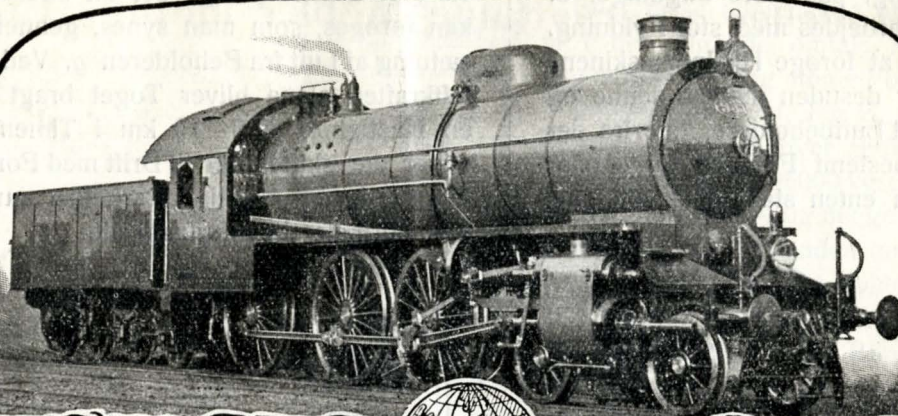


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBAVERNES LOKOMOTIVPERSONALE (DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND)

NR. 8

15. APRIL 1914

14. AARGANG

DET FØRSTE DIESEL-LOKOMOTIV.

Fra Tysk af Otto Bendixen.

I Tilslutning til en Artikel i „Dansk Lok. Tid.“ Nr. 12 f. A. skal vi paa Grundlag af et omfattende Materiale, der er os tilstillet fra *Gebrüder Sulzer* i Winterthur (Schweitz) nærmere komme ind paa Beskrivelsen af det første Diesel-Lokomotiv. I Lighed med Dieselmotor Skibet, hvormed vort største Skibsværft *Burmeister & Wain* har haft saa stor en Sukces, betyder det en hel Omvæltning fra det hidtil brugte og kendte, og det er derfor af Interesse at se nærmere paa det endelige Resultat, der foreligger efter mange og store Vanskeligheder og lang Tids Forsøg.

Diesel-Lokomotivet er bestilt af Jernbane-Centralamtet i Berlin til de preussisk-hessiske Statsbaner. Det er leveret af „Selska-

bet for Termo-Lokomotiver“ (grundl. af Gebrüder Sulzer, Winterthur & Ludwigshafen a. Rh; Overbygningsraad *A. Klose* i Berlin og nylig afdøde *Dr. Rud. Diesel* i München.) Selskabets nuværende Sæde er Ludwigshafen, Patenter etc. tilhører Firmaet Gebrüder Sulzer.

Lokomotivet er bygget i Gebrüder Sulzer's Værksteder i Winterthur for de maskintekniske Deles Vedkommende. Det Lokomotivtekniske Arbejde er udført af Overbygningsraad *A. Klose*, Stellet, d. v. s. Hjul, Aksler, Bæreramme og Førerhus er leveret af *A. Borsig*, Berlin-Tegel.

Den første Prøvekørsel fandt Sted paa Strækningen Winterthur-Romanshorn (66 km.) I Slutningen af Marts 1913 overførtes Diesel-Lokomotivet til Berlin over Basel-Strassburg-Worms-Nordhausen. Hastigheden var fra 20-100 km. i Timen.

Lokomotivets Motørdel bestaar i det væsentligste af en Motor, der er direkte koblet til Drivakslen, og en Hjælpemaskine, som

arbejder fuldstændig uafhængig af Drivakslen. Sidstnævnte, der yder ca. $\frac{1}{5}$ - $\frac{1}{4}$ saa meget som Motoren tjener til Frembringelsen af Trykluft, hvormed Motoren kan startes ved Igangsætning, paa store Stigninger o. s. v., hvor der arbejdes med stor Fyldning. For undertiden at forøge Hjælpemaskinens Ydeevne, er der desuden mellem denne og Motoren anbragt Luftbeholdere, hvorfra der kan tages et bestemt Forraad Luft, naar Hjælpemaskinen enten staar stille eller arbejder med.

Ved Igangsætning holdes Hjælpemaskinen *c* i Drift. Den leverer derved stadig Trykluft til Indstrømning i Motoren. Herigennem kan der gives denne Maskine en forholdsvis stor Indstrømning, der alt efter Behov kan forøges, som man synes, gennem Til sætning af Luft fra Beholderen *g*. Ved Trykluftkraften alene bliver Toget bragt op til en Hastighed af 8—10 km i Timen. Da bliver der skiftet om til Drift med Forbrændingsstof, og Maskinen arbejder nu efter den normale Jævntryksmaade

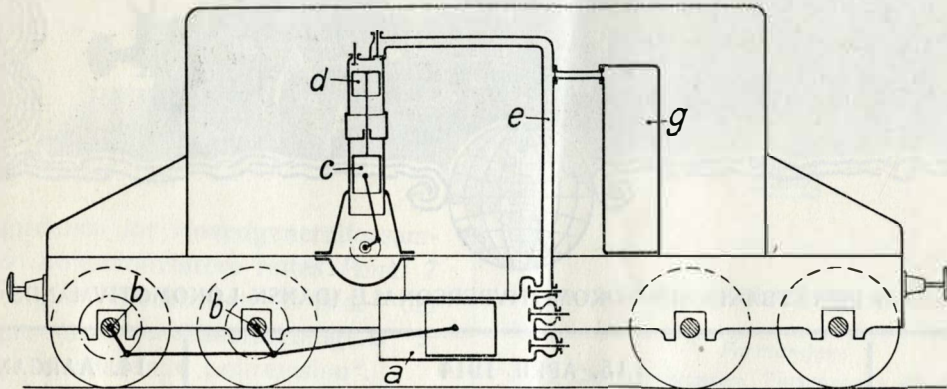


Fig. 1.

