



16. AARGANG NR. 10

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. Maj 1916

AMERIKANSKE MALLET LEDDDELTE LOKOMOTIVER.

Fra Engelsk af Otto Bendixen.

Vi har tidligere her i Bladet (Lok. Tid. Nr. 16—20, 1912) i en Art. om Lokomotivbygning i Amerika beskrevet denne Industriegren, der er en af de betydeligste derovre, og samtidig har vi bragt en Beskrivelse af nogle af de nyere amerikanske Kæmpelokomotiver. — Fra en af de største og ældste Lokomotivfabriker i Amerika, Baldwin i Philadelphia, faar vi tilsendt Brochurer om de nyeste Frembringelser paa denne Fabrik, og ligeledes overlades der os beredvilligt de ønskede Clicheer. Blandt disse, der vil komme i det følgende findes nogle, som paa særdeles tydelig Maade illustrerer Dampens Arbejdsmaade i de vældige Mallet Lokomotiver, der er saa specifik amerikanske, og da det er de sidste nye Konstruktioner paa dette Omraade, som her skal beskrives, frembyder det forskelligt af Interesse og aabenbarer en Del for den interesserede Lokomotivmand.

Baldwin's Lokomotivfabrik er som sagt en af de ældste og største i Amerika, idet det første Lokomotiv byggedes i Aaret 1832, og den beskæftiger 19000 Mand. Fabriken er indrettet paa en aarlig Levering af 2500

Lokomotiver, og det 40.000. Lokomotiv leveredes i 1913.

Maskintrækkraften, som kan udvikles af et Lokomotiv, afhænger først og fremmest af den Vægt, der hviler paa Drivhjulene. Med givne Kontraktbetingelser er der en Maksimalvægt pr. Hjul, som ikke uden Risiko kan overskrides. Derfor maa det Antal Drivhjul, der skal bruges, være saadan, at den Vægt, som er nødvendig for Adhæsionen, kan bæres uden Overbebyrdelse af Skinnerne. Af Hensyn til Hjulstandens Begrænsning er det ikke praktisk at koble mere end 5 Par Drivhjul i een Gruppe, og ved nogle Jernbaner vilde netop dette kræve en fast Hjulstand af utilladelig Længde. Hvis derfor yderlig flere Hjul maa anvendes for at bære den forlangte Vægt, saa er det nødvendigt at dele dem i 2 Grupper, og at indrette mindst een Gruppe i Form af en Truck, i den Hensigt at holde den faste Hjulstand indenfor rimelige Grænser. Ved en saadan Fremgangsmaade kan et Lokomotiv med stor Trækkraft konstrueres med en lang total Hjulstand og moderat Hjulbelastning, medens det paa samme Tid uden Vanskelighed passerer Kurver.

Den mest fuldkomne Type paa leddelte Lokomotiver, som for Øjeblikket anvendes paa amerikanske Jernbaner, er Mallet. Disse Lokomotiver blev først indførte paa europæiske Jernbaner i 1889 af *M. Anatole*

Mallet, en bekendt fransk Ingeniør. — De blev først byggede paa Baldwins Lokomotivfabrik i 1904 til American Railroad paa Porto Rico, en Linie med 1 m Sporvidde; men først 2 Aar senere, blev de i nogen Udstrækning anvendt paa Jernbaner i De Forenede Stater.

bringes under det. Den Vægt, som er nødvendig for Adhæsionen, kan altsaa bæres med Sikkerhed, og en forholdsvis stor Forøgelse af Trækraften viser sig ved Bygningen af Lokomotiver med passende Dimensioner. Den store Trækraft kan imidlertid kun føres til Nytte ved begrænsede

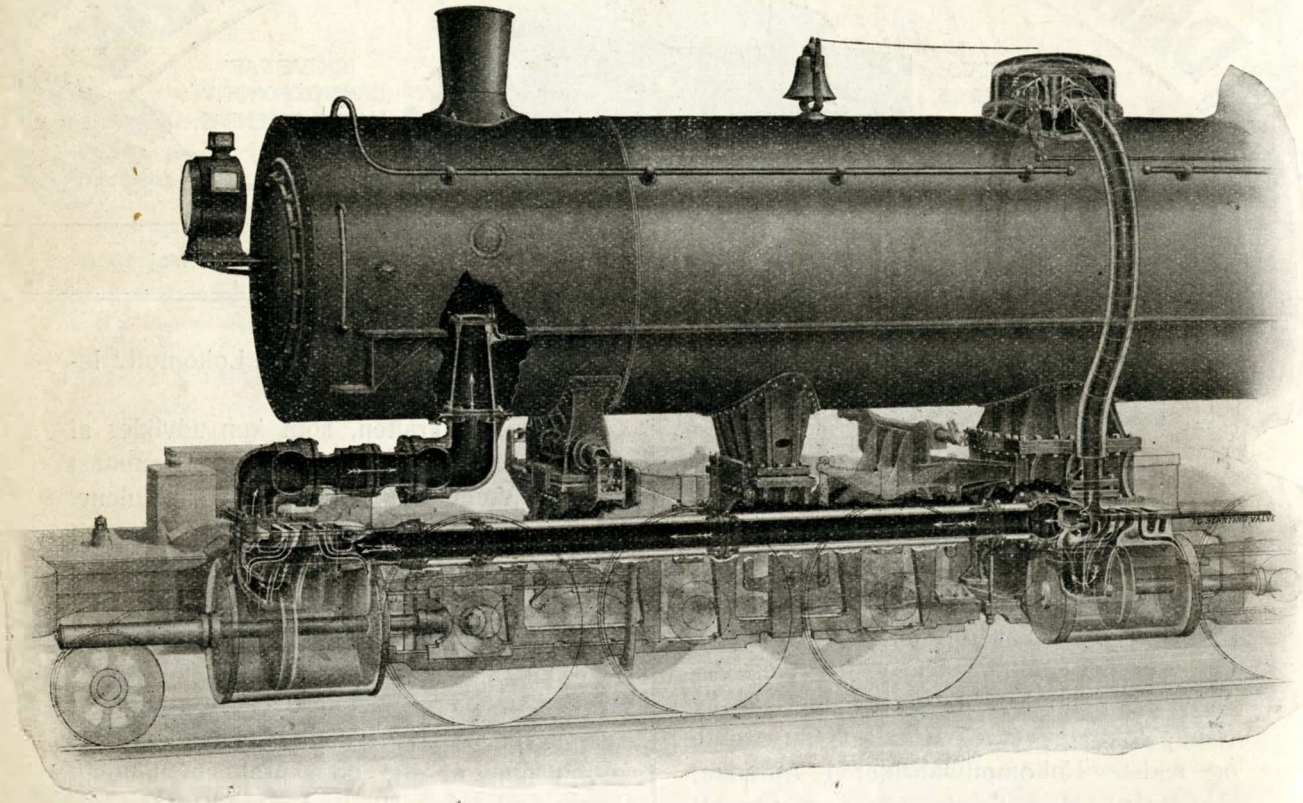


Fig. 1. Rør-Arrangement ved Mallet Lokomotiv.

Brugen af Mallet Lokomotiver i dette Land var først begrænset til Skydetjeneste paa Bjergstigninger. For denne er de udmærket anvendelige, thi paa Grund af deres store Trækraft kan Antallet af Hjælpe-maskiner, som er nødvendigt for at udføre en bestemt Tjeneste, bringes ned til et Minimum, og da det ellers var nødvendigt at reducere Antallet af Vognladningerne, naar et Tog befordres fra en horisontal Strækning til en Bjærgstrækning.

Med en given tilladelig Vægt pr. Aksel, kan et Mallet Lokomotiv bygges til at udvikle dobbelt saa stor Trækraft som et Lokomotiv af den almindelige Type, fordi dobbelt saa mange Drivhjulpar kan an-

Hastigheder, saadanne som er anvendelige i svær Fragt- og Bjærgtjeneste. — Som ved andre Lokomotivtyper aftager en Mallet Maskines Trækraft ved en Forøgelse af Hastigheden, og herved er snart det Punkt naaet, hvor den store Adhæsvægt ikke kan blive udnyttet. Det er af Betydning, at Mallet Lokomotiver specielt bliver konstruerede for den forlangte Tjeneste og anvendt i denne for at opnaa de mest tilfredstillende Resultater.

I visse Tilfælde kan Mallet Lokomotiver anvendes med Fordel i almindelig Jernbanetjeneste, f. Eks., hvor Tog med mange Vognladninger og med begrænset Hastighed skal befordres over lange Stigninger.

Saadant Arbejde kræver Lokomotiver, der er i Stand til at udvikle stor Trækraft i længere Tid. Lokomotivet til Clinchfield Jernbane (Fig. 12) arbejder under saadanne Forhold. Forskellige andre Lokomotiver anvendte til Godstjeneste er illustrerede og beskrevne. I hvert Tilfælde blev Maskinerne

til Lavtrykscylindeerne og fra disse til Røgekammeret. Store Lokomotiver af denne Type kan konstrueres til at passere de skarpeste af de Kurver, som sædvanlig træffes i Driften paa Hovedlinierne.

De første Mallet Lokomotiver til Normalspor (amerikansk: 1524 mm) bygget paa

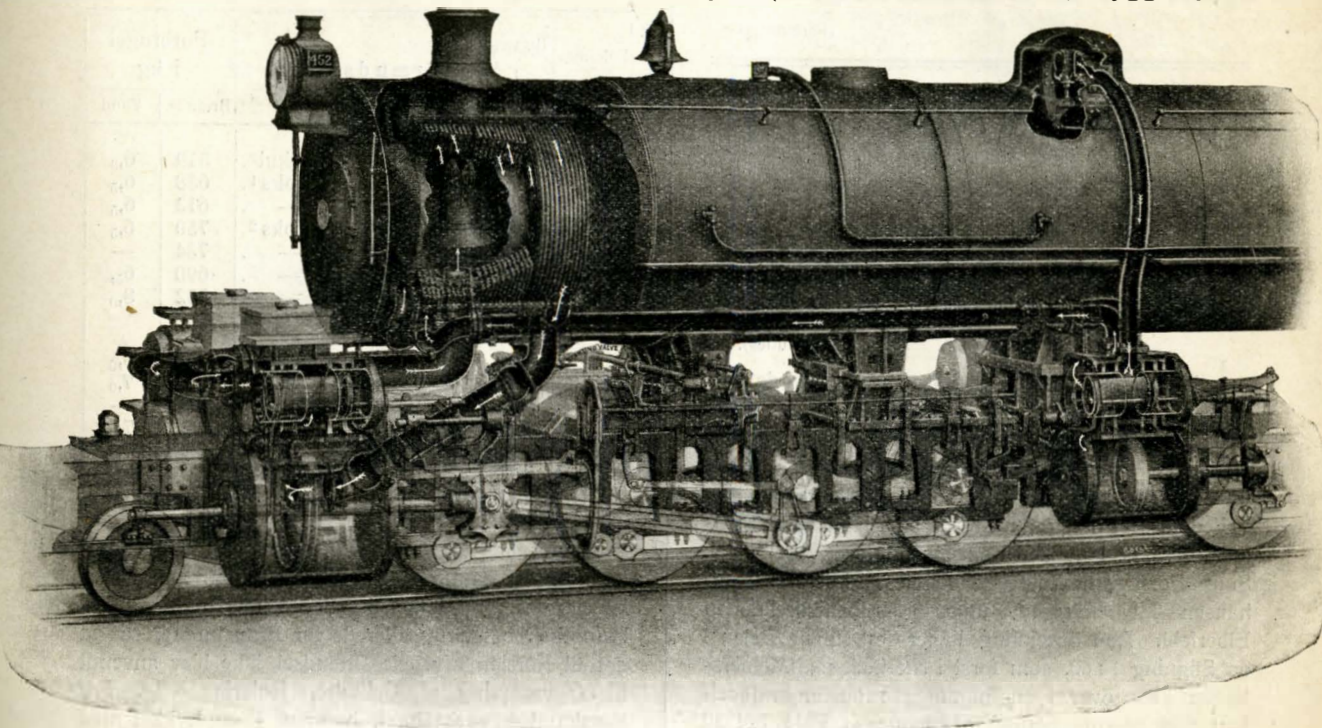


Fig. 2. Rør-Arrangement ved Mallet Lokomotiver med Røgekammeroverheder.

specielt konstruerede til den særlige Tjeneste, de skulde bruges til.

