

19. Aarg. Nr. 22.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

16. Oktober 1919.

## Kørepenge og Natpenge.

Den 1. Oktober traadte den nye Lønningslov i Kraft, og den foregaaende Dag udsendte Generaldirektoratet en ny H. Ordre Nr. 227, som den 1. Oktober efterfulgtes af en supplerende H. Ordre Nr. 228. Begge disse Ordre, der først kom Personalet i Hænde omkring den 6.—7. Oktober, omhandlede de under Begrebet „Andre Ydelser“ i Loven nævnte Godtgørelse for Konstitution, Udstationering, Flyttegodtgørelse og Kørepenge m. m.

Ordrene er, hvad der tydeligt er anført paa dem, ganske midlertidige, d. v. s. at de er gældende indtil de Forhandlinger, der skal føres om Lønningsbestemmelserne, har fundet Sted. Vi skal i Parantes bemærke, at Ordre af Indhold som de her nævnte, altid burde være Personalet i Hænde til den Tid de skal træde i Kraft.

Imidlertid spørges der stadig: hvorledes gaar det med den endelige Afgørelse? Og det er jo ganske naturligt, fordi Kørepengene ikke staar i passende Forhold til andre Godtgørelser, og for Natpengenes Vedkommende er der jo slet ikke sket nogen som helst Forandring, og de staar langt under, hvad der for saadan Tjeneste ydes af andre Institutioner.

Vi kan med Hensyn til de nævnte Godtgørelser meddele, at Lønningskommissionen, der ogsaa behandler disse Sager, antagelig

bliver færdig med sine Overvejelser i Løbet af ca. 14 Dage, muligvis før.

Lønningskommissionen har nedsat et Udvalg, der beskæftiger sig hermed, og en af Dagene skal de for i den samlede Lønningskommission, der, naar Sagerne er færdigbehandlede, afgiver sin Betænkning.

Et Forlydende vil vide, at Tjenestemandrepræsentanter i det paagældende Udvalg ikke er ganske tilfreds med det dér opnaaede Resultat, men man venter, at det i Plenarmødet skal lykkes at opnaa Enighed, saa Tjenestemændene i Kommissionen kan erklære sig tilfreds med Resultaterne, i modsat Fald vil der fra Kommissionen fremkomme to Indstillinger.

Naar Lønningskommissionen er færdig hermed er dens Opgave endt og den ophører da med at eksistere.

Naar Indstilling er afgivet, vil der blive ført Forhandling med Organisationerne, saavel om Godtgørelsernes Størrelse som om de Regler og Bestemmelser, der bliver gældende for Ydelsernes Udbetaling.

Det vil med andre Ord sige, at der skal være Forhandling om Affattelsen af de nye Lønningsbestemmelser.

Naar disse Forhandlinger mellem Organisationerne og de respektive Etatsledelser er tiljendebagte, gaar Sagen til det nysudnævnte Lønningsraad, der derefter skal give Spørgsmaalet en Behandling og afgive Indstilling herom til Regeringen.

Det ser saaledes ud til, at det kan vare længe, forinden det kan ventes, at de nye Bestemmelser kommer til at træde i Kraft, men man mener dog at være naaet igennem alle disse Behandlinger i Løbet af et Par Maaneder.

Bevilling til disse Ydelser skal opføres paa de aarlige Finanslove, og det er Hensigten at faa optaget en saadan Bevilling paa Til-lægsbevillingsloven. Da denne imidlertid ofte vedtages lige ved Finansaarets Slutning, anlages det, at Regeringen vil forsøge at faa Finansudvalgets Billigelse til forinden Lovens Vedtagelse at udbetale efter de Regler og Bestemmelser, der som ovenfor nævnt vil blive fastsat.

Man kan formentlig derfor vente, at de nye Dag-, Time-, Nat- og Kørepenge-satser allerede vil komme til at træde i Virksomhed ved Aarets Udgang og Efterbetaling vil finde Sted hurtigst muligt.

Vi skal ikke opholde os over, at der i de midlertidige Ordre er forskellige Ting, der maa rettes, og vi har i den Henseende hørt adskillig Kritik af disse, men vi er af den Opfattelse, at der ingen særlig Anledning er til at underkaste dem en nøjere Prøvelse, fordi deres Gyldighed er rent foreløbig, og der vil jo ved den kommende Forhandling blive god Lejlighed til at faa rettet herpaa og faa dem givet et saadant Udseende, at de kan virke paa en tilfredsstillende Maade.

## Pensionsloven.

Med den ny Lønningslovs Ikrafttræden op-hører alle tidligere Pensionsregler at være gældende, og kun de færreste af Tjeneste-mændene, men blandt disse dog Lokomotiv-mændene, har bevaret enkelte Fordele fra de ældre Love alene for dem, som var i Tje-neste den 1. Oktaber d. A. Idet vi saaledes paa dette som paa andre Omraader gaar ind til noget nyt, finder vi Anledning til at gøre Rede for, hvorledes den nye Pensionsordning er, forudskikkende den Bemærkning, at Pen-sionsforholdene for de nuværende Pensio-nister ikke omfattes af det efterfølgende —

deres Forhold skal ordnes ved særlig Lov, hvortil Forslag kan ventes fremsat med det allerførste.

### Egenpension.

Pensionens Størrelse bestemmes efter „Pensionsalder“ og „Pensionsindtægt“ — disse to Begreber er for Egenpensionens Vedkommende grundlæggende i al Pensionsbe-regning for Fremtiden, alene bortset fra det ene Tilfælde, at Afskedigelsen skyldes Til-skadekomst.

Pensionsalderen er det Antal Aar, i hvilket man efter det 30. Leveaar har været fast ansat i pensionsberettiget Stilling, hvad enten Tjenesten er udført under een eller flere Etater. Har man været afskediget, uden at det skyldes Forseelse, kan Tjeneste-perioderne efter det 30. Leveaar sammen-lægges. For Tjenestemænd ved Statsbanerne, som ved Lovens Ikrafttræden er eller har været ansatte som Lokomotivførere eller Lo-komotivfyrbødere, beregnes derhos hvert Tjenestear i disse Stillinger — efter det 30. Aar — som  $1\frac{1}{6}$  Aar.

Ved Pensionsindtægten forstås Gen-nemsnittet af Lønningsindtægten i de sidste 3 Aar før Afskedigelsen, hvortil alene hen-regnes Grundløn med Alderstillæg samt saa-danne personlige Tillæg, der er tilstaaede som Erstatning for en bortfalden pensions-givende Indtægt. Heraf betales  $2\frac{1}{2}$  pCt. Løn-ningsafdrag. Det er en Grundregel, at Sport-ler m. m. ikke henregnes til Pensionsindtæg-ten, men Lokomotiv- og Togpersonale, som ifølge ældre Lovgivning har betalt Pen-sionsafdrag af Kørepenge-summen (Lokomo-tivførere 500 Kr., Lokomotivfyrbødere 250 Kr. aarlig) kan, naar Erklæring derom af-gives inden 1. Januar 1920, kræve sig — even-tuelt sin Enke — tillagt Pension af foran-nævnte Kørepengebeløb imod fremdeles at svare 5 pCt.s Bidrag deraf. (Generaldirek-toratet udsender formodentlig Meddelelse om Formen for omhandlede Erklæring i en nær Fremtid.)

De, som afskediges med det 70. Aar, faar Pension af Lønningsindtægten i Afskedsøje-blikket, altsaa ikke af Gennemsnit for 3 Aar.

For Haandværkere, der er fastansatte, be-

regnes fremtidig Pensionsindtægten og Pensionsafdraget paa Grundlag af Lønningen for 14. Lønningsklasse (Lokomotivfyrbødere).

Pensionens Størrelse bestemmes saaledes, at en Pensionsalder af

indtil 2 Aar giver.....	1/10
over 2 Aar indtil 4 Aar giver .....	2/10
- 4 - - 7 - - .....	3/10
- 7 - - 10 - - .....	4/10
- 10 - - 15 - - .....	5/10
- 15 - - 17 - - .....	31/60
- 17 - - 19 - - .....	32/60
- 19 - - 21 - - .....	33/60
- 21 - - 23 - - .....	34/60
- 23 - - 25 - - .....	35/60
- 25 - - 27 - - .....	36/60
- 27 - - 28 - - .....	37/60
- 28 - - 29 - - .....	38/60
- 29 - - 30 - - .....	39/60
- 30 - - - - .....	40/60

af Pensionsindtægten i Pension.

Højeste Pension for en Lokomotivmand opnaas altsaa i Almindelighed med Opnaaelsen af  $30 + 30 : 1\frac{1}{6} = 55\frac{5}{7}$  Leveaar, medens det øvrige Personale først opnaar højeste Pension med det 60. Aar.

