



18. Aarg. Nr. 22.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. November 1918.

Skinnevandring.

Ved Otto Bendixen.

(Sluttet.)

Jernbanedriftens Praksis har naturligvis med Hensyn til Hældning givet et rigt Erfaringsmateriale. Herved er frem for alt ogsaa Synspunktet paa det ved Storm fremkaldte Vindtryk blevet opklaret. I denne Retning har et i England af Storm væltet Tog i en Kurve været særlig lærerig. Det er indlysende, at Vagonernes Sideflader i Storm frembyder gode Angrebsflader. Jo højere Vandtrykket er, desto før kan ved ikke korrekt gennemførte Beregninger og iøvrigt ugunstige Omstændigheder, det Moment indtræde, at de forenede Kræfters Virkning i en Kurve hidfører Væltninger. Den Kendsgerning, at paa praktisk talt alle Jernbaner Aar ud og Aar ind Togene ogsaa i Storm udmærket opretholder Trafiken viser tydeligt, i hvor høj en Grad Teknikken gennem forenet Arbejde af Teori og Praksis har fremmet Driftssikkerheden.

Vi vender atter tilbage til Spørgsmaalet om Skinnevandring, og her maa da fremhæves, at den ulige Forskydning af Sporet ogsaa bliver iagttaget paa lige Strækninger. Her kan følgende den for Forskydningen i Kurver givne Forklaring ikke slaa til. Fænomenet den ulige Vandring af et Spors Skinnestrænge bliver tværtimod bragt i Sammenhæng med det ofte iagttagne ulige Slid af Lokomotivernes Sporkranse. Man har i denne Hensigt bl. a. fastslaaet, at mellem det stærke Slid af Sporkran-

sene paa den ene Side af det almindelige Damplokomotiv og den stærkere Vandring af den højre Skinnestræng bestaar et Sammenhæng. Det stærkere Slid af Sporkransene paa den venstre Side er nu atter blevet iagttaget ved de Hjul, som har Forspringet af den ene Krumtap for den anden paa den venstre Side.

Ved „Forspring“ forstaar man som bekendt i Maskintekniken den forskellige Stilling til hinanden af Stemplernes Virkepunkter, saaledes at Lokomotivet ved Igangsætningen aldrig har begge Stemplerne i det saakaldte „døde Punkt“, Stemplernes Forspring, som ved Lokomotivet for det meste beløber sig til 90°, fremkalder en uregelmæssig Slingerbevægelse. Dette ytrer sig deri, at den ene Side ogsaa fremkalder en stærkere Vandring af Skinnestrængen. Denne stærkere Forskydning viser sig paa den Sporhalvdel, paa hvilken Forspringet af Lokomotivets Stempel ligger. Men da Virkningen af Kræfterne i Lokomotivhjulene ytrer sig i den modsatte Retning af Kørselsretningen, saa er den Kendsgerning forklarlig, at f. Eks. paa Ægyptens Jernbaner som har mange Lokomotiver med Forspring paa venstre Side, vandrer den højre Skinnestræng stærkest, medens ved østrigske Jernbaner, hvor hovedsagelig bliver anvendt Lokomotiver med højre Forspring, den venstre Sporhalvdel viser den hurtigste Vandring. Med denne Erklæring staar ogsaa den Kendsgerning i Samklang, at paa Strækninger med Fald, paa hvilke hyppigt bliver kørt uden Dam, vel bliver iagttaget en stærk, men ingen uregel-

mæssig Skinnevandring. Derimod lader igen Strækninger, der kun bliver befaret i Retning af Stigningen, erkende den stærkere Vandring af den ene Sporhalvdel i Forbindelse med det foran anførte Forspring. Den uregelmæssige Vandring af et Spors Skinnestrænge bliver forhindret, naar Lokomotivets Cylindre ikke bliver anbragt udvendig paa Siden, men centralt. Derfor fremkalder de elektriske Lokomotiver, som har Motoren monteret i Længdeakslen, da heller ikke mere nogen ulig Vandring af Jernbaneskinneerne. Gennem Anvendelse af Stenballast, forøget Svelleantal og forskellige Spændstykker og Sikringer har man søgt at begrænse Skinnevandringen.

Glidende Løn.

I nedenstaaende Artikel gør Fællesrepræsentationens Sekretær, Ekspedient J. W. Ø. Philipsen Rede for, hvad der paa det 17. Oktbr. d. A. afholdte Bestyrelsesmøde fremkom med Hensyn til dels den Form, under hvilken man kan tænke sig Princippet „Glidende Løn“ anvendt ved en kommende Lønningreform samt dels de Synspunkter, fra hvilke dette Princip's Anvendelse i Praksis maa bedømmes fra et Tjenestemandstandpunkt.

Fispr.s Redaktionsudvalg.

At opstille et Lønningssystem efter hvilket offentlige Tjenestemænd til enhver Tid anbringes paa det Lønnings- og sociale Niveau, der efter deres Stillings Betydning vil være det rette i Forhold til Samfundets øvrige Befolkning, lader sig ikke gøre, man kan derfor gaa ud fra, at Bestræbelser i denne Retning maa indskrænke sig til at gaa ud paa i nogen Grad at gøre Lønningernes Købeevne konstant under Prisniveauets Svingninger, men denne Opgave maa sikkert atter begrænses til et Forsøg paa at gøre den Del af de forskellige Lønninger, der erfaringmæssigt anvendes til de nødvendige Livsfornødenheder — Føde, Beklædning, Bolig og Brændsel —, upaavirket af Prisernes Svingninger ved at hæve eller afkorte denne Del af Lønningerne med saa mange pct., som Priserne paa nævnte Livsfor-

nødenheder stiger over eller falder under Prisniveauet, man maa fastsætte som det normale — f. Eks. 1914s —. Et saadant System lader sig nu uden større Vanskelighed opstille, idet det statistiske Departement i de i 1916 optagne Tjenestemandregnskaber har Grundlag til at udfinde, hvor stor en Del der er af de forskellige Lønninger anvendes til disse Livsfornødenheder, medens man hos Kommunerne vil være i Stand til at faa Oplysninger om, hvorledes Detailpriserne paa samme svinger fra Maaned til Maaned, og saaledes fastsætte et Pristal for hvert Aar.

Efter nævnte Husholdningsregnskaber er Udgifterne til de ovennævnte Livsfornødenheder paa de forskellige Indtægter omtrentlig følgende:

For Indtægter paa imellem 1600 og 1800 Kr. ca. 1500 Kr.									
”	”	”	”	1800	”	2000	”	”	1600
”	”	”	”	2000	”	2200	”	”	1700
”	”	”	”	2200	”	2400	”	”	1800
”	”	”	”	2800	”	3000	”	”	2100
”	”	”	”	3400	”	3600	”	”	2400
”	”	”	”	3800	”	4000	”	”	2600
”	”	”	”	4000	”	4400	”	”	2700
”	”	”	”	4400	”	4800	”	”	2800
”	”	”	”	4800	”	5200	”	”	2900
”	”	”	”	5600	”	6000	”	”	3100

Man vil heraf kunne se, hvor stor en Del af de forskellige Lønninger, der maa antages at kunne blive gjort bevægelig. Dog maa det formodes, at man fastsætter et Maksimum for den bevægelige Del af Lønnen, samt at dette maa komme til at ligge omtrentlig ved 3000 Kroner.

Efter Pristallets Svingninger vil den ovennævnte Del af Lønningerne derefter en Gang aarlig blive forhøjet, reduceret eller, dersom ingen Svingninger har fundet Sted, forblive uforandret. Ogsaa Lønningernes Bevægelighed maa dog antages at blive begrænset af et Maksimum for saavel Stigning som Fald. Om hvorledes et saadant System bør bedømmes fra et Tjenestemandstandpunkt, er Meningerne blandt Organisationernes ledende Mænd delte, idet nogle i det ser en betydelig forbedret Form for Aflønning til Tjenestemandene, medens andre ikke mener det syndelig vil gavne, men paa den anden Side ej

heller skade disse, hvorfor man af Opportunitetshensyn bør acceptere det, og atter andre, der gaar ud fra, at Systemets Indførelse vil være til betydelig større Fordel for Løngiveren (Staten) end for Løntageren (Tjenestemanden), erklærer sig som afgjorte Modstandere deraf.

Systemets Tilhængere mener gennem de senere Aars Lønningslovgivning at have Erfaring for, at det navnlig for de højere og højest lønnede Tjenestemænd uden Systemets Indførelse ikke vil være muligt for disse at opnaa de Lønforbedringer, som de, selv naar kun tages Hensyn til Vareprisernes Stigning, har Krav paa. De finder det endvidere ret og rimeligt, at Tjenestemændenes Lønninger reduceres, naar Konjunkturerne daler, for derigennem at dele Vilkaar med den øvrige Befolkning.