Mallet Lokomotivernes Hovedpræg er velkendte (vi har, som før nævnt, i en tidligere Art. beskrevet disse), og kun en kortfattet Beskrivelse er nødvendig i denne Forbindelse. — Cylindrenes Antal er 4, og de er anordnede i Compound Systemet. Højtryks-cylindrene bevæger den bageste Hjulgruppe og Lavtryks-cylindrene den forreste. De forreste Rammer er forbundne med de bageste paa en saadan Maade, at naar Maskinen passerer en Kurve, drejer den forreste Hjulgruppe sig om en Hængseltap beliggende mellem Højtryks-cylindrene i Maskinens Centerlinie. Kedlen er anbragt i fast Forbindelse med de bageste Rammer, medens den paa de forreste er understøttet af Glidebærere. Bøjelige Rør overfører Dampen fra Højtryks-

Baldwins Lokomotivfabrik blev fuldført i 1906 til Great Northern Jernbane. Disse Lokomotiver er af 2-6-6-2 Typen (1 C+C 1) og Hovedarrangementet af Damp-rørene er det samme, som er vist i Fig. 1. Damp-domen er anbragt umiddelbart over Højtryks-cylindrene, og Friskdampen ledes fra Damp-ventilen til Gliderrummet gennem udvendig liggende stive Damp-rør. Kraftdamp-røret, som forbinder Høj- og Lavtryks-cylindrene, er anbragt i Lokomotivets Centerlinie mellem Rammerne og er fremstillet med en Kuglesamling i den bageste Ende. Centerlinien i Kugleforbindelsen falder sammen med Centret i den bevægelige Rammeforbindelse, saaledes at Længden af Kraftdamp-røret er konstant, ligegyldig hvilken Stilling den forreste og bageste Ramme indtager. En Glidesamling er anbragt i Nær-

heden af den forreste Ende af Røret for at give efter for Udvidelse og Sammentrækning. Udgangsrøret er forsynet med en Kugleforbindelse i hver Ende og en Glidesamling i Midten (se Fig. 1). En Anbringelse af Rør lignende denne er brugt paa Lokomotivet der er afbildet i Fig. 2.

(Fortsættes).

Hver Dag kan have Bud efter Dig!
HJÆLPEFONDEN
kun een Gang om Aaret.

KOKSFYRING PAA LOKOMOTIVER.

Ved Otto Bendixen.

(Sluttes).

I det følgende skal vi se lidt nærmere paa de Forsøg, der, som vi nævnte i Indledningen til denne Artikel, foretoges af de preussiske Statsbaner efter Henstilling fra Rin-Westfalske Kul-Syndikat for at undersøge Koks Anvendelse som Lokomotivbrændsel.

Ved disse Forsøg anvendtes en Blanding af Stenkul og Koks, i hvilken Koksene udgjorde 25—30 %. Som Forsøgsstrækning anvendtes Linien Dieringhausen—Meinerzhagen under Jernbanedirektionen Elberfeld. Den Strækning ligger for største Delen i en Stigning 1:60, som først i Nærheden af Meinerzhagen gaar over i en Stigning 1:100 for umiddelbart ved nævnte Station at danne et Fald ind til denne. Den omtalte Banestrækning, hvis Længde er 23 km, udmærker sig ved mange og skarpe Kurver. Man havde, som det synes, valgt særlig ugunstige Forsøgsforhold, for allerede fra Begyndelsen at kunne fastslaa, hvorvidt Koks netop under de vanskeligste Forhold skulde kunne anvendes som Lokomotivbrændsel, uden at man behøvede at frygte for Driftsforstyrrelser.

Som Forsøgslokomotiv valgtes 3 Hovedtyper:

G 8, et moderne D Godstogslokomotiv med Overheder,

G 7, et D Compound Godstogslokomotiv, ældre Type, samt

P 8, et moderne 2 C Persontogslokomotiv med Overheder, anvendelig baade til Il-, Person- og Godstog.

For at faa et nogenlunde Begreb om Koksfyringens Økonomi, kortes nogle Sammenligningsture med Stenkul alene.

Da en Prøvetur varede ca. $1\frac{1}{4}$ Time og Brændselsforbruget var under 1 Tons, var det vanskeligt at faa nogle paalidelige Forsøgsværdier. Frem for alt var det vanskeligt at have Lokomotiverne i samme Forhold før og efter Prøveturen. Uforudset Standsning af Togene maatte naturligvis indvirke paa

Brændselsforbruget, Adhæsionen paa Skinnerne var tidligt om Morgenen, som Følge af Natduggen, en anden end om Dagen i Solskinnet o. s. v. De fundne Værdier kunde derfor ikke anses for almenlydige.

Sammenstilling I.

Forsøgskørslen paa Strækningen Dieringhausen—Meinerzhagen. Septbr. 1914.

Lokomotivtype	Togvægt i Tons	Brændselsart	Forbruget i kg	
			Brænds	Vand
G. 8	353	Almindelige Stenkul	519	6,3
—	353	$\frac{3}{4}$ Stenkul $\frac{1}{4}$ Koks ¹ .	638	6,5
—	390	$\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$ —	613	6,5
—	386	$\frac{2}{3}$ — $\frac{1}{3}$ Koks ² .	750	6,5
—	386	$\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$ —	734	—
—	351	$\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$ —	690	6,6
G. 7	313	$\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{4}$ —	702	8,0
—	(normalt 305)	—	—	—
—	313	Almindelige Stenkul	770	8,0
P. 8	250	—	852	7,0
—	250	—	906	—
—	250	$\frac{3}{4}$ Stenkul $\frac{1}{4}$ Koks ² .	872	7,6
—	250	$\frac{2}{3}$ — $\frac{1}{3}$ —	858	7,4

1 Brechkoks II. 2 Grobkoks fra Mont Cenis.

Saavidt det var muligt gennemførtes Prøvekørslerne under samme Forhold. Lokomotivernes Kedler bragtes først i tjenstlig Stand, idet man tog Lokomotiverne i Brug allerede før Prøveturen, saa at det til Kørslen afvejede Brændsel ikke blev anvendt til Opvarmning af Cylindre, Isolering o. lg. Før Kørslen bakkedes Fyret, hvorpaa Damptrykket med en stedse lige stor Brændselsmængde (Briketter og Kul) og med en bestemt Vandstand i Kedlen i Løbet af en halv Time bragtes op til 6 Atm. Herefter begyndte først Fyringen med den afvejede Mængde Brændsel. Mod Slutningen af Turen lod man Fyret bringe ned til en bestemt Tykkelse, der naturligvis kun kunde være skønsmæssig. Samtidig maatte Damptrykket atter udgøre 6 Atm. og Vandstanden være den samme som ved Forsøgets Begyndelse. Følgelig kunde disse Forudsætninger ikke altid nøjagtigt opfyldes.

I Sammenstilling I gengives de opnaaede Værdier. — Af Forsøgene er fremgaaet, at med en hensigtsmæssig Behandling kan en Kokstilsætning af indtil $\frac{1}{3}$ af Kullenes Vægt uden videre anvendes, og selv under de vanskeligste Forhold ikke virke uheldigt paa Driften. Som Følge heraf foreskrev Ministeriet for offentlige Arbejder, at Koks overalt skulde blandes med Stenkul.

For at faa nøjagtige Oplysninger om den Indflydelse, som Koksblandingen har paa Brændselsforbruget, og samtidig forsøge med andre Koksorter, udførtes yderligere Forsøg paa Strækningerne Vorhalle—Altenhunden (73 km) og Düsseldorf—Lennep (42 km). Ved disse Forsøg anvendtes ogsaa Loko-

motiv af Typen G⁸, det nyeste D Godstogslokomotiv med Fødevarerforvarmer.

Resultaterne af disse Forsøgskørsler gengives i Sammenstilling II.

Sammenstilling II.

Lokomotivtype	Togvægt i Tons	Brændselsart	Forbruget i kg	
			Brænds.	Vand
Forsøgskørsel Strækningen Vorhalle—Altenhunden, Septbr. 1914.				
G. 8 ¹	1,300	Almindelige Stenkul	1,900	17,5
—	1,300	³ / ₄ Stenkul ¹ / ₄ Koks ¹	2,203	17,9
—	1,260	² / ₃ — ¹ / ₃ —	2,044	16,3
—	1,267	² / ₃ — ¹ / ₃ —	1,941	—
—	1,267	¹ / ₂ — ¹ / ₃ —	2,018	15,7
G. 8	1,171	Almindelige Stenkul	2,090	—
—	1,180	³ / ₄ Stenkul ¹ / ₄ Koks ¹	2,153	18,4
G. 7	912	Almindelige Stenkul	1,878	17,3
—	922	³ / ₄ Stenkul ¹ / ₄ Koks ¹	2,186	18,1
Forsøgskørsel Strækningen Düsseldorf—Lennepe, Septbr. 1914.				
P. 8	240	Stenkul	830	7,1
—	—	³ / ₄ Stenkul ¹ / ₄ Koks ²	885	7,3

¹ Grobkoks fra Mont Cenis.

² — — — Blumental

³ — — — Ewald

Forsøgskørslerne udførtes netop for at vise, hvorledes Blandingerne af Stenkulbriketter og Koks skulde forholde sig ved Anvendelsen som Brændsel til Lokomotiver. Herved anvendtes tillige foruden de førnævnte Lokomotiver ogsaa et af Typen S 10, et moderne 2C Compound Iltoglokomotiv med Overheder (Lok. Tid. Nr. 7-8 1915). Forsøgskørslerne med dette foretoges paa Strækningen Hagen—Betzdorf og retur.

Resultaterne findes i Sammenstilling III.

De Resultater, som kunne uddrages af de foretagne Forsøg, ere i Hovedtrækkene følgende:

Nogen væsentlig Forskel i Forbruget af udelukkende Kul paa den ene Side og Koksblandinger med Kul eller Briketter paa den anden Side kunde ikke paavises. Nøjagtige Resultater kan kun fremkomme gennem længere Tids Forsøg.

Fyret maatte ved Koksblandinger holdes tykkere end ved rene Kul. Nogen bestemt almenyldig Regel herfor lader sig ikke opstille, da Dampforbruget er meget forskelligt. Lokomotiver for standsende Tog arbejder anderledes end gennemkørende Godstogslokomotiver, Lokomotiver for Iltog o. s. v. Jo større imidlertid Kokstilsætningen er, desto tykkere eller højere maatte netop Fyret være. Ved gennemkørende Lokomotiver maatte det være højere end ved Lokomotiver med vekslende Belastning.

