredeaarsdagen for Øens Selvstyre; paa Stenen var indhugget: »Slægters Tak for Fædres Arbejde«. Øen har nemlig i sin Tid hørt ind under Taasinge. Kroen viste sig at være et smukt Traktørsted med Have og Sommerpensionat. I Haven var dækket Kaffeborde med Blomsterdekorationer. Et Par Stykker Smørrebrød med Øl og Snaps og

bagefter en rekommanderlig Kop Kaffe med hjemmehagte Kage til satte en udmærket Stemning, og den ene Vittighed efter den anden lød rundt fra forskellige Sider. Da det varede for længe, inden Øllet kom, fandt en tørstig Sjæl en lille Flaske i en Inderlomme og forkyndte højt og lydeligt, at han medbragte sit eget Værtshus.

Omsider var Kaffen drukket, og efter at have beset den herlige Omegn marscherede man tilbage til Landgangsstedet for i vor Dampbaad at sejle til Taasinge. Baaden lagde til ved et stort Herresæde »Valdemarslot«, og stadig med vor utrættelige Musik i Spidsen spadserede vi til Troense Badehotel, hvor Udflugtens Clou foregik i Form af et Festmaal bestaaende af det obligate: »Suppe, Fisk og Steg med Is«; en ubekendt Forfatter serverede med to Sange: en for Foreningen og en for Damerne; og Taler blev holdt for D. L. & L. F., for Hustruen og for Selskabet; en særlig gemytlig Taler gav stadig sin Tale Overskriften: »Har De hørt«. Imidlertid forløb Tiden i bedste Forstaaelse; kun en enkelt Deltager kunde ikke forliges med sin Kylling, men kaldte den for et Tusindben; muligt var der for lidt Kød paa den. Vi blev dog til Slut alle mætte, og efter at have nydt Kaffen paa Terrassen ned til Fjorden tog Dansen sin Begyndelse, og uagtet saadan en lun Sommeraften ikke rigtig egner sig til Dans i en Dansesal, forløb dog et Par Timer, til Kl. var 12²⁰; men saa var vi ogsaa alle mere eller mindre flydende og søgte til vore respektive Lejer.

Den første Dag var forløben og maa absolut betragtes som vellykket helt igennem. —

Den anden Dag oprandt, desværre noget graa og overtrukket; men med den gode Erindring fra Gaarsdagen blev Morgenkaffen indtaget med godt Humør; og efter en Morgentur paa Øen tog vi Afsked med den gode Vært og gik ombord i et af Sydfynsk Dampskibsselskabs Baade for at sejle til Christiansminde ved Svendborg. Men det gode Vejr, der havde forherliget den første Dag, var os ikke gunstigt; og Regnen

strømmede ned, saa vi maatte holde os under Dæk. Efter Ankomsten til Christiansminde blev det dog saa meget Opholdsvejr, at vi fik en skøn Spadseretur til et højtliggende Punkt, hvorfra var en nydelig Udsigt over Svendborg og Omegn.

Ved denne Tur blev Appetitten vækket; og da Klokken var 11⁰⁰ Fm., gik vi i glad Forventning til et meget smukt og veldækket Frokostbord. Her viste det sig snart, at vor Forventning ikke blev skuffet; Kyllingerne var vokset betydeligt paa det Døgn; der var ikke Spor af Tusindben; og det kolde Bord bugnede af alle mulige Retter. Ikke saa underligt, at Stemningen blev animeret. Sangene fra første Dag kom frem og blev sunget dacapo; og selv uden Musik blev Tonen holdt ypperlig. Talere afløste hinanden, og Refrænet »Har De hørt« lød fra alle Sider.

Da Vejret var stilnet af, skulde Kaffen nydes paa Balkonen i det fri; men aber midt under Nydelsen af denne maatte hver Mand tage sin Kop for at flygte ind i Salen igen, medens en Byge udgød sin Væde. Omsider blev det igen Opholdsvejr, saa man kunde spadseres langs Stranden til Svendborg, hvor Turen var til Ende, og en hjertelig Afsked blev taget, alle enige om at have tilbragt et Par vellykkede Dage sammen. Jyderne rejste ad Odense til og Sjællænderne til Nyborg stadig i gratis reserveret Vogn, som Sydfynsk Jernbaneselskab havde ladet indrangere i begge Tog; og jeg er overbevist om at tale paa alle Deltageres Vegne, naar jeg udtaler vor allerbedste Tak til Jernbaneselskabet for den smukke Behandling, og ligeledes vor Tak til Festkomiteen for dens Arbejde og sidst, men ikke mindst, til vor Organisation for Tilskudet, der var den direkte Aarsag til den behagelige Tur, og vil jeg bede alle Delegerede til næste Generalforsamling om at arbejde for en Gjentagelse af en Tur, men helst herhjemme i vort eget Land, hvor vi kan have vor Hustru med til at sætte den rette Stemning; thi vi har smukke Steder nok i Danmark, der er værd at besøge. Og skal vi saa være enige om at agitere