Fig 1 viser i skematisk Fremstilling Anbringelsen af Motoren og Hjælpemaskinen. (Tysk Rigs-Pat.) *a* er den til Drivakslen *b* koblede Motor, der opfylder de særlige Krav til Lokomotivdriften og kan omstyres, *c* er Hjælpemaskinen. Denne tjener til Drift af Kompressoren, *d*, som gennem Ledningen *e* leverer højspændt Trykluft til Motoren *a*. Luften kan der finde Anvendelse som Indstrømningsluft eller til Indblæsning af Forbrændingsstof.

Leveringen af Luft kan ogsaa foregaa paa anden Maade. I Stedet for at den til Hjælpemaskinen koblede Pumpe leverer den samlede Trykluft, kan Luftforbruget ogsaa dækkes dels ved Hjælpemaskinen og dels ved Motoren, idet denne ligeledes driver en Pumpe. Fig. 2 viser sidstnævnte Anordning i skematisk Fremstilling. (Tysk Rigs-Pat.) *a* er den til Drivakslen *b* koblede Motor, *c* Hjælpemaskinen, som driver Luftpumpen *d*. Fra Motoren drives ved Hjælp af Balan-

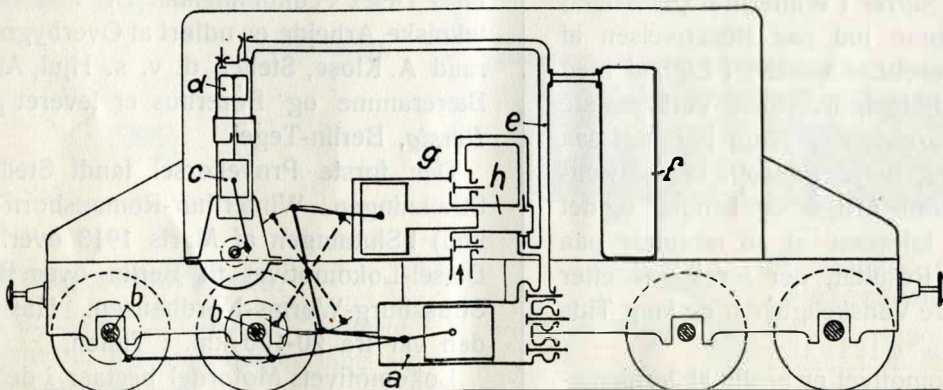
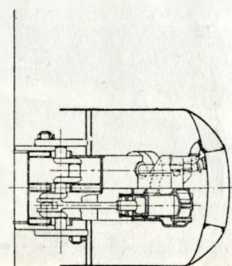
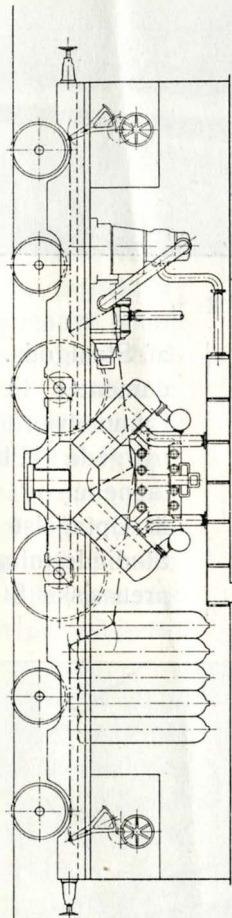
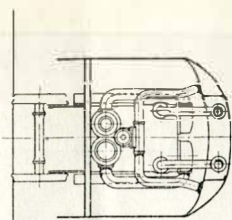
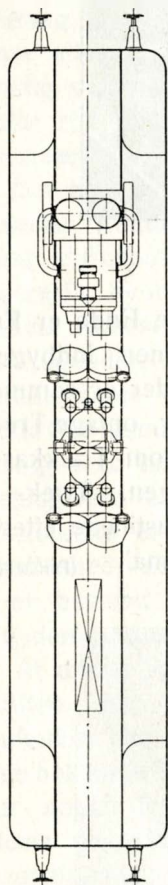


Fig. 2.

Fig. 3.



cer en Pumpe g, der under normale Forhold kan tjene baade til Levering af Indstrømnings- og Trykluft saavel som til Indblæsningsluft.

Efter disse almindelige Oplysninger skal vi i det følgende omtale Arbejdsmaaden, Konstruktionen og nogle Forsøgsresultater.

Iltogetslokomotivet, Fig. 3, 4 og 5, har en Længde af 16,6 m over Bufferne og vejer i tjenstfærdig Stand 95000 kg. De koblede Aksler har 3600 mm — og begge Truckerne 2200 mm Hjulstand. Afstanden mellem Truckcentrene er 10500 mm. De koblede Hjuls Diam. er 1750 mm, og Udførelsen og Materiale for Aksler, Hjulstjerner og Bandager svarer til den preussiske Statsbanedirektions Forskrifter. Akslernes Diam. er 200 mm og paa Bærefladerne 210 mm med 260 mm Bredde. Kobbeltappene er 110 mm i Diam. og 120 mm brede.

Drivkraften overføres af en Blindaksel til Kobbelhjulene gennem Kobbeltstænger, der er fremstillede paa sædvanlig Maade. Stængernes Hoveder er forsynede med stilbare Lagere.