Som Paafyringsmateriale kan Koks ikke komme i Betragtning, uden at der hidtil som tidligere maatte anvendes Briketter eller Kul. Ved stærkt arbejdende

Sammenstilling III.

Lokomotivtype	Togvægt i Tons	Brændselsart	Forbruget i kg	
			Brænds.	Vand
Forsøgskørsel Strækningen Vorhalle—Aftenhunden, Septbr. 1914.				
G. 8 ¹	1,270	¹ / ₂ Brikett. ¹ / ₂ Koks ²	1,970	16,1
G. 8	1,100	¹ / ₂ — ³ / ₂ — ⁴ / ₂ —	2,250	15,4
—	1,111	¹ / ₂ — ¹ / ₂ —	2,033	15,2
	(normalt 1,050)			
G. 7	937	¹ / ₂ — ¹ / ₂ —	2,033	17,6
Forsøgskørsel Strækningen Düsseldorf—Lennepe, Septbr. 1914.				
P. 8	235	³ / ₄ Brikett. ¹ / ₄ Koks ⁷	650	5,5
	(Lokal-toglokomotivets belastning mindre)			
—	253	¹ / ₂ — ¹ / ₂ —	1,200	—
	(normalt 240)	med udelukkende Kul	1,025	—
Forsøgsk. Str. Hagen—Betzdorf og Retur, Septbr. & Oktbr. 1914				
S. 10	ud 335 hjem 304	¹ / ₂ Stenkul ¹ / ₂ Koks..	rigeligt med Damp	
—	—	¹ / ₂ — ¹ / ₂ —	3,087	—

¹ Briketter fra Hamburg.

² Grobkoks fra Ewald.

³ D.-L.-briketter

⁴ Grobkoks fra Blumental.

⁵ — — — Königsborn.

⁶ Briketter fra Eintracht T.

⁷ Koks fra Shamrock.

eller ved gennemkørende Lokomotiver maatte Fyret allerede ved Togets Afgang have faaet en tilstrækkelig Tykkelse. Hvis dette ikke er Tilfældet, saa kan der ved Kørselns Begyndelse let indtræffe Mangel paa Damp, fordi de nyligt indkastede Koks i Mod-sætning til Kul fordrer længere Tid for at brænde igennem. Ved Slutningen af Kørslen bør man saavidt muligt undgaa at fyre med Koks, men helst fyre med rene Kul, fordi Koksene efter en større Indfyring saaledes langsomt brænder ud, eller bredt i et tyndere Lag ikke længere antændes, og siden ved Rensningen af Risten udkastes de sammen med Aske og Slagger og gaar tabt. Koksene og Kullene eller Briketterne skulle ikke blandes, men paa Tenderen opbevares adskilte, f. Eks. ved en gennem Tenderens Midte opstillet Bræddevæg, og Fyringen skal ske skønsvis med Koks og skønsvis med Kul eller Briketter, og naar det er muligt med større Mængder Koks end med noget af den anden Slags Brændsel.

Angaaende Størrelsen af Kokstilsætningen maa fremhæves, at i Almindelighed har Forholdet 1 : 1, saavel med Kul som med Briketter, vist sig tjenligt,

og er derfor tilladt. Til Lokomotiver med meget vekslende Kraftudfoldelse, f. Eks. Rangerlokomotiver, samt for Lokomotiver som af visse Aarsager maa arbejde med tyndt Fyr, er det fordelagtigst at anvende en mindre Kokstilsætning, omkring $\frac{1}{3}$. Da imidlertid Koksene er lettere end Kullene, maa man foretage Indfyringerne med kortere Mellemlum.

Vi afslutter hermed Artiklen om Koksfyling paa Lokomotiver, idet vi i det foregaaende har søgt at belyse de Forhold, der staar i Forbindelse hermed. At det ikke af nogen anses for en Lettelse eller en Behagelighed at anvende Koks til Fyring paa Lokomotiver tør vel anses for givet; thi det betyder i alle Tilfælde et Plus til Arbejdet i den i Almindelighed strænge Lokomotivtjeneste, og gør det vanskeligere at udføre Tjenesten uden Uheld. Og dog maa vi prise os lykkelige, hvis vi ikke paa mere ubehagelig Maade maa komme til at mærke Verdenskrigens ubarmhjertige Følger. — Hvorvidt Koks, selv om de blandes med Stenkul eller Briketter, udøver en skadelig Virkning paa Fyrkassen eller Risten, saa at Besparelsen derved vilde blive mere eller mindre illusorisk, foreligger endnu ikke tilstrækkelig belyst af Erfaringerne.

Støt vor Organisation i Ord og Gerning.

LØNSAGEN.

Lønkampagnen 1915--16 er nu afsluttet.

Resultaterne af Kampagnen kender vore Medlemmer. I April havde vi den første Udbetaling, 120 Kr., derefter følger 45 Kr. i Maanederne Juni, August og Oktober, altsaa bliver den samlede Udbetaling paa 255 Kr.

I Januar Maaned modtog D. L. F. fra Centralorganisationen en Opfordring til at slutte sig til C. O.s Andragende om et midlertidigt Løntillæg samt om at deltage i Arbejdet for Gennemførelsen af Kravet. Hovedbestyrelsen gav sit Samtykke, og dermed var vor Organisation med i Lønkampagnen, der indledes med det store Møde i Koncertpalæet.

Dette Møde viste klart, at Sagen var i Stand til at samle alle Tjenestemænd fra alle Etater i alle Stillinger til at løfte i Flok. Mødet, der efterfulgtes af en Række andre Møder, bidrog mægtigt til at vende

Stemningen i Befolkningen til Fordel for os. Medens man ellers ikke vilde høre Tale om Tvang hos Tjenestemændene, saa var man efter Mødet dog villig til at gøre smaa Indrømmelser, og efterhaanden som Tiden gik, og der stadig blev afholdt flere Møder, der hver for sig havde samlet alt, hvad der fandtes i den paagældende By af Tjenestemænd, ja, saa maatte man indrømme, at Tjenestemændenes Krav egentlig ikke var helt urimelige, ja, tilsidst, da Organisationerne havde gennemgitteret hele Landet, var den største Del af Befolkningen klar over, at Tjenestemændene maatte og skulde have Tillæg.

I Marts Maaned blev der da forhandlet mellem Regeringen og Partierne, alt imedens Org. hængte i af alle Kræfter. Den 9. Marts forelagde Finansministeren i Finansudvalget et Forslag, der gik ud paa at yde 180 Kr. for Gifte, det halve for Ugifte, for Tjenestemænd med Lønninger under 3000 Kr. — *gældende for Finansaaet 1916—17.* Org. var imidlertid underhaanden underrettet om Hovedtrækkene, og gik straks i Gang med at imødegaa de uheldige Punkter i Forslaget.

Den 15. Marts kom Forslaget frem i Rigsdagen og var nu rettet til at gælde for *Kalenderaaet*, altsaa en Forandring af 45 Kr. pr. Mand; men heller ikke i denne Skikkelse kunde Lovforslaget tilfredsstille os, man var jo endnu langt fra vort oprindelige Krav, 240 Kr. for *alle* Tjenestemænd.

Imidlertid gik Sagen sin Gang i Folketinget med en Udvalgsbehandling, der var baade lang og grundig.

Org. Tillidsmænd færdedes daglig i Rigsdagen for at øve al den Indflydelse, som det var muligt. At deres Arbejde ikke har været helt ringe og heller ikke uden Betydning kan man se af en Artikel, som gik rundt i Venstrebladene, der stod bl. a., at ved næste Revision af Grundloven skulde den lovgivende Myndighed lægges hos Regering, Rigsdag og Civiletaternes Lønningsudvalg. Denne Vittighed siger tydeligt, at Org. har leveret et godt Stykke

Arbejde, et Arbejde, som alle har lagt Mærke til og som ogsaa har baaret god Frugt.

Hovedankerne mod Forslaget var Tidspunktet for Lovens Ikrafttræden om 3000 Kr.s Grænse samt Tillægets Størrelse. Det lykkedes som bekendt ikke at rykke Grænsen længere op og heller ikke var det muligt at faa de 180 Kr. forhøjede, derimod blev Lovens Ikrafttræden rykket tilbage fra 1. Januar 1916 til 1. August 1915.

Det er klart, at denne Lov ikke tilfreds stiller os. Vort Krav var i Virkeligheden fra først af saa beskedent, at det burde være imødekommet helt og fuldt. Naar man i Rigsdagen ikke har villet dette, saa er det fordi, Lysten til at slaa en Handel af har været for stærk hos vore Tingmænd. Naar vi en anden Gang henvender os der, maa vi forlange saa meget, at der bliver noget at handle med. Vi tror ikke, dette er sundt og heller ikke billigt for Staten; thi en Gang, det sker før eller senere, opdager Org., at de er stærke nok til at føre vore Krav igennem. I denne Omgang har vi taget mod Forslaget, saaledes som det nu er Lov. Lad os da se, hvad det er vi har opnaaet. Da Tanken først rejstes i Efteraaret 1915, vil man i det højeste høre Tale om at forny Loven om Dyrtidshjælp. Man vilde ikke høre noget om, at Jernbanemændene havde noget uhonoreret Krav eller uhonoreret Løfte paa Godtgørelse for Ekstraarbejde, som ikke var honoreret i Loven af August.

Efterhaanden som Tiden gik og Stemningen blev os mere gunstig, blev man villig til at give os 10 Kr. om Maaneden fra 1. April 1916. Da Loven blev forelagt i Finansudvalget bød den 15 Kr. om Maaneden fra April 1916. Da Loven kom i Folketinget var den forbedret, saaledes at den nu bød 15 Kr. om Maaneden fra Januar 1916, og nu, da Loven endelig er vedtaget, byder den 15 Kr. om Maaneden fra August 1915.

Et rigtigt Stykke Studeprang. —

Altsaa er Stemningen forbedret, saaledes at der nu ydes os 255 Kr. for Tiden fra

1. August 1915 og til 31. December 1916, medens man oprindeligt havde tiltænkt os 90 Kr. for samme Tidsrum.

Desuden er det nu saa godt som fastslaaet, at der skal udbetales en mindre Godtgørelse for Overarbejde.

Medens vi ikke er tilfredse med Loven, er der kun Grund til at være tilfredse med Org. under denne Sags Behandling. Overalt har de været paa Færde for at gribe og udnytte enhver Chance for at komme et Skridt videre.

Idet vi hermed afslutter Lønkampagnen 1915—16 vil vi sige alle, som har medvirket, vor bedste Tak. Vi har ikke opnaaet alt, hvad vi ønskede, vi er ikke kommen saa langt hen ad Vejen, som det egentlig var vort Maal; men en Ting har vi opnaaet, nemlig at slaa fast Org.s Betydning i denne Sag. Vi har naaet at slaa fast, at en godt organiseret, enig og maalbevidst Tjenestemandssstand ikke kan sættes helt i Skammekrogen.