De, der mener, at Systemet hverken vil gavne synderlig eller skade, støtter deres Opfattelse paa Formodningen om, at den Fordel der opnaas ved, at Lønnen automatisk hæves med Vareprisernes Stigning, i ikke ringe Grad vil forringes derved, at det vil blive overordentlig vanskeligt for Tjenestemændene med forholdsvis korte Mellemrum at faa deres Lønningslove reviderede, og ved saadanne Revisioner faa Del i den øvrige Befolknings Velstandsforøgelse, en Omstændighed, som de iøvrigt ikke tillægger større Vægt, idet de henviser til, at Organisationerne hidtil har maattet anvende al deres Kraft og Indflydelse paa at forbedre Lønningerne med den Reduktion, de paa Grund af Prisernes Stigning var undergaaet, og at selv dette har været meget vanskeligt og altid først er opnaaet paa saa sene Tidspunkter, at det ikke har kunnet oprette den Tjenestemændene forvoldte økonomiske Skade, og de ser derfor en Fordel — om end ikke betydelig — i, at Organisationerne fremtidig kan koncentrere deres Kraft om ved egentlige Lønningsrevisioner at opnaa Andel i den øvrige Befolknings Velstandsforøgelse. I Erfaringen for at Varepriserne igennem mange Aar ogsaa før Krigsperioden har været i jævn og stærk Stigning, ser de en Borgen for, at Systemet ikke vil blive til Skade.

Naar de trods nogen Ængstelse for dette nye og uprøvede System dog mener, at man

bør acceptere det, er det ud fra den Forudsætning, at Tjenestemændene ikke faar de gældende Lønningslove reviderede indenfor en overskuelig Fremtid, saafremt de ikke modtager Systemet, samt at netop nærværende Tidspunkt er gunstigt for Gennemførelsen af en i økonomisk Henseende særdeles fordelagtig ny Lønningslov, og endelig, at en Fortsættelse med de gældende Lønningslove ved deres mange Meningsløsheder og Urimeligheder vil være skæbnesvanger for Tjenestemændene.

Systemets Modstandere endelig mener, at et Forsøg paa at indføre Systemet i Stedet for at befordre vil umuliggøre Gennemførelsen af den Lønninglov, hvori det er optaget, idet de anser Spørgsmaalet for at være af overordentlig politisk Rækkevidde; de maa gaa ud fra, at hele den organiserede Arbejderklasse vil være imod et saadant Lønssystem, fordi det overført paa Arbejderklassens Forhold vil være stridende imod dennes vitale Interesser; men ogsaa for Tjenestemændene anser de Systemet for uhyre farligt, da det vil give disse en Særstilling i Forhold til den øvrige Befolkning, hvis Vilkaar ikke automatisk svinger med Varepriserne. De fastslaar, at det hidtil har været Organisationerne magtpaaliggende at undgaa en saadan Særstilling, og de hævder, at en saadan altid vil virke stærkt hæmmende for Organisationernes Kamp for forbedrede økonomiske og sociale Vilkaar for Tjenestemændene. De formener, at Systemets Indførelse saa godt som vil umuliggøre det for Tjenestemændene at opnaa Andel i den øvrige Befolknings Velstandsforøgelse og at hæve deres sociale Stilling ud over det Niveau, hvori de ved dets Indførelse placeres. De finder Systemets Indførelse upaakrævet, da Konjunkturerne under normale Forhold kun svinger med ganske faa pCt. om Aaret, hvorfor man med forholdsvis hyppige Lønrevisioner — f. Eks. Hvert 5. Aar — uden Vanskelighed kunde holdes skadesløs for de mellem to Revisioner stedfundne Prisstigninger, og ganske ødelæggende mener de det vil være for Tjenestemændene, om Systemet indføres paa et Tidspunkt, da en Prisstigning har naaet sin Kulmination, og i en overskuelig Fremtid maa formodes at ville blive fulgt af et ikke ubetyde-

ligt Fald med deraf følgende Lønreduktion, hvilken sidste Organisationerne, saafremt Systemet ikke indføres, maa være stærke nok til at begrænse til et Minimum, ja muligvis ganske at forhindre, saa meget mere, som det maa betragtes som afgjort, at det selv med faldende Varepriser ikke vil være muligt udenfor Stats-tjenesten at trykke Prisen for ydet Arbejde ned under den Højde, hvortil den er naaet, bl. a. fordi den private Løntagers Løn ikke fastsættes under ensidig Hensyntagen til Varepriserne.

De holder endelig for, at Organisationerne bestemt maa afvise enhver Tanke om Systemets Indførelse, idet de formener, at disse ikke bør føle sig afhængige af Lovgiveres større eller mindre Velvilje, men stærke nok til, naar de rejser rimelige Krav, ved deres Indflydelse ogsaa at formaa at gennemføre disse.

J. W. Ø. Philipsen.

Hvorledes bør Staten lønne sine Tjenestemænd.

Naar der er Tale om, hvor store Lønningerne bør være for Statens fastlønnede Tjenestemænd, kan man anlægge forskellige Betragtninger. Man kan f. Eks. sige, at Lønnen bør være af en saadan Størrelse, at Tjenestemanden kan faa et nogenlunde sorgløst Udkomme og leve saaledes, at han ikke behøver at nægte sig de almindelige Livsfornødenheder. Og det kan med næsten matematisk Nøjagtighed opgøres, hvor meget der er Brug for i en almindelig Husholdning. Maaske kan det siges, at disse Betragtninger og dette Grundlag burde være bestemmende. Men saa bliver Spørgsmaalet, hvad man forstaar ved almindelige Livsfornødenheder, og hvad der er Luksus.

Saasnaart man kommer ind paa en Under søgelse heraf bliver selve Systemet bragt i Uorden; thi hvad den ene mener kommer ind under Begrebet Luksus, er for den anden en Nødvendighed for at Livet efter hans Skøn kan være værd at leve.

Tjenestemændene skulde vel nok kunne til-

lade sig at nyde nogle af de Livets Behageligheder, som enkelte mulig maatte mene kom ind under Begrebet Luksus. Er Læsningen af og Glæden ved at stifte Bekendtskab med god Litteratur Luksus? Kommur det ind under Begrebet Luksus at tilbringe en Aften i et Teater og nyde god Kunst? Eller er Nydelsen af god Musik Luksus? Enhver vil indrømme, at man er paa gyngende Grund. Et Skøn i den ene eller den anden Retning kan ikke hverken være eller blive noget sundt Grundlag for Lønberegninger. Givet er det imidlertid efter min Mening, at Lønnen maa være saa stor, at de Tjenestemænd, der ønsker saadanne Nydelser, ogsaa i nogen Grad kan skaffe sig dem, uden at Afsavn af det absolut nødvendigtste bliver Følgen.

Derefter kan man sige, at Lønnen bør staa i Forhold til Efterspørgslen efter Pladserne. I den private Industri er det gammel Praksis, at Lønningerne stiger eller falder eftersom Tilbudet af Arbejdskraft er mindre eller større; men hvis dette Princip antages, bliver Prisen paa den eneste Salgsvarer, Tjenestemanden har, hans Arbejdskraft, afhængig af saa mange forskellige Forhold, at det meget let kommer til at virke uheldigt for den fastansatte Tjenestemand. Denne Praksis lader sig ganske sikkert ikke overføre. Den faste Ansættelse (Bevidsheden om ikke at være udsat for Arbejdsløshed), Pensioneringen og Fripassene for de ved Statsbanerne ansatte, alt dette bevirker, at Efterspørgslen efter disse Pladser bliver større, saaledes at de særlige Gøder, der foraarsager den større Efterspørgsel, faar Indflydelse paa Lønansættelsen, saa at denne ikke kommer til at staa i rimeligt Forhold til Lønnen i det private Erhverv; Goderne vil derved blive dyre, meget for dyre, fordi vi tilsidst kommer til at arbejde for en langt ringere Løn end den, vore Kolleger i private Virksomheder opnaar.

Endelig kan man anlægge følgende Betragtning — og den bør være den udslaggivende:

Staten maa aflønne sine Tjenestemænd paa en saadan Maade, at den kan faa netop de Mænd, den har Brug for.