Truckerne er sideforskydelige for uhindret at kunde passere Kurver med 180 m Radius. Deres Hjul er 1000 mm i Diam. Den 25 mm tykke Truckramme er med Tværstykker afstivet over begge Akslerne. Den midterste Rammetværforbindelse er kasseformigt fremstillet og i Midten optager den Føringen for Trucktappene. Tapføringens Sidebevægelighed begrænses elastisk ved kraftige vandret virkende Bladfjedre.

Ved Kobbelhjulene er Bladfjedrene anbragte under Akslerne. For at opnaa den bedst mulige Formindskelse af opstaaende Svingninger er Fjederhængerne til disse Bladfjedre fremstillet fjedrende ved Anvendelsen af Dobbeltspiralfjedre. Truckstellet er ligeledes anbragt paa Bladfjedre, der belastes ved Hjælp af en under Truckens Aksler vuggeformet fremstillet Bærer. Lokomotivets Vægt overføres til denne gennem Glideplader, og som muliggør en fri Bevægelighed af Trucken.

Hovedrammen er paa sædvanlig Maade fremstillet som Kasseramme med ens Tyk-

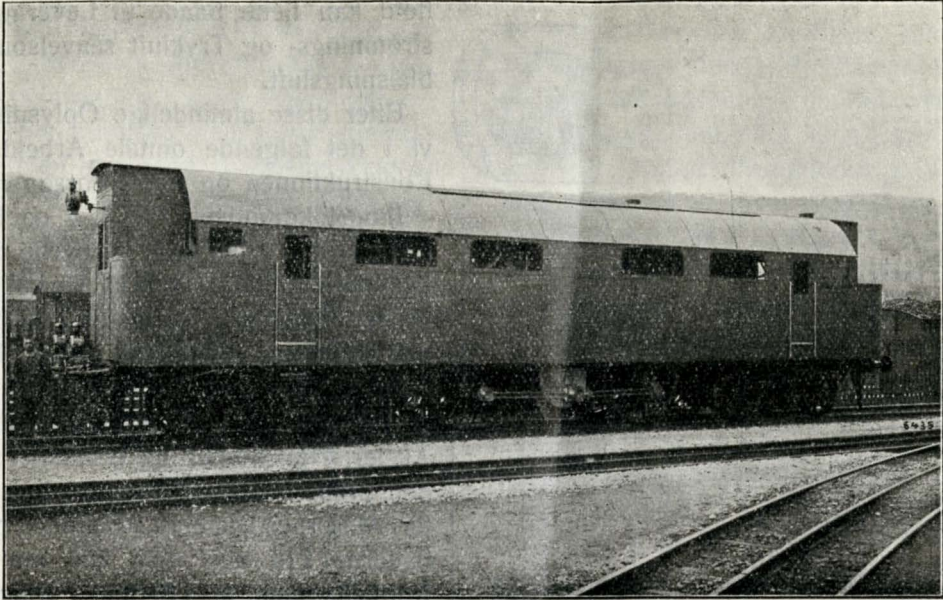


Fig. 4.

kelse af 22,5 mm. I den midterste Del optager den Bæreren til Kraftmaskinens Motorer, der er anbragte i en Vinkel af 45° til Middelplanet, og disses Drivlagere. Denne Bærer bestaar af et Staalgodsstykke og tjener til Anbringelsen (Lagringen) af Blindakslen (Krumtapakslen). Endvidere holdes Motorcylindrene af skraat anbragte Støtter

af Staalgods. Ved den ene Ende er Fundamentet til Hjælpemaskinen indbygget. Rammetværforbindelserne, der er sammenbyggede af Plader og Vinkler, optage Trucktappene og tjene tillige som Trækkasser til Optagelse af Trækstangen. Træk- og Stødindretningerne ere fremstillede efter de preussiske Statsbaners Normal. (Fortrættes)

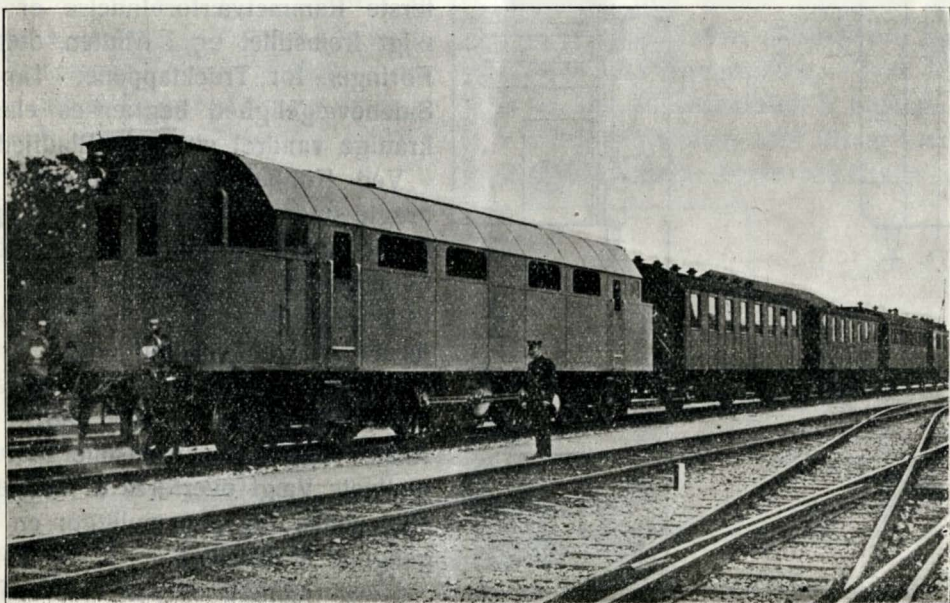


Fig. 5.

