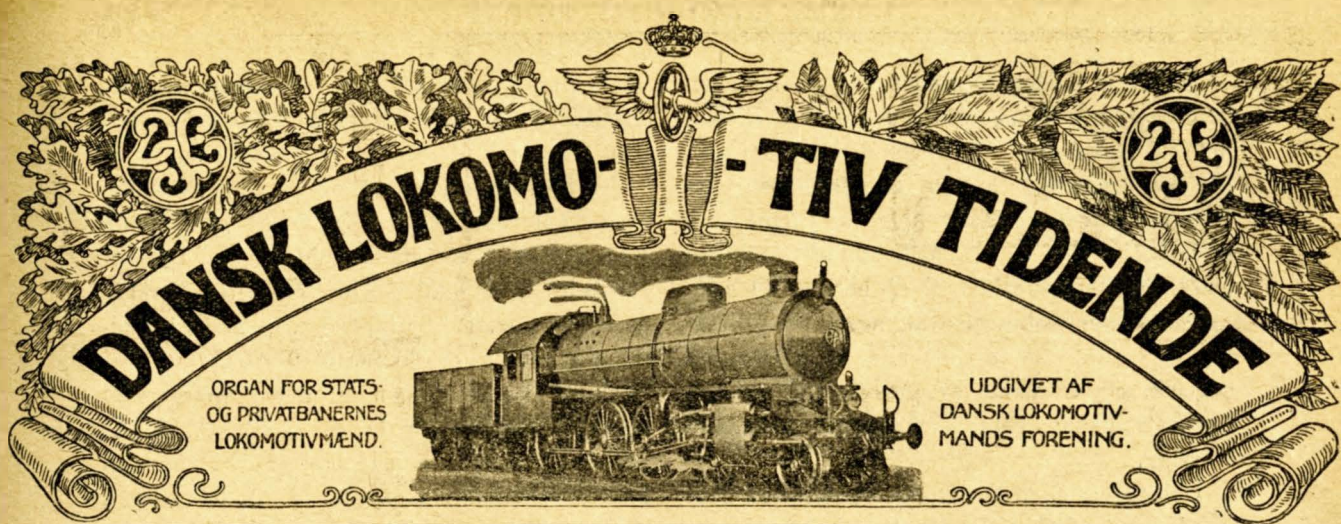




21. Aarg. Nr. 8.

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN.

3. Maj 1921.

VORE AARSMØDER.

Til vore Møder i Aar fremmødte det største Antal Delegerede, Organisationen endnu har samlet, og for første Gang mødte Delegerede fra Sønderjylland. Kredsgeneralfor-samlingerne blev vistnok af mange Medlemmer imødeset med nogen Interesse, fordi Kredsformændene for begge Kredse ønskede at træde udenfor Hovedbestyrelsen. Imidlertid forløb Valgene glat og let. Til Formand i Lokomotivførererkredsen valgtes Lokomotivfører C. A. Lillelund og i Lokomotivfyrbøderkredsen valgtes en ganske ny Mand, Lokomotivfyrbøder J. Boyesen fra København Gb. — Paa ingen af Kredsenes Dagsordener fandtes der Sager af Betydning, som det er af Interesse at omtale i denne Oversigt.

Den efterfølgende Dag fandt Delegeretmødets Aabning Sted i Teknologisk Instituts festlig smykkede Sal, thi Afdelingerne i København, Nyborg, Fredericia, Esbjerg og Aarhus var mødt frem med deres Faner og havde hermed dekoreret Festsalens Vægge.

For en Forsamling af 120 delegerede Lokomotivmænd og Hovedbestyrelsen bød Formanden Velkommen, først rettet til Repræsentanterne for Sønderjylland, derefter til en Række Gæster. Vi skal nævne følgende: Som Repræsentant for Tysk Lokomotivmands Forbund Lokomotivfører O. Scharfschwerdt, Ber-

lin, for Svensk Lokomotivmands Forbund Lokomotivfører O. Ek, for Norsk Lokomotivmands Forbund Lokomotivfører O. Olsen, for Dansk Jernbane Forbund Viceforretningsfører O. Andersen, for Smede- og Maskarbforbundet Boesen, fra Privatbanerne Lokomotivfører Th. Brix og fra Værkstedsorganisationen Snedker L. Hausen. Af Rigsdagsmænd var mødt Folketingsmændene H. P. Hansen, Slagelse, og Andreassen.