Det Baand, som er knyttet mellem de to store Org. i Jernbaneetaten og D. L. F., er blevet stærkt. Vi har set, at Lederne af de to Org. har samme Maal, som vi, at man er parat til at ofre paa Sammenholdets Alter, hvor det er nødvendigt, at man har Forstaaelse af og respekterer andres Opfattelser og Krav. Saadanne Org. er vi kun veltjente at være i Samarbejde med. Vi siger de to Org. Tak for i Vinter. Vi haaber, at vi maa fortsætte, og at vore Organisationer maa styrkes i fortsat Samarbejde.



GODTGØRELSEN.

Under Arbejdet for Dyrtidstillæget opstod Gang paa Gang Spørgsmaalet om Godtgørelse for det uhonorerede Overarbejde Statsbanernes Tjenestemænd havde udført siden Krigens Begyndelse. Under den Konference, der fandt Sted mellem Organisationernes Repræsentanter og Finans- og

Trafikministeren om Dyrtidstillæget, blev Spørgsmaalet om Godtgørelse for ydet Overarbejde trukket frem; men paa det Tidspunkt stillede begge Ministrene sig ret kølig overfor noget saadan.

Da Repræsentanterne for Statsbaneorganisationerne af Loven om Dyrtidstillæget og Udvalgets Stilling til hele dette Spørgsmaal blev klare over, at man i denne Lov ikke agtede at stille Civiletaternes Tjenestemænd anderledes end f. Eks. Lærerne, trods det, at Civiletaternes Tjenestemænd siden Krigens Begyndelse ikke alene havde udført et for Staten og Samfundet meget betydeligt Arbejde, men ogsaa et meget betydeligt tildels uhonoreret Overarbejde (for Statsbanernes Tjenestemænd absolut uhonoreret Overarbejde) besluttede Hovedbestyrelserne for „Jernbaneforeningen“, „Dansk Jernbaneforbund“ og „Dansk Lokomotivmands Forening“ at rette Henvendelse til Konsejlspræsidenten, dels for at minde om et af ham under 25. April 1915 til Centralorganisationen givet Tilsagn, dels for at henstille, at der paa Tillægsbevillingsloven søgtes en Bevilling hvorved der kunne ydes noget Vederlag til de Tjenestemænd ved Statsbanerne der havde haft Tab af Frihed.

Hovedbestyrelserne besluttede efter nogen Drøftelse at nedsætte et Udvalg bestaaende af 6 Mand, 2 fra hver Organisation, til at rette Henvendelse til Konsejlspræsidenten og iøvrigt foretage det fornødne Arbejde med dette Spørgsmaal.

Den 7. April afsendte Udvalget følgende Skrivelse til Konsejlspræsidenten:

Jernbaneorganisationernes
Fællesudvalg.

København, d. 7. April 1916.

Hr. Konsejlspræsident Zahle.

Efter enstemmig Vedtagelse af Hovedbestyrelserne for „Jernbaneforeningen“, „Dansk Jernbaneforbund“ og „Dansk Lokomotivmands Forening“ tillader undertegnede Repræsentanter sig at anmode om en Konference med Hr. Konsejlspræsidenten angaaende et Vederlag for det af Statsbanernes Personale under hele Krigsperioden ydede Overarbejde.

Foreningerne anser det, efter den Form Dyrtidsloven nu vil faa, for absolut nødvendigt, at der paa Tillægsbevillingsloven for Finansaaret 1915—16 søges en Bevilling til en saadan Godtgørelse, idet vi tillader

os at henvise til det i Konsejlspræsidentens Skrivelse af 29. April 1915 til Centralorganisationerne i saa Henseende givne Tilsagn.

Under Hensyn til den nær forestaaende afsluttende Behandling af Tillægsbevillingsloven samt i Betragtning af, at „Dansk Lokomotivmandsforening“ afholder sit Delegeretmøde Tirsdag den 11. ds., ligesom de to andre Foreningers Hovedbestyrelser ventes samlet i den kommende Uge, er det os magtpaaliggende snarest at erfare Regeringens Stilling til dette Spørgsmaal; vi haaber det maa passe Konsejlspræsidenten at modtage os førstkommande Mandag, og at Regeringen da vil være i Stand til at meddele, om en saadan Bevilling vil blive søgt.

Allerærbødigst

*N. C. Henriksen. Ch. Petersen. Rich. Lillie.
D. O. Høgsguard. Kantse. M. Mortensen*

Mandag d. 10. April var Udvalget til Konference hos Konsejlspræsidenten. (i denne Konference kunde som bekendt Lokomotivpersonalets Repræsentanter ikke deltage, da vor Organisations Generalforsamlinger og Delegeretmødet i Aarhus fandt Sted d. 10. og 11.). Ministeren udviklede her Regeringens Bevæggrunde til Loven om Dyrtidstillæg og sit Syn paa Statsbanernes Tjenestemænd og det Arbejde, de under den ekstraordinære Situation havde udført; men sluttede dog med at ville anbefale overfor Regeringen, at man paa Tillægsbevillingsloven søgte ca. 200,000 Kr. i ønskede Øjemed.

Den 11. April tilsendte Udvalget Konsejlspræsidenten følgende Skrivelse:

Jernbaneorganisationernes
Fællesudvalg.

København, d. 11. April

Hr. Konsejlspræsident Zahle.

Idet vi tillader os at henvise til den med Hr. Konsejlspræsidenten igaar stedfundne Konference angaaende Godtgørelse for det af Statsbanepersonalet under Krigsperioden udførte Overarbejde, hvorunder Hr. Konsejlspræsidenten udtalte, at Regeringen ikke saa sig i Stand til at søge en Bevilling i omhandlede Øjemed, da Loven om Dyrtidstillæg tillige var tænkt at skulde være Dækning herfor, en Opfattelse som det vil falde Organisationerne overordentlig vanskeligt at gøre Statsbanernes Tjenestemænd fortløbe med, maa vi dog erkende, at Regeringens bestemte Standpunkt i denne Sag kun giver ringe Haab om en Løsning i det Omfang, som Tjenestemændene har anset som værende paakrævet.

Under Konferencen henlede vore Repræsentan-

ter Opmærksomheden paa, at *Statsbanernes* Tjenestemænd ikke under nogen Form har oppebaaret Vederlag for Overarbejde eller Godtgørelse for mistet Ferie eller tabte Fridage, et Forhold som os bekendt ikke gælder for andre Statstjenestemænd; vi skal saaledes nævne, at *Statstelegrafpersonalet* erholder en fast om end ringe Timebetaling for al Ekstratjeneste og yderligere for en Del af Personalets Vedkommende i noget af Krigsperioden oppebar et Gratiale for forceret Tjeneste; i *Toldetaten* er en Del af det ydede Ekstraarbejde godtgjort. For *Postvæsenets* Vedkommende, hvor Forholdene paa Grund af Militærindkaldelserne har medført en betydelig Indskrænkning i Feriegivning, er der paa Tillægsbevillingsloven for 1915-16 søgt en Bevilling af 100,000 Kr. som Godtgørelse herfor til ca. 2500 Tjenestemænd.

Kun Statsbanepersonalet, som uimodsagt er de Tjenestemænd, der har haft det mest omfattende Ekstraarbejde og i største Grad har maattet give Afkald paa Frihed, har som nævnt hidtil ingensomhelst Godtgørelse faaet; det var derfor nærliggende, at Tanken om paa Tillægsbevillingsloven at faa optaget en Bevilling til i nogen Grad at faa raadet Bod paa dette Forhold kom under Forhandling; ved denne Lejlighed erklærede Hr. Konsejlspræsidenten, at Regeringen gerne medvirkede til, naar Bekostningen kunde holdes indenfor en rimelig Grænse, at en Del af de forannævnte Misforhold snarest kunde rettes.

Vi skal derfor tillade os at foreslaa, at der paa Tillægsbevillingsloven for 1915-16 stilles Forslag om en Bevilling af ca. 300,000 Kr. til Anvendelse i nævnte Øjemed. Om den specielle Anvendelse forudsætter vi en nærmere Forhandling mellem Administrationen og Organisationerne, naar Bevillingen foreligger. Alene af det forholdsvis ringe Beløb, hvorom der ansøges, vil det fremgaa, at der ikke paatænkes nogen almindelig Honorering for Personalets Overarbejde, men derimod kun en beskedent Godtgørelse bl. a. til de Tjenestemænd, som har haft et betydeligt Overarbejde og som under alle Omstændigheder ikke har modtaget Ækvivalent derfor, f. Eks. Overassistenter m. fl., samt til visse Grupper af Personale, som særlig har lidt under Ekstratjenesten og det forcerede Arbejde, saasom Tog-, Lokomotiv- og Søfartspersonalet, Personalet paa de stærkt trafikerede Hovedstationer og Ledbevogetningspersonalet ved Hovedlinierne.

Vi er overbevist om, at den høje Regering vil erkende Nødvendigheden af, at der vises Statsbanernes Personale den Paaskønnelse for ydet Arbejde, som en saadan Bevilling vil muliggøre, om man skal have Sikkerhed for at kunne bevare den Ro og Tilfredshed blandt Personalet, der af Hensyn til Statsbanernes Tarv maa være Regeringen og Organisationerne lige magtpaaliggende.

Det tilføjes, at Organisationerne vil sætte megen Pris paa at erfare Regeringens Afgørelse i denne

Sag, saasomt som gørligt og saavidt muligt inden den endelige Vedtagelse af Loven om Dyrtidstillæg.

Allerærbødigst

N. C. Henriksen. Ch. Petersen. D. O. Høgsgaard.

J. L. Rodevang. Rich. Lillie. M. Mortensen.

Trafikministeren, hvem dette Spørgsmaal ganske naturligt mest berørte, stillede sig nu velvillig og forstaaende overfor det fremsatte Krav men tilkendegav dog, at ret langt udover de af Konsejlspræsidenten i Udsigt stillede 200,000 Kr. kunne Organisationerne ikke forvente man vilde gaa.

Hovedbestyrelserne samledes da atter for at drøfte og tage Stilling til den eventuelle Fordeling af den Sum, man kunde ønske maatte blive anvist, og efter nogen Diskussion herom enedes man om en Fordeling til de forskellige Grupper til et Beløb af 300,550 Kr., der vilde komme ca. 7440 Tjenestemænd til Gode.

Under 22. April tilsendte Udvalget Trafikministeren en specificeret Oversigt over den ønskede Fordeling, og d. 1. Maj blev denne Oversigt suppleret ved følgende Skrivelse:

Jernbaneorganisationernes
Fællesudvalg

København, den 1. Maj 1916.

I Fortsættelse af Organisationernes Skrivelse af 22. f. M. skal man, efter stedfunden Konference med Generaldirektoratet, ændre den af os tidligere foreslaaede Fordelingsmaade af det ansøgte Beløb til Godtgørelse af Ekstratjeneste paa følgende Maade:

Som Godtgørelse for mistede Fridage og delvis Tab af Ferie, endvidere for Ekstratjeneste i Anledning af Fridags- og Feriegivning — idet en Del Tjenestemænd, som selv har erholdt Ferie, har maattet paalægges Ekstratjeneste for at tilvejebringe Ferie dage for andre Tjenestemænd — foreslaas ialt paa Tillægsbevillingsloven bevilget et Beløb paa 300,550 Kr.