for Turen i de forskellige Afdelinger, saa vi til næste Aar kan mødes en tre—fire Gange saa mange.

a.

* * *

Til Medlemmerne af D. L. & L. F.

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum.

Aarhus, den 6. August 1912.

H. Christiansen.

Arbejde og Løn.

Der har lige fra den graa Oldtid gennem Middelalderen til vore Dage altid hersket Misforhold mellem de to Faktorer Arbejde og Løn, som dog i vor kulturelle Tid ikke er nær saa udpræget som tidligere, da man ansaa Slaveriet for lovligt og ikke bluedes ved at piske en Slave til strengt Arbejde for selv at tage Udbyttet deraf.

Ser man tilbage paa vort Lands Trælle-tid, dengang da Bonden maatte udføre Hovierarbejde for Herremanden, finder man, at der har Arbejde og Løn lidet eller intet med hinanden at gøre, idet den ene Part faar Arbejdet og den anden Lønnen.

Gaar man paa samme Tid til Købstæderne og betragter Haandværkerlivet der, finder man, at Forholdet dog omend noget bedre er meget uretfærdigt. Medens Haandværksmestrene gennemgaaende økonomisk sad lunt inden Døre, maatte Svendene slide en lang Dag igennem for en Løn, der, hvis han var ugift, kunde give ham Livet i Tarvelighed og som gift i Fattigdom, ja, endog i Nød.

Man kan og maaske med god Ret sige for Landboernes Vedkommende, at det var Kapitalens raa og hensynsløse Magt, der gjorde sig gældende. Men det kan ikke med saa fuld Føje siges om Haandværkerne i Byerne, idet man har Eksempler paa, at Svende der uden at eje andet end et Par

raske og dygtige Hænder er gaaet over i Mestrenes Rækker og bleven velstaaende. Det, Mestrene havde forud for Svendene, var deres Forening, det gamle Laugsvæsen; under dens Beskyttelse og Støtte kunde de byde Svendene usle Kaar at arbejde under, medens de selv skummede Fløden. Man kan da betegne disse gamle Laug som de første faglige Sammenslutninger og se deres Betydning med Hensyn til det økonomiske.

Nutidens faglige Foreninger har jo alt bestaaet deres Prøve, og Medlemmerne har lært dem at kende som det bedste Middel til at bringe Harmoni mellem Arbejde og Løn.

Naar vor Organisation D. L. & L. F. er saa ung, som den egentlig er, skyldes det ikke, at Lokomotivmændene var snæversynede eller uforstaaelige for Fagsammenslutningen; vi kom jo fra en gammel prøvet Fagforening, Dansk Smede- og Maskinarbejder-Forbund; men Grunden var den, at vi ikke ejede samme Betingelser som andre til at føre vore Krav igennem, nemlig Kamp. Naar D. L. & L. F. desuagtet blev startet og som den første faglige Forening indenfor Jernbaneetaten, da skyldes det væsentligt, at der til Faktorerne Arbejde og Løn kan slutte sig endnu en, nemlig Ansaret.

Det Menneske, som Samfundet i den af vedkommende valgte Livsstilling paa lægger et Ansvar for andre Menneskers Liv, maa, forinden Ansaret overtages, gennemgaa en Uddannelse, større eller mindre, for derved at opnaa de fornødne Kvalifikationer til Hvervet; at en saadan Uddannelse for Eks. i teknisk Retning, der koster Tid, Penge og Arbejde, ogsaa bør lønnes, maa anses for forstaaeligt.