Efter Formandens Velkomsthilsen havde Gæsterne Ordet for i korte Taler at udtrykke deres Samfølelse med Lokomotivmændene og for at ønske til Lykke med Arbejdet.

Efter at Valgene af Mødets Tilidsmænd var foretaget aflagde Formanden Beretning for Organisationens Virksomhed.

Om denne og om Organisationens Virksomhed i den kommende Tid førtes der Diskussion Resten af Dagen.

Af Diskussionen fik man Forstaaelsen af, at de delegerede i nogen Grad følte sig tilfredse med de opnaaede Resultater. men at man paa den anden Side ogsaa vagtsomt agtede at passe paa, at man ikke fra Administrationens Side skred til Angreb paa de Rettigheder, Tjenestemændene gennem Aar nu havde erhvervet dem.

Saaledes vedtoges følgende Resolution, der var stillet af Københavns Afdelinger, ganske enstemmig:

„Efter at Delegeretmødet har paahørt Beretningen om Tjenestetidsudvalgets Virksomhed og Resultatet af Forhandlingerne i Generaldirektoratet, der, om end ikke paa alle Punkter tilfredsstillende, dog for Lokomotivpersonalet betyder Forbedring af de hidtil gældende Tjenestetidsregler, udtaler Delegeretmødet sin Beklagelse af, at Generaldirektoratet under de afsluttende Forhandlinger stillede sig afvisende overfor flere Punkter i Tjenestetidsudvalgets enstemmigt fremsatte Forslag.

Delegeretmødet har Opmærksomheden henvendt paa den indenfor Statsbanevirksomhederne raadende Sparetendens. ogsaa med Hensyn til Tjeuestetiderne, og paalægger Hovedbestyrelsen nøje at vaage over, at de gældende Tjenestetidsregler under ingen Omstændigheder forringes, hvorfor Delegeretmødet tilsiger Hovedbestyrelsen sin virksomste Støtte til de Foranstaltninger, der eventuelt maatte blive truffet for at imødegaa Forsøg paa at forringe de i Tjenestetidsreglerne indeholdte Bestemmelser“.

Af Aarhus Afdelinger fremsattes og vedtoges enstemmig en saalydende Resolution:

„Repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening, forsamlede til Delegeretmøde i København, følger med største Opmærksomhed Statsbanernes stadigt voksende Underskud samt Regeringens og Administrationens Foranstaltninger ved gennem Sparekommissioner at søge ophjulpet Statsbanernes økonomiske Misère, og som det synes bl. a. gaar ud paa at formindske Værdien af de af Tjenestemændene gennem Aarene erhvervede Rettigheder.

Forsamlingen ser med fuld Sympati paa Bestræbelserne for at ophjælpe Statsbanernes Økonomi og erkender, at Tjenestemændene bør være medinteresserede i den Virksomheds sunde og forsvarlige Drift, hvorunder de er ansatte, og venter derfor, at de Forslag, der fremsættes af Sparekommissionerne, ikke forringer Tjenestemændenes Rettigheder, men haaber under Hensyn til den Tillid og det Samarbejde, der bør finde Sted mellem Administration og Personale, at der fremsættes Forslag for Regeringen til Gennemførelse af

en Ordning, der aabner Tjenestemandes Organisationerne Adgang til at blive taget med paa Raad i Ledelsen af Institutionerne.“

Af Hovedbestyrelsen og af Aarhus Afdelinger var der fremsat omtrent enslydende Forslag om fremtidig kun at afholde Delegeretmøde hvert andet Aar, og dette Forslag vedtoges med en Tilføjelse om, at det midlertidig gjaldt for de første 2 Aar.

Under Behandlingen af dette Spørgsmaal kom Formanden for D. S. og M. F., I. A. Hansen, til Stede og blev af Formanden budt velkommen, hvorefter I. A. Hansen i en kort Tale redegjorde for de senere Dages Forhandlinger med Arbejdsgiverne og betonedede, at de Reduktioner, der nu fandt Sted, bl. a. for Smedene, ingen Konsekvenser medførte for Tjenestemændene.