Beløbet foreslaas fordelt paa følgende Maade:

- 1) Forskellige Godsekspeditører, Overassistenter, Stationsforstandere, Lokomotivmestre, Telegrafmestre, Fuldmægtige, Kontorchefer, Bestyrere og nogle med forannævnte ligestillede Embedsmænd, i alt 456 Tjenestemænd tildeles. 79 800 Kr.
- 2) Det øvrige Medhjælpspersonale paa en Del stærkt trafikerede Stationer (3: Kontor-, Ranger- og Pakhuspersonale) samt enkelte Tjenestemænd blandt Kredskon-

torernes Medhjælpspersonale, ca. 3385	
Tjenestemænd.....	85 250 Kr.
3) Togpersonale (ca. 1309).....	52 360 -
4) Lokomotivpersonale (ca. 1398).....	55 920 -
5) Søfartspersonale (ca. 492).....	17 220 -
6) Vognopsynet (Vognopsynsmænd ogmdl. Vognpassere) (ca. 150).....	3 750 -
7) Ledvogtere (ved Hovedlinjerne) (ca. 250)	6 250 -
Ialt til ca. 7440 Tjenestemænd ...	300 550 Kr.

Beløbet til de forskellige Grupper er kalkuleret dels under Hensyn til den Betydning de paagældendes Tjenestegerning har for Statsbanernes Drift, dels under Hensyn til det Omfang, hvori det har været nødvendigt at inddrage Ferie og Fridage, samt i hvor høj Grad der har været paalagt Tjenestemændene Ekstratjeneste under Krigssituationen i Anledning af Feriegivning og ordinære Fridage.

Den nærmere Fordeling indenfor de forskellige Hovedgrupper ønskes at maatte finde Sted efter en Forhandling mellem Administrationen og Organisationerne.

Allerærbødigst

For Jernbaneforeningen:
Georg Berg.

For Dansk Jernbaneforbund:
Ch. Petersen.

For Dansk Lokomotivmands Forening:
Rich. Lillie.

Det har for Hovedbestyrelserne som for Udvalget været en Glæde at se, at Trafikministeren som Ændringsforslag til Tillægsbevillingslovens 3. Behandling ved en meget smuk Skrivelse til Finansudvalget ønskede 300,550 Kr. til Godtgørelse for tabt Frihed til Statsbanernes Tjenestemænd. Tillægsbevillingsloven der kan ventes færdigbehandlet af Folketinget i disse Dage, og sikkert meget hurtigt derefter vil blive færdig i Landstinget, vil ved sin Vedtagelse anvise 300,550 Kr. til Godtgørelse for tabt Frihed til ca. 7440 Tjenestemænd. Selv om det for de fleste kun betyder ca. 25 Kr. vil det dog glæde og tillige virke som en lille Overraskelse.

For Lokomotivpersonalet vil Beløbet forhaabentlig blive fordelt ligeligt, hvilket vil sige ca. 40 Kr. til hver Lokomotivmand.

Dette Resultat maa og kan kun betragtes som noget naaet ved et godt, sundt og forstaaende Samarbejde mellem „D. J. F.“, „J. F.“ og „D. L. F.“

Dansk Lokomotivmands Forening kan for sin Part glæde sig over at have været med

i dette Arbejde og i den Fordeling, som Ministeren har givet sin Tilslutning og som bærer Præg af skyldige Hensyn til de Medansatte i vor Etat vi Organisationsmænd i Arbejdet for „Loven af 17. April 1916“ ikke naaede at tilfredsstille Kravene for.

»Dick«.

Kommer Ulykken over Dig, da er det forsent at tænke paa Indmeldelse i Hjælpefonden.

DE NYE DISTRIKTSCHEFER.

Som det var vanskeligt for Jernbanaaraadet at træffe Bestemmelse om Distrikternes Sæde, saaledes har det ogsaa taget Tid forinden de tre nye Distriktschefer udnævntes, men endelig den 12. Maj forelaa Udnævnelserne af disse Mænd. Det blev Trafikbestyrer L. G. C. L. Eir, Banebestyrer, cand. polyt. P. Hiort-Lorenzen og Trafikbestyrer C. C. Wissenbach.

G. Eir er udnævnt til Distriktschef for Sjælland og Øerne med Station i Kjøbenhavn.

Distriktschefen er født den 30. Januar 1862 og er saaledes 54 Aar gl. Han hører til dem der har arbejdet sig frem gennem samtlige Grader. Han blev ansat 1879 som Elev ved Statsbanerne og blev i 1882 Assistent. Han gjorde derefter en Række af Aar Tjeneste i Helsingborg, hvor han gjorde sig meget fortjent. 1907 blev Eir Trafikinspektør i Aalborg, og 1912 konstitueredes han som Trafikbestyrer i 4de Kreds.

Cand. polyt. P. Hiort-Lorenzen er født 31. Marts 1860 og er Søn af afdøde Generaløjtnant L. Hiort-Lorenzen blev Student fra Haderslev Skole i 1878 og meldte sig derefter paa Polyteknisk Lærestanstalt, hvorfra han afgik i 1884. Aaret efter ansattes han ved Statsbanerne. I 1897 blev han Baneingeniør, 7 Aar senere Kontorchef og i 1911 Banebestyrer i 3. Kreds.

C. C. Wissenbach er født 20. December 1865. — Han har, som Eir, tjent sig op gennem alle Grader. Han ansattes i

Statsbanernes Tjeneste i 1882. 1898 udnævntes W. til Overassistent og gjorde derefter en Aarrække Tjeneste som Stationsforstander ved Nordbanegaarden i København. W. udnævntes derpaa i 1906 til Trafikinspektør i Fredericia og konstitueredes 1912 som Trafikbestyrer samme Sted.

Wissenbach var en Tid lang Jernbaneforeningens Formand og har paa anden Maade haft sine Kollegers Tillid.

Vi vil ønske de 3 Distriktschefer velkommen og udtale Haabet om, at Samarbejdet mellem dem og os maa falde let og være til Gavn for Statsbanerne. Forholdet er jo dette at en Del af de Henvendelser, der nu sker til Chefen for Maskinafdelingen, i Stedet vil finde Sted hos Distriktscheferne.



FRA RIGSDAGEN.

TILLÆGSBEVILLINGSLOV.

3. Behandling.

Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1. April 1915 til 31. Marts 1916 kom den 9. Maj til Behandling i Folketinget. I Listen over Ændringsforslag findes enkelte af Trafikministeren fremsatte Forslag samt en fra Statsbanernes Generaldirektør af 22. Marts 1916 til Finansudvalget fremsendt Indberetning, som vi anser for at være af saa stor Interesse, at vi ikke betænker os paa at optrykke den. Af Ministerens Ændringsforslag lægger man særlig Mærke til Forslaget om Godtgørelse for mistede Fridage og delvis Tab af Ferie og for Ekstratjeneste. Forslaget er, som ogsaa af Ministeren bemærket, et Forslag fra Organisationerne, som han har fundet Anledning til at henholde sig til.

A. Statsbanerne.

Ministeriet
for offentlige Arbejder.

København, d. 11. April 1916.

Som Følge af den for Tiden herskende store Mangel paa lukkede Godsvogne og Presenninger

har man hurtigst muligt maattet træffe Foranstaltninger til en midlertidig Overdækning af 400 aabne Godsvogne. Denne Foranstaltning vil medføre Udgifter til i alt ca. 92,000 Kr., hvoraf ca. 60,000 Kr. allerede er afholdte i Finansaaret 1915—16.

Det vil saaledes være nødvendigt at søge den ved Finansloven for det nævnte Finansaar under Konto § 2 A. I. B. 4. b. 2. bevilgede Sum forhøjet med det anførte Beløb af 60,000 Kr. ud over den ved Ændringsforslag til 2den Behandling i Folketinget af Tillægsbevillingslovsforslaget for det ommeldte Finansaar søgte Forhøjelse af 124,000 Kr., og jeg tillader mig derfor herved at anmode det ærede Finansudvalg om til 3dje Behandling i Folketinget af Forslaget til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1915—16 paa mine Vegne at ville stille følgende Ændringsforslag:

Til § 2 A. I. B. Statsbanerne. Driften, Udgift til 4. b. 2. Maskinafdelingen. Driftsmateriellets Vedligeholdelse. Vogne.

Summen forhøjes med 60,000 Kr.

HASSING JØRGENSEN.

E. Lunn,
Fm.

Til Folketingets Finansudvalg.

Ministeriet
for offentlige Arbejder.

København, d. 25. April 1916.

Fra Organisationerne for Statsbanernes Personale har Ministeriet modtaget gentagne og indtrængende Henvendelser om, at der maatte søges bevilget et Beløb, hvoraf der kunde udbetales Vederlag til saadanne Statsbane-Tjenestemænd, hvem de for Tiden herskende ekstraordinære Trafikforhold særlig har ramt, uden at der i denne Anledning er ydet dem noget Vederlag. Organisationerne har henstillet, at det ommeldte Beløb ikke maatte sættes lavere end til ca. 300,000 Kr.

Med Hensyn hertil bemærkes, at Forholdene ved Statsbanerne siden Efteraaret 1914 har stillet sig saaledes, at der, samtidig med at Arbejdet for Banernes Tjenestemænd langt har oversteget det sædvanlige, har maattet nægte et meget stort Antal af disses Ferie- og Fridage paa Grund af den overordentlig forøgede Trafik, der er indtruffet samtidig med, at et stort Antal af det til Uddannelse ved Statsbanerne værende Ekstramandskab har været indkaldt til Sikringsstyrken, hvilket i Forbindelse med de almindelige Vanskeligheder ved under de foreliggende Forhold at faa tilstrækkelig Ekstrahjælp har nødvendiggjort, at det faste Personale har maattet udføre en betydelig Del af det Arbejde, som man under almindelige Forhold kunde have ladet udføre ved Ekstrafolk.

Da det maa erkendes, at der i den forløbne Tid langt udover det sædvanlige er lagt Beslag paa Personalets Arbejdsevne, og at Forholdene har nødven-

diggjort en usædvanlig Begrænsning i dets Adgang til Frihed og Ferie, ligesom den Beredvillighed, der fra Tjenestemændenes Side er vist til at bidrage til Afhjælpning af de paapegede Vanskeligheder, i høj Grad bør anerkendes, har jeg ment at kunne anbefale, at der fra Bevillingsmyndighedernes Side vises Imødekommenhed overfor de nævnte Henvendelser, saaledes at der i det angivne Øjemed bevilges et Beløb, som formentlig passende vil kunne ansættes til 300,000 Kr., idet jeg da maatte forbeholde mig at tage Bestemmelse om Beløbets nærmere Fordeling under Hensyntagen til samtlige foreliggende Forhold.

I Henhold til foranstaaende tillader jeg mig at anmode det ærede Finansudvalg om til 3dje Behandling i Folketinget af Forslaget til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret 1915—16 paa mine Vegne at ville stille følgende Ændringsforslag:

Til § 2 A. I. B. Statsbanerne. Driften. Udgiften. Efter Nr. 71. indføjes som nyt Nummer:

Til 6. p. Fællesudgifter ved Driften. Andre og uforudsete Udgifter.

Summen forhøjes med 300,000 Kr.

HASSING JØRGENSEN.

E. Lunn,
Fm.

Til Folketingets Finansudvalg.

Ministeriet
for offentlige Arbejder.

København den 3. Maj 1916.