Hvis man vilde drage Paralleler mellem en Skibskaptajn og en Kullempere ombord i et Skib, og man gik ud fra, at det fysiske Arbejde var Normen for Lønnen, da vilde Kullemperen rigtignok profitere; men det vilde være i høj Grad Uretfærdighed; Ansvarligheden er ogsaa Løn værd i Forhold til dens Størrelse.

Da Lokomotivmændene følte sig stedmoderlig behandlet i den Retning, var det

forstaaeligt, at de sluttede sig sammen og dannede en Organisation, som nu i snart 14 Aar med Glans har bestaaet sin Prøve. En Ting har vi særlig lært og andre med af os; det er, at med en fredelig Forhandling kan man opnaa gode Resultater, bedre, end mange af os egentlig troede. Men sikkert er det, at den besindige Taktik, som D. L. & L. F. altid har ført, har sat sit Præg indenfor Statsbaneetatens Organisationsliv.

To Gange har vi været med til at bringe Arbejde, Ansvar og Løn i Harmoni med hinanden. At Resultatet ikke er blevet tilfredsstillende, skyldes ikke Organisationen, men det Ukendskab, Offentligheden havde til Lokomotivmændene, specielt Lokomotivføreren; han rendte jo ikke besat med Guldglimmer som f. Eks. Stationsbestyreren og Togføreren om mellem det rejsende Publikum. Man finder endog under Lønningslovens Behandling 1903 Rigsdagsmænd, som ikke kendte Lokomotivføreren, men forvekslede ham med Togføreren, ligesom det tidligere ikke var saa sjældent, at fremmede spurgte en Lokomotivfyrbøder om, hvornaar han kunde vente at blive Togfører.

Nu er det heldigvis noget bedre; nu er man kommen saa langt, at Offentligheden, naar der sker en Jernbaneulykke eller Uheld, da først spørger efter Lokomotivføreren. Men naar det erkendes, at han staar som første Mand i Ansvaret, hvorfor saa ikke give ham Løn derefter, hvorfor ikke give ham en pæn Uniform som de andre, ja, hvorfor?

Lad Lokomotivmændene komme til deres Ret, giv dem Løn efter Arbejde og Ansvar. Og Tonen vil blive en anden end den, der blev spillet i 1908 af to andre Organisationer indenfor Jernbaneetaten, og som lød saaledes: »Lokomotivmændenes Lønkrav hører til de ganske overdrevne!«

Jylland, i August.

Jørgen Lykke.



Forhandlingsreglerne.

Forhandlingsreglerne — dette opsigtsvækkende — hvor er der talt og skrevet meget derom; det er raabt ud til alle Sider, hvilke Fordele, hvilken Magt Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund opnaaede, naar disse berømte Regler traadte i Kraft, og Jublen var stor ved Tanken derom.

Da oprandt den store Dag; det var den 10. Maj, at Ministeriet udsendte Meddelelsen derom; og umiddelbart efter skulde de »store« Etatsorganisationer holde Møde. Ovenpaa al den megen Opreklamering af Reglerne turde man vente, at Jublen skulde give sig Udslag i en eller anden Retning, og det laa da nær at antage, at Jernbaneforeningens Delegeretmøde vilde slutte med en vældig Banket, hvor Ministeren som Gæst af fremspringende Medlemmer af Jernbaneforeningen hyldedes som Foreningens Velgører, — eller at Dansk Jernbaneforbunds Kongres havde sluttet med et større Takke- eller Fakkeltog til Ministeriet.

Men ak, det blev slet ikke saaledes; en underlig Begravelsesstemning bredte sig indenfor disse (i egen Indbildning) stormægtige Foreninger, og læser man nu disse »livfulde« aandrige Organer som »Vor Stand« eller »Jernbanetidende«, saa er Jublen helt borte, Tonen og Tendensen en hel anden, ja den er ligefrem pæn og beskeden; man støder stadig i Omtalen af Forhandlingsreglerne paa Ord, som man »haaber«, »venter« eller »tror«, at alt nok skal gaa, som man ønsker det, trods Ministerens »hensynsløse« Handlemaade overfor Etatsorganisationerne! og alt for store Hensyn til »Særforeningerne«. — Ja, man maa virkelig for disse to Organisationer haabe, at Skuffelsen ikke bliver for stor; men Skuffelse maa de være belavet paa.