I. A. Hansens Tale paahørtes med stor Opmærksomhed og Forsamlingen deltog med Begejstring i et Leve for I. A. Hansen.

Feriehjemmet, der har vakt saa megen Interesse, og for den Sags Skyld ogsaa en Del Modstand, var jo ogsaa paa Dagsordenen og medførte en meget livlig og interesseret Diskussion. Der var af Hovedbestyrelsen fremsat Forslag om en Kontingentforhøjelse for nye tiltrædende Medlemmer, og af Aalborg Lokf. Afdeling var der ogsaa fremsat Forslag, der tog Sigte paa at bane Vejen for Gennemførelse af Planen. Nogle af disse Forslag toges tilbage og Hovedbestyrelsens Forslag vedtoges derefter.

Vi vil antage, at den Diskussion, der førtes paa Delegeretmødet om Hjemmet, har skabt Sagen nye Venner og dermed nye Agitatorer, saaledes at det snart kan lykkes at naa det tilsigtede Maal.

Tilslut genvalgttes saavel Formanden som Redaktøren med Akklamation.

Organisationen glider nu ind i en Periode paa 2 Aar, forinden der igen skal afholdes ordinært Delegeretmøde, og vi vil haabe, at denne Periode maa blive af en saadan Karakter, at der ingen ekstraordinære Foranstaltninger maa blive nødvendige.

HVILE OG REKREATIONSHJEM.

Det egentlige Grundlag for, ved hvilke Midler Hjemmet skal rejses blev nu vedtaget paa Delegeretmødet, og man kan vel sige, at den Ordning der blev truffen, imødegaaar baade dem som var stemt for, at Hjemmet rejses af Frivillighedens Vej, og dem som ønskede det rejst obligatorisk. Saa man maa jo nu haabe, at alle dem som er stemt for at rejse et Hjem for D. L. F.s Medlemmer, tegner sig for en Andel, at ikke for megen Tilbageholdenhed skal hindre Udvalget i deres Dispositioner, naar det vejrer en Chance.

Til dem som i Øjeblikket er Modstandere af et saadant Hjem ønsker jeg at sige et Par Ord.

Støt denne store Tanke, som allerede i 1912 blev fremført af vores ærede Formand Rich. Lillie, vis at Du nu efter de forløbne Aar kan følge ham, og jeg tror at vi ikke kan takke ham bedre for hans store Arbejde inden for Foreningen, end ved at rejse et saadant Hjem, og tror at vi samtidigt paa-skønner afgaaede Kredsformand M. Mortensen, som er Formand i Udvalget, for hans Arbejde, ved at give ham Midlerne til at rejse Hjemmet, det vilde og blive ham et Minde for hans store og mangeaarige Arbejde.

Naar vi erindrer alle de Goder disse 2 Mænd har været med til at give os, er det nok det lille Offer værd.

Hvad Betydning har nu Startningen af et saadant Hjem?

Det har Samfundsbetydning, vil styrke os ud og indadtil.

Vi maa ikke tro, at rejser vi et Rekreationshjem, at det bliver det sidste, inden for den arbejdende Klasse vil der stilles Krav i den Retning, de vil ogsaa selv bringe Offer, for paa en overkommelig Maade at faa Lejlighed til at tilbringe en kortere Tid paa Solsiden.

Lad os betragte vore omliggende Kolleger Svenske Kolleger har et saadant Hjem og efter Oplysninger gaar det godt.

Norske Kolleger har ogsaa et saadant, det virker ogsaa tilfredsstillende.

Tyske Kolleger har et Hjem, og var i Fjor ved at starte et til, som dog ikke blev til noget foreløbig paa Grund af Uoverensstemmelse med Sælgeren.

Hjemmet burde blive os til Glæde og Gavn, og kommer det til at ligge paa et smukt og interessant Sted, vil et Ferieophold være henrivende og animerende til at gaa paa med fornyede Kræfter. Som Rekreation kan det faa sin store Betydning, at man der for en overkommelig Sum kan vinde sit Helbred tilbage.