Og hvilke Mænd har Staten Brug for? Herom kan der næppe herske Tvivl. Staten har

Brug for de, der er de dygtigste indenfor deres Omraade. Heraf følger ogsaa, at den, der tager Arbejdet i Statens Tjeneste, maa kunne forlange en større Løn; thi vil Staten spare paa Lønningerne, ændrer Forholdene sig hurtigt derhen, at Tilgangen bliver af 2. Klasses Folk, eller af endnu daarligere Folk og Facit paa et saadant Regnestykke vil uvægerlig blive dette, at det bliver en daarlig Forretning for Staten. Pladserne besættes med en Stab af Embedsmænd og Funktionærer, der paa Grund af manglende Interesse for Arbejdet kun udfører det forskriftsmæssige, for at slippe saa let som mulig om ved deres Gerning. Dette vil igen medføre, at man maa gaa til at ansætte flere overordnede Embedsmænd til at føre det nødvendige Tilsyn med Arbejdets Udførelse, og endda vil dette ikke bringe tilnærmelsesvis det samme gode Resultat, som hvis man gennem gode Lønninger havde sikret sig dygtige og energiske Folk, der med Lyst og Interesse vilde gaa op i deres Gerning.

Overfør de Tjenestemænd, som af Interesse for Gerningen er gaaet ind til deres Pladser, vilde det være en Forbrydelse, hvis man søgte at trykke Lønnen nedad under Henvisning til de ovennævnte højt udskregne Goder.

Denne Betragtning kan anlægges. Og man har dog en vis Ret til at tro, at man ved at udføre sin Gerning saa samvittighedsfuldt som muligt ogsaa vilde opnaa at møde Forstaaelse for sine Krav. Desværre, Erfaringen har vist, at dem, der tror paa en saadan Forstaaelse, altid bliver skuffet.

Nej, det gaar her som i Krigen, hvor alle Parter raaber om Hjælp fra Gud, at Gud hjælper den, der har de fleste Kanoner. Saaledes ogsaa her. Skal vi vente at faa vore Krav førte igennem, maa vi have „de fleste Kanoner“, og vore Kanoner er Penge, og det har Lokomotivmændene ogsaa vist, at de har et aabent Øje for ved paa en saa smuk Maade at vedtage Ekstrabidraget. Derfor skylder vi alle Medlemmerne en Tak. Men man bør ikke sætte sig hen og tro, at vi nu har Penge nok og at nu gaar alt nok godt. Husk paa, at i Krig faar man aldrig for mange Kanoner, og saaledes gaar det ogsaa med en Organisation,

der maa forberede sig paa en Lønkamp: den faar aldrig for mange Penge.

Penge er Magt, det er sagt de tusinde Gange; men det er jo ogsaa givet, at har vi en Kapital bag os, kan vi med langt større Vægt stille vore Krav.

Og Lokomotivmænd! Husk paa dette: Vi har aargamle Uretfærdigheder, som vi skal have Oprensning for.

Skanderborg i November.

L. Rasmussen.

Togforsinkelser.

„Jernbanetidende“ finder i sit sidste Nr. Anledning til at udtale Tvivl om Rigtigheden af, hvad vi har skrevet: „at det sker, at Signalgiveren, naar han giver Afgang, vender Ryggen til Maskinen, saaledes at Lokomotivpersonalet har vanskeligere ved at opfange Fløjtesignalet.

Vi vil trods „Jernbanetidende“s Tvivl fastholde Rigtigheden af, hvad vi i den Retning har anført, og vi haaber, at Bladet, der saa stærkt interesserer sig for Togforsinkelser og som i særlig Grad føler sig knyttet til Togpersonalet, vil foranledige, at Fløjtesignalet, saalænge det overhovedet bibeholdes, bliver afgivet paa en tydelig og hørlig Maade.

For vort Vedkommende vil vi indtrængende henstille til Lokomotivpersonalet at vise Agtpaaagivenhed og Opmærksomhed ved Togafgang, saa der fra Trafikafdelingens Side ikke i Fremtiden skal blive fremsat Paastande om svigtende Opmærksomhed fra vor Side.

Forøvrigt kunde vi ønske i samme Forbindelse at rette en Henstilling til „Jernbanetidende: Kan Bladet ikke formaa de Togbetjente, der gør Tjeneste ved Godstog, til at løse Skrubremserne forinden Afgang. Det ser ikke godt ud, at de ved Togets Igangsætning bliver staaende paa Perronen og venter til deres fastskruede Brems naar hen til dem for saa først at løse den.

Det gør ikke noget godt Indtryk paa Omgivelserne, at Lokomotivføreren gentagne Gange maa fløjte „Brems løs“, og der tabes altid Tid, naar svære Godstog skal sættes i Gang, medens Bremserne er fastskruet. Forsinkel-

ser, der meget hyppigt faar Indflydelse ogsaa paa Persontrafikken.

„Jernbanetidende“ savner Logik hos os. Bladet mener, at det, vi har sagt om Arbejdet paa Maskinen, ikke stemmer med vort Forslag om, at Afgangssignalet skal gives af Stationsbestyreren ved Flag- eller Haandsignal direkte til Maskinen. Men denne Opfattelse af Sagen skyldes maaske, at Bladet har et ensidigt og gammeldags Syn paa den Del af Togekspeditionen.

Vi har anført, at Lokomotivpersonalet i Krigens Tid har maattet udnytte Pavserne paa Stationerne i en ganske anden Grad end før. Det er en Følge af det daarlige Brændsel. Naar vi nævnede det, var det for at Togpersonalet skulde forstaa, at denne paa Lokomotivet gaar det ikke saa let som paa Forperronen af en elektrisk Sporvogn.

Som Jernbanemænd maa vi følge med Tiden, og alt, hvad der kan sinke Togekspeditionen, maa fjernes, selv om det ogsaa skal medføre Ændringer i Signalreglementet.

Det System ved Togafgang, vi foreslog, er gældende Praksis i det Udland, hvis Togekspedition tidt holdes op som Mønster for danske Statsbaner. Systemet gør det muligt for hele Togpersonalet at ofre sig for Togekspeditionen og dermed fremme den.

Vi er endelig ganske enig med „Jernbanetidende“ i, at adskillige Stationsbestyrere mangler den rette Forstaaelse af, at et forsinket Tog bør befordres i størst mulig Hast. Og vi kan slutte os til en Udtalelse om, at det er uværdigt, som Statsbanerne benytter sit kørende Personale. Megen Uopmærksomhed og manglende Hurtighed er en naturlig Følge heraf.

Rigsdagen.

Finansloven.

Finansloven indeholder i Aar ikke noget særlig bemærkelsesværdigt.

Indtægterne for Person- og Godsbefordringer er anslaaet til samme Beløb som i 1917—18 til henholdsvis 32 og 40 Mill. Kr.

I den Forbindelse er anført følgende Forudsætning:

„Efter en fast gammel Praksis tilstaaes der Fribefordring af Lig, forsaavidt angaar Statsbanernes afdøde Tjenestemænd og Tjenestemænds afdøde Hustruer og hjemmeværende Børn samt afdøde pensionerede Tjenestemænd. Det forudsættes, at denne Fribefordring, som er af saa ringe økonomisk Betydning, ogsaa fremtidig kan opretholdes.“

Lønninger til Tjenestemænd anslaaes til 20 Mill. Kr. Men heri er ikke indbefattet 25 pCt. Lønforhøjelse og Dyrtidstillæg, ligesom Beløbet ikke omfatter dag- og timelønnede.

Af Oprettelse af nogle nye Embedsstillinger nævner vi 1 Baneingeniør af 1. Grad, 2 Baneingeniører af 2. Grad, 5 Ingeniørassistenter og 3 Tegnere.

Der foreslaas endvidere 2 nye Stillinger som Laboratorieførere og 1 ny Stilling som Kemiker.

En Række ny Overassistentstillinger ønskes bl. a. 1 i Maskinkontoret, der foruden andet Arbejde har med Indsamlinger til Forberedelsen af Jernbanemusæet.

For Maskintjenestens Vedkommende anføres:

Tallet af Lokomotivmestre er foreslaaet forøget med 2 til 16, idet det Arbejde, der paahviler Lokomotivformændene i Slagelse og Viborg, er saa omfattende og ansvarsfuldt, at det bør bestrides af Lokomotivmestre. 2 Stillinger som Lokomotivformænd kan under Forudsætning af, at Forslaget vedtages, inddrages.

De tilsynsførende Maskiningeniører i 2. og 3. Maskinsektion har ikke uden teknisk Assistance kunnet føre tilstrækkeligt Tilsyn med de længst borte liggende Depoter, hvorfor der er antaget en Ekstraingeniør til Medhjælp for hver af dem. Da man imidlertid maa ønske disse erstattet med fast ansatte Tjenestemænd, foreslaas der oprettet 2 nye Poster som Ingeniørassistenter i 17. Lønningsklasse.