Under Henvisning til mit Forslag i Skrivelse af 25. f. M. om Bevilling af et Beløb paa 300.000 Kr. til Fordeling som Gratialer til Tjenestemænd ved Statsbanerne paa Grund af de bestaaende ekstraordinære Arbejdsforhold skal jeg paa dertil givne Foranledning angaaende den paatænkte Anvendelse af Beløbet tillade mig at meddele, at jeg fra Personalets Organisationer har modtaget følgende Forslag, til hvilket jeg kan henholde mig:

„Som Godtgørelse for mistede Fridage og delvis Tab af Ferie, endvidere for Ekstratjeneste i Anledning af Fridags- og Feriegivning — idet en Del Tjenestemænd, som selv har erholdt Ferie, har maattet paalægges Ekstratjeneste for at tilvejebringe Feriedage for andre Tjenestemænd — foreslaas i alt paa Tillægsbevillingsloven bevilget et Beløb paa 300,550 Kr.

Beløbet foreslaas fordelt paa følgende Maade:

- 1) Forskellige Godsekspeditører, Overassistent, Stationsforstandere, Lokomotivmestre, Telegrafmestre, Fuldmægtige, Kontorchef, Bestyrere og nogle med forannævnte ligestillede Embedsmænd, i alt 456 Tjenestemænd tildeles 79 800 Kr.
- 2) Det øvrige Medhjælpspersonale paa en Del stærkt trafikerede Stationer (o: Kontor-, Ranger- og Pakhuspersonale) samt

enkelte Tjenestemænd blandt Kredskontorernes Medhjælpspersonale, ca. 3385

Tjenestemænd 85 250 Kr.

3) Togpersonale (ca. 1309) 52 360 -

4) Lokomotivpersonale (ca. 1398) 55 920 -

5) Søfartspersonale (ca. 492) 17 220 -

6) Vognopsynet (Vognopsynsmand og mdl.

Vognpassere) (ca. 150) 3 750 -

7) Ledvogtere (ved Hovedlinjerne) (ca. 250) 6 250 -

Ialt til ca. 7440 Tjenestemænd 300 550 -

Beløbet til de forskellige Grupper er kalkuleret dels under Hensyn til den Betydning, de paagældendes Tjenestegering har for Statsbanernes Drift, dels under Hensyn til det Omfang, hvori det har været nødvendigt at inddrage Ferie- og Fridage, samt i hvor høj Grad der har været paalagt Tjenestemændene Ekstratjeneste under Krigssituationen i Anledning af Feriegivning og ordinære Fridage.

Den nærmere Fordeling indenfor de forskellige Hovedgrupper ønskes at maatte finde Sted efter en Forhandling mellem Administrationen og Organisationerne“.

HASSING JØRGENSEN.

Hoskiær

Til Folketingets Finansudvalg.

Fra Ministeren for offentlige Arbejder er modtaget en Indberetning fra Generaldirektøren for Statsbanerne af 22. Marts 1916 vedrørende Trafikvanskelighederne.

Heraf anføres følgende Uddrag:

I Anledning af det af Hr. Ministeren fremsatte Ønske om en nærmere Redegørelse med Hensyn til de i den afvigte Jul stedfundne Trafikforstyrrelser skal man herved tjenstlig meddele følgende:

De ekstraordinære Forhold, som Krigen har skabt, har herhjemme som i de fleste neutrale Lande i det nu forløbne Aar stillet Jernbanedriften overfor den *særdeles vanskelige Opgave*: at gennemføre en uforudseelig voldsomt stigende Godstrafik, til hvis Bestridelse man hverken i Henseende til Trækraft, Vognmateriel eller Anlæg stod tilstrækkelig rustet.

Udviklingen af Statsbanernes Hjælpemidler er bestandig herfra søgt holdt paa Højde med den erfaringsmæssige Stigning i Trafikken fra Aar til Aar, og denne har for Godsbefordringens Vedkommende i det sidste Tiaar før Krigen gennemsnitlig været 3,8 pCt. aarlig. For Driftsmateriellets Vedkommende var man derfor ved de senere Aars Bevillinger sat i Stand til saadanne Udvidelser, at Statsbanernes Vognpark før Krigen var tilstrækkelig til Dækning af det erfaringsmæssige Behov. At udvide den herudover — af Hensyn til mulige, ganske ukendte og

maaske rent forbigaaende Stigninger i Behovet — vilde være en daarlig Økonomi. Den overordentlige Stigning i Godsfærdsejen, som de pludseligt indtrædende Krigsforhold har medført, har ingen kunnet regne med.

Til Belysning af Statsbanedriftens Arbejde i 1915 vil en Sammenligning med et foregaaende Aar være tjenlig. Aaret 1914 egner sig dog mindre godt til Sammenligning paa Grund af, at det delvis var Krigsjaar, og at Depressionen straks efter Krigens Udbrud medførte Nødvendigheden af Indskrænkninger i Toggangen (Køreplanen af 1. September 1914).

I det efterfølgende er derfor til Sammenligning benyttet Tallene for 1913, der var et for Statsbanerne meget gunstigt Aar med stor Trafik. Opgørelsen for December Maaned 1915 er dog paa nuværende Tidspunkt ikke helt afsluttet.

I Januar—November Maaned 1913 befødrede Statsbanerne 5,895,531 Tons Gods, i samme Tidsrum i 1915 7,103,000 Tons — en Forøgelse af 20,7 pCt., der har medført en Stigning i Godsindtægten fra 26,1 Mill. Kr. til 34,8 Mill. Kr. eller 33,09 pCt. Iøvrigt viser ogsaa Persontrafikken god Stigning, nemlig fra 17 til 19 Mill. rejsende eller 11,3 pCt.

For at overkomme denne betydelige Mertrafik har man maattet udnytte *Maskinkraften* til det yderste og med ringest muligt Reservehold. Antal Lokomotivkilometer, herunder Tog- og Stationsrangering, er fra 1913 til 1915 steget fra 23,9 til 27,8 Millioner eller 16,3 pCt. Og Antal Togkilometer er steget fra 14,3 til 16,4 Millioner eller 14,8 pCt. Denne Forøgelse af Toggangen har for den væsentlige Del endda været af en ganske særlig vanskelig Karakter. hvilket senere skal blive omtalt.

Togenes Belastning er forøget med 10,7 pCt. (i 1913 kørtes 20,29 Vognladningskilometer pr. Toglokomotivkilometer, i 1915 derimod 22,47). Og Antal Vognladningskilometer (1 Vognladning = 10 Tons) er forøget fra 305,9 Millioner i 1913 til 384 Millioner i 1915, en Forøgelse af 25,5 pCt.

Vognmateriellets Udnyttelse har været meget intens. Det Antal Godsvogne, der har været Statsbanerne muligt at fremskaffe til Leje, har været ret begrænset i Forhold til Statsbanernes egen Beholdning af ca. 9800 Godsvogne (nemlig ca. 9 pCt.). I Tidsrummet Januar—August 1915, for hvilket endelig Opgørelse foreligger, har Statsbanernes egne og fremmede Godsvogne haft et Løb af ialt 102,482,261 km mod 79,469,108 km i Januar—August 1913, en Stigning i Godsvognsløbet paa ikke mindre end 28,9 pCt.

Ganske naturligt har Godstrafikkens voldsomme Stigning, der langt har oversteget Stationsanlæggenes Ydeevne, medført en overordentlig Forøgelse af *Rangerarbejdet*, der i det hele (for Rangering med saavel Toglokomotiver som med egentlige Rangermaskiner) viser en Stigning af 21,8 pCt., nemlig 10,1 Millioner Rangerkilometer i 1915 mod 8,3 Millioner i 1913.

Og endelig har Statsbanernes *Færger og Skibe* haft et meget forceret Arbejde, der endda for Store Bælts- og Gedser-Overfartens Vedkommende i den sidste Del af Aaret har været besværliggjort af Hensyn til Minefaren og periodevis er sket under Pres af uundgaelige Ophobninger af Vogne paa Færgestationerne, hvis Sporanlæg iøvrigt heller ikke har været beregnet paa at optage den ganske ekstraordinære Tilstrømning af Overførselsvogne. I 1913 sejledes 727,151 km, i 1915 1,007,805 km med de egentlige Færger — en Forøgelse af 38,5 pCt. Ved Udregningen har man set bort fra Sejladsen paa Kiel, der har været nedlagt i 1915, og Sejladsen paa Aarhus—Kalundborg, der først begyndte i 1914.

Under Hensyn til de foran anførte Oplysninger om Maskinkraftens Udnyttelse, om Toggangens Udvidelse, om Forøgelse af Togenes Belastning, om Stigning i Vognmateriellets Udnyttelse og den overordentlige Forøgelse af Færgernes Sejladstør det vistnok siges, at Statsbanerne mest muligt har søgt at udnytte det Trafikberedskab, der har staaet til Raadighed, og som man paa Grund af de særlige Forhold under Krigen har været afskaaret fra at udvide.

Aaret 1915 har været ganske overordentlig anstrengende for Personalet, som man har søgt at komme til Hjælp ved Antagelse af Hjælpearbejdere og løse Ekstrafolk, ligesom der til Uddannelse er antaget et ikke ringe Antal Elever. Men de sidstnævnte bliver først helt brugbare efter endt Uddannelse, der tager to Aar, og om alle nyantagne gælder det, at de kun kan anvendes paa stærkt begrænsede Omraader og under Tilsyn af øvede Folk.

Ikke alene er Personalets Arbejdsintensitet blevet stærkt forøget, men selve Arbejdet er blevet i høj Grad besværliggjort ved den vanskelige og uregelmæssige Toggang, og ikke mindst for Personalet ved Sikkerhedstjenesten har Arbejdet været ganske overordentlig anstrengende.

For at forstaa de Vanskeligheder, den overvældende Godstrafik siden Krigens Udbrud har beredt den ordinære Toggang, maa man først kaste et Blik paa Toggangens Udvikling i de foregaaende Aar. I Finansaarene 1907—08 til 1909—10 forøgedes Toggangen med 14,1 pCt. (fra 12 Mill. til 13,7 Mill. Togkilometer) — dels af Hensyn til Persontrafikkens Stigning, der i de nævnte tre Finansaar androg i alt 12,1 pCt., dels for at kunne bestride den forventede erfaringsmæssige aarlige Stigning i Godstrafikken. Men denne Stigning udeblev. Der befordredes i 1906—07 4,7 Mill. Tons Gods, men i de følgende tre Finansaar kun henholdsvis 4,9, 4,8 og 4,9 Mill. Tons. Denne Svigten af Godstrafikken, der er den for Banerne mest indbringende Art af Trafik, var stærkt medvirkende til de daarlige økonomiske Resultater i de paagældende Aar. Man var herefter ganske naturligt meget tilbageholdende overfor yderligere For-

øgelse af Toggangen, der i de følgende tre Finansaar 1910—11 til 1912—13 kun forøgedes med godt 1,4 pCt. (fra 13,7 til 13,9 Mill. Togkilometer). Med de gode Stigninger i Godsmængden i dette sidstnævnte Treaar (til henholdsvis 5,1, 5,4 og 6 Mill. Tons) var Køreplanen fyldt, og den atter normale Stigning i Godstrafikken i 1913—14 gav sig Udslag i en noget forøget Særtogskørsel, som man for visse af Togenes Vedkommende — efter Erfaringerne om deres Benyttelse og blivende Nødvendighed — dels havde lagt, dels var i Færd med at lægge i fast Plan.