46
46
49
16
151

DYRTIDEN I TEORI OG PRAKSIS

At vi lever i en Tid, som med Rette kan kaldes Dyrtid, lader sig ikke benægte, selv ikke af dem, som af politiske Hensyn er stærkest interesserede deri, og muligvis af den Grund helst kunde ønske at gøre det. Diskussionen indenfor Offentligheden drejer sig derfor i de fleste Tilfælde mindre om Fordyrelsernes Kendsgerning end om deres Aarsag, til Trods for, at Dyrtidstilstanden, som allerede har bestaaet i en Aarrække, stadig synes at tiltage. Selv de senere Aars gode Høst indenfor Landbruget har ikke formaaet at skabe nogen Nedgang.

Det bedste Bevis for Dyrtidens Tilstedeværelse fremtræder tydeligst ved Betragtning af Forholdene indenfor det private Erhvervsliv, hvor Lønningsspørgsmaalet, blandt saavel Aktieselskaberne som andre Privatforetagender, stadig er Dagens mest brændende Emne. Man kan simpelthen ikke løse dette Spørgsmaal med et afslaaende Pennestrøg, selv om muligvis ogsaa mange Arbejdsgivere havde Lyst dertil. Samfundsforholdene er i Nutiden af en saadan Beskaffenhed, at Lønningerne altid maa staa i et bestemt Forhold til Prisstigningerne og den gængse Levefod.

At denne Paastand ikke er grebet ud af Luften, men derimod gør sig gældende indenfor alle Samfundslag, har saaledes den bekendte Tekstilfabrikant Peschke Køedt for nogen Tid tilbage afgivet det bedste Bevis paa, idet han i en Artikel i „Sorø Amtstidende“ blandt andet skrev:

„Med de 1800—2000 Kr., der nu ydes en dansk Lovgiver, kan ingen Familieforsørger klare et blot *nogenlunde forsvarligt Husholdningsbudget*“.

Da Hr. Køedts Udtalelser næppe kan være Udslaget af personlig Egoisme, maa man gaa ud fra, at Forfatterens fornuftige Syn paa Forholdene har sit Udspring i et virkeligt Kendskab til Samfundsklassernes Eksistens med Dyrtidens Indflydelse, som overalt tynger den største Del af Befolk-

ningen, men dog mest den Del, der er afhængig af de faste Indtægter, i Særdeleshed dem, som ligger under 1800 til 2000 Kr. Og iblandt Statens Tjenestemænd oppebærer den overvejende Del langtfra denne Indtægt, hvad der altsaa efter Hr. Køedts Paastand vil sige, at de fleste aldeles ikke er i Stand til at klare Husholdningsbudgetget, ja endda — som Følge af, at Lønningerne i sin Helhed ligger langt under den forannævnte Minimumssats — vel nærmest maa føre en kummerlig Tilværelse i deres Eksistens.

Uden Overdrivelse kan vi paastaa, at denne Formodning har sin Rigtighed, thi en Kendsgerning er, at da Lønningsloven i Aaret 1908 vedtoges, var Tjenestemændene i den første Tid nogenlunde i Stand til at klare sine Forpligtelser, men de stadige Prisstigninger har nu i de forløbne 6 Aar medført en saadan Forskydning, at alle uden Hensyn til deres Stilling i Etaten faktisk staar paa et daarligere økonomisk Stadium end førend Lønningslovens Revision i 1908. For enkelte Tjenestekategoriens vedkommende bevirkede Omklassificeringen yderlig et Tilbageskridt, der for Lokomotivpersonalet ved særlige indførte Forhold i de forløbne Aar, saasom Indførelsen af større Maskiner, betydelig Reduktion af Emolumenterne, Indskrænkning af Overnatningsgodtgørelsen o. s. v., har medført, at de samlede aarlige Indtægter nu i Aaret 1914 ikke engang naar den samme Højde som i 1904. Resultatet er med andre Ord bleven, at Lokomotivtjenestens økonomiske Side er gaaet Krebsgang paa Samfundets sociale Trappetige. I denne Forbindelse er det ikke uden Interesse at erfare, at Lønningerne hos vore oprindelige Fagfæller, Smede og Maskinarbejderne, i de sidste 13 Aar er steget med 33 pCt.

Det er en Kendsgerning, at det bedste Barometer over Forskydningerne i de sociale Samfundsforhold er den offentlige Mening, hvis stærkeste Vaaben er dens Presse, hvorfra vi i efterstaaende skal gengive nogle Udtalelser, der fuldt ud bekræfter vort Syn paa de nuværende Leveforhold. Saaledes

skrev Bladet „Børsen“ d. 2. December 1913 bl. a.:

„Lige siden 1896 har man kunnet konstatere en fortsat Stigning af Priserne, saaledes at disse nu ligger geunemsnitlig 50 pCt. højere end den Gang, og endda er det ikke muligt at se nogen Ende paa den Udvikling, som her foregaar“.

For nogenlunde at kunne følge denne Udvikling, skal vi i efterstaaende tabellariske Oversigt, der er et Uddrag af „Statistiske Sammendrag“ og gældende for Kjøbenhavn, gengive Detailpriserne fra Aarene 1905–1909 og 1913 den 1. Februar.