Man kunde ogsaa tænke sig imtimt Samarbejde med andre Landes Rekreationshjem, hvis Lægen ordinerer Ophold i Bjergluft, at man da kunde komme der til den samme moderate Pris som vedkommende Lands Medlemmer.

Jeg kunde ogsaa tænke mig med Tiden at vore Døtre der kunde optages til et Hus-holdningskursus. Ogsaa for Pensionister kunde det blive et yndet Opholdssted.

Til Slut vil jeg kun sige: hav Tillid til Hovedbestyrelsen og det nedsatte Udvalg, og hæng ikke fast i Ubetydeligheder.

Jeg ønsker nu Sagen en god Fremgang.
V. P. Hansen.

TYSKLANDS LOKOMOTIVMÆND.

Vore Fagfæller i Tyskland stod tidligere organiserede i flere Foreninger, nemlig een for hvert Land, som inden for det tyske Rigsforbund havde sine egne Baner. Af disse Foreninger var den betydeligste „Verein Preussisch-Hessischer Lokomotivführer“, som omfattede alle Lokomotivførere og de Lokomotivfyrbødere, der aspirerede til Lokomotivførerstillingen, og som benævnedes Lokomotivføreraspiranter. Da det efter Revolutionen var Hensigten, at alle Baner i hele Rigsforbundet skulde samles til een stor Enhed „Rigsbanerne“, dannedes en ny Organisation, „Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer“ (forkortet G. D. L.) med Hovedsæde i Berlin.

Da Tjenestemændenes Lønninger dernede,

paa samme Maade som her, under Krigen var lappet med det ene Tillæg efter det andet, og der endelig i 1919 skulde foretages en omfattende Regulering, havde denne ny-stiftede Organisation fuldt op at gøre for at sikre dens Medlemmer det bedst mulige Resultat. Den nye Lønningslov er i December 1920 gjort færdig fra den tyske Rigsdag, og vort Broderorgan giver nu en Oversigt over hele Forløbet. Da ikke faa Ting heri maa siges at have Lighed med de Forhold, hvorunder vi gennemlevøde vor Lønkampagne, bringes her et Udtog, og Ordet gives til vort Broderorgan „Voraus“.

„Den nye Rigslønningslov blev den 16. Dec. vedtaget af Rigsdagen, og da Lønspørgsmaalet i det forløbne Aar i væsentlig Grad har lagt Beslag paa G. D. L.s Arbejdskraft, forekommer det os paa sin Plads at kaste et Tilbageblik paa dette Foreningens første Arbejdsaar.

Selv om Organisationen nylig var stiftet og endnu næppe havde fast Grundlag under sig, saa var dens Opbygning saa fast organisatorisk sammenføjet, og alle Tillidsmænd besjælet af samme Tanke med Hensyn til vore Krav og Standsinteresser, at G. D. L. var fuldt arbejdsdygtig, og kunde allerede ved Aarets Begyndelse tage fat paa Arbejdet med Lønsagen.

Det i December 1919 fra Rigsfinansministeriet fremsatte Forslag til en ny Klassificering og Inddeling af Tjenestemændene i 12 Løngrupper, hvori Lokomotivførerne var klassificeret i 4. og Reserve-Lokomotivførerne*) i 3. Gruppe, fremkaldte stor Skuffelse og Forbitrelse i vore Rækker, i disse Grupper var nemlig placeret Tjenestemænd, som hidtil i lønmæssig Henseende havde ligget under Lokomotivmændene. I Stedet for at godtgøre den Tilbageholden, der hidtil havde fundet Sted for Lokomotivpersonalet ved en Udligning opefter, forsøgte man atter denne Gang at indordne os i Rækkerne nedefter. Da det fremsatte Forslag jo imidlertid ikke var

noget endeligt Forslag, maatte det anses for uklogt straks at køre det svære Skyts frem, derimod gjaldt det om at modtage det køligt og behandle det med Forstand.