Der foreslaas oprettet 3 nye Poster som Lokomotivformænd, idet Arbejdet paa Københavns Godsbanegaard, Aarhus H. og Fredericia Stationer er blevet saa omfattende, at man overalt har maattet lade en Lokomotivfører fungere som Lokomotivformand; paa hver af Stationerne foreslaas derfor ansat endnu en Lokomotivformand. Under Hensyn til det foranførte bliver den virkelige Forøgelse dog kun 1, fra 20 til 21.

For at kunne gennemføre de i 1917 udfærdigede Regler for Lokomotivpersonalets Tjenestetid har man paa Forslag til Finanslovene for Finansaarene 1917—18 og 1918—19 søgt Tallet af Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere forhøjet. Under de nuværende

indskrænkede Trafikforhold har man imidlertid for 1919—20 ment at kunne fortsætte med den gradvise Gennemførelse af de ommeldte Regler uden Forøgelse af Personalet; men man forbeholder sig dog eventuelt at søge en saadan Forøgelse senere.

Der foreslaas oprettet 6 nye Rangerformands- og 17 nye Pakhusformandspladser.

Der søges om 3 Overportørposter af 1. Grad samt 12 nye Poster af 2. Grads Overportører.

Der ønskes ingen Forøgelse af Togførere og Togbetjente.

Der søges Bevilling til en Række Udvidelser og Nybygninger, som har været nævnt i Dagspressen.

Til Tjenesteboliger ønskes paa Grund af Boligknapheden en Bevilling paa 1 Mill. Kr., dels til Opførelse af Tjenesteboliger, dels til Køb af ældre dertil egnede Bygninger.

Endelig ser man, at der søges om de sædvanlige 25,000 Kr. til Velfærdsforanstaltninger. — Vi beklager, at dette Beløb ikke er sat til 50,000 Kr., thi Personalet trænger til betydelig større Velfærdsforanstaltninger i Opholds- og Soveværelserne, end 25,000 Kr. rækker til.

Fra Finanslovsdebatten.

Hr. Friis-Skottes Angreb paa Statsbanerne.

Skønt Finanslovdebatten i Aar kunde opvise lige saa mange Taler som sædvanlig, og trods det, at adskillige af Talerne gjorde Statsbanerne til Genstand for Omtale, finder vi kun Anledning til at optrykke den Tale, som Folketingsmand, Trafikassistent Friis-Skotte holdt, og hvori han kritiserede Statsbanernes nye Organisationsform og Ledelse.

Efter nogle til Undervisningsministeren rettede Udtalelser om Undervisningsforholdene, fortsatte Folketingsmanden:

— Jeg har dernæst et Par Bemærkninger til den højtærede Trafikminister angaaende den nye Statsbaneordning. Det kan vistnok allerede nu fastslaas, at den nye Statsbaneordning af 1916 i det Omfang, i hvilket den er ført ud i Livet, har været en Skuffelse, for saa vidt som det var Mening, at denne Ordning skulde betyde en mere forretningsmæssig Ledelse af Statsbanerne med færre Omsvøb, mindre Skriveri, mindre Viddløftighed, større Handlefrihed og

færre Instanser for Sagerne at passere, inden Afgørelsen træffes, alt i alt med det Formaal at faa en mere simplificeret og bedre økonomisk Drift af Statsbanerne end under den tidligere Ordning. Dette er saa langt fra lykkedes, at man desværre næsten kan sige Tværtimod, og det er en Opfattelse, som deles af mange, at Statsbanerne maa love de abnorme Forhold, hvorunder vi lever, for, at dette ikke i langt højere Grad, end Tilfældet er, er gaaet op for Befolkningen. I Øjeblikket er det Kulvanskelighederne, som har nedsat Kravene til Banernes Præstations-evne og flyttet Toggangens Hyppighed adskillige Aar tilbage i Tiden, og de overordentlige Udgiftsforøgelser paa alle Omraader, som udelukker enhver Tanke om at skaffe Balance, Kendsgerninger, hvortil man kan henvise, og som er i Stand til at dække over enhver Brist indenfor Administrationen.

Statsbanernes Nyordning har endnu kun to Aar paa Bagen og er vel endnu ikke helt faldet i Leje, men derfor er der sikkert efter den Udvikling, den har taget, god Grund til allerede nu at røre ved den, inden den stivner i sin endelige Form, saa meget mere som man fra forskellige Sider i dette høje Ting ved Lovforslagets Behandling fremsattes adskillige Tvivl om, hvorvidt den nye Ordning vilde svare til sin Hensigt: at simplificere Ledelsen. Hvad der i saa Henseende navnlig blev fremdraget, var den Forøgelse af Instanser, det vil sige indskudte Mellemlid i Administrationen, som Ordningen mentes at ville medføre. Medens der tidligere faktisk kun var to Instanser under Generaldirektionen, nemlig Kredsbestyrerne og Afdelingsdirektorerne, som sammen med Generaldirektoren dannede den kollegiale Direktion, saa maatte den nye Ordning skaffe tre Instanser, nemlig Sektions-, Distrikts- og Afdelingscheferne, hvilke sidste efter den nye Ordning skulde være underlagt den eneraadende Generaldirektør. I Virkeligheden er der imidlertid blevet ikke tre, men fire Instanser; man har ved Ordningens Gennemførelse indskudt et nyt Mellemlid mellem Sektion og Distrikt, idet de gamle Kredsbestyrerstillinger er blevet bevaret under Kontorbetegnelsen henholdsvis: Trafiktjenesten, Banetjenesten og Maskintjenesten, og man har altsaa fra en Stationsforstander og opefter Instanser: Sektion-, Trafiktjenesten, Distrikt-, Afdelingschef og Generaldirektoren.

Fra Trafikministerens Side blev det vel indrømmet, at der etableredes en ny Instans, ikke to, for det vidste den højtærede Minister formentlig ikke paa det Tidspunkt, men Ministeren hævdede, at det betød intet, naar man, hvad der var Hensigten, lagde ud til Distriktscheferne en stor Del af den Myndighed, som tidligere havde været tillagt Generaldirektøren, idet paa den Maade en stor Del af Sagerne vilde blive afgjort af denne Myndighed. For det første er dette imidlertid kun sket i ringe Grad, der er kun i meget begrænset Omfang givet Distriktscheferne større Myndighed end de tidligere Kredsbestyrere, hvilket for øvrigt allerbedst ses af, at Centraladministrationen, altsaa Afdelingschefernes Kontorer og Generaldirek-

toratet, saa langt fra, saaledes som forudsagt af Ministeren, har kunnet give overkomplet Personale til Distrikterne, at Personalet tværtimod har maattet forøges stærkt efter Distrikternes Indførelse.

Men dernæst vilde det være ganske mod Naturens Orden, hvis en Forøgelse af Instanserne ikke skulde give forøget Vidtløftighed, forøget Skriveri, mere Omsvøb, langsommere Administration og forøget Centralisation. Lad os en Gang se paa, hvorledes en saadan Instans er indrettet. Til en Instans hører i det mindste eet Kontor, de større Instanser har begribeligvis flere. Til et Kontor hører først og fremmest en Journal, hvori alle ud- og indgaaede og passerede Skrivelser journaliseres, og da en af Maalestokkene for et Kontors Vigtighed indenfor Administrationen og undertiden ogsaa for Kontorets Indhaveres Ansættelse i Lønningsklasse er Antallet af Journalnumre i Aarets Løb, vil man forstaa, at et Kontor just ikke bestræber sig paa at skyde saa mange Journalnumre fra sig som muligt. Til et Kontor hører endvidere et Arkiv, hvori egne Afgørelser og fremmede Afgørelser registreres og opbevares, det er jo Basis for Kontorets fremtidige Udvikling; endvidere hører der dertil een eller flere betjente Skrivemaskiner o. s. v. Man vil derfor forstaa, at en saadan Instans nødvendigvis, naar man nu en Gang har den, uanset at den maaske er et ganske overflødigt og sinkende Mellemed, maa kræve adskilligt Personale for at kunne besørge det Arbejde, som gaar igennem den.