Administrationens Tendenser falder ikke rigtig sammen med Maaden, paa hvilken Forhandlingsreglerne er traadt i Kraft, og nogen Begunstigelse fra den Side bliver der aldeles ikke Tale om — snarere maaske det modsatte. Sympati er ikke til Stede overfor

Repræsentanter, som mener sig kaldet til at varetage Personalets Retfærdighedskrav, naar man ved, hvorledes de selv retfærdiggør (forresten ogsaa en lidt underlig Stilling — sikkert er det med en løjerlig Smag i Munden, d'Hrr. træder frem).

Nej — Forhandlingsreglernes praktiske Virkning vil under de nuværende Forhold baade blive virknings- og værdiløse for de to Etatsorganisationer; Forudsætningerne ved Ikrafttrædelsen er bristede.

Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund søgte til det yderste at forhindre, at andre Organisationer fik Ret til Udtalelser, Sager Tjenstmænd vedrørende; og stor var derfor Skuffelsen, da Ministeren aldeles ingen Hensyn havde taget hertil.

Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder-Forening havde ved sit Samhold og dominerende Medlemsantal nødvendiggjort denne af Ministeriet fastsatte Bestemmelse — en Bestemmelse, som sikkert yderligere vil blive betydelig uddybet under den kommende Finanslovdebat.

„Nero II.“

„Afgørelsen“.

I »Vor Stand« Nr. 12 er Redaktøren, Hr. Stationsforstander Henriksen ude med en Artikel under samme Overskrift som nærværende. I den Artikel søger Hr. Henriksen ved fagre Ord og Forsøg paa Logik at fastslaa de Former, som Ministeren under 10. Maj indtil videre har bestemt som en Afgørelse.

Først begynder Hr. H. med en Kritik af danske Mænds manglende Evne til at bøje sig for fuldbragte Kendsgerninger, og efter at have udviklet sig paa dette Omraade med det Resultat at bevise sig selv som een af disse udmærkede »danske« Mænd, gaar Hr. H. over til at omtale Maaden for Dom og Domsafsigelser.

Her søger og er det aabenbart ogsaa Hr. H.s Hensigt at skabe den Opfattelse hos samtlige hans Læsere, at den af Mini-

steriet truffne Bestemmelse under 10. Maj i Aar er ensbetydende med Dom i en toaarig Sag, og at denne af Ministeriet afsagte »Dom« er af den Beskaffenhed, at her er ingen Appel mulig. Nej, saafremt det kom an paa Hr. H., vilde der selvfølgelig ingen Ændringer ske; men den Bestemmelse, Ministeriet har taget, er ingenlunde nogen Dom i en Sag, der har været tilstillet Ministeriet.

Forhandlingsreglerne blev under det radikale Ministerium til; efter een, man maa indrømme, meget behændig Manøvre lykkedes det daværende Forretningsfører for »Dansk Jernbane-Forbund« Chr. Nielsen at benytte et demokratisk Øjeblik, og med en vis Virkning. Men Maaden fra Chr. Niensens Side i Forbindelse med et forceret Arbejde fra den daværende radikale Indenrigsministers Side gjorde, at Forhandlingsreglernes Form blev af den Beskaffenhed, at de nu slet ikke tilfredsstillende og paa ingen Maade opfylder Hensigten.

Dette Forhold kunde den nuværende Trafikminister straks ved Overtagelsen af Portefeuillen indse, og har derfor de sidste Par Aar søgt ved Forhandling med de forskellige Organisationer indenfor Statsbanerne at komme til en Forstaaelse.

Da dette imidlertid ikke lykkedes, og da Ministeren ikke vilde (før Forhandlingsreglerne ved Praxis var prøvet) annullere et »færdig« overtaget Arbejde fra en tidligere Minister, indsatte Ministeren en Bestemmelse til Fordel for D. L. & L. F. og lod dermed Reglerne for Forhandling træde i Kraft.

Det er dette af Ministeren resolverede, Hr. H. mener er en Dom, virkelig beklagelig for Hr. H. Forhandlingsreglernes nuværende Skikkelse under 10. Maj var sikkert i stærk Modstrid med Ministerens Retfærdighedsfølelse, et Indtryk jeg ved Samtale med Ministeren fik yderligere befæstet, og at der før eller senere vil ske Ændringer i Forhandlingsreglerne tør betragtes som givet.

Denne Fare for Etatsorganisationernes ypperlige Ordning har Hr. H. allerede set,

man mærker det bedst ved hans Artikel, han søger baade at glatte og bejle.