Ved det Tidspunkt, da en Tjenestemand har Pligt til at søge sin Afsked (70 Aar) eller har Ret til at kræve Afsked med Pension (65 Aar), vil højeste Pension altsaa normalt altid være naaet.

Hvis en Tjenestemand kommer saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste, at han maa afskediges, tilkommer der ham uden Hensyn til Alder eller Tjenestetid altid i Pension  $\frac{2}{3}$  af den sidst oppebaarne Lønningsindtægt. Ingen kan dog gøre Krav paa Pension efter denne Regel, medmindre han snarest muligt efter Tilskadekomsten har anmeldt det passerede for sin foresatte.

De Tjenestemænd, som ved Lovens Ikrafttræden er fyldt 70 Aar, eller som opnaar denne Alder før 1. Oktober 1921, har ikke Pligt til at søge deres Afsked før til nævnte Dato, og de faar som før nævnt Pension af Lønningsindtægten ved det 70. Aar. De, som paa Grund af Alder eller Svagelighed afskediges i Løbet af de 3 førstkomende Aar, og for hvem en 3-aarig Gennemsnitsindtægt efter den nye Lov altsaa ikke kan beregnes, faar Pensionen beregnet efter Lønningsindtægten siden 1. Oktober 1919, forholdsvis beregnet for hele Aar.

Endvidere giver den nye Lov Tjenestemændene Ret til at forlange Pension efter ældre Lov; Betingelserne herfor er:

at han forbliver i den Stilling, han beklædte ved Lovens Ikrafttræden,

at Begæring fremsættes inden 1. April 1925 eller ved tidligere Afgang fra Tjenesten, men Pensionen skal da beregnes paa Grundlag af Lønningen ved Udgangen af 1918.

#### Enke- og Børnepension.

De Forbedringer i Pensionsordningen, som den nye Lov medfører, gælder navnlig Enke- og Børnepensionen.

Medens en Enke efter en ikke pensionsberettiget Tjenestemand tidligere aldeles ingen lovmæssig Pension kunde faa, bestemmer den nye Lov, at Enkepensionen efter en Tjenestemand, der endnu ikke var pensionsberettiget, eller endnu ikke havde naaet 5 Aars Pensionsalder, udgør  $\frac{1}{5}$  af Mandens Lønnings- eller Pensionsindtægt (d. v. s. Løn, Alderstillæg og Kørepengebeløb), og efter opnaet 5 Aars Pensionsalder eller hvis Manden forulykker i Tjenesten er Enkepensionen  $\frac{1}{3}$ .

Til Forebyggelse af hyppige Misforstaaelser skal vi tilføje, at denne Trediedel af Mandens Pensionsindtægt (d. v. s. Lønnen), som Enken faar, svarer ganske til den Halvdelen af Mandens højeste Pension, som den tidligere Lov hjemlede. Men der er den Forskel, at Enken nu opnaar højeste Pension med Mandens 5. Pensionsaar, medens der tidligere i Almindelighed krævedes 39 Pensionsaar, for Lokomotivmænd  $33\frac{3}{7}$  Aar. Fremskridtet er her meget betydeligt. Tilmed er den laveste Enkepension fastsat til 400 Kr. aarlig, medens der tidligere ikke var fastsat noget saadant Minimum.

For Enkepensionens Vedkommende kan Beregning efter ældre Lov kræves, naar Begæring derom fremsættes inden 1. Januar 1920.

Som Børnepension tillægges der Enker

Til 1 Barn	180 Kr. aarlig
- 2 Børn	330 - -
- 3 - -	450 - -

og for hvert Barn over 3 yderligere 100 Kr. aarlig indtil hvert Barns 18. Aar; dog maa Enke- og Børnepension ikke overstige  $\frac{3}{4}$  af Mandens sidste Lønningsindtægt.

### Konjunkturtillæg og Dyrtidstillæg.

Man vil af det foregaaende have set, at Konjunkturtillæg og Dyrtidstillæg ikke i direkte Forstand kommer i Betragtning ved Bestemmelse af selve Pensionsbeløbet, ligesom der heller ikke erlægges Pensionsbidrag af disse Tillæg. Saa længe Konjunkturtillægets Trin og Dyrtidstillægets Form opretholdes, er dette en stor Fordel, hvilket adskillige endnu ikke har faaet den rette Forstaelse af.

Forholdet er det, at en Pensionist, hvis Pension er fastsat i Henhold til den nye Lønningslov, altsaa efter 1. Oktober d. A., i Henhold til Konjunktur- og Dyrtidstillæg stilles ganske lige med en Tjenestemand i aktiv Tjeneste, med andre Ord: Han faar et Konjunkturtillæg i Forhold til Pensionens Størrelse samt uformindsket Dyrtidstillæg, men ikke Stedtillæg.

Vi tager et Eksempel:

En Lokomotivfører faar som højeste Pension  $\frac{2}{3}$  af Løn, Alderstillæg og Kørepenge 2733 Kr. Det hertil svarende Konjunkturtillæg er efter Skalaen 840 Kr., og Dyrtidstillægget er for en Forsørger i Øjeblikket 702 Kr. Hans Indtægt som Pensionist bliver herefter 4275 Kr. Hvis han skulde have haft  $\frac{2}{3}$  af Lønningsindtægten, vilde han, selv om endog Stedtillægget toges med, kun kunne faa 4101 Kr.

Den samme Mands Enke vil i Pension faa  $\frac{1}{3}$  af Løn, Alderstillæg og Kørepenge 1366 Kr., Konjunkturtillæg 683 Kr., Dyrtidstillæg for Forsørgere, for Tiden højst 39 pCt. af Pensionen, 532 Kr. eller ialt 2581 Kr., d. v. s. mere end Halvdelen af Mandens Pension.

Fordelene ved denne Ordning vil herefter være iøjnefaldende.

### Sikkerhedstjenesten.

For Lokomotivføreren er det af overordentlig Betydning, at Sikkerhedstjenesten i alle Henseender gennemføres paa en saadan Maade, at der skabes den størst mulige Betryggelse for Togene og derigennem for det Publikum, der benytter Banerne. Lokomotivføreren Tjeneste er, fra det Øjeblik Afgangssignalet for Toget gives og indtil Loko-

motivet kobles fra Toget paa Endestationen, i nøjeste og intimeste Forbindelse med Sikkerhedstjenesten, og det er derfor ganske naturligt, at dette gror sig saaledes ind i Lokomotivføreren Bevidsthed, at den paapasselige Lokomotivfører nøje følger alt hvad der har Interesse for ham og for det Tog han betjener og reagerer, for saa vidt der passerer et eller anden, der eventuelt kan bringe Toget i Fare.

Efterfølgende interessante Tilfælde illustrerer bedre end mange Ord dette Forhold, men den Udgang Sagen har faaet kan vi ikke mene er den rigtige.

Vi skal her gengive Sagens Akter:

#### Roskilde Station.

Tog 91 i Dag ankom 8,02 Em. og afgik 8,12 Em. Da Toget havde ingen, eller kun faa Pladser ledige, var Ekspeditionen hurtig færdig og Afgangssignalet gaves 8,05 Em. Da Toget lige havde sat sig i Bevægelse, standede det. Jeg begav mig da ud til Lokomotivføreren for at forhøre om Grunden. Han anførte da, at han ingen Meddelelse havde faaet om, at Tog 92 var aflyst. Til min Udtalelse om, at det i og for sig ikke berørte Tog 91, bemærkede han, at det skulde han have Meddelelse om, da han planmæssig skulde krydse Tog 92 i Roskilde. Herimod protesterede jeg og maatte saa tilbage til Kontoret for at fremskaffe en skriftlig Aflysning af Tog 92. Dette Forhold foranledigede saaledes en Forsinkelse paa 7 Min. for Toget, samt Stop for Tog 8173.

(Underskrift.)

#### 1. Distrikt, 2. Trafiksektion.

1. Maskinsektion til behagelig Udtalelse. Efter Sektionens Mening skal Tog 91 ikke have saadan Underretning, da der ikke i Tjenestekøreplanen er anført Krydsning mellem Togene 91 og 92.

(Underskrift.)

#### 1. Maskinsektion.

Tilbagesendes til 2. Trafiksektion.

I Henhold til Togreglementet skal Lokomotivføreren, forinden han kører ind paa den enkeltsporede Bane, være kendt med, hvorledes det forholder sig med de Tog, han skulde have krydset paa den dobbeltsporede Linie, men som han ikke har krydset dér.