	Vægt, Maal	1905 Øre	1909 Øre	1913 Øre
Dansk Flormel.....	pr. kg.	23,8	26,6	28,6
Amerikansk Flormel....	—	23,8	26,6	28,6
Havregryn.....	—	39,4	40,8	41,6
Risengryn.....	—	54,5	56,2	56,4
Gule Ærter.....	—	35,5	39,9	41,9
Stødt Melis.....	—	49,9	42,2	39,3
Hugget Melis.....	—	54,1	47,5	47,4
Kaffe, brændt.....	—	249	245	287,4
Te.....	—	485	491	494,6
Chokolade.....	—	199	233	535,7
Kakao.....	—	337	339	329,0
Køkkensalt.....	—	10,6	9,9	9,7
Brun Sæbe.....	—	38,1	38,3	39,0
Grøn Sæbe.....	—	33,0	34,2	34,5
Petroleum.....	pr. Lt.	19,5	18,7	18,9
Koks, danske.....	pr. hl.	178	136	146
Koks, engelske.....	—	178	178	172,4
Æg.....	pr. Sn.	113	177	191,2
Smør.....	pr. kg.	203	217	241,3
Margarine.....	—	171,1	142,6	131,2
Dansk Blærefedt.....	—	— *	114,0	128,0
Amerikansk Fedt.....	—	— *	107,3	120,0
Dansk Flæsk.....	—	108,6	118,8	145,9
Oksesteg.....	—	101,1	105,8	126,1
Hestekød.....	—	— *	90,7	95,7
Kalvekød.....	—	106,4	113,3	132,2
Spegepølse.....	—	190	207	230,0
Kødfars.....	—	83,6	79,8	90,1
Torsk.....	—	60,3	63,4	61,9
Rødspætter.....	—	95,5	109,3	116,8
Fersk Sild.....	pr. Sn.	67	69	70,0
Hvidt Øl.....	pr. Fl.	9,1	9,2	10,1
Sødmælk.....	pr. Lt.	16,3	17,0	18,9
Fløde.....	—	76	86	96,0
Rugbrød.....	pr. 4 kg.	55,0	64,1	65,4
Kartofler.....	pr. kg.	8,2	7,6	8,4
Uldgarn.....	—	600	729	686,0
Lagenlærred.....	pr. m.	— *	162,5	135,5
Bomulds Kjøletøj.....	—	73,9	74,2	72,5

Uldent Stof.....	—	—	* 271	281,0
Jakkensæt.....	pr. Sæt	5945	6540	6878
Vinterkaabe.....	pr. Stk.	—	* 4610	5455
Snørestøvler til Mænd .	pr. Par	1570	1574	1682
Snørestøvler til Kvinder	—	1315	1400	1468

12976,3 19257,5 21078,2

Med tilstrækkelig Tydelighed afgiver denne Sammenstilling Beviset for Dyrtidens Tilstedeværelse, idet Varepriserne paa ganske enkelte Undtagelser nær stadig har været i Opadgaaende, saaledes at det Kvantum Varer, der i 1905 kunde købes for 183 Kr. 13 Øre, i Aaret 1909 maatte betales med 192 Kr. 29 Øre eller ca. 5 pCt. mere, medens der i 1913 maatte ydes 210 Kr. 40 Øre eller ca. 15 pCt. mere. Yderlig kommer saa hertil Kommuneskaternes Forhøjelse, som fra 1905 til 1911 ogsaa ifølge „Statistiske Sammendrag“ er forhøjede med ca. 48 pCt., medens Statsskatten figurerer med ca. 32 pCt. Med Hensyn til Huslejen da har der her været en Stigning paa ca. 15 a 20 pCt.

Paa alle Omraader sporer vi stadige Forhøjelser og netop paa Ting, som overvejende falder ind under Husholdningsbudgettet; paa de daglige Livfornødenheder indtil de mindste Ingredienser kan man mærke Virkningerne langt føleligere end i Aaret 1908, førend den nugældende Lønningslov vedtoges. Overfor disse evindelige Prisstigninger staar Tjenstmanden med sin faste Indtægt værgeløs. Enten nødes han til at købe mindre Kvanta eller Varer af ringere Kvalitet.

At denne Prisstigning aldeles ikke staar i Forhold til Tjenestemandenes Indtægter er en urokkelig Kendsgerning, eftersom den sidste Lønningsreform faktisk kun formaaede at dække Underbalancen indtil 1908. I det forløbne Tidsrum er Livsfornødenhederne atter steget ca. 20 pCt.

Bortset fra Arbejderne i de private Erhverv, der trods den gradvise Tilkæmpelse af højere Lønninger vel nærmest kun lige har været i Stand til at udligne Prisstigningernes Byrde, tør man med Sikkerhed

*) Ved Sammentællingen er Priserne under 1909 anvendte.

gaa ud fra, at en stor Del af de øvrige Befolkningsklasser stadig er forblevet ubørte af Dyrtiden. Dette gælder forsaavidt de, bedrestillede Del af Handels- og Industristanden samt Landbruget i sin Helhed, der alle finder Dækning for Merudgifterne gennem Forhøjelse af Salgspriserne til Køberne. At Tjenestemændene og iøvrigt alle med faste Lønninger er daarligst stillede under den Art svingende Leveforhold, er derfor saa indlysende, at det ikke nærmere behøver at drøftes, ligesaa lidt som det er tænkeligt, at Priserne daler til de oprindelige.

Erfaringen viste os fra og efter Lønningslovenes Revision i 1908 særdeles tydeligt, hvor Tjenestemændene har sine kraftigste Modstandere; nemlig indenfor Landbostanden. Trods de mellemliggende gode Aar vil vi dog næppe kunne forvente, at der fra den Kant vil findes den virkelige Forstaaelse af vore berettigede Krav; vi maa være forberedte paa, naar vi til Efteraaret fremlægger vore Andragender paa Rigsdagens Bord, at vi da atter modtages med Talen om „det betrængte Landbrug“, saaledes som Tilfældet var for 6 Aar siden.