Med en Beklagelse af, at Særforeningen ikke vil tage Konsekvensen og overveje Muligheder for at indrette sig efter de nuværende saa »ideelle« Forhold, begynder Hr. H. at udgyde Taarer over de 3000 Jernbanemænd, som ikke ønsker at dele Goder med Hr. H. paa det af ham snart alt for tit omtalte »brilliante« Grundlag. Med nogle fade Bemærkninger saavel overfor Formanden for D. L. & L. F. som overfor Formanden for Stationsforstanderforeningen naar Hr. H. endelig til at omtale, paa hvilken Maade Forhandlingsreglerne kunde være praktiserede, og her opstiller Hr. Henriksen to Alternativer. Meningen med disse Alternativer er tydelig nok, og Hr. H. kommer derfor heller ikke paa nogen Maade ind paa en nærmere Uddybning af det opstillede Fikserbillede.

Efter en rosende Omtale af det Alternativ, der i sin Tid passede Chr. Nielsen bedst, og som Hr. H. skriver, Trafikministeren nu ogsaa kan se »varetager« Statens og Administrationens Interesser, slutter Hr. H. med Haab om, at »Særforeningernes« Medlemmer maa komme til at kende Sandheden, og som han anfører, Etatsorganisationerne har ordnet deres Forfatning under Hensyn til rolige Forhold. Virkelige smukke Hensyn; men sandelig ikke en Forfatning, hvor Retfærdighed og billig Hensyntagen til andre Medansatte er sat i Højsæde, hvorfor den sikkert heller ikke overfor klart-seende Tjenestemænd vil virke fristende.

Rich. Lillie.

Forskelligt.

Guld i Havet.

Omtrent alle Mineralier findes i opløst Tilstand i Havet. Søvandets Saltholdighed skriver sig ikke alene fra almindelig Salt, men fra mange andre Bestanddele. *Harpers Weekly Journal* siger, at hele den

Del af det europæiske Fastland, der befinder sig *over Vandlinien*, ikke i Rumfang repræsenterer mere end $\frac{1}{3}$ af det Kvantum Salt, der ved Fordampning kan udskilles af Verdenshavene.

Søvand indeholder fra 40 til 50 Milligram Guld pr. Ton. Dette synes et meget ringe Kvantum, men der er umaadelig mange Tons Vand i Verdenshavene, og det samlede Guldindhold i Vand vilde, hvis det kunde dannes til een Blok, og denne deltes mellem hver enkelt af Jordens Indbyggere, give hver en Blok, der tilnærmelsesvis vilde veje 40,000 kg.

* * *

Tantièmen.

Hvad Embedsmændene har faaet.

Tantièmen, som udbetaltes d. 1. Aug. til Statsbanernes Embedsmænd, er bleven fordelt saaledes:

	Kr.
Generaldirektøren	3000
Direktører.....	2016
Trafikbestyrere.....	1176
Banebestyrere	1176
Maskinbestyrere	1176
Værkstedbestyrere.....	1176
Signalinspektører.....	1176
Skibsinspektøren	1176
Skibingeniøren	1008
Kontorchefer i Generaldirektionen....	840
Andre Kontorchefer	616
Trafikinspektører.....	616
Baneingeniører	616
Maskingeniører.....	616
7 Stationsforstandere hver	478
Bogholderen for Lønningsvæsenet...	280
Forst. for Blanketforvaltningen	280
Forst. for Rundrejsebureauet.....	280
Kassekontrolører.....	280
Regnskabsførere	280
Fuldmægtige i 18. Lønningsklasse...	252
Ingeniørassistenter i 18. do.	252
Skibsførere af 1. Grad	252

* * *

Malmslätt-Ulykken.

Jernbanebestyrelsen har i Anledning af Malmslätt-Ulykken henstillet til Lensbestyrelsen at rejse Tiltale imod Stationsforstander Högström, Assistenterne Kjellson og Eriksson samt Stationskarlen Karlsson.

**De sjælland-falsterske Statsbaners
Lokomotivpersonales
private Enkeunderstøttelses-Kasse.**

Regnskabsoversigt for Aaret 1911—12.