(Underskrift.)

## 2. Trafiksektion.

Fremsendes til 1. Distrikt idet man tillader sig at forespørge, om Maskinsektionens eller Trafiksektionens Opfattelse af det omhandlede Forhold billiges.

(Underskrift.)

## 1. Distrikt, Trafiktjenesten.

Oversendes til Maskintjenesten, med Anmodning om en behagelig Udtalelse. Maskinsektionen sigter i sin Paategning af (Dato) formentlig til Togreglementets § 32, 7., der dog ikke ses at yde Sektionens Opfattelse nogen Hjemmel, ligesom § 45, 1. heller ikke paabyder en Underretning som den i Sagen omhandlede.

(Underskrift.)

## 1. Distrikt, Maskintjenesten.

Tilbagesendes Trafiktjenesten.

Selv om de citerede §§ ikke direkte paabyder, at der skal afgives Underretning til Lokomotivforenen, mener man dog, under Henvisning til Tillæg VII, til nævnte Reglements § 43, at det paahviler Overgangsstationen at underrette Tog- og Lokomotivfører om, at det Tog, som planmæssig skulde krydses paa Dobbeltsporet, er indstillet. Er det saa meget forsinket, at Krydsningen skal finde Sted paa en Station paa den enkeltsporede Strækning, skal de dog underrettes, og man maa anse det for betryggende, at Underretning afgives ogsaa i Tilfælde af Indstilling for at udelukke Tvivl.

(Underskrift.)

## 1. Distrikt, Trafiktjenesten.

Tilbagesendes til Maskintjenesten.

Efter at Sagen har været forelagt for Distriktschefen, har man tilskrevet 2. Trafiksektion saaledes:

„Under Henvisning til den med Sektionens Paategning af (Dato) fremsendte Sag, i hvilken Sektion anmoder om en Afgørelse af, hvorvidt skriftlig Underretning om Indstilling af Tog 92 (Dato) skulde have været givet til Lokomotivføreren for Tog 91, hvilket Tog ikke planmæssig krydser Tog 92, men møder dette Tog paa Dobbeltsporet, skal man udtale, at Lokomotivføreren Vægning ved at køre, forinden en saadan skriftlig Underretning forelaa, savner Hjemmel i de gældende Bestemmelser, samt at man iøvrigt kan tiltræde Sektionens Opfattelse af det paagældende Forhold.

I Overensstemmelse hermed henstilles

Bedes tilbagesendt.

(Underskrift.)

## 1. Distrikt.

Tilstilles med 2 Bilag 1. Maskinsektion til Gennemsyn og Efterretning for den paagældende Lokomotivfører.

Udbedes tilbage.

P. D. V.

(Underskrift.)

Hermed er denne Sag afsluttet og det uden at man er kommen ind paa en Diskussion om det Forlangende, som paagældende Lokomotivfører fremsatte, var i Overensstemmelse med de skyldige Hensyn enhver Tjenestemand bør tage, der har med Sikkerhedstjenesten at gøre, af Hensyn til Tjenestens Tarv.

Man har derimod fra Trafiktjenestens Side meget omhyggelig gransket Loven og intet fundet, der paabyder en saadan skriftlig Meddelelse til Lokomotivføreren, om det var naturligt at gøre det, eller om det var forsvarligt af Lokomotivføreren at køre ind paa den enkeltsporede Bane uden Meddelelsen, naar han vidste, at han ikke havde krydset Tog 92 paa Dobbeltsporet, det udtaler man sig ikke om. Det eneste, man kan faa ud af Sagen, er, at der ingen Hjemmel findes for Lokomotivføreren Vægning til at køre uden den krævede skriftlige Meddelelse.

Men der findes heldigvis heller intet om, at det er forbudt, og det maa derfor blive et Konduitespørgsmaal, der i dette Tilfælde fra Lokomotivføreren Side har fundet den rette Løsning.

Vi vil antage, at Trafiksektionen har Ret i sin Opfattelse, at der ikke i Togreglementet findes nogen Hjemmel for Lokomotivføreren Vægning i det omhandlede Tilfælde; men er dette rigtigt, skal vi bemærke, at det forekommer os, at der hurtigst muligt maa raades Bod herpaa ved en Tilføjelse eller Rettelse, der paalægger Overgangsstationer som Roskilde i Tilfælde som det her omhandlede at afgive Meddelelse til Lokomotivføreren.

Distriktschefens Udtalelse til Sagen er det vel værd at lægge Mærke til; man paabyder ikke Lokomotivføreren i et lignende paakommende Tilfælde at køre uden at skaffe sig Underretning, man siger kun, at der savnes

Hjemmel for ham til Vægning og at han skal instrueres i saa Henseende.

Nu kan man i saa Henseende instruere den Lokomotivfører lige saa galt man vil, men vi føler os overbevist om, at hverken han eller nogen anden Lokomotivfører kører fra Dobbeltsporet og ind paa Enkeltsporet, naar de er vidende om, at et Tog, der skulde komme fra den enkeltsporede Banestrækning, de nu skal ind paa, og som de plejer at krydse paa Dobbeltsporet, ikke er kommen. Det vilde være ganske i Strid med den Interesse for Sikkerhedstjenesten Lokomotivføreren maa og skal have og som er uadskillelig for Stillingen.

Den naturligste Udgang af Sagen havde været den, at man havde paabudt Roskilde Station altid i et saadant eller analogt Tilfælde at give Lokomotivføreren skriftlig Underretning saavel af Hensyn til Sikkerheden som fordi den er til Betyggelse for Lokomotivføreren.

Vi kan, trods det, at Sagen tilsyneladende er endt med, at Sektionen skal give Lokomotivføreren Instruktion angaaende det omhandlede Spørgsmaal, ikke tænke os, at det passerede ikke skulde faa andre Følger end denne, skulde dette imidlertid være Hensigten, vil vi tillade os at henstille, at Sagen lages op til Overvejelse og at man ikke falder til Ro paa denne Afgørelse, der absolut ikke er egnet til at skabe Tryghed, men at man derimod sørger for at udfylde det Hul, der findes i Togreglementet.

## Nordiske Jernbanemænds Union.

Siden Aarhundredets Begyndelse har Nordens Lokomotivmænd staaet i Forbindelse med hverandre gennem Nordisk Lokomotivmands Forbund, og paa de hvert 3. Aar afholdte Kongresser har man diskuteret de opnaaede Resultater og lagt Planer for den kommende Periode. I de senere Aar syntes Samarbejdet at blive mere intimt, herpaa er bl. a.

den svenske Lokomotivmandsstrejke et Bevis, til Gavn for alle Parter.

Hos Nordens øvrige Jernbanemænd har Tanken om et Samarbejde ogsaa slaaet Rødder, og paa en Konferencé i Fjor i Gøteborg, der afholdtes paa Initiativ af Svenska Jernvägsmannaföbundet, besluttedes det at søge et Samarbejde etableret. Paa Konferencen nedsattes et Udvalg, der fik som Opgave at udarbejde Forslag til Vedtægter for Samarbejde mellem Nordens organiserede Jernbanemænd.

I Dagene den 12., 13. og 14. September har dette Udvalg afholdt Møder i København. Paa disse Møder forhandlede der om Grundlaget for Samarbejde, og man enedes om det Udkast til Vedtægter, som findes nedenstaaende.

Det vil af Forslaget ses, at man tænker sig et Samarbejde af ret intim Karakter og at man basserer dette Interessefællesskab paa noget virkeligt reelt, nemlig gensidig Forpligtelse til indenfor Unionen at yde hverandre betydelige Understøttelser ved opstaaede Arbejdskonflikter.

Dansk Lokomotivmands Forening vilde, om det kom i Konflikt med alle sine Medlemmer, af de øvrige Forbund modtage en Understøttelse paa 120 Kr. pr. Medlem eller ca. 200,000 Kr.

Paa den anden Side vilde vi være forpligtet til at svare et af de andre Forbund, der kom i Konflikt, et Beløb, der kan komme til at udgøre indtil 30 Kr. pr. Medlem — eller et Beløb, der efter vort nuværende Medlemstal vilde beløbe sig til ca. 50,000 Kr.

De respektive Organisationer skal nu træffe Bestemmelse om Unionens Oprettelse, men vi haaber, at denne maa gaa en Sejersgang gennem Organisationerne, fordi denne vil bidrage til at give vore nordiske Jernbaneforbund et solidt økonomisk Rygstød, saaledes at man med større Tryghed kan se Fremtiden i Møde.

Forsaaavidt de i det forberedende Arbejde repræsenterede Organisationer tiltræder Forslaget, vil den komme til at omfatte ca. 70,000 organiserede nordiske Jernbanemænd.