Tilstedeværelsen af de mange Instanser har tilmed en stadig virkende centraliserende Indflydelse, ganske uanset det Grundlag, man gaar ud fra. Uanset den Myndighed, man giver de forskellige Instanser, har den højere Instans en vis Tilbøjelighed til at trække Afgørelsesretten op til sig. Undertiden har Sagen principiel Betydning, kan det hævdes, og maa som Følge deraf forelægges en højere Instans, men undertiden er Grunden saamænd ikke nogen anden end den, at det allenfald en saa meget rigtigere Afgørelse, der træffes, naar Sagen kommer for den højere Instans. Og den lavere Instans, som har den samme medfødte Tilbøjelighed, bliver jo bestyrket heri ved den Kendsgerning, at den har maattet afgive opefter en Del af sin naturlige Beføjelse; den maa nu søge at dække sig ved at suge til sig fra de lavere Instanser. Det eneste, der kan hindre en saadan Centralisering, er, at der kun er faa Instanser, og at hver af disse har saa meget virkelig at bestille, at de ikke føler nogen Trang til at trække mere til sig. Den nuværende Ordning mange Instanser medfører, at Statsmaskineriet aldrig har arbejdet saa sendrægtigt og usikkert. At man officielt baade overfor Befolkningen og tjenstlig kun bruger Benævnelserne Distrikt og Generaldirektorat, saaledes at der indenfor Fællesbenævnelsen Distrikt skjuler sig 3 Instanser, nemlig Sektionen, Trafiktjenesten og Distriktssekretariatet, og indenfor Generaldirektoratet skjuler sig Afdelingschefer og Generaldirektoratet, gør i Virkeligheden kun Maski-

neriet endnu mere indviklet, idet man saa i de forskellige Steder i Distriktet og i Generaldirektoratet maa have særlige Fordelingskontorer, altsaa en Slags nye Instanser, til at registrere og fordele de ind- og udgaaende Sager Kontorerne imellem, hvorved yderligere Forsinkelse sker. En skriftlig Ordre daler nu langsomt i Løbet af mange Dage ned til sit Bestemmelsessted, og den maa ofte ferud telefoneres imellem Kontorerne, for at den ikke skal komme længe efter, at Ordren skulde være udført. Selv ved Skrivelser imellem Instanser indenfor samme Fællesbetegnelse eller indenfor samme Bygning er der kontortekniske Vanskeligheder, der undertiden hindrer, at Skrivelserne naar deres Bestemmelsessted før efter flere Dages Forløb.

Søger man efter Grundfejlen ved den nuværende Ordning, ser man forholdsvis let, at den bestaar i, at man har sammenblandet to forskellige Systemer, nemlig det Forslag, som Statsbaneudvalget af 1911 fremkom med og den fra 1903 til 1915 gældende Ordning, to Systemer, hvis Struktur er ganske forskellig. Statsbaneudvalgets Forslag var ganske naturligt i høj Grad præget af dets Formand og vistnok eneste jernbanekyndige Medlem, den udmærket duelige Administrator af de fynske Privatbaner, Etatsraad Kjær. Jeg erindrer fra min første Gennemlæsning af Statsbaneudvalgets Betænkning, hvorledes det slog mig, at Formanden ud fra sit personlige Kendskab til, hvor stort et Baneomraade det var muligt for en enkelt Mand at lede og administrere i enhver Henseende, ogsaa økonomisk, forsøgte at ordne Administrationen af Statsbanerne ved ud fra denne Viden resolut at dele Statsbanerne i 3 lignende Omraader, hver med sin egen meget selvstændige Chef. Der var en vis Konsekvens i dette Forslag, og selv om Generaldirektionen sikkert havde megen Ret i adskilligt af den Kritik, der blev fremført imod det, og selv om Forslaget sikkert heller ikke skulde være gennemført uændret, var det dog i sine Principers Klarhed langt bedre end det, vi fik. Her var et Enten-Eller, enten at tage en Trediedel af Statsbaneomraadet, hver Afdeling med sin Chef, sin næsten eraadende Chef, eller benytte den gamle Ordning til at reformere paa. Man valgte et Baade-Og. Man tog det nye Forslags Struktur og lagde det over den gamle Ordning og forsøgte at faa det til at dække hinanden med det Resultat, at den gamle Ordning Konturer den Dag i Dag staa lige saa kraftigt i Billede som tidligere, ja, saaledes som jeg før nævnede, at de gamle Kredsbestyreres Stillinger er bevarede som en Melleminstans, som man jo slet ikke havde regnet med.

Jeg er klar over, at det er langt lettere at kritisere end at paavise noget bedre, særlig paa dette Omraade, hvor saa mange udmærket flygtige Mænd saavel i dette Ting som udenfor har ofret megen Tid paa at finde den bedste Løsning. Jeg er klar over, at naar man kritiserer, har man en Pligt til at søge at vise en bedre Vej ud, og det maa da være min Berettigelse til at føre denne Kritik, at jeg ogsaa mener, at man med de Forhold, man nu en Gang har for Øje, og paa

det nuværende Grundlag er i Stand til at skaffe en Ordning, en Simplificering af Ledelsen og tilvejebringe den Harmoni mellem den lokale Ledelse og den øverste Ledelse, som nu ganske mangler og haardt tiltrænges.

Før at begynde fra neden er mit Raad dette, at man skal stryge Sektionskontorerne, der er ganske overflødige. Jeg skal ikke benægte — skønt jeg ikke er sikker paa det —, at man ikke et eller andet Sted, i Jylland f. Eks., kan have god Brug for et mindre Udliggerskontor med et begrænset Arbejdsomraade til Assistance for den udsendte Trafikinspektør, men en saadan Undtagelse ændrer ikke noget i Hovedregelen, der bør være denne, og som bør slaas fast med Syvtommersøm, at der aldrig fra en Trafikinspektør maa komme andet og mere skriftlig, end hvad han kan skrive med sin Pen. En Trafikinspektør er eller bør være det praktiske Tilsynsmenneske, hvis Tilsyn og personlige Referat skulde støtte Distriktschefens Arbejde. Hvis man kalder dem Rejseinspektører, tror jeg, man faar den bedste Betegnelse, idet man da tager Hensyn til det Arbejde, de burde udføre. Der ville kunne spares ikke saa lidt Personale og derigennem Penge, hvis man nedlagde de allerfleste af de Sektionskontorer, som er oprettede efter den nye Ordning, og man vilde derved spare en Instans. Sektionskontorerne var bortfaldet fra 1903 til 1915, og de savnedes ikke. Før den Tid virkede de til almindelighed Tilfredshed.

Man bør dernæst lade Trafiktjenesten, Banetjenesten og Maskintjenesten bortfalde som særlige Instanser og bygge dem organisk ind i Distriktschefens Kontor, saaledes at Distriktschefen bliver, som forudsat ved den gældende Ordning, den trafikkyndige lokale Chef, der bistaas af den fornødne banetekniske eller, lad mig rettere kalde det, banelegemetekniske og maskintekniske Ingeniørassistance. Der bliver da i Distriktet kun een Instans. Det vil derved blive nødvendigt at lægge noget mere Myndighed ud til Stationerne, særlig til Knude- og Endestationerne; man kan saa bruge Trafikinspektøren til at føre Tilsyn og ved Stikprøver føre Kontrol med, at denne Myndighed ikke misbruges.

Jeg vender mig dernæst til Generaldirektoratet, hvor det ogsaa er nødvendigt, at der foretages en Ændring. Mit Raad er, at man bør afskaffe den usagkyndige Generaldirektør, som i bedste Tilfælde ikke kan blive andet end en Topfigur, og gøre Chefen for Trafikafdelingen til Statsbanernes Generaldirektør med de 3 andre Afdelingschefer som en lignende banetekniske, maskintekniske og regnskabskyndig Assistance, som Distriktschefernes Assistance er. Trafikdirektøren er nemlig, hvorledes man end vender og drejer det, Hovedfiguren, Tyngdepunktet i Statsbanernes Ledelse, maa være det ifølge Sagens Natur. Alt, hvad Befolkningen kommer i Berøring med ved Statsbanerne, sorterer under Trafikafdelingen: Stationspersonalet, som sælger Billetter, ekspederer Rejsegods, ud- og indleverer Gods til Pakhusene, og ligeledes Togpersonalet og Skibspersonalet. Togledelsen og Togdispositionerne henhører ogsaa under Trafikafdelingen; der er ikke

det Forhold overfor Befolkningen, som ikke vedrører Trafikafdelingen, Vognleveringen og Vognfordelingen ligeledes, hele Køreplanlægningen ligger under Trafikafdelingen, og man kan omvendt sige, at ingen af de andre Afdelingers Opgaver eller Personale kommer i nogen som helst Berøring med Befolkningen under dens Benyttelse af Banerne. Det gælder Baneafdelingens Opgave: at vedligeholde Banelegemet og Bygningerne: det gælder Maskinafdelingens Virksomhed: Vedligeholdelse af Maskiner og Vogne, det gælder Regnskabsafdelingens Omraade. Alle disse Afdelinger er, deres Vigtighed ufortalt, kun teknisk Assistance for Trafikafdelingen og skjules overfor Publikum helt af den sidste. Al Kritik af eller Klager over Toggangen, over Publikums Behandling og Godsets Fremførelse rammer i første Række Trafikdirektøren. Det vilde derfor være organisationsmæssig rigtigt, at han ogsaa officielt blev den afgørende, den ansvarlige Leder af Statsbanedriften. Ligesom det ved Privatbanerne er Driftsbestyreren, altsaa Trafiklederen, der er den ansvarlige Chef, saaledes er det vistnok ogsaa ved alle store private industrielle Virksomheder Forretningslederen, Driftslederen, der er Direktør og har de tekniske Afdelinger, de kemiske eller maskinelle, underlagt sig.