Ved et Par Eksempler og Sammenligninger, som i denne Forbindelse ikke er uden Interesse, skal vi dog forsøge at paa-vise, hvor uholdbar at Landbrugets Klager i Virkeligheden er. Saaledes skrev en Hans Petersen i Bildsø paa Sjælland i 1908 følgende Jeremiade i „Sorø Amtstidende“:

„ — — — Nej, Hr. Redaktør, jeg forsikrer Dem, Landbruget er en snavs Forretning. Det smider intet ordentlig af sig, og den Dag, da Rigsdagen sikrer alle Landbrugere en lignende Begyndelsesløn som Bestillingsmændene, da vil den danske Jord komme til at ligge øde og udyrket hen.“

Ved Grundlovsfesten 1908 i Odsherred talte en Gaardejer Niels Nielsen Lumbsaas, som en ivrig Modstander af de daværende Lønningslove, paa Vers om Bonden og hans Ko, der begge skulde malkes.

For nu at bevise, i hvor høj Grad at disse Klager savner det fornødne Grundlag, og samtidig at afsløre og berolige de Ele-

menter, der hist og her ikke skyer noget Middel for at skade Tjenestemændene, skal vi efter „Roskilde Tidende“ d. $21\frac{1}{3}$ 14 oplyse, at Gaardejer Andersen har solgt „Mølle-mosegaarden“ i Kallerød til Forvalter Møller, Lolland, for 78000 Kr. Ejendommen har 106 Td. Land og købtes af Andersen for 9 Aar siden til 39000 Kr.

Fortjenesten er altsaa 39000 Kr., foruden hvad Gaarden har indbragt i de forløbne 9 Aar.

Paa Hobro Egnen solgtes i 1913 en Gaard, hvis Ejendomsskyld var 28000 Kr., for 42000 Kr. 4 Maaneder efter solgte Køberen den atter for 52000 Kr.

10000 Kr. Fortjeneste paa 4 Maaneder, Kommentarer er overflødige.

Naar vi gennem disse Eksempler formener at have leveret tilstrækkelige Beviser for Gaardmændenes økonomiske Stilling, skal vi ydermere give et Eksempel paa Husmandens ved at fremsætte et Regnskab efter Bladet „Husmanden“, som dette har modtaget af en Husmand paa Fyn, der ejer 9 Td. Land.

Ved Statusopgørelsen den 31. December 1912 bestod Besætningen af 2 Heste, 5 Køer, 2 Kvier, 1 Kalv og 30 Svin samt de for Driften nødvendige Beholdninger af Halm, Hø, Roer og Korn.

Indtægt.	Kr. Ø.
Solgt Svin til Andelsslagteriet	4286 69
Solgt Mælk til Andelsmejeriet	2278 49
Solgt 1 Ko 315 Kr., 2 Kalve a 50 Kr. Stk.	415 00
Solgt Æg til Andels-Ægeksporten.....	271 78
Overskud fra Slagteriet.....	420 00
Indtægt	7671 95
Udgift.	Kr. Ø.
Indkøb af 6 Ugers Grise.....	1170 00
Af Foderstoffer.....	2629 85
Af Mælk og Valle.....	540 26
Af Maskiner og Vedligeholdelse	220 36
Skatter og Assurancepræmie	182 26
Renter af Prioritetsgæld.....	293 61
Udgift	5036 34
Balance.	Kr. Ø.
Indtægt.....	7671 95
Udgift	5036 34
Driftsoverskud	2635 11

Ved Statusopgørelsen den 31. December 1913 bestod Besætningen af 2 Heste, 6 Køer, 2 Kvier samt 30 Svin.

Hertil maa vi saa indskyde den oplysende Bemærkning, at Husholdningsudgifterne ikke er medregnede, hvad enhver, som er kendt med Landboforhold, ogsaa ved, aldrig foretages af Landmændene, ejheller har den nævnte Husmand beregnet Formeringen af sin Kvægbestand med 1 Ko, der dog faktisk betyder en Kapitalforøgelse af ca. 200 Kr.

Selv om vi ogsaa maa gaa ud fra, at vedkommende maaske staar som den bedste Husmand her i Landet, og at han muligvis har haft mange brydsomme Aar at kæmpe med, førend han er kommen til et saa gunstigt Resultat, tør vi sikkert regne med, at den gennemsnitlige Indtægt hos de øvrige Husmænd her i Landet bevæger sig mellem 1000—1300 Kr. aarlig + Kosten og Huslejen.

Af Tjenestemændene vil næppe andre end de højere lønnede Embedsklasser kunne naa at blive saa godt situeret, selv om de ogsaa anvender den mest omhyggelige Økonomi.

Ogsaa et andet interessant og vigtigt Moment frembyder disse Sammenligninger, idet vi herigennem har de mest eklatante Beviser paa, hvilke smagløse Midler man i Aaret 1908 søgte at lægge Tjenestemændene de mest mulige Hindringer i Vejen for Gennemførelsen af Lønningslovene.

Forhaabentlig vil Tjenestemændene i de forløbne Aar have samlet et saa paalideligt Materiale, at den Art Angreb ved den kommende Lønningsrevision kan tilbagevises med den Styrke og Enighed, som tilkommer enhver Handling, der kun forsvares med hensynsløse og egoistiske Vaaben.

— m.



Meddelelse fra Bogtrykkeriet.

Det forcerede Arbejde med Trykningen af Formandens Beretning samt de tre Hold Dagsordener m. m. og ikke mindst Paaske-Helligdagene har bevirket, at nærv. Nr. af Bladet udkommer med 2 Dages Forsinkelse.