*Udkast til Vedtægter  
for „Nordiske Jernbanemænds Union“.*

1.

Imellem Jernbaneorganisationerne i Sverige, Norge og Danmark, eventuelt Finland, oprettes en Sammenslutning under Navn: Nordiske Jernbanemænds Union.

2.

Unionens Opgave er at staa de sammensluttede Organisationer bi med Raad og Oplysning, og i Tilfælde af indtrædende Konflikter med økonomisk obligatorisk Understøttelse, der i særlige Tilfælde yderligere kan suppleres med frivillig Understøttelse.

3.

Unionen styres af et Repræsentantskab, som vælges af de sammensluttede Organisationer med 1 Repræsentant for hver paabegyndt Tusind Medlemmer, dog højst af 7 Repræsentanter for hvert Forbund.

4.

Repræsentantskabet vælger et Sekretariat bestaaende af 2 Medlemmer fra Svensk Jernbaneforbund, 2 fra Norsk Jernbaneforbund, 2 fra Dansk Jernbaneforbund samt af 3 Medlemmer fra Nordisk Lokomotivmandsforbund. Desuden vælges der fra hver af Forbundene et lignende Antal Suppleanter.

Repræsentantskabet holder ordinært Møde hver 2. Aar, men kan sammenkaldes efter Sekretariatets Beslutning eller efter Forlangende af en af de sammensluttede Organisationer.

5.

Sekretariatet vælger af sin Midte en Formand og 3 Sekretærer — en fra hvert af de 3 Lande. Sekretariatets Formand er Unionens Præsident. Sekretæren fra det Land, som Præsidenten tilhører, er Unionens Generalsekretær og tillige dens Kasserer. Det 3. Sekretariatsmedlem fra samme Land er Unionens Vicepræsident. Disse 3 varetager i Forning Unionens snævrere Ledelse.

6.

Sekretariatet afholder ordinært Møde mindst én Gang aarlig, men iøvrigt saa hyppigt, Forholdene taler derfor, eller naar det ønskes af 2 af Sekretariatets Medlemmer. Desuden kan Præsidenten, naar han dertil finder Anledning, tilkalde de 2 korresponderende Sekretærer til Konference.

Til Bestridelse af Unionens Administration samt andre følge Sekretariatets Beslutninger paaløbende Udgifter udreder hver af de sammensluttede Forbund et Beløb, der første Gang i Form af Indtrædelsesafgift udskrives ved Unionens Dannelse. Indtrædelsesafgiften skal udgøre 20 Øre pr. Medlem i hvert af Forbundene, regnet efter Medlemsantallet pr. 1. Juli 1919; dog skal intet Forbund svare Afgift af mere end 25,000 Medlemmer. Herudover bestemmer Re-

præsentantskabet, hvilket Administrationsbeløb der skal paalignes Forbundene.

7.

De sammensluttede Organisationer tilstiller en Gang aarlig, i Midten af December, Sekretariatet Meddelelse om Forbundets Medlemstal, Formueforhold samt Meddelelse om truene Overenskomster, nye Arbejdsregulativer, Lønningsregler eller Ændringer i saadanne, der er foregaaet i Aarets Løb. Herudover er Forbundene pligtige til saavidt muligt at sende Sekretariatet saadanne Oplysninger, som dette maatte fremsætte Ønske om. Alle de her nævnte Meddelelser til Sekretariatet skal sendes gennem de respektive Landes korresponderende Sekretærer.

8.

Opstaar der Konflikter, hvorved Medlemmerne af noget af de i Unionen optagne Forbund kommer i Strejke eller Lockout, er de øvrige af Unionens Forbund forpligtede til at udrede Understøttelse efter Reglerne i nedenstaaende Paragrafer.

9.

Hvert af de sammensluttede Forbund yder det strejkende Forbund et Beløb, som svarer til 30 Kr. pr. Medlem i det Forbund, der yder Understøttelsen; dog med den Begrænsning, at intet Forbund er pligtig til at yde et større Understøttelsesbeløb end det, som svarer til, hvad de efter foranstaaende Regler selv vilde kunne modtage i Understøttelse af det paagældende Forbund.

10.

Understøttelsesbeløbets Størrelse vil altid være at beregne paa Grundlag af Medlemsantallet i det sidste Kvaral, efter hvilket Understøttelsen skal modtages eller ydes.

11.

Retten til Understøttelse indtræder, naar et af de sammensluttede Forbund har 500 Medlemmer i Konflikt; det pligtige Understøttelsesbeløb skal i intet Tilfælde udgøre mere end 30 Kr. pr. hvert i Konflikt værende Medlem.

12.

Understøttelsesbeløbet skal efter Sekretariatets nærmere Anvisning i det enkelte Tilfælde tilstilles det i Konflikt værende Forbund med en Trediedel hver Uge, regnet fra den 1. Konfliktsuges Udgang.

13.

Understøttelsen regnes fra og med 8. Dagen efter Konfliktens Indtræden, og beregnes med  $\frac{1}{30}$  for hver herudover løbende Konfliktsdag.

14.

Sekretariatet holder Indseende med, at Understøttelsesbeløbet anvendes i Henhold til de gældende

Vedtagelser, og besidder den dertil fornødne Bemyndigelse. Sekretariatet drager ligeledes Omsorg for, at ikke anvendte Understøttelsesbeløb tilbagesendes de respektive Forbund.

15.

Skønner Sekretariatet, at en Konflikt vil vare længere end 4 Uger, vil det efter Forholdene gøre Indstilling til de understøttende Forbund om Nødvendigheden af evt. yderligere Understøttelse. Denne, hvis Størrelse bestemmes af de enkelte Forbund, skal i saa Tilfælde ydes enten ved Tilvejebringelse af frivillige Bidrag eller paa anden Maade, som Forbundene maatte bestemme.

16.

Saafernt mere end et Forbund indenfor et enkelt Land samtidigt kommer i Konflikt med mere end  $\frac{2}{3}$  af deres samlede Medlemsantal, er de øvrige Forbund forpligtede til at yde en Understøttelse, der svarer til den, som det største af de i Konflikt værende Forbund er berettiget til som Maksimums-understøttelse. Desuden vil der i saadanne Tilfælde efter Sekretariatets nærmere Indstilling være at træffe Beslutning om ydefligere Understøttelse af indtil 50 pCt. af det forannævnte Maksimumsbeløb, saafernt Konflikten kan antages at ville vare længere end 3 Uger.

Understøttelsen fordeles under saadanne Forhold med et lige stort Beløb til hver af de i Konflikt værende Medlemmer.

17.

Opstaar der samtidig Konflikt, der omfatter Forbundene i mere end et Land, yder de understøttende Organisationen kun et højeste obligatoriske Maksimumsbeløb, som de vil være tilpligtiget, saafernt kun den største af Organisationerne havde været i Konflikt. Men de vil herudover efter Sekretariatets Indstilling være forpligtiget til ved frivillig Indsamling eller paa anden Maade, som de maatte bestemme, at tilvejebringe de størst mulige Beløb til yderligere Understøttelse.

18.

For at den obligatoriske Understøttelse kan kræves, skal Konflikten være lovlig godkendt af den i Konflikt værende Organisations Ledelse eller Medlemstal og af Unionens Sekretariat. En Afgørelse af Sekretariatet kan af det i Konflikt værende Forbund appelleres til Repræsentantskabet, der i saa Fald straks indkaldes til Møde.

19.

Ønsker en Organisation at indtræde i Unionen efter dens Oprettelse, skal Spørgsmaalet af Sekretariatet tilstilles de øvrige Organisationer til Udtalelse. Rejser der Indsigelse mod Optagelse, skal Sagen forelægges det første ordinære Repræsentantskabsmøde, hvor den afgøres.

20.

En ny indtrædende Organisation er understøttelsesforpligtet 1 Maaned efter Optagelsen, men ikke berettiget til Understøttelse før  $\frac{1}{2}$  Aar efter Optagelsen, medmindre noget andet efter Sekretariatets Beslutning godkendes af Organisationerne.

21.

Udtrædelse af Unionen kan ske med 6 Maaneders Opsigelsesfrist. Intet Forbund kan ved Opsigelse frigøre sig for økonomiske Forpligtelser, der er indgaaet før Udtrædelsestidspunktet. . .

Indgaar nogen af de i Unionen sammensluttede Forbund paa andre økonomiske Forpligtelser af lignende Omfang og Art, som de i disse Vedtægter truffene, skal det straks meddeles Unionens Sekretariat.