Dette var altsaa Stillingen umiddelbart før Krigens Udbrud. Man stod med en Køreplan, der passede til Trafikken som Haand i Handske — en Køreplan, hvis Margen næsten helt var opbrugt. Den pludselige og voldsomme Stigning af Godsmængden maatte følgelig medføre en overordentlig Forøgelse af Særtogskørselen. I Aaret 1913 kørtes med *Godssærtog* i alt 409,090 km, i Aaret 1915 derimod 1,525,073 km — en Stigning af ikke mindre end 272,8 pCt. Mest muligt har man søgt at begrænse Særtogskørselen dels ved at presse saa meget af Godsmængden som muligt ind i den ordinære Toggang, dels ved at udnytte Trækkekraften i Togene stærkest muligt (jfr. den tidligere berørte Forøgelse af Togbelastningen med 10,7 pCt.); men Godsmængdens hele Strømløb har i Krigsaaret 1915 været saa uroligt og uberegneligt, med pludselige Skiftninger (man skal her bl. a. minde om Opgivelsen af Esbjerg som Eksporthavn til Fordel for Aarhus), at en udstrakt Særtogskørsel har været ganske nødvendig af Hensyn til en effektiv Betjening. Godsmængdens Stigning i 1915 har ikke alene været overvældende stor, men den har i Aarets forskellige Maaneder (i Forhold til den tilsvarende Kurve for 1913) vist meget ujævne Stigninger, lige fra et Minimum paa 7,8 pCt. (i April) til Maximum 39,4 pCt. (i November). Ogsaa den intensive Vognudnyttelse, der kræver en hurtig Opsamling og Placering af de tomme Vogne, medfører en Del Særtogskørsel.

Foruden den store Mængde Godssærtog har der endvidere været en Del *Person-Særtogskørsel* (midlertidige Togdoubleringer, Militærtog, Ferietrafik o. s. v.) og her er der Grund til at bemærke det særlige Forhold, at medens Godstrafikken — fraset en Stigning i Juli Maaned — sædvanlig lægger sig i Sommerperioden, hvor Persontrafikken har sin store Stigning, har man i Sommeren 1915 maattet arbejde under Presset af en samtidig Stigning af begge Arter Trafik.

Naar det nu endvidere erindres,

at Godssærtogskørselen medfører paa Strækningernes Stationer et betydeligt Rangeringsarbejde, der som Regel maa foregaa over Togvejen og virke i høj Grad hemmende for Toggangen (Rangeringen med Toglokomotiver steg fra 1913 til 1915 med 24,7 pCt.),

at Særtogskørselen væsentlig er sket paa *Hovedlinierne*, der i Forvejen er stærkest optagne, at Særtogskørselen ved sin Indfletning i den ordi-

nære Toggang nødvendiggør en Mængde Krydsninger og Overhalinger, der af Hensyn til Togsikkerheden maa kræve sin Tid, og endelig, at den ordinære Toggang gennem alle disse Forhold rammes haardt netop der, hvor den er haardest spændt og mest følsom, nemlig paa Hovedlinierne, hvor den har betydende Tilslutninger, gennem hvilke Forsinkelserne spores over hele Statsbanenettet,

saa vil man sikkert forstaa, at Statsbanedriften med de nuhavende Driftsmidler har staaet og frændeles staaer overfor et Enten-Eller:

enten at stoppe for Godstrafikken ved den Grænse, indenfor hvilken det er muligt at sikre den ordinære Toggang en uhindret Afvikling, *eller* — som man har gjort i den nu forløbne Tid — at betjene Godstrafikken lige op til Trækkekraftens, Vognparkens og Anlæggenes yderste Evne og tage de deraf følgende uundgaelige Forsinkelser for den ordinære Toggang — og de Klager, der lige saa uundgaeligt er en Følge deraf.



25 AARS JUBILÆUM.



Lokomotivfører P. STAAL.

Den 1. Juni kan Lokomotivfører P. Staal, Tietgensplads 5, Aarhus, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand ved Statsbanerne. Jubilaren, der

baade som Menneske og Tjenestemand er almindelig agtet og afholdt, vil sikkert paa Jubilæumsdagen møde mange Beviser derfor.



Lokomotivfyrbøder S. JENSEN,

Varde, er efter Tilskadecomst afgaaet ved Døden. Begravelsen fandt Sted Mandag den 15. Maj.

I et følgende Nr. skal vi nærmere omtale dette sørgelige Dødsfald.

*Besøg altid Din Afdelings Møder
naar Du har fri.*



ANVENDELSE AF KVINDELIG ARBEJDSKRAFT UNDER KRIGEN.

Blandt de mange Omvæltninger, Krigen har bragt ind i Erhvervslevet i Europa, er ogsaa i de krigsførende Lande den, at Kvinderne i meget stor Udstrækning har maattet overtage Mændenes Funktioner, og det er i Øjeblikket i mere end en Henseende af uvurderlig Betydning for Nationerne, at de kan gøre det, men det aabner allerede paa den anden Side Perspektiver, man ikke uden Sorg og Bekymring ser ind i.

Spidsartiklen i sidste Nummer af „Metallarbeiter Zeitung“ behandler en enkelt Begivenhed, der i al sin Nøgenhed taler et tydeligt Sprog. Vort Broderorgan skriver:

En Fabrikant i Solingen beskæftigede en Fru X. Denne Fru har allerede nu arbejdet over et Aar ved en Drejebænk, som tidligere betjentes af en Drejer. Han lavede 12 mm. tykke og 12 cm. lange Bolte med Hoved, daglig 200 Stk. For hvert Hundrede gaves 3,50 Mk.; Drejeren fortjente saaledes 7 Mk. om Dagen. Saa blev han indkaldt til Militær og Fru X oplært til hans Arbejde. Den første Dag lavede hun intet brugbart Arbejde, men efter den 3. Dag gik det allerede bedre, og i Løbet af 14 Dage bragte hun Præstationen op paa en Højde af 175

Bolte daglig, og efter 3 Ugers Forløb havde hun opnaaet samme Resultat som Drejeren: 200 Stk. pr. Dag. Selv om Oplæringen ikke altid gaar saa hurtig for sig, saa tager dette dog alligevel ikke Værdien fra dette Eksempel, gør maaske endog kun Tendensen i det store og hele mere tydelig.

Efter 3 Uger var Drejerindens Arbejdsydelse den samme som Drejeren. Hun fik dog kun 3 Mk. Han havde faaet 7. I de første Dage fik Fru X ikke meget færdigt, gennemsnitlig dog 15 Stk. om Dagen. I Akkord vilde hun altsaa kun have tjent 52½ Pf. Hun fik alligevel 3 Mk. daglig, og Fabrikanten tabte altsaa daglig 2 Mk. 47½ Pf. Endvidere mistede Fabrikanten for 2 Mk. Materiale samt betalte Kraft og Slid paa Maskinen. Mens Drejeren lavede 200 Bolte om Dagen blev der til Fabrikanten med Fra- drag af Forarbejdsudgifter 2½ Pf. pr. Bolt.

Ser vi nu paa disse Tal tilsammen, har Fabrikanten daglig haft følgende Tab af Fru X:

Tilskud til Daglønnen.....	2,47½ Mk.
Tab af Materiale.....	2,00 —
Tidligere Fortjeneste, 200 × 2½ Pf.	5,00 —
Kraft til Drejebænken.....	0,80 —
Slid.....	1,00 —

Tilsammen... 11,27½ Mk.

Dette Tab havde han kun i 3 Dage, ialt altsaa 33,82½ Mk. — Ved Fruens Flid ophævedes dette Tab snart, og efter 14 Dages Forløb lavede hun 175 Bolte om Dagen. Den gamle Akkordpris var 3½ Pf. pr. Stk., og herefter fortjente hun altsaa 6,12½ Mk. Sammenlignet med den mandlige Arbejds-kraft tabte Arbejdsgiveren altsaa endnu 72½ Pf., da Drejeren dagligt oparbejdede 200 × 2½ Pf. = 5 Mk., medens Fru X kun præsterede 175 × 2½ = 4,27½ Mk., men for denne tabte Fortjeneste holdt Fabrikanten sig skadesløs ved den *billige Arbejds-løn*. Regner vi imidlertid de 72½ Pf. fra, saa havde Arbejdsgiveren dog en *Særgevinst* paa 2,40 Mk. paa Fru X i Forhold til den mandlige Arbejder. Arbejdsgiveren havde tjent 4,27 Mk. paa Boltene, Fru X lavede, sparet 3,12½ Mk. i Arbejds-løn, og havde altsaa i de første 14 Dage en daglig Fortjeneste ved Fru X's Arbejde paa 7,40 Mk., altsaa 2,40 Mk. mere end tidligere.

Efter 3 Ugers Forløb naaede Fruen 200 Bolte daglig, og nu kunde Fabrikanten til sin tidligere Fortjeneste af 5 Mk. daglig lægge 4 Mk. i sparet Arbejds-løn.

Efter den 16. Uge forlangte Fru X en højere Løn. Hun fik derefter 3,50 Mk. og hun havde altsaa i de forløbne 13 Uger kun erholdt 18 Mk. (den mandlige Arbejder vilde have faaet 42). Arbejdsgiveren fortjente i den Tid 78 × 9 Mk. = 702 Mk. Dersom Arbejdersken i de første 12 Dage forudsættes at have forvoldt Fabrikanten et Tab af 11,27½ Mk., saa vilde dette ialt sige 135,30 Mk. Regnes de fra de 702 Mk. bliver der alligevel tilbage 566,70 Mk. Ved den

mandlige Arbejdskraft havde Fabrikanten i 15 Uger tjent 450 Mk. Ved Fru X's Arbejde tjentes altsaa 116,10 Mk. mere i disse første 15 Uger.

Nogen Tid efter forlangte Fruen igen Lønforhøjelse. Da hed det: Det kan ikke lade sig gøre. Vi har maattet oplære Dem, lægge Materiale hertil, og det har kostet saa meget at oplære Dem, at det er umuligt at give Dem højere Løn. — Fruen stod paa sin Fordring. Hun fik nu 3,75 Mk. pr. Dag.

Efter nok et Fjerdingaars Forløb forlangte Fru X igen Forhøjelse. For at vinde Tid og længst mulig tjene det store Overskud paa Fruens Arbejde hed det: Vi vil prøve Sagen, om det lader sig gøre næste Lønningsdag. Men næste Lønningsdag var der ingen Prøve foretaget. Fruen vandrede dødtæt til Hjemmet. Hvad nu? Dagen efter indgav hun sin Opsigelse. Arbejdsgiveren lod som ingen Ting, og først efter Opsigelsesfristens Udløb — hvorved han altsaa havde vundet yderligere en Lønperiode — bød han Fru X Akkord, 2½ Pf. pr. Bolt. „De kan fortjene 30 Mk. om Ugen. Slaar De til og tager Deres Opsigelse tilbage?“ Efter en halv Dags Betænkningstid var Handelen afsluttet, og Fruen fortjente nu 30 Mk. ugentlig for et Arbejde, som Manden havde faaet 42 Mk. for.

Vi skal dog ikke undlade overfor dette Tilfælde, hvor det drejer sig om Tal, som er en Kendsgerning, at tilføje, at der jo ogsaa forekommer Tilfælde, der ikke giver Arbejdsgiverne den Gevinst; men saadanne gunstige Tilfælde er ingenlunde enestaaende. Foreholder man Arbejdsgiverne disse Tilfælde, faar man det Svar: „Det Arbejde, Fruen laver, var ingen Beskæftigelse for mandlige Arbejdere. Jeg har allerede for længe siden bestemt dette lette Arbejde til Kvinder. Den mandlige Arbejdskraft er stadig betalt for godt af mig.“ — Som om en Arbejdsgiver overhovedet gav en Arbejder noget!