Saafernt man gør saaledes, har man, vil man let se, samtidig Harmoni i hele Statsbaneledelsens Bygning. Lokalt bliver det den trafikkyndige Distriktschef, der er den afgørende — saaledes er det efter den nugældende Ordning —, og i den øverste Ledelse bliver det Distriktschefens nærmeste overordnede, Trafikdirektøren, der er Banernes Chef. Trafikafdelingen er som Hovedafdeling den tykke Linie og gennem Planen, med Hjelpeafdelinger grupperende sig omkring Hovedafdelingen, lokalt og foroven underlagt denne, Regnskabsafdelingen dog som hidtil med samtlige stedlige Ekspeditions-kasser og Regnskabsvæsenet i direkte Ressort under sig. Det er min Overbevisning, at en Ordning som den, jeg her har skitseret, vil betyde en ny Æra for Statsbanerne og det, som man ikke hidtil har faaet: en forretningsmæssig og decentraliseret Ledelse af Banerne.

Folketingsmandens Kritik og hans gode Raad skal vi ikke i dette Nr. komme nærmere ind paa; men enig med Hr. Friis-Skotte i alt, hvad han nævnte, er vi ikke.

Ministerens Svar paa den fremsatte Kritik skal vi optrykke i følgende Nr.



Jernbaneforeningen.

Paa Jernbaneforeningens Delegeretmøde i Maj besluttedes det at søge oprettet et Værnefond i Lighed med vort Kampfond; dog saaledes, at Medlemmer af Jernbaneforeningen til dette Fond skulde, foruden deres Foreningskontingent, indbetale 2 Kr. pr. Maaned.

Forslaget, der har været forelagt Medlemmerne ved en Urafstemning, fik stor Tilslutning. Før det kunde føres ud i Livet skulde det imidlertid til en formel men nødvendig Behandling paa et Delegeretmøde. Og da Jernbaneforeningens næste Delegeretmøde først afholdes i Maj 1919, vilde Indbetalingen til Værnefondens derefter først kunne begynde 1. Juli 1919.

Jernbaneforeningen har under Hensyn til de Forhold, der kan opstaa ved Lønningslovenes Revision, anset det for paakrævet at raade over saa mange Penge som mulig. Man har derfor trods de dermed forbundne store Udgifter indkaldt til et ekstraordinært Delegeretmøde d. 12. November i København. Her skal derfor trods endelig Beslutning om Værnefondens og saaledes, at Indbetalingen kan paabegyndes allerede til Nytaar.

Jernbaneforeningens Kontingent bliver derved 3 Kr. om Maaned og det nærmer sig saaledes stærkt til det Kontingent, der svarer i Fagforeningerne. For organisationsinteresserede Mænd er det opbyggende at se, at Embedsklasser har Forstaaelse af Tidens Løsen, ligesom det er glædeligt, at ogsaa lavtlønnede Medhjælpere og Elever ofrer dérés 3 Kr. pr. Maaned og derigennem er med til at give Ledelsen af deres Organisation Midler til at sikre deres Fremtid.

Rich. Lillie.

Jernbanemuseet.

Paa Finansloven for indeværende Aar er der som bekendt givet en Bevilling til Oprettelse af et Jernbanemuseum, og der er i den Anledning fra Afdelingerne og Distrikterne udgaaet en almindelig Opfordring over hele Landet

med Anmodning om at anmelde og eventuelt indsende, hvad der kan tænkes at kunne være af Betydning for et saadant Museum.

Paa det nuværende Tidspunkt lader det sig ikke overse, hvad denne Indsamling vil bringe, men da det synes, som om der hersker nogen Usikkerhed med Hensyn til, hvad der forstaaes ved Musæumsgenstande, er vi anmodet om at ville publicere nogle Oplysninger om den Plan, hvorefter Indsamlingen er tænkt at skulle foregaa.

Den udsendte almindelige Opfordring henvender sig til alle Tjenestemænd, og det er dermed givet, at Indsamlingen gerne skulde foregaa overalt paa Statsbaneområdet. At der ogsaa gerne modtages Bidrag fra Privatbanerne, er en Selvfølge. Formaålet er i saa vid Udstrækning som muligt at tilvejebringe Materiale til en retrospektiv Fremstilling af Banners Udvikling gennem Tiderne; en Musæumsgenstand behøver derfor ikke at have noget Særpræg eller nogen høj Alder, blot den har været anvendt eller prøvet i Jernbanedriften og kan tjene til at udvise et Udviklingstrin.

Som et særligt smukt Eksempel skal nævnes, at der i 2. Distrikt af Signalingeniør Wolf og Telegrafmester Larsen er tilvejebragt en Samling af Telegraf- og Telefonapparater og hertil hørende Installationsmateriel, hvorved denne Gren af Jernbanetjenesten illustreres. Paa lignende Vis kan Udviklingen af det rullende Materiel vises f. Eks. ved Enkelthederne i Togbelysningen, Togopvarmningen, Bremsesystemet, Baneanlægene kan illustreres ved Hjælp af de forskellige Sportyper o. s. fr. Paa alle Omraader kan Fotografier, Billeder og Tegninger være af Interesse, derunder ogsaa Portrætter af Banens ledende Mænd. Endvidere maa anføres, at der gennem en lang Aarrække er tilvejebragt en Samling af trykte, skrevne og grafiske Sager, Planer m. m., udgivne af BANNERNE eller omhandlende disses Anlæg og Drift. Herunder henhører f. Eks. Ordresamlinger og Instrukser, Køreplaner o. s. v., ogsaa paa dette Omraade er Bidrag velkomne.

Endelig staar tilbage at nævne, at Fotografier o. l., hvis Ejeren nødig vil skille sig af ved dem, gerne ønskes til Laan til Kopiering, ligesom Anvisning paa, hvor eventuelle Musæums-

genstande kunne erhverves ved Køb, ofte viser sig at være af Interesse.

Dersom foranstaaende Antydninger kunde føre til en almindelig udbredt Opfattelse af, at intet Bidrag er for lille, vil de have gjort den Nytte, de tilsigter.

Statistiske Efterretninger.

Efter de Indberetninger, som det statistiske Departement har modtaget fra de kommunale Prisreguleringskommissioner i Hovedstaden, Købstæderne og en Del Landkommuner med større bymæssige Bebyggelser angaaende Detailpriserne i den første Uge af Oktober Maaned 1918, er beregnet de i omstaaende Tabel anførte Gennemsnitspriser. Til Sammenligning er, dels for Hovedstaden og dels for Provinsbyerne, meddelt de tilsvarende Gennemsnitspriser for September 1918 og et samlet Gennemsnitstal for Hovedstads- og Provinsbypriserne for Oktober 1917.

I Priserne for Brød, Mel, Gryn og de fleste Urtekramvarer, som findes i Handelen, er der ingen Forandring foregaaet fra September til Oktober. En Undtagelse danner dog Sukkerpriserne, der fra 1. Oktober er nedsat med 8 Øre pr. kg paa alle Sorter Sukker.

Forholdet mellem Priserne før og efter 1. Oktober fremgaar af følgende Tal:

	Nugældende Maksimalpris Øre pr. kg.	Maksimalpris før 1. Okt. Øre pr. kg.
Hugget Melis	52	60
Stødt Melis	49	57
Farin	40	48

For Kogearter er der fra 8. Oktober fastsat følgende Maksimalpriser ved Salg fra Handlende:

	Øre pr. kg
I Partier paa 50 kg og derover.....	110
I — - 10—50 kg.....	115
I — - 1—10 kg.....	125
I — - under 1 kg.....	135

Ægpriserne er steget med 20—30 Øre pr. Snes og er nu ca. 1 Kr. 60 Øre højere pr. Snes end i Oktober Maaned i Fjor.