Disse Vedtægter skal, forinden de bliver gyldige, godkendes af de respektive Forbund. Godkendes de af mindst 3 Forbund, der tilhører mindst 2 af de 3 nordiske Lande, betragtes Unionen som oprettet.

Bestemmelserne om obligatorisk Unerstøttelse træder i Kraft  $\frac{1}{2}$  Aar efter Unionens Dannelselse. Indtil det Tidspunkt er de sammensluttede Forbund i Konfliktstilfælde forpligtede til ved frivillige Bidrag eller paa anden Maade at udrede Understøttelse i saa stort et Omfang, som det skønnes nødvendigt og er muligt.

København, den 14. September 1919.

*De nordiske Jernbaneorganisationers  
Arbejdsudvalg.*

## Rangermaskine-Spørgsmaalets Løsning.

Det er vel nok med en vis Skuffelse, at vi Lokomotivmænd har set, at Kommissionens Betænkning intet indeholdt om, at Rangermaskinerne skulde være betjent af Lokomotivførere — Skuffelse, fordi vor Organisation i mange Aar har arbejdet kraftigt for dette Spørgsmaals Løsning og fordi Administrationen har anerkendt det berettigede i Kravet: saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere paa Rangermaskinerne; idet man jo i Aar gjorde en Begyndelse med at besætte Rangermaskinerne ved alle Overfartssteder samt enkelte Havnebaner og en enkelt Station med Lokomotivførere og Lokomotivfyrbøder. Og Skuffelsen vokser til Harme, naar man ser, at de nuværende Rangerledere avancerer til Overportører og nuværende Overportører til Rangerformænd osv., ikke over disse Menneskers Avancement, thi det er saare naturligt og berettiget, men over, at vort Krav: Lokomotivførere til Lokomotivførertjeneste, ikke er bleven gennemført. Der er i dette Spørgs-



maal ikke vist Lokomotivmændene nogen Imødekommenhed, og Lokomotivmændene bør rejse sig til kraftig Protest, da det er et vigtigt økonomisk Spørgsmaal og kræve det løst hurtigst.

Vi maa have denne Sag fra Haanden, og vi maa have den løst paa tilfredsstillende Maade. — Jeg ønsker at bemærke, at jeg ikke er interesseret i Spørgsmaalet af personlige Grunde, men jeg ser saaledes paa dette, at det af rent organisationsmæssige Grunde maa løses, for det første for at skaffe Ro om Spørgsmaalet og for det andet for at Retfærdigheden kan ske Fyldest.

Vi maa holde vort gamle Krav om Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner og 2 Mand's Betjening frem saa ofte og saa længe til vi naar vort Maal.

Jeg kan ikke erkende, at Arbejdet paa Rangermaskinerne skulde være Lokomotivfyrbøderarbejde, men jeg maa hævde, at dette, som ogsaa erkendt i vore Nabolande, er Lokomotivførergerning, og vor Administration maa dog efterhaanden kunde forstaa, at det Standpunkt, de nu indtager, om Indførelse af en Mellemstilling, ikke i Længden er holdbart.

Jeg vil gerne hævde, at dette Spørgsmaals heldige Løsning er lige saa vigtigt som Gennemførelse af Lønningsloven, og pege paa, at Ro bliver der ikke, forinden vi faar vort Krav gennemført.

S u n g a m.

## Moderne Foreningsliv.

### Delegeretmødet.

*Formanden* har Ordet og meddeler, at man har faaet en meget vigtig Sag til Behandling. Han vilde gerne samtidig gøre Rede for Hovedbestyrelsens Stilling til Sagen.

*En Stemme fra Forsamlingen* (afbryder): Vi interesserer os ikke for Hovedbestyrelsens Mening; det er vel os, der bestemmer, hvordan Sagen skal behandles.

*Formanden* (spagfærdig): Jeg troede blot, at Forsamlingen efter at Hovedbestyrelsen har undersøgt Sagen, maaske kunde interessere sig for at høre, hvorledes vi saa paa den.

*En anden Stemme* (skærer ind): Vi skal nok bestemme, hvordan Sagen skal behandles, og saa maa den ærede Formand indrette sig paa det.

*Formanden*: Jamen —

*Første Stemme* (kategorisk): Ingen Jamen her, lad os komme til Sagen.

*Formanden*: Vi har modtaget Forslag om at søge gennemført, at der paa alle Lokomotiver anbringes 2 Chaiselonguer, for at Personalet kan ligge ned, naar det har Lyst til det.

*En Delegeret* (hastigt): Maa jeg bede om Ordet?

*Dirigenten*: Værsgo'.

*Den Delegerede*: Vi kan vel være enige om, at dette Forslag kan vinde alle rettænkende Lokomotivmænds Bifald. Jeg foreslaar, at vi vedtager det uden Diskussion, og at Sagen gennemføres eventuelt ved Kamp. Hvad har vi vel ellers Kampfonden til, hvis ikke for at bruge den?

*Dirigenten*: Er der andre, der ønsker Ordet?

*Formanden*: Maa jeg. — Vi vilde gerne advare mod at vedtage dette Forslag, thi — —

*En Stemme* (skarpt): Afslutning. Vi sidder ikke her for at lade Formandens Mening afgøre Tingene. Jeg maa bestemt kræve, at Forslaget om at vedtage det fremsatte Forslag uden Diskussion straks sættes under Afstemning.

*Dirigenten*: Jeg bliver derefter nødt til at sætte Forslaget under Afstemning.

*Forslaget vedtages.*

*Formanden*: Maa jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, at dette Forslag umuligt kan gennemføres, de Herrer —

*En Stemme* (irriteret): Sagen er færdigbehandlet, nu bliver det Hovedbestyrelsens Sag at gennemføre den med alle til Raadighed staaende Midler. Det er Medlemmerne, der regerer! Lokomotivmændene kan gennemføre alt!

*Næste Sag.*

*En Delegeret*: Maa jeg spørge om, hvem det er, der har givet Hovedbestyrelsen Tilladelse til at anbringe vore Penge paa den Maade, som sket er. Jeg og mange Medlemmer mener, at det er et groft Overgreb, Hovedbestyrelsen har præsteret ved at afgøre den Sag uden først at iværksætte en Urafstemning herom. Hovedbestyrelsen har at spørge alle Medlemmerne ved en Urafstemning — hvis den agter at foretage sig noget, som ikke er bestemt her af denne kompetente Forsamling. De Herrer i Hovedbestyrelsen maa vide, at de er valgt af os til at gaa vore Ærinder og til *intet andet*; vi skal ikke have noget af, at Hovedbestyrelsens Medlemmer tror, at de kan disponere selv. Den Snak om, at Pengene er bedre anbragt eller giver større Rente, maa vi bede os fritaget for. Den lyder ilde, naar det ikke er os, der har bestemt det. Jeg maa kræve, at Delegeretmødet udtaler sin Misbilligelse af denne egenmægtige Handlemaade og samtidig udtale, at Gentagelsestilfælde eventuelt straffes med øjeblikkelig Eksklusion. Vi skal nok vide at føre H. B. ad de rigtige Veje.

*Bravo og Haandklap.*

*Det stillede Forslag vedtoges aldeles enstemmigt.*

### Hovedbestyrelsesmødet.

*Formanden*: Maa jeg byde de Herrer velkommen. Vi skal jo beskæftige os med de Sager, Delegeretmødet befalede os at fremme. Vi maa sætte alt ind paa at faa gennemført Lokomotivmandsstandens naturlige og berettigede Krav.

Sagen om de 2 Chaiselonguer paa Maskinerne er fremmet, og vi skal have Forhandling med Generaldirektoratet i Dag otte Dage. Vor Stilling er jo ganske oplagt.

Vi har derefter modtaget en Sag fra et Medlem, som vi ikke kan gøre noget ved forinden den har været til Urafstemning; thi der foreligger ingen Vedtagelse om Sagen fra Delegeretmødet. Sadan maa vor Stilling jo blive efter den sidste Vedtagelse eller ogsaa maa vi afholde Delegeretmøde en Gang om Maanednen. Vilde gerne høre H. B.-Medlemmernes Mening herom.

*Næstformanden:* Formanden har Ret i sin Opfattelse. Vi maa sende Sagen ud til Urafstemning, der er intet andet at gøre. Vi kan derimod næppe tillade os at indkalde til Delegeretmøde, det har vi ingen Ordre til. Vi har ingen Ret til paa egen Haand at træffe en Afgørelse, det skal Medlemmerne nok besørge, og det kan de ogsaa meget bedre.

Sagen sendes derefter til Urafstemning.