For at indlede Forhandlinger fremsatte vi derfor vore Krav skriftligt. Disse vore Krav, som var motiveret indgaaende og med uafviselige Argumenter, fremsendtes til Rigs- trafikministeriet, Rigsfinansministeriet, det præjssiske Jernbaneministerium samt til det præjssiske Finansministerium. Da det maatte forudses, at Klassificeringen vilde blive ændret flere Gange, kunde man ikke angive i Tal den krævede Lønningsklasse, men konkluderede vore Krav deri, at Lokomotivførerne maatte kræves placerede i samme Klasse som Jernbaneteknikere og Res. Lok.førere i den højeste „Funktionærklasse“. Det er af Værdi paa denne Plads at fastslaa, at disse vore første Krav om Klassificering nu er opnaaede. Det vil endnu være i Medlemmernes Erindring, at vor unge Organisation i Lønspørgsmaalet maatte overvinde mange Forhindringer og gennemgaa svære Kampe.

Paa samme Vis som føromtalte Klassificeringsforslag havde Stororganisationernes Sammenslutning „Personalrepræsentation“ foreslaaet Lokomotivførerne anbragt i den højeste „Funktionærklasse“, 4. Klasse, og Res. Lok.førerne i 3. Klasse. Muligvis i Erkendelse af det urigtige i denne Handlemaade vilde man fra denne Side give os et Stillingstillæg (Ansvarstillæg) og højere Emolumenter; men for alt i Verden ikke Plads i en højere Lønklasse. Vi maa gøre opmærksom paa, at Hensigten var den, at vor Organisation, som den Gang stod uden for „Personalrepræsentationen“ og var henvist til vor egen Bestyrelses „Gaaen paa“, een Gang skulde tildeles Bevis for det fejlagtige og skadelige i at staa uden for denne store Sammenslutning. Udviklingen har imidlertid bevist det modsatte.

Vor Organisation maatte altsaa over for Rigstrafikministeriet protestere paa kraftigste Maade imod den paatænkte Klassificering. Den Omstændighed, at 2 Lokomotivførere fra Bayern, der var Medlemmer af en blandet Forening (Foren. af tysk Trafikpersonale), hvilken Forening senere sammensmeltedes med

*) Eksamineret Lokomotivfyrbøder, ogsaa kaldet Lokomotivføreraspirant.

Tysk Jernbane Forb. og som derigennem blev Medlemmer af „Personalrepræsentationen“, hvor de medvirkede til og tiltraadte sidstomtalte Kompromisforslag, gjorde os ikke Arbejdet lettere. Det samme var Tilfældet med 2 Medlemmer, der havde paataget sig en Sagkyndigs Rolle i Jernbaneforbundets Lønudvalg og som troede at gøre vore Bestræbelser for en retfærdig Placering betydningsløse ved at hæfte Betegnelsen „Standshovmod“ paa dem.

Ved forskellige Forhandlinger i Februar Maaned har vore Tillidsmænd og Repræsentanter over for Regeringen og Administrationen motiveret og anbefalet vore Krav, der selv om de bestandig blev bekæmpet af „Personalrepræsentationen“, dog af Regeringen blev anerkendt som berettigede. Man vil endnu erindre, hvorledes vore Modstandere søgte at gennemtrumfe deres, for os skadelige, „Kompromisforslag“, idet de søgte at udnytte den politiske Situation, hvilket fremgik af daværende Finansminister Erzbergers Tale d. 19. Februar, hvori det tydeligt tilkendegaves, at der blev arbejdet paa at holde Lokomotivpersonalet nede. Det var derfor glædeligt, at daværende Trafikminister Dr. Bell skriftlig oplyste os om, at han fuldt ud vilde træde i Skranken for vore Krav.

Det af „Personalrepræsentationen“ fremsatte Kompromisforslag blev d. 28. Februar forkastet af Rigsregeringen, og i Stedet anvises et forskelligartet Faretillæg, som for 4. Klasse udgjorde 500 M. og for 5. Klasse 600 M. Dette Tillæg blev modarbejdet af „Personalrepræsentationen“; og Lønningsudvalget foreslog et ensartet „Driftstillæg“, stort 400 Mark.

Desværre indtraf endnu en Gang det Tilfælde, at vi nødvendigvis maatte protestere mod et af „Personalrepræsentationen“s Arbejder. Denne havde nemlig, uden vort Vidende, bl. a. ogsaa anvendt vor Organisations Underskrift paa et Andragende fra samtlige Jernbane og Postorganisationer, da vore Krav ikke var fremsat heri, men blev henvist til et særligt Andragende, maatte vi jo trække vor Organisations Navn ud af Underskrivernes Række.