Ved Bekendtgørelse af 8. Oktober er der foretaget den Forandring i Kødordningen, at den fastsatte Maksimalpris ved Salg til Forbruger gælder ved alt Salg, uanset om der af Køberen afleveres Rabatmærker, medens Maksimalprisen tidligere kun gjaldt for det Forbrug, der dækkedes af Rabatmærker. Samtidig er der foretaget nogle Forandringer i de hidtil gældende Maksimalpriser, saaledes som det fremgaar af følgende Sammenligning:

Oksekød af II. Kvalitet.

	Nugældende Maksimalpris Øre pr. kg.	Tidligere Maksimalpris Øre pr. kg.
Forfjerding.		
Hals.....	210	235
Bov.....	280	280
Bryst.....	280	280
Mellemskært.....	280	285
Tykkam.....	280	285
Højreb.....	330	315
Skank.....	150	125
Bagfjerding.		
Steg.....	330	315
Halestykke.....	330	290
Inderlaar.....	490	375
Yderlaar.....	490	345
Klump.....	490	365
Slag.....	270	255
Skank.....	150	125

Endvidere blev der ved samme Bekendtgørelse fastsat Maksimalpris paa Oksekød i hele Stykker. Disse Priser er for Kød af II. Kvalitet:

Oksekød i hele og halve Kroppe (flækket paa langs).....	2 Kr. 70 Øre pr. kg
Forfjerding.....	2 - 40 - —
Bagfjerding.....	3 - 10 - —

De nævnte Priser maa — saavel i Storsalg som i Detailsalg — forhøjes med 30 Øre pr. kg for Kød af I. Kvalitet og 50 Øre pr. kg for Kød af ekstra Kvalitet. Prisen for ikke kvalitetsmærket Oksekød er 20 Øre lavere pr. kg end de anførte Priser.

For hakket Kød og Kød i Smaastykker er Maksimalprisen for alle Kvaliteter 4 Kr. 40 Øre pr. kg.

For Kalvekød og Hestekød er Oktoberpriserne omtrent som Priserne i September, dog med Tendens til Opgang. Mørbrad er nærmest uforandret i Pris — 5 à 6 Kr. pr. kg —, medens Prisen paa Spegepølse atter er steget betydelig.

Fra 11. Oktober er der fastsat Maksimalpriser paa dansk salt Sild. Priserne er følgende for Salg fra Detaillist til Forbruger.

For Sild, af hvilke der gaar højst en Snes pr. kg, 134 Øre pr. kg.

For Sild, af hvilke der gaar over en Snes pr. kg, 100 Øre pr. kg.

Hvidkaal, Gulerødder og Kartofler er gennemgaaende gaaet lidt ned i Pris. For Kartofler er der iøvrigt i Hovedstaden i Maanedens Løb ved kommunal Foranstaltning fastsat en Maksimalpris af 25 Øre pr. 1½ kg for Kartofler, der leveres de Handlende fra Kommunerne, og denne Pris vil formentlig blive den faktisk gældende ved alt Detailsalg af Kartofler.

Priserne paa Kul og Koks er i det væsentligste uforandret. Fra 15. Oktober er den regulerende Maksimalavance ved Detailsalg af engelske Kul og Koks i Hovedstaden forhøjet noget, og dette vil antagelig bevirke en mindre Forhøjelse af Forbrugernes Priser.

Elektrificering af Sveriges Jernbaner.

Den svenske „Järnvägsstyrelsen“ har fornylig oversendt Regeringen en Redegørelse om Elektrificering af Landets Jernbaner. Elektrificeringen vil kunne gennemføres i Løbet af 10-Aar.

For Fuldførelse af Projektet findes der 7 disponible Kraftkilder, nemlig: Lagan, Götaælv, Motalastrøm, Dalælv, Indatælv, Umeåælv og Anlægene i Luleåælv. Staten ejer de fornødne Vandfald og der er allerede bygget flere store Kraftstationer. Langs Banelinierne tænker man at lægge Lysledninger, og disse Ledninger kunde saa samtidig benyttes til at levere Kraft til Landbruget.

Da man for Fremtiden maa regne med temmelig høje Kulpriser, vil det af Hensyn til de kolossale Brændselsudgifter ved Dampdrift være nødvendigt at indføre elektrisk Drift, men ogsaa hele Udviklingen af Jernbanevæsenet fordrer en Elektrificering, idet Hastighederne maa sættes op, og Lokomotiverne forstærkes.

Et almindelig europæisk Damplokomotiv udvikler paa Stigninger højst 1000 HK. men det største svenske elektriske Lokomotiv har en Styrke paa 2500 HK, og i Amerika findes der allerede elektriske Lokomotiver paa 5000 HK.

Fordelen ved elektrisk Drift er bl. a., at Togenes Middelhastighed vil blive kendelig forøget selv med den samme Maksimalhastighed som tidligere. Ved Stigninger gaar nemlig et Dampogs Hastighed ned til 22—24 km, medens de elektriske Togs Hastighed skulde kunne blive omkring 75 km i Timen.

En anden af de væsentlige Fordele er den bedre Udnyttelse af Brændslet. I en Dampcentral vil man kunne udnytte Kul fra 2,5—6 Gange bedre end i et Damplokomotiv, og desuden vil der ogsaa kunne anvendes Tørv til Fyring ved Dampcentraler, hvad der jo ikke godt kan anvendes ved Lokomotiver, der har stor Hastighed.

Fyring med Brænde er jo heller ikke heldig, efter at det har vist sig, at der i 1917 brugtes 40 Mill. m₃, mens Tilvæksten i Skoven kun var beregnet til 25—30 Mill. m₃. Paa den Maade vil jo Skovene snart forsvinde.

Man har beregnet, at hvis Elektrificeringen af Jernbanerne var udført i 1913 vilde det ikke have kostet mere end de samlede Brændselsudgifter for 1918, hvilket altsaa vil sige, at Elektrificeringsomkostningerne vilde være blevet amortiserede paa et eneste Aar.

Hele Projektet har vakt stor Opmærksomhed i Sverige, og det menes, at Planernes Realisering kun er et Tidsspørgsmaal.



Rangermaskinerne.

I Anledning af de mange Henvendelser, der i denne Tid rettes til Formanden ang. Rangermaskinernes Betjening, skal oplyses, at Forhandlingerne med Generaldirektoratet derom paabegyndtes d. 25. Oktober og vil blive fortsat i den nærmeste Fremtid.

Saa længe Forhandlingerne staar paa, bedes Rangerførerne forholde sig i Ro.

Hovedbestyrelsen.

Fra det daglige Liv.

Hr. Redaktør!

Vil De ikke give mig Plads for nedenstaaende:

Saasart der sker nogle Forandringer i Signal- eller Togreglementet o. l., faar vi altid trykte Tillæg, som udførligt indeholder Forandringen, og det er, som det skal være; men hvorfor faar vi ikke Tillæg til Maskinlæren?

I Jylland har vi i en Aarrække haft en Maskintype (Litra R.), som paa mange Omraader er forskellig fra andre Typer (Fødevandsforvarning, Vacuum osv.). Her vilde det absolut være paa sin Plads at udsende et Tillæg, som omhandlede nævnte Maskintype, forfattet i samme Form som Maskinlæren.

Administrationen plejer ellers ikke at være smaalig med Papir, særlig naar det gælder nye Ordre og Bestemmelser, hvoraf meget er ganske betydningsløst for Lokomotivpersonalet.

Paa Forhaand Tak for Optagelsen.

Deres ærbødige

C. P.

Ovenstaaende Henstilling iader vi gaa videre til Generaldirektoratet til velvillig Overvejelse, idet det fremsatte Ønske næres af hele Lokomotivpersonalet, fordi det har Betydning for Personalets Gerning.

Red.

Opmærksomheden

henledes paa, at Artikler, der ønskes optagne i først udkomne Nr. af Bladet, maa være Redaktionen i Hænde senest den 5, henholdsvis d. 20. i hver Maaned.

Indsendt Manuskript maa kun være beskrevet paa den ene Side af Papiret.

Betal dit Kontingent punktlig.

Restance gavner ingen

Jordefærd.



A. B. Jørgensen.

Torsdag d. 7. November begravedes paa Nordre Kirkegaard i Aarhus Lokomotivfyrbøder Adolf Brus Jørgensen, Østerbro, under meget stor Deltagelse. Den hvide Kiste var dækket af et Væld af Kranse, hvorefter en Masse signerede fra de forskellige Afdelinger Landet over, der havde ønsket at vise den Afdøde den sidste Opmærksomhed.

Lokomotivfyrbødere fra Aarhus i Uniform bar Kisten ind i Kapellet, hvor Pastor Wiese holdt en meget smuk Tale.