Indtægt:

Saldo fra Aaret 1910—11	Kr. 65174,81
Kontingent og Indskud	- 4674,00
Renter	- 2322,72
Indvundet ved udtrukket Obligation, stor 200 Kr.	- 24,65
Indvundet ved Indkøb af 3 ¹ / ₂ % Østf. Oblg. 5000 Kr.	- 616,25
Balance	Kr. 72812,43

Udgift:

Pensioner	Kr. 3966,66
Tryksager	- 11,25
Porto m. m.	- 6,33
Afkortning af Kontingent.	- 85,84
Stempel og Indskrivn. af Oblg.	- 0,70
3 ¹ / ₂ % Østf. Kreditt. Oblg.	- 65000,00
Indestaaende i »Bikuben«	- 3741,65
Balance	Kr. 72812,43

Kassens Kapitalformue er i det foreløbne Regnskabsaar steget fra Kr. 65174,81 til Kr. 68741,65.

Medlemsantallet er steget fra 384 til 390. 12 ny indmeldte. 2 Medlemmer udmeldte grundet paa Hustrus Død, 1 Medlem udslettet som Følge af meget stor Restance og 3 døde (Lokf. Kjær ³/₁₀ 11, Lokf. Sivertsen ²⁷/₂ 12 og pens. Lokfb. F. C. Nielsen ¹³/₇ 12).

Pension ydes nu 36 Enker. 25 erhoder 100 Kr. og 11 150 Kr. aarlig.

Roosen,
Kasserer.

Regnskabet er revideret og Kassens Værdipapirer og Bikubebog eftersete og befundne at være i Orden.

K. Joh. Kranholm, A. Østerberg,
Revisorer.

Nye Medlemmer optages ved Henvendelse til Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, den 31. Juli 1912.

J. Hansen, C. Roosen, C. V. Christensen,
Lok.mester. Lokf. Lokfb.



Personalia.

¹/₇ 12

Forflyttet er:

Lokfb. A. M. Jensen, Nyborg, til Odense.

⁹/₇ 12.

Afskediget er:

Lokfb. I. A. Nielsen, Aarhus H.

³¹/₇ 12.

Forfremmet er:

Lokf. O. H. J. Larsen, Kjøbenhavn G. 5, til Værk-mester II.

¹/₈ 12.

Forfremmet er:

Lokfb. H. M. Rasmussen, Kjøbenhavn G. 1, til Lokomotivfører i Kjøbenhavn G. 1.

Lokfb. J. A. Mortensen, Nyborg, til Lokomotivfører i Struer.

Haandværker H. P. Petersen, Helsingør, til Lokomotivfyrbøder i Roskilde.

Haandværker S. H. K. V. Hansen, Gjedser, til Lokomotivfyrbøder i Vamdrup.

Forflyttede er:

Lokf. G. A. Bochart, Kjøbenhavn G. 1, til Kjøbenhavn G. 5.

Lokf. J. B. Andersen, Struer, til Viborg.

— C. E. Beich, Viborg, til Frederikshavn.

Lokfb. O. T. J. C. V. E. Hanson, Roskilde, til Fredericia.

Lokfb. C. F. Olsen, Fredericia, til Kjøbenhavn G. 1.

Lokf. J. P. V. Bertelsen, Gjedser til — G. 5.

— C. F. Gummer, Struer, til Viborg.

Bytning.

En Lokomotivfører i Vamdrup ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland — Slagelse, Helsingør, Kallundborg eller Kjøbenhavn.

Billet modtager Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte til 2den Kreds snarest.

H. P. Hansen, Lokomotivfyrbøder,
Folkvars 22^o, Kjøbenhavn F.

Bytning.

En Lokomotivfører i Nyborg ønsker at bytte med en Kollega i Kjøbenhavn.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrbøder i 5te Kreds (Falster) ønsker at bytte med en Kollega i det nordlige Jylland.

Billet modt. Red.

Bytning.

En Lokomotivfyrb. i Struer ønsker at bytte med en Kollega paa Sjælland.

Billet modt. Red.

Afbetaling.

Elegante Herreklæder færdige og efter Maal. Moderne Damekostumer, Nedele og Skørter. Rimelig Udbetaling. Maanedlig Afdrag.

Blitz St. Pederstræde 18, =====
===== kun 1ste Sal.