Efter at have afsluttet Behandlingen af det specielle Tilfælde, fortsætter man med en Del andre, og tilføjer bl. a.:

Det er ubestrideligt, at Kvindearbejdet i de forskellige Fag udøver en lønnedtrykkende Virkning. Hvor langt Kvindearbejdet vil trænge ind i de Brancher, der var det fremmed før Krigen, afhænger meget af Arbejdsgiverens Virksomhed, men saa meget staa allerede i Dag fast, at der paa de Steder, som under Krigen har faaet Kvinder ind, hvor der før stod Mænd, efter Krigernes Tilbagekomst vil vokse mange Stridigheder op for Fagforeningerne. Men denne Fare er ikke den eneste, og der har allerede paa vort Industrigebot vist sig Syner, der er af en meget betænkelig Natur.

Hos Firmaet Weyersberg, Kirschbaum & Co., en Bedrift, der arbejder meget stærkt for Hærlødelser, er det forekommet, at man under Truselen om Antagelsen af kvindelig Arbejdskraft har foretaget Lønreduktioner. Dette Firma er heller ikke det eneste, hvor man er gaaet frem paa denne Maade for at gennemføre Lønreduktioner, men her er Kvin-

derne altsaa ligefrem benyttede som Prisnedtrykkere overfor Mændene.

Vi har intet at indvende imod Beskæftigelsen af Kvinder — heller ikke efter Krigen —, men Reglen: „Lige Løn for lige Arbejde“ maa følges. Saa længe Fabrikkerne ikke viser Imødekommenhed paa dette Punkt, kan vi med vor bedste Villie ikke komme til den Overbevisning, at det er andet end Billigheden, der ligger til Grund for at gøre Kvindearbejdet almindeligt og varigt, og at Krigen nu mange Gange bruges som Dækning for dette Formaal.

Vi forlanger lige Løn for lige Arbejde. At opnaa dette skal og maa i Fremtiden være den fornemste Opgave for alle Fagforeningsmedlemmer. — Enhver Arbejderinde maa vide, hvad hun vil. Den sorte Elendighed, der er blevet Kvindens Lod indenfor Textilindustrien, skal være en Spore for Metalindustriens Kvinder til at modarbejde Arbejdsgivernes Forsøg paa at trænge den Arbejdsløn tilbage, som en Gang er naaet i Metalindustrien.

Vi forstaa, at det maa pine vore tyske Kolleger at se Landets Arbejdsgivere optræde paa denne Maade i en Tid, hvor Nød og Elendighed har Bud til alle, og hvor Kvinderne ved deres Optræden tjener adskilligt andre Formaal end lige netop at opretholde Livet for sig selv, et Formaal, der i og for sig naturligvis ellers alene er tilstrækkeligt berettigende under normale Forhold, og man forstummer ved Tanken om, hvor frodigt Udbytterlysten trives selv i disse for Land og Hjem saa tunge Sorgens Tider.

Hvad Fremtiden vil bringe er et Spørgsmaal for sig, men i de krigsførende Lande kommer det næppe til at nøjes med den Procentdel erhvervende Kvinder, Nationen før Krigen har opvist. Før Krigen bestod den kvindelige Arbejdskraft, som havde fundet Optagelse paa Arbejdsmarkedet, af de Kvinder, som tilhørte det Overskud, Hjemmene ikke havde Brug for, eller ogsaa af de fattigste Lag af Befolkningen, hvor Manden ikke alene kunde fylde Opgaven som Forsørger.

Nu vil Forholdet i hvert Fald være det i de af Krigen ramte Lande, at der dels vil blive Tusinder af Enker, dels Tusinder og atter Tusinder af Invalidere, som intet eller kun lidet vil kunne udrette. Deres Arbejdsevne mangles i deres respektive Erhverv, deres Familie har mistet Forsørgeren — hvem maa saa træde til andre end Hustruen.

Og hvad vil ikke det sige, dersom det kommer til at betyde lavere betalt Arbejde — og det gør det i hvert Fald, dersom ikke Fagforeningerne og de mandlige Kolleger kan værne dem. Desværre nok, at Virkningerne vil række langt ud over Landenes Grænser.

[„Jærn- og Metalarbejderne“.]



Oplagring af Damp

ved Maskinen i Stedet for ved Kedlerne er bleven prøvet af et amerikansk Mineselskab og iværksattes ved Anbringelse af store Beholdere og Seperatorer nærvæd Spjældene til de frem- og tilbagegaaende Stempelmaskiner, som benyttes til Elevatordriften ved Minerne. Dampbeholderne paa Kedlerne gjordes samtidig ualmindeligt smaa, og Konstruktøren forsvarede sin Ide med at henvise til, at det rigtigste Sted at opmagasinere Dampen var ved Spjældet og ikke ved Kedlerne, fordi man derved undgik et meget stort Varmetab. Hver Maskines Receiver Kapacitet er praktisk talt fire Gange stor som Cylindrenes, og denne store Dampmængde i Behold tillader Anvendelse af

langt mindre Dampvær, hvorved Varmetabet formindskes paa samme Tid, som man tilvejebringer et Reserveoplæg af tør Damp umiddelbart ved Spjældet, hvad der altid er meget paakrævet af de Forhold, under hvilke en Maskine, der anvendes til Minedrift, arbejder.



TIL MEDLEMSLISTEN.

Slettet for Restance:

Lokomotivfører V. Hoffmann, Korsør.

REGNSKAB

for

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner

fra 1. April 1915 til 31. Marts 1916.

INDTÆGT:		UDGIFT:	
	Kr. ø.		Kr. ø.
Indbetalte Bidrag for 1915	463 00	Udbetalte Understøttelser, 8 Portioner à 100 Kr.*)	800 00
Indvundne Renter	837 35	Til Formuen henlægges	500 35
	<u>1300 35</u>		<u>1300 35</u>

*) Understøttelserne blev udbetalt til:

Enken efter en Baneformand.	
— " " Drager ved de sjæll. Baner.	
— " " Haandværker.	
— " " Ledvogter.	
— " " et Stationsbud.	
— " " en Stationsforstander.	
— " " Togfører.	
Børnene " " afdød Pakmester.	

Status den 31. Marts 1916.

BEHOLDNINGER:		GÆLD:	
	Kr. ø.		Kr. ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank ..	832 87	Fondets Formue*)	18,865 37
Obligationer til paalydende Værdi, 18,100 Kr., bogført for	18,032 50		
	<u>18,865 37</u>		<u>18,865 37</u>

*) Fondets Formue var den $\frac{31}{3}$ 15: 18,365 Kr. 02 Ø.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1916.

Andersen - Alstrup.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningen er til Stede.

Kjøbenhavn, den 6. Maj 1916.

Stoumann.

V. Tietze.

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdtes i „National“ den 24. Marts.

Formanden, Stationsforstander *Ulsøe-Bruhn*, af lagde Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar og forelagde Regnskabet, som godkendtes.

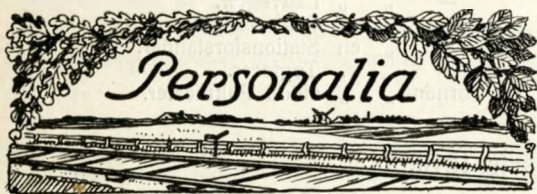
Til Bestyrelsen genvalgte de 5 efter Tur fratrædende Medlemmer, hvorefter Bestyrelsen bestaar af Stationsforstander *Ulsøe-Bruhn*, Fuldmægtig *Pöckel*, Assistent *A. Ohmeyer*, Overbanemester *Folkenberg*, Lokomotivfører *Sibbernens*, Haandværker *Haastrup*, Værkmester *Mathiesen*, Assistent *Stoumann*, Portør *H. O. V. Petersen* og Togfører *Lautrup*. Til Suppleanter genvalgte Værkmester *O. Larsen* og Assistent *Svane*.

Det sjæll.-falst. Statsbanepersonales Bibliotek

afholdt Generalforsamling den 25. Marts d. A., under Ledelse af Formanden, Trafikinspektør *Harboe*, der af lagde Beretning om Bibliotekets Virksomhed i det forløbne Aar og fremlagde Regnskabet, der godkendtes.

Ved de stedfundne Valg blev de fratrædende Bestyrelsesmedlemmer og Suppleanter genvalgt. Til Revisor valgtes Ass. *Heurlin*, Generalsekretariatet, og til Revisorsuppleant Ass. *Møller-Holst*, 1. Tarifikontor.

*Hver Dag kan have Bud efter Dig!
Hjælpefonden kun een Gang om Aaret.*



$\frac{1}{4}$ 16.

Forfremmet er:

Aspirant *A. R. Holm* til Ingeniørassistent i Struer
Lokfmd. *P. M. Pedersen*, Langaa 3, til Lokomotivmester i Struer.

$\frac{1}{5}$ 16.

Lokfører *H. V. Lorenzen*, Struer, til Lokomotivformand i Struer.

Forflyttede er:

$\frac{1}{4}$ 16.

Lokfmd. *A. E. Rasmussen*, Struer, til Langaa 3 efter Ansøgning.

Afskediget er:

Lokmester *G. Hansen*, Dbmd., Struer, efter Ansøgning med Udgangen af Marts 1916.

$\frac{1}{5}$ 16.

Forfremmet til Lokomotivførere er

Lokomotivfyrbøderne:

A. N. F. Kock, Kjøge, i Kbhvn G. 1.
J. J. Jensen, Aarhus Ø, i Fredericia.

Ansæt som Lokomotivfyrbødere er

Ekstraandværkerne:

T. Nørgaard, Vk. Kh., i Langaaa 3.
K. R. Jensen, Vk. K., i Kbhvn. G. 1.
L. A. Andersen, Vk. Ar., i Nyborg.
T. P. Andersen, Vk. Ar., i Esbjerg.
A. V. G. Ley, 2. Kr., Ng., i Kbhvn. G. 1.
S. Hvass, 4. Kr., Vg., i Glyngøre.
N. P. G. Olsen, Vk. Ng., i Skanderborg.
W. N. Vibe, Vk. Kh., i Kbhvn. G. 1.
R. P. Andersen, Vk. Kh., i Kbhvn. G. 5.
F. A. Jönsson, Vk. Kh., i Kbhvn. G. 1.

Forflyttede er:

Lokfører *F. E. Rademacher*, Nyborg, til Kjøge.
Lokfyrb. *A. L. V. Christensen*, Kbhvn. G. 5 til Kbhvn. G. 1.
Lokfyrb. *H. Momme*, Glyngøre, til Viborg.

$\frac{15}{4}$ 16.

Lokfyrb. *C. N. Laursen*, Skanderborg, til Horsens.

Navneforandring:

Lokf. *J. J. Rasmussen*, Kbhvn. G. 1., hedder fremtidig *J. J. Rinnov*.



Rettelse til Adressefortegnelsen.

Struer Lokf. Afdelingsformands Navn og Adresse rettes til: *A. E. Jensen*, Søndergade 15.



HAFNIA

Samlet Forsikringsbestand
ca. 257 Mill. Kr.
Samlede Garantimidler
ca. 72 Mill. Kr.

Godt økonomisk Nyt!

Klingry Sæbespaaner.

Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!