*Formanden:* Samtidig med denne Urafstemning er det vel rigtigt, at vi faa Medlemmernes Bemyndigelse til at opsigse Pladserne, thi denne maa efter den nye Form for Forhandling være til Disposition hele Aaret rundt.

*Dette vedtoges.*

#### Til Forhandling i Generaldirektoratet.

*Generaldirektøren:* Vi skulde i Dag forhandle om den Sag, De nylig har fremsendt angaaende Anbringelse af Chaiselonguer paa Maskinen.

*Formanden* (kraftigt): Undskyld, Hr. Generaldirektør. Om den Sag skal der ikke forhandles. (Slaar i Bordet). *Den skal gennemføres.*

*Generaldirektøren:* Jeg forstod meget godt, at dette var Organisationens Mening, men — —

*Formanden:* Vi kan ikke tillade os at fire her. Vort Delegeretmøde bestemmer og handler; vi er egentlig kun her som Overbringere af den kompetente Forsamlings Beslutning (med Fasthed): Vi maa kræve dette gennemført.

*Generaldirektøren* (sagtmodig): De Herrer maa vel have Mandat til at forhandle om Sagen.

*Formanden* (med Myndighed): Vi maa kræve et bestemt Svar. Vil man gennemføre Sagen eller ikke (Henvendt til de andre Udsendinge): Kan der være Tvivl om, at dette er den Maade, vi har at behandle Sagen paa? —

*Kor:* Saadan skal det være!

*Generaldirektøren* (langsomt): Vi har behandlet Sagen, men vi kan ikke strække os helt saa langt, som d'Herrer ønsker — —

*Formanden* (stærkt): Vort Krav er saa ringe, som det kan taale at være, og vi kan ikke slaa af her. D'Herrer er vel enige med mig (Bifaldsmumlen) i, at vi ikke har mere her at gøre? (Med Vægt): Derefter kan jeg meddele, at vi agter i Morgen at indsende Personalets Opsigelser.

*Generaldirektøren* (udbryder): Paa denne Sag!

*Formanden* (Ser ham koldt i Øjnene): Ja, saaledes er det vedtaget af vort Delegeretmøde.

*Generaldirektøren* siger intet.

*Forhandlingen hævet.*

#### Fra et Møde i en Afdeling i en stor By.

*Afdelingsformanden:* Formanden er kommen til Stede for at referere den sidste Forhandlings Forløb.

*Formanden:* Jeg kan kort meddele, at vi ikke kunne faa vort Krav gennemført, og at vi derfor strejker fra den første.

*Et Medlem* (Skyder Brystet frem): Det er en rigtig Hovedbestyrelse, vi nu har faaet, thi nu er det Medlemmerne, der dirigerer, vi kan vel nok af og til finde et Guldkorn. Hovedbestyrelsen gaar sine Ærinder uden at tænke og uden at se til højre eller venstre. Saadan skal det være, det er det Ideal, jeg kæmper for, frem i Solen med Lokomotivmændene. Ingen over og ingen ved Siden af Lokomotivmændene.

*En Stemme* (ironisk): Heller ikke paa Chaiselonguen?

— — Nej, heller ikke der. Er det Løgn, hvad jeg siger?

*Et andet Medlem* (vittig): Jeg vilde foreslaa, at vi hængte en Liljekrans om Halsen paa Formanden, det er det mest ophøjede, jeg kan tænke mig.

*Et tredje Medlem:* Jeg er ikke ganske enig med de to foregaaende Talere (Uro). Det er umuligt at slaas for et saadant Krav, man kan da forhandle om dette (Larm). Hovedbestyrelsen maa dog have lidt frie Hænder (En forbitret Stemme: De skal bindes, skal de) — — —

— — — jeg mener nu alligevel, at Hovedbestyrelsen maa have Lov at tænke og maa kunne handle paa Medlemmernes Vegne, thi ellers — — — (Flere Stemmer): Hvem skal tænke? Ud med ham! — — (Han bliver smidt ud).

*Et fjerde Medlem* (selvbehageligt): Nu har vi faaet en Hovedbestyrelse, som vi skal have den. Bare ind med Opsigelserne, hver Dag, om det skal være! Jeg kan vel nok tilskrive mig en Del af Æren, at vi skulde have en anden Hovedbestyrelse, har jeg sagt det sidste halve Aar vel tusinde Gange om Dagen, saa jeg er bleven hæs deraf, og nu har vi straks dette glimrende Resultat. Der ser man det. Vi kan, naar bare vi vil! —

*Et femte Medlem:* Det er en nydelig Redelighed, de Herrer — — —

(Flere Stemmer: Det hedder Kammerater!) —

— — — saa siger vi, de Herrer Kammerater har faaet os paa. Strejke paa dette! Der er et gammelt Ordsprog, der siger »Mange Kokke fordærver Maden« — men jeg tror nu og véd bestemt, at én er tilstrækkelig.

*Flere Medlemmer* (gennem den Larm disse Ord fremkalder): Smid ham ud!

(Han bliver smidt ud).

*Formanden* (ydmygt): Jeg vilde gerne tillade mig at henlede Opmærksomheden paa — — —

*Et Medlem* (overlegent): Vi skal nok selv have Opmærksomheden henvendt paa det, den skal henvendes paa, og vil Formanden ikke gaa vore Ærinder, saa antager vi en anden. Jeg vil paa næste Delegeretmøde foreslaa, at vi afskaffer Hovedbestyrelsen — vi skal nok selv være Hovedbestyrelse — og

meget bedre — og saa antager vi en Bydreng. Han er billigere, og han kan saamænd ligesaa godt staa og sige, at saadan skal det være og aflevere Opsigelserne, som Hovedbestyrelsen. Jeg vil som Motivering blot fremhæve, at det dog er os, de menige Medlemmer, der er Hjernen og Hovedbestyrelsen, der er Haanden — —

*Sekretæren for H. B.* (indskyder): Det er ganske rigtigt — —

*Medlemmet:* Hold Mund! Du er ikke Medlem af Hovedbestyrelsen!

*Formanden* (stille): Det var netop et saadant Forslag, jeg vilde fremsætte; for den nye Metode er saa simpel, at enhver fjorten Aars Dreng kan klare den.

*Et Medlem* (nikker anerkendende): Den er lige saa simpel, som den er genial.

Det vedtoges, at Medlemmernes Opsigelse stedse skulde være deponeret, eventuelt kunde Pladserne altid være opsagte, og det skulde da regelmæssig meddeles, kort før den første, at man havde udskudt Arbejdsnedlæggelsen til næste Maaned, forsaavidt den ikke skulde være effektiv den Maaned.

*Formanden* (stille): Tillad mig — —

*Fleere Medlemmer:* Leve et godt Resultat! Det leve!

Derpaa skiltes man, og idet sidste Mand knaldede Døren i, udbrød han: Nu kan Formanden snakke, nu slukker vi Lyset.

For Referaterne indestaar

Skalk.

## Elektrificeringen af Schweiz Jernbaner.

Fra Tysk ved Otto Bendixen.

Ved den regnskabsmæssige Sammenligning mellem Damp og Elektricitet kommer i Betragtning, at Driftsomkostningerne og Bygningssomkostningerne bestaar af Faktorer med ulige Fordyrelse. Derved tilkommer der Kulenes fremtidige Pris den største Betydning, fordi den meget væsentlig paavirker Omkostningerne ved Dampdrift, men kun uvæsentlig disse ved elektrisk Drift. Til Bedømmelse af disse Forhold mangler endnu tilstrækkelige Holdepunkter. Men ogsaa andre Faktorer som Udgifterne til alt andet Materiel og Personalet er endnu ubekendt. Det er derfor ikke muligt at drage blot nogenlunde sikre Slutninger om de fremtidige økonomiske Forhold mellem elektrisk og Dampdrift. Dog antager Forbundsbanernes Ledelse, at Forholdene ved

Krigen ogsaa i økonomisk Henseende har ændret sig til Gunst for den elektriske Drift.

I Tidsperioden for Indførelsen af den elektriske Drift vil Forbundsbanerne kun bygge saadanne nye Linier, for hvilke Forpligtelser allerede foreligger, som Genfer Forbindelsesbane og Surbtalbanen. Dertil kommer endnu Fulddendelsen af Simplontunnel II.

Genfer Forbindelsesbane er anslaaet til 30 Millioner Francs, hvoraf Forbundsbanerne udreder  $\frac{1}{3}$ . Da Bygningstiden beløber sig til omtrent 5 Aar, vil Bygningsbudgettet i de nærmeste 5 Aar være at belaste med 2 Mill. Francs aarlig.