Statsbanernes Tjenstmænd køber en gros

===== Vesterbrogade 66. =====

Stødt Melis 20	Øre pr. 1/2 kg	Dansk Mel 10	Øre pr. 1/2 kg	Løvetand	26 Ø. pr. 1/2 kg
Hugget do.	22 — —	Amerik. do. 11 1/2	— —	Malt.	23 — —
Farin	17 1/2 — —	do. do. 12 1/2	— —	2 1/2 Kilo Salt.	10 Øre
Hugg. Krystal 24	— —	Rismel	15 1/2 — —	2 Kilo Soda	10 Øre

Efter endt Dagværk smager Hertzsprungs Kaffe bedst. 110 Øre pr. 1/2 Kilo. ☺

Priserne er pr. 2 kg. Varerne sendes overalt, ogsaa til Provinserne.

**CARLSBERG
PILSNER**

VERDENS FINESTE PILSNER



Trikotage og Linned.

Direkte til Forbrugerne fra egne Fabriker. Strømper, Sweater, Underbeklædning i Uld og Bomuld, Linned, Reformbenklæder, Dowlas, Medium, Lagendowlas. — Specialitet: **Børnestrømper, ret & vrang, mindst 33 1/3 pCt. under alm. Pris.**

Tlf. Byen 1732 x. **Trikotage- og Linnedfabriken, Fortunstræde 4, 1.** (Ved Højbroplads).

Livsforsikringselskabet „DANMARK“.

Medlemmer optages med eller uden Helbredsattest og med Præmiefrigtagelse ved Invaliditet ved Henvendelse til **Overinspektør F. Rasmussen**, Arkonagade 22^o, Tlf. Vester 677 — **H. P. Mortensen**, Asger Ryggsgade 4^o, Tlf. Vester 1480 y, og Lokomotivfyrb. Kildevang.

Kontor Steenstrups Allé 9^o, Kbhvn., aabent 11—1, samt St. Pauls Kirkeplads 9^o, Aarhus, Tlf. 2862, Kontortid 9—3.

H. J. Hansens

Skræderforretning Tlf. Vester 1574 y

38 Sønder Boulevard 38

anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd.

1ste Kl. Cykler & Cykledele.

Brennarbor

Naumann

Wanderer

Opel

Bramtons

Rudge Whitewort

og Perfect Cykler

BRENNABOR



Naumann
Symaskiner

Brennarbor
Barnevogne

Stort Lager
af prima
Gummi

Reserve-
dele til de
fleste gang-
bare Cykler

Nye Cykler
fra 85 Kr.

med prima

Prinav & Ringe.

Reparationer hurtigt til rimelige Priser.

Cykler udlejes.

H. V. & J. C. Jacobsens Cykleforretning.

Tlf. 552. Lövegade Port Nr. 53. Slagelse. Tlf. 552.



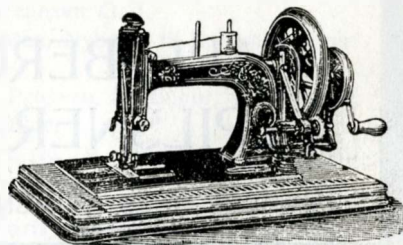
Cykler og Symaskiner

samt alt Tilbehør køber man
billigst og bedst hos

J. Jensen & Co.

Bruungade 3, Aarhus.

Reparationer udføres samvittighedsfuldt. — 22 Aars praktisk Erfaring



Vesterbros Guldsmed

Edm. Bodé

anbefaler smukke Jubilæums- og Festgaver.

Lokomotivfunktionærer 10 % Rabat.

Vesterbrogade 12. Tlf. Vester 2640 x.

Afklippede Frimærker,

Stempelmærker, Privatbanemærker og Vel-
gørenhedsmærker købes til 1 Kr. pr. Pund.

(20 Øre pr. 100 Gram).

Viggo Gundel, Struer.

Vrag

i Spisestel, Fajance, Por-
cellæn og Syltekrukker.
Stort Udvalg. Anbefales d'Hrr.
Jernbanemænds Hustruer.

Absalonsgade Nr. 16,

TH. BISTRUP

Peter Grosen, Skomager,

Bruungade 27, Aarhus, Telefon 1928,

anbefaler

↪ kun 1ste Klasses Fodtøj. ↩

Billigere Varer føres, — men anbefales ikke.
Humbugs-Fodtøj føres ikke.

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 4³ tv.
Kjøbenhavn V. Tlf. Vester 1480 Y.

R. Ottensens Bogtrykkeri, Fredericia.