D. L. & L. F.

Forslag til D. L. & L. F.s Hovedgeneral-forsamling d. 25. April 1914 fra Afdeling I.

„Det paalægges Hovedbestyrelsen at søge indført Løn- og Pensions-Stigning eller Fald efter de af statistisk Bureau aarlig udarbejdede Beregninger af Priserne paa de vigtigste Livsfornødenheder, saaledes at Lønnen og Pensionen bliver mindst den efter Lønningsloven 1908 bestemte plus eller minus den Procentforøgelse eller Formindskelse, som ovenomtalte Beregninger udviser“.

De heraf følgende Lønrevisioner tænkes gennemført hvert 3. Aar.

Bemærkninger til Forslaget.

Det turde være almindelig bekendt, at statistisk Bureau har oplyst, at Prisen paa 36 vigtigere Varer er steget med ca. 20 % fra 1905 til 1912, og desuden er i samme Tidsrum Kommuneskatten steget ca. 48 %, Statsskatten ca. 32 % og Huslejen 15 à 20 %, hvilket altsaa vil sige, at vor Løn og Pension er forringet ca. 25 % eller med andre Ord, at vi nu er mindst lige saa daarligt stillet som før Lønningsloven af 1908; men var samtidig med denne Lovs Ikrafttræden ovennævnte Forslag blevet op-
højet til Lov, saa havde vi nu haft en Løn eller Pension, som var nogenlunde tids-svarende, og vi havde været fritaget for atter og atter at gaa Tiggergang til Lovgivningsmagten, og vi havde været inde under en Lønningsform, som vilde have været af særdeles Betydning for Lovgivningsmagten, da der hermed vilde være naaet en endelig Ordning, saaledes at der i Fremtiden kun kunde blive Tale om Stillingens Værdiforøgelse eller -Forringelse.

Vor Løn og Pension vil da altid være saa vidt mulig retfærdig og være nogenlunde i Forhold til Tiderne.

Blandt de Indvendinger, der er fremkomne mod Indførelsen af den saakaldte Værdi-

maaler, synes den vigtigste at være, at man var afskaaret fra fremtidige Lønforbedringer, naar den almindelige Velstand steg hos den øvrige Befolkning, men der kan vi ganske sikkert slaa vor Lid til vor Organisation, det vil blive dens Opgave at søge Grundlønnen holdt paa den Højde vor Stilling fortjener.

Tillige synes der at være en vis Angst for i visse Perioder at komme ind under en Løn- eller Pensionsformindskelse, men hertil maa da siges, at under saadanne Perioder er vore Indtægter saa meget mere værd, og Erfaringen lærer os, at selv om der ogsaa kommer saadanne Perioder, da er disse meget kortvarige.

Der har været paatalt, at kun den Del af Lønnen skulde komme ind under Værdiforøgelsen, som kan kaldes strengt nødvendig for at leve, herom kan der jo forhandles, men vi synes, at naar en Stilling en Gang er vurderet til en vis Værdi, saa skal dens Indehaver kunne erholde de samme Goder i 1915 som i 1908.

Forslaget synes os at være meget beskedent, da vi jo dog altid vil være aarevis bagefter eventuelle Prisstigninger.

Saafernt man nu spørger om Staten har Raad til et saadant Forslags Gennemførelse, da synes vi, at Retfærdigheden byder Staten at skaffe Raad, at hævde som Hr. Professor Ellinger (i Følge J. T.), at vi maa have et betydeligt Antal Millioner i Statskassen, før der kan blive Tale om Lønrevision, synes os meget uretfærdigt, nu da Millioner ruller i Statskassen fra Statsbanerne — Millioner, hvoraf en stor Del jo netop fremkommer ved Tjenestemændenes lave Lønninger.

København i April 1914. *P. J. Knudsen.*

Lokomotivfyrbøder-Afd. Kbh. Ø.

Paa den aarlige Generalforsamling valgtes til Bestyrelse for Aaret 1914 til Formand A. Christensen, Kasserer M. Jensen og Repræsentant L. Jensen, alle genvalgt. Til Revisorer C. Frølich og M. Andersen.

Til Delegeret til Hovedgeneralforsamlingen valgt A. Christensen.

Taksigelse.

Til Lokomotivpersonalet København Ø.

Da det vil være os umuligt at takke hver enkelt, som viste os Deltagelse i vor store Sorg i Anledning af vor kære Søn Stationsarbejder Reinholdt Thuens Død og Begravelse, beder vi herved alle modtage vor inderligste Tak.

C. M. Thuen og Hustru.

Rettelse.

I „Lok.-Tid.“ Nr. 7 Side 103 er i Underskriften efter Bekendtgørelsen „Festlig Sammenkomst“ indsneget sig en Trykfejl. Der staar „Bestyrelsen for Aarhus Afdelingen“, skal være „Bestyrelsen for Aarhus *Afdelinger*“, da Indbydelsen udgaar fra saavel Lokomotivf.-Afd. som Lokomotivfb.-Afd.

I Artiklen „Lokomotivpersonalets Foreningsbestræbelser“ Blad Nr. 7 Side 100, 1. Sp. 2. Stk., mangler en Linie. Der skal staa:

„Det er jo saaledes en Kendsgerning, at der i disse Kredse næres den Anskuelse, at *Tjenestemændene hovedsagelig kun er Forbrugerne* af de Værdier, som den erhvervsdrivende Befolkning o. s. v.

Red.



TIL MEDLEMSLISTEN.

Aarhus Lokomotivfører-Afdeling.

Indmeldt d. 1. April:

Lokf. W. Bailey.



LØNNINGSBESTEMMELSERNES

§ 10, 3^{die} STK.