Surbtalbanen er budgetteret til 2 Mill. Frs. Deraf betaler Interessenterne 700,000 Frs., Resten paa 1,300,000 Frs. udredes af Forbundsbanerne. Tiden for Paabegyndelsen vil af Forbundsraadet fastsættes til et passende Tidspunkt. Det er at antage, at gennem ca. 3 Aar vil i hvert være at optage noget over 400,000 Frs. i Bygningsbudgettet. Fulddendelsen af Simplontunnelen vil endnu koste ca. 10 Mill. Frs.

Fordeleler man Udgifterne til Simplontunnelen og de Summer, som af Forbundsbanerne skal udredes til Genferbanen og Surbtalbanen paa den 30-aarige Periode for Indførelsen af Elektrificeringen, saa giver dette en aarlig Udgift paa rundt 700,000 Frs. Men tages i Betragtning, at Hovedparten skal gives ud i de nærmeste 5 Aar, saa viser sig for en Række Aar en aarlig Udgift paa 4 Mill. Frs.

Et Bygningsbudget, som blev opstillet i 1913, havde vist, at endnu mange saadanne Bygninger venter paa Udførelse, og at Udgifterne paa dette Omraade i overskuelig Tid ikke kan formindskes, saafremt Forbundsbanernes Præstationsevne ikke skal lide under en ufyldstgørende Tilstand.

Dobbeltspor og Banegaards- saavel som Stationsudvidelser, som kommer til Udførelse i de nærmeste 15—20 Aar vil kræve en Udgiftspost paa ca. 470 Mill. Frs. Dertil kommer endnu ca. 50 Mill. Frs. til den med Henblik paa de nye Lokomotivers Vægtforhold nødvendige Forstærkning af Broer og endvidere betydelige Summer til Sporskifteanlæg og utallige mindre Supplementsanlæg.

Det i Aaret 1913 opstillede Bygningsbudget

førte til det Resultat, at gennem en Aarrække skulde Udgifterne til nye Linier og Supplementsanlæg beløbe sig til 50 Mill. Fracs. aarlig. I Begyndelsen af 1914 blev af finansielle Hensyn Bygningsprogrammet nedsat til en aarlig Udgift af 34 Mill. Fracs.

Tager man i Betragtning, at Forslagene her til er opstillede i Aaret 1913, og at de Arbejder, som skal udføres, mindst vil komme til at staa 30 pCt. højere, saa viser sig, at (med Hensyn til det formindskede Bygningsprogram vil der i Stedet for 34 Mill. Fracs. være at udgive 44 Mill. Fracs. aarlig.

I Aarene 1909—13 blev for Kompletteringsanlæg uden Udgift til Elektrificering gennemsnitlig udgivet 25 Mill. Fracs. aarlig. Derved blev Udgifterne til nye Linier som Simplontunnelen, Rickenbanen, Hauensteinlinien og Breienzersøbanen ladet til Side og kun Kompletteringsbygninger taget i Beregning. For en lang Aarrække maa regnes med større Udgifter til Forstærkning af Jernbroer og maa derfor Posten sættes til mindst 27 Mill. Fracs.

Tager man ogsaa her i Betragtning, at Anlægene i Fremtiden vil stille sig 30 pCt. dyrere end før Krigen, saa giver dette et Beløb paa rundt 36 Mill. Fracs. Ifølge den Forsinkelse, som mange Projekter lider ved Planernes Antagelsesmetode, vil den virkelige Udgift kun udgøre ca. 80 pCt. af Budgetbeløbet. Dette Beløb for Suppleringsanlæg maa derfor for Tiden sættes til rundt 45 Mill. Fracs.

Ved Slutningen af Aaret 1917 var de schweitziske Forbundsbaner i Besiddelse af 1094 normalsporede Damplokomotiver. I de 30 Aar Elektrificeringen kræver, vil de sandsynligvis for Størstedelen være udrangerede og erstattede af elektriske Lokomotiver. Derved tør forudsættes, at paa Grund af de elektriske Lokomotivers større Præstationsevne og bedre Udnyttelsesmuligheder, vil det samlede Antal paa Lokomotiver, trods den større Trafik efter 30 Aar, ikke være væsentlig større end i Slutningen af 1917. Man antager, at Anskaffelsesomkostningerne for elektriske Lokomotiver ialt vil beløbe sig til ca. 450 Mill. Fracs., der altsaa skulde udredes med ca. 15 Mill. Fracs. om Aaret. I de første 10 Aar, d. v. s. ved Elektrificering af de 987 km., som

opviser den største Trafik, vil de aarlige Udgifter beløbe sig til ca. 20 Mill. Fracs., medens der i de følgende 20 Aar kun vil behøves at anvendes 12½ Mill. Fracs. aarlig.

Foruden Anskaffelse af elektriske Lokomotiver spiller ogsaa Spørgsmaalet om Togopvarmningen en stor Rolle. Der kommer her to Systemer i Betragtning: Opvarmning ved Damp af en Kedelvog (som ved de gennemgaaende Tog ved Löttschberg) eller elektrisk Opvarmning. Undersøgelser har vist, at Anskaffelsen af de nødvendige Kedelvoerne omtrent vil koste lige saa meget som Udrustningen af det rullende Materiel med elektrisk Opvarmning. Den aarlige Middeludgift kan anslaaes til 800,000 Fracs. Ogsaa her vil de aarlige Udgifter i de første 10 Aar være større end i de følgende 20 Aar; de vil for hine være ca. 1 Mill. Fracs., for disse hver 700,000 Francs.

Herved tør ikke overses, at Anskaffelsen af Damplokomotiver i de nærmeste Aar sandsynligvis ikke ganske kan udelades, fordi de betydeligt stegne Udgifter ved Godstogenes Fremførelse af meget svære Lokomotiver, hvis Antal endnu er begrænset, gør det uundgaaeligt, og fordi Rangertjenesten kræver stadig stærkere Lokomotiver. For de nærmeste 10 Aar er Anskaffelsen af flere Damplokomotiver forud bestemt med en aarlig Udgift af ca. 1 Mill. Fracs., hvilket, fordelt paa 30 Aar, giver ca. 350,000 Fracs. Forbundsbanernes Direktion vil forsøge alt for at undgaa Anskaffelsen af flere Damplokomotiver.

Af Godsvogne er for en Aarrække overordentlige Anskaffelser ikke nødvendig. Paa den anden Side er i den sidste Tid et større Antal Personvogne blevet udrangerede for at ombygges til Godsvogne, og disses Erstatning maa tages i Betragtning. Til Anskaffelse af Vogne af alle Slags haaber man at kunne komme ud af det med 5 Mill. Fracs.

De samlede Udgifter til rullende Materiel indbefattet Kedelvoerne, eller i Stedet for disse indbefattet Udrustningen af Materiellet med elektrisk Opvarmning, bliver saaledes i de første 10 Aar aarlig rundt 27 Mill. Fracs., senere gennem 20 Aar aarligt med et rundt Tal 18 Mill. Fracs.

(Forts.)



## Urafstemningen.

Nedenstaaende bringer vi Resultatet af Urafstemningen over det paa Lønningsloven opnaaede. Som det vil ses, staar Sjemmetallet for og imod lige for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende, medens Lokomotivførerne i meget stor Udstrækning har stemt Ja.

Dette viser os, at Lokomotivfyrbøderne i Almindelighed er mindre tilfredse end Lokomotivførerne, og dette er jo ogsaa Tilfældet.

Hovedbestyrelsen tilraadede Medlemmerne paa den med Stemmesedlen følgende Redegørelse at godkende de forelagte Resultater, at dette Raad er fulgt i ret stor Udstrækning af Medlemmerne. Paa den anden Side er der ogsaa fra forskellig Side agiteret for at stemme

Nej, uden at det dog lykkedes at naa det tilsigtede Resultat. Der er i hvert Fald af en enkelt Afdeling afholdt Møde i Anledning af Afstemningen for at træffe Beslutning om, hvilken Stilling Afdelingens Medlemmer burde indtage.

Vi er af den Opfattelse, at sligt ikke er i Overensstemmelse med Urafstemningens Aand, hvor det er den enkelte, som efter bedste Overvejelse for og imod skal afgive sin Kendelse i Sagen.

Hovedbestyrelsen refererede ganske lidenskabsløst, hvad der var passeret i Sagen og kunde, efter det intime Kendskab den har til alt, hvad der forefalder, kun anbefale Medlemmerne at stemme Ja.

Der er kun Grund til at være tilfreds med Afstemningens Forløb, og vi haaber, at det maa lykkes Organisationerne inden ret lang Tid at faa forbedret Lønningerne for Statens Tjenestemænd, saaledes at de kommer paa Højde med Lønningerne for andre Tjenestemænd og Arbejdere i kommunal og privat Tjeneste, saaledes at relativ Tilfredshed naas.