Efter at Salmen „Under dine Vingers Skygge“ var afsunget bar de samme Lokomotivfyrbødere ham til Graven. Efter at Jordpaakastelsen havde fundet Sted, bragte Afdelingsformand Soph. Jensen, Aarhus, Jørgensen en Tak for den Tid de havde været sammen og bragte en sidste Hilsen fra Lokomotivfyrbøderne i Brande og paa Østerbro.

Jørgensen døde af den spanske Syge efter kun faa Dages Sygeleje. Han efterlader sig Hustru med hvem han for kun 6 Uger siden var bleven gift.

Maleriet af fhv. Generaldirektør Ambt.

Det ved Indsamling af Bidrag blandt Statsbanernes Tjenestemænd tilvebragte Maleri af fhv. Generaldirektør Amt er nu blevet ophængt i Generaldirektoratets Fællesmødesal, hvor det vil kunne ses Søndagene den 24. November og den 1. December d. A. mellem Kl. 10 og 12 Formiddag.

Maleriet, der er udført af Kunstmalerinden, Frøken Bertha Wegmann, og hvis Fuldførelse paa Grund af særlige Omstændigheder først fandt Sted i indevæ-

rende Aars Foraar; har været udstillet paa Kunststillingen paa Charlottenborg.

Ved den foretagne Indsamling indkom Bidrag til et Beløb af 3023 Kr. 60 Øre indbetalt af ca. 1500 Tjenestemænd, af Beløbet er i Renter indvundet 253 Kr. 41 Øre, saaledes at den samlede Indtægt har udgjort 3277 Kr. 01 Øre.

For Maleriets Udførelse, Indramning m. m. er betalt 2283 Kr. og til Tryksager, Avertissementer, Porto o. s. er medgaaet 173 Kr. 38 Øre, eller ialt Udgift: 2456 Kr. 38 Øre.

Det saaledes fremkomne Overskud, 820 Kr. 63 Øre, er med fhv. Generaldirektør Ambts Billigelse blevet indbetalt til Bestyrelsen for „Kong Christian den 9. Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner“ til Uddeling i Januar Maaned n. A. og i Overensstemmelse med Legatets Bestemmelser.

Regnskabet med Bilag ligger til Gennemsyn for Bidragsdragere i Generaldirektoratets 2. Ekspeditionskontor.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Paa den d. 26. Oktober afholdte Generalforsamling blev der af Bestyrelsen stillet Forslag om at forhøje Medlemsbidraget med 10 Øre pr. Maaned for Maanedslønnede og Pensionister og 2 Øre pr. Uge for dag- og timelønnede. Fra et Medlems Side stilledes et Ændringsforslag gaaende ud paa at ændre Reglerne for Beregning af Medlemsbidraget saaledes, at dette bringes i Overensstemmelse med det Bidrag, der til enhver Tid opkræves af det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek. Dette Ændringsforslag tiltraadtes af Generalforsamlingen, hvorefter Bestyrelsen tog sit Forslag tilbage.

Da der ikke var mødt et tilstrækkeligt Antal Medlemmer til, at det af Generalforsamlingen tiltraadte Forslag kunde endelig vedtages, afholdes en ny Generalforsamling Lørdag d. 23. November Kl. 8 Aften i Lokalerne, Istedgade 3, med det omhandlede Forslag til Ændring i Vedtægterne som seneste Punkt paa Dagsordenen.

Bestyrelsen.

Hjertelig Tak

Alle bedes herved modtage min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands, Lokomotivfyrbøder Adolf Brus Jørgensens Begravelse. En Tak til de forskellige Afdelinger for de smukke Kranse.

Anna Jørgensen.

Statsbanepersonalets Biblio- teker.

Nye Bøger.

- Nr.
Sjæll.- Jyll.-
Falst. Fyn
- 9881 8325 Vollquartz, J.: Svigermor Lillian.
9955 8293 Kiilgast, Ellinor: Pigebørns Paradis.
8850 I 72171 Roeland, R.: Jean Christophe XI.
9956 8327 Keller, J.: Abnorme Eksistenser.
9957 a 8276 Brandes, G.: Julius Cæsar.
9958 8282 Engberg, G.: De unge Aar.
1959 8319 Suhm: Hemmelige Efterretninger.
9960 8308 Petersen, L.: En Krise.
9961 8301 Macyll: Rottereden.
9962 8280 Christiansen, A.: Jørgen Vibe.
9963 8323 (Webster: Min kære Fjende.
9964 8296 Korch: Kongemøllen.
9965 8321 Voldum: Det første Skridt.
9966 8281 Clouston: Dobbeltgængerens.
9967 8290 Jensen, H.: Gengangerens.
9968 8318 Sountag: Isabella.
9969 Quens: Hendes kgl. Højhed.
9970 Kronstrøm: Den gyldne Kunst.
9971 8288 Hiel: Guld kræver Blod.
9972 8311 Rørdam: Købstad-Idyller.
9973 8316 Sinclair: Kong Kul.
9974 8322 Transti: Hedegaarden.
9975 8326 Gandrup: Født Andersen.
9976 8310 Poulsen: Sand.
9977 8295 Kipling: Malstrømmen.
9978 8231 Engstrøm: Svenskere.
9979 8328 Neiiendam: En Danseriinde.
9980 Dostojevski: Et svagt Hjerte.
9981 Henriksen: I den lille By.
9982 Heinberg: Grønt og Graat.
9983 8278 Bøhlau: Den lille Sjø.
9984 8321 Tracy: Kærlighed i Alperne.
9985 8289 Lautau: Østersrøvernes Konge.
9986 8312 Ravn-Jonsen: Jomfru Helenes Hjerte.
9987 8274 Becker: Liv.
8666 b 7013 b Erslev: Billedkunstens Mestre II.
9988 8297 Kornerup: Australia.
9989 8306 Pat O. Prien: Da jeg narrede Tyskerne.
9917 8262 White: I hemmelig Tjeneste.
9918 Gibbon: Fru Grobelars Livserfaringer.
9919 8218 Nansen: Hendes Elskede.
9920 8287 Gerard: Ansigt til Ansigt med Kejseren.
8931 o Pressens Magasin 13—16.
9031 o-p Terraill: Rocambole.
9922 8264 Williamson: Spionen.
9923 8237 Hauptmann: Kætteren fra Svana.
9924 Vershofen: No. Fi. Ba.
9925 8259 Skands: Messias.
9926 8250 Oppenheim: Prins Maiyo af Japan.
9927 8231 Curwood: Sneens Born.
9928 8244 Linck: Direktør Konradsen.
9929 8235 Fuglede: Oplevelser i Kongo.

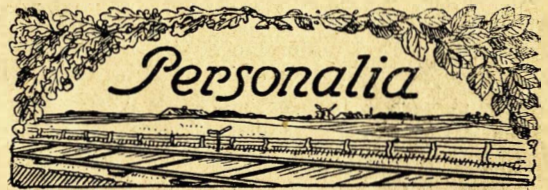
- 9930 8256 Schnitzler: Badelæge Gräsler.
9931 8253 Parker: Tre Bud.
9933 8240 London: Kvindemod.
9934 Tagore: Gitanjali.
9935 6449 Tagore: Blomsternes Bevogter.
9936 Jacobs: Et Mytteri.
9921 8267 Dam: Fyrsternes Svøbe.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Kassereren for Struer Lokfyrb. Afd. er flyttet til Søndergade 5.

Rettelse.

Ved en Trykfejl er i „Dansk Lokomotiv Tidende“ Nr. 21, Side 213, 2. Sp., Linie 15 og 17 f. n. kommet til at staa „Hærdning“, skal være „Heldning“.



Forfremmede fra 1.—11.—1918:

Lokfyrb.—Lokfører: J. K. V. Wagner, Kbhvns. Godsbanegaard, ved Kbhvns. Godsb., L. C. D. R. Sørensen, Korsør, (Stationeringen vil senere blive bestemt) og R. Lillie, Østerbro, ved Østerbro Station.

Afskediget:

Lokfører J. J. Frederiksen, Struer, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—1919.
Forfremmede til Lokfyrb. fra 1.—11.—18:

Haandv. C. V. Vest, Cvk., Aarhus, i Brande og A. J. Nielsen, Cvk., Aarhus, i Brande.

Ansæt som Lokfyrb. fra 1.—11.—18:

Ekstrahaandv. A. Jensen, Nyborg Værksted, i Brande.
Forflyttet:

Lokfører P. Mortensen efter Ansøgning, Kbhvns. Godsb.—Nyborg, under 31.—10.—18.

Død:

Lokfyrb. A. R. B. Jørgensen, Østerbro, den 31.—10.—18.