Blandt de Lønningsbestemmelser, hvormed der har staaet den største Strid, indtager sikkert ovennævnte Hæderspladsen. Man faar Indtrykket af, at Generaldirektionen vaager over Personalets Adgang til Timepengeberegning med samme Energi som

H. C. Andersens Eventyrhund, der havde Øjne saa store som Møllehjul. I hvert Fald har man set de mest haartrukne og haarrejsende Fortolkninger i den Retning.

Som en Prøve herpaa hidsætter vi følgende Cirkulære:

Generaldirektionen har under 7. ds. tilskrevet Maskinafdelingen saaledes:

Betingelsen for, at der overhovedet kan udbetales Timepenge for Tjeneste i de i Lønningsbestemmelsernes § 10, 3. Stk. omhandlede rene Gods- eller Persontog, er den, at Afstanden mellem Togets Udgangs- og Endestation ikke er større end 22,5 km, jfr. Reglens Ordlyd.

Det er herefter alene Længden af den Strækning Toget løber over, der er det afgørende for Emolumentberegningen, og den Omstændighed, at en Tjenestemand gør Tjeneste i et Gods- eller tomt Persontog, mellem hvis Udgangs- eller Endestation Afstanden er over 22,5 km, kun gør Tjeneste (Forspand*) paa en Strækning af 22,5 km eller derunder, kan ikke bevirke, at der udbetales ham Timepenge.

1. Maskinkreds d. 21. November 1913.

Efter denne Forklaring vilde Generaldirektionen lettest kunne slippe uden om Timepengespørgsmaalet ved blot i Køreplanerne at opføre Togenes Løb til over 22,5 km og man vilde da helt være fri for at give Personalet de omstridte Timepenge.

Som det sidste haarrejsende Udslag af Generaldirektionens Fortolkningskunst skal vi nedenstaaende gengive Cirkulæret, der er tilgaaet Afdelingen. Efter dette synes der nu at herske vildt Anarki om Timepengeberegningen. Det lyder saaledes:

I Anledning af et herigennem fremsat Andragende angaaende Timegodtgørelse for Fremførelse af Togene Forspand 2325, 4563 og 4564 har Generaldirektionen under 12. ds. meddelt Maskinafdelingen, at det efter Omstændighederne undtagelsesvis vil kunne tillades, at der udbetales Timepenge for hele den omhandlede Tjeneste, altsaa fra Tog 2325's Afgang fra Kjøbenhavn G. og til Tog 4564's Ankomst til Kh. Gb., idet man gaar ud fra, at Forspandsturen i Tog 2325 Kh. Gb.—Frederiksberg kun er etableret for derved at undgaa Tog 4563's og 4554's Maskines Løb som Særtog ogsaa over denne Strækning. *Det tilføjes udtrykkeligt, at denne Tilladelse ikke maa benyttes som Forbillede i eventuelle fremtidige lignende Tilfælde.*

Hvilket herved meddeles til Efterretning.

Man skulde nu af ovenstaaende mene, at Nørrebro Rangermaskine der under ganske

analoge Forhold kobler til Tog 2405 Gb.—Fb. og derfra fremfører Tog 2563 Fb.—Nø. (i Lighed med Tur 5) fik Timepenge. Nej der gives kun km. — Ja, forstaa det hvo der kan!

Som man ser, fældes der modstridende Afgørelser for samme Arbejdspræstationer. Det vilde være en Betyggelse for Personalet om disse økonomiske Afgørelser var præget af mere Ensartethed. Godstogskørselen i sig selv er af en saa indbringende Beskaffenhed (for Statsbanerne), at den uanset Vejlængden kunde bære Timepengeberegningen.



PERSONALIA.

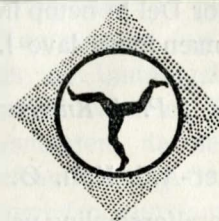
1ste April 1914.

Forfremmede til Lokomotivfyrbødere er Haandværkerne:

G. N. C. Jensen,	3. Kr. Ar.,	m. St. i Struer
N. C. Jensen,	5. — Ge.,	— Gjedser
M. M. Jensen,	3. — Ar.,	— Fredericia
C. C. Andersen,	Kh. Vk.	— Østerbro
T. A. A. Christiansen,	—	— Korsør
K. O. Pedersen,	—	— Østerbro
K. A. A. Jensen,	—	— Østerbro
A. P. B. Sørensen,	—	— Østerbro

Forflyttede er Lokomotivfyrbødere:

E. L. V. Kirchman, Korsør til Roskilde
H. C. Hansen, Struer til Nyborg
J. N. Schmidt, Fredericia til Kbh. G. 1



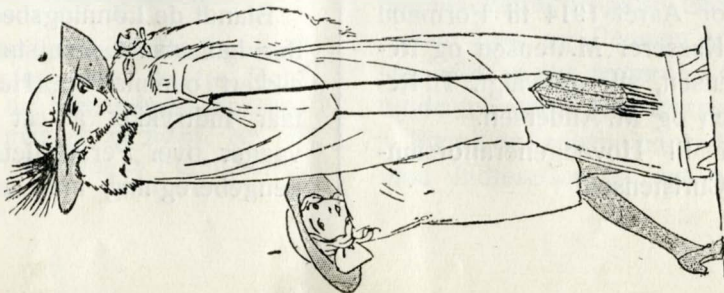
**Worning &
Petersens**
Xeroformsæbe

er kun ægte, naar
dette Mærke findes
paa Emballagen.

m



**Dame- og
Børne-Konfektion.**



Waldemar Larsen,
Vestebrogade 56,
vis à vis Den kgl. Skydebane.

Jernbanemænd
8 % Rabat.