Afdøling.	Lokomotivførere.				Lokomotivfyrbødere.			
	Nr.:	Antal:	Ja:	Nej:	Nr.:	Antal:	Ja:	Nej:
Kjøbenhavn G.....	1	172	53	64	2	132	9	96
” H.....	3	13	7	1	4	20	0	17
” Ø.....	5	26	5	16	6	29	0	27
Helsingør.....	7	21	7	11	8	15	2	10
Roskilde.....	9	24	16	3	10	20	3	14
Gjedser.....	11	22	20	2	12	23	2	10
Kallundborg.....	13	14	5	4	14	13	6	4
Slagelse.....	15	24	21	2	16	29	12	9
Korsør.....	17	47	34	4	18	39	14	16
Nyborg.....	19	61	52	1	20	64	40	7
Fredericia.....	21	68	51	2	22	67	38	15
Esbjerg.....	23	36	29	0	24	46	12	15
Thisted.....	25	8	7	0	26	12	2	4
Struer.....	27	44	40	0	28	54	37	7
Viborg.....	29	24	22	1	30	30	22	5
Frederikshavn.....	31	12	10	1	32	15	1	8
Aalborg.....	33	23	20	0	34	33	15	10
Randers.....	35	11	10	0	36	17	12	2
Aarhus.....	37	89	79	2	38	102	53	36
Skanderborg.....	39	19	19	0	40	19	18	1
Vamdrup.....	41	6	5	0	42	9	4	1
Brande.....	43	18	14	0	44	18	15	0
Langaa.....	45	10	9	0	46	12	7	1
Masnedsund.....	47	12	3	5	48	11	0	9
		808	538	119		828	324	324

## Hjertelig Tak

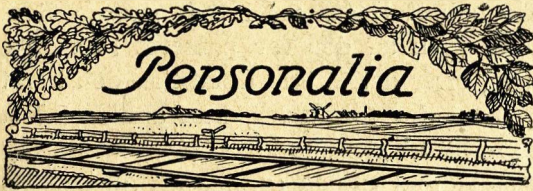
Lokomotivførerne i 1. Distrikt og Aarhus H bedes modtage min bedste Tak for den smukke Opmærksomhed, der blev vist mig paa den Dag, min afdøde Mand kunde have holdt 25 Aars Jubilæum.

Marie Swær.

## Bytning.

Undertegnede Lokomotivfyrbøder ønsker at bytte Opholdssted med en Kolega i Randers eller et andet Depot i Jylland.

K. M. Nielsen, Skanderaerg.



Forfremmet til Lokomotivfører fra 1. Oktbr. 1919:

Lokomotivfyrbøder K. L. Faldborg, Holbæk. (Rangerfører) i Madsnedssund.

Under 26. Septbr. 1919 af H. M. Kongen benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Lokomotivfører H. Christensen, Thisted.

Tilbagekaldt Forflyttelse:

Forflyttelsen af Lokomotivfyrbøder N. A. Vest, Vamdrup, efter Ansøgning (ifølge Opslag) til Vejle H. med Tjeneste som Rangerfører fra 1. Juni d. A. er tilbagekaldt efter Ansøgning.

Navneretelse:

Lokomotivfører P. Petersen, Nyborg, har under 26. Septbr. 1919 faaet Tilladelse til at hedde Peder Braatting.

Forflyttelse efter Ansøgning under 6. Oktober 1919:

Lokomotivfyrbøder	P. Iversen, Brande	til Frederikshavn.
"	T. M. Sørensen, Struer	" Aarhus Ø.
"	H. C. Hansen, Aalborg	" Aarhus H.
"	J. A. J. Juultoft, Slagelse	" Aarhus H.
"	H.R.Pedersen, Skanderb.	" Fredericia.
"	E.M.J. Gravesen, Thisted	" Skanderborg.
"	L. P. Olsen, Aalestrup	" Helsingør.
"	P. O. J. Nielsen, Struer	" Aarhus H.
"	V. Jørgensen, Slagelse	" Roskilde.

Lokomotivfyrbøder	C.P.Christensen, Kbh. H.	„ Nyborg.
"	S. J. Petersen, Kbh. G.	„ Roskilde.
"	H. J. A. Jensen, Esbjerg	„ Aarhus H.
"	T. Nørgaard, Langaa	„ Aalborg.
"	P. A. Malmross, Korsør	„ Nyborg.
"	A.A.C.Pedersen, Gjedser	„ Fredericia.
"	A.P. Knudsen, Kalundb.	„ Nyborg.
"	N. Rasmussen, Fredericia	„ Aarhus H.
"	M.C. Pedersen, Gjedser	„ Aarhus H.
"	N. Ridtland, Randers	„ Aarhus H.
"	H.A.Christiansen, Kbh. G.	„ Nyborg.
"	J.C.M.Rasmussen, Gjedser	„ Nyborg.
"	F. A. Jensen, Aalborg	„ Fredericia.
"	S. M. Sørensen, Brande	„ Fredericia.
"	K. Rasmussen, Struer	„ Helsingør.
"	A. Andersen, Struer	„ Aarhus H.
"	N. P. Stevn, Aalestrup	„ Aalborg.
"	E.L.V.Andersen, Kbh. G.	„ Nyborg.
"	E. H. C. Nielsen, Vedde	„ Kbhvn.s G.
"	A.P.M.Olsen, Madsned.	„ Kbhvn.s H.

Forfremmet til Lokomotivfyrbøder fra 1. Oktober 1919:

Haandværker	L. K. Larsen, Struer i Struer,
"	E. V. Agger, Skanderborg i Thisted.
"	E. V. Hansen, Kbhvn.s G. i Kbhvn.s G.
"	A. Pedersen, Madsnedssund i Madsnedssund.
"	C. J. Andersen, Østerbro i Slagelse.
"	A. J. M. Hansen, Kbhvn.s G. i Kbhvn.s G.
"	K. H. Gjørtsvang, Kbhvn.s G. i Kbhvn.s G.
"	P. K. Kristensen, Kalundborg i Kalundborg.

Ansæt som Lokomotivfyrbøder fra 1. Oktober 1919:

Ekstraandværker	N. H. Blume, Gjedser i Gjedser.
"	A. K. Sørensen, Gjedser i Gjedser.
"	F. N. Frederiksen, Kbhvn.s G. i Struer.
"	A. H. Hegelund, Kbhvn.s G. i Struer.
"	T. A. Jensen, Struer i Struer.
"	H. P. E. Hansen, Kbhvn.s G. i Brande.
"	H. P. O. Hansen, Kbhvn.s G. i Gjedser.
"	J. C. Roed, Værkstedet i Nyborg i Brande.
"	O. W. Thorngaard, Værkst. i Nyb. Aalestrup.
"	C. C. L. Hansen, Kbhvn.s G. i Vedde.
"	G. C. Christensen, Kbhvn.s G. i Holstebro.
"	L. C. Knudsen, Kbhvn.s G. i Holstebro.
"	K. P. V. Hansen, Kbhvn.s G. i Glyngøre.
"	F. O. Christiansen, Kbhvn.s G. i Glyngøre.
"	C. C. Nielsen, Kbhvn.s G. i Aalestrup.
"	J.K.K.Christiansen, Kbhvn.s G. i Kbhvn.s G.



# HAFNIA

Samlede Garantimidler pr. 1. Januar 1919  
ca. 95 Millioner Kroner.

Samlet Forsikringsbestand pr. 1. Jan. 1919  
ca. 350 Millioner Kroner.

**Nørrebro Vinimport** Nørrebrogade 178.

ROBERT BERTHELTSEN

Tlf. Taga 1300

Stort Lager af 1ste Klasses Vine og Spirituosa. - Billigste Priser.

## CAFE CARLSBERGHUS

ENGHAVEPLADS 25

**LAURITS OLSEN**

FORHEN CAFE YRSA

**Annønce-Ekspeditioner:**

For Kjøbenhavn: Chr. Hylver, Sommerstedgade 22<sup>1</sup>,  
Telefon Vester 4011.

For Provinsen: L. Rasmussen, Hans Tausensgd. 14, Odense.  
Telefon 2288.

## C. B. Møller & Co's

Cigarer - Cigaretter

Cigarillos & Tobakker

faas hos d'Herrer Forhandlere samt

Østergade 1 & Østerbrogade 27

- - Støt vore Annoncører. - -

Udgaar 3 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a<sup>2</sup>, Kjøbenhavn B.  
Tlf. Vester 2895 v.

Abonnementpris: 2 Kr. 50 Øre aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.