Af mange forskellige Grunde besluttede saavel Regeringen som Nationalforsamlingen ikke at ændre yderligere ved Tjenestemændenes Klassificering, men at overlade saavel en fornyet Gennemgang heraf som Byernes Inddeling til Stedstillæg til den nye Rigsdag.

28. April vedtoges Lønningsloven 1. Gang, og G. D. L. havde da skabt et godt Grundlag for videre Arbejde paa Lokomotivmændenes Klassificering.

Da Tjenestemænd i de forskellige Lande inden for Rigsforbundet paa de respektive Landes Lønningslove i mange Tilfælde var lønnet højere end sideordnede Tjenestemænd var det ifølge Rigslønningsloven, optog Regeringen, tidligere end vistnok beregnet, Lønningsloven til Revision.

Allerede i Slutningen af Juli fremkom Rigsfinansministeriet med Forslag til en ny Lønningslov, som skulde udligne nys nævnte Forskel mellem Rigets og de enkelte Landes Lønninger. Man mente heri at have tilfredsstillet Lokomotivpersonalet ved at foreslaa Reserve Lok.førerne i 4. og Lok.førerne i 5. Gruppe, medens man foreslog oprettet en ny Stilling, Over Lokomotivfører, som var placeret i 6. Lønklasse.

Det var da Ministeriets Hensigt at lade alle nuværende Lokomotivførere rykke op i 6. Klasse og fremtidig overføre dem efter en bestemt Tjenestealder.

For det stationære Maskinpersonale, hvis Interesser vi ogsaa nu skulde varetage, laa Forholdene betydeligt daarligere. Vi erklærede os utilfredse med det foreslaaede, og formulerede vore Krav saaledes.

Oprykning af alle Res. Lok.førere i 5. Klasse, alle Lok.førere i 6. Klasse og Oprettelse af en ny Stilling, Over-Lokomotivførere, i 7. Klasse.

Og vedrørende det stationære Maskinpersonale Maskinister i 4. Klasse, Overmaskinister samt Reserve Maskinister i 5. Klasse, Maskinmestre i 6. Klasse og for sidstnævnte en Forfremmelsesstilling i 7. Klasse

Ved de i „Personalrepræsentationen“ førte Forhandlinger fandt vi meget ringe Forstaaelse for vore Kravs Berettigelse. „Lokomotivfører-

spørgsmaalet" var Anledning til mange og lange Debater, man kunde endnu ikke bekvemme sig til at behandle Lokomotivmandstanden efter dens virkelige Betydning, men saa stadig derpaa som „en nedefra fremtrængende Tjenestekategori“.

„Personalrepræsentationen“ troede at kunne klare Situationen ved at foreslaa, at den højst mulige Procentsats Lok.førere placeredes i 6. Klasse som Over-Lokomotivførere, og at dette ogsaa tilstræbtes for de øvrige Kategoriers Vedkommende. Da dette var mindre end af Regeringen foreslaaet, thi derefter skulde jo *alle* nuværende Lok.førere i 6. Klasse, var det selvfølgelig utilstrækkeligt for os.

Der nedsattes nu et Forhandlingsudvalg, hvori ogsaa G. D. L. var repræsenteret, og ved de den 14. August paabegyndte Forhandlinger lykkedes det os at overbevise de øvrige Tjenestemænd om vore Kravs Berettigelse. Sammen med de store Jernbaneorganisationer udarbejdedes en Indstilling til Klassificering af Jernbanepersonalet, hvori vore Fordringer var imødekommet, denne Indstilling tiltraadtes af samtlige Organisationer og blev af vore Repræsentanter forsvaret ved de paafølgende Forhandlinger med Regeringen, som da sluttelig godkendte vore Krav og fremsatte det saaledes forbedrede Forslag til Lønningslovsrevision for Rigsdagen.

Vore Kræfter blev nu anvendt paa at faa det af Rigsdagen til Lovens Behandling nedsatte Udvalg til at godkende og gennemføre vore Ønsker om Forfremmelsesstillingen for Lokomotivførere og Maskinmestre samt Maskinisters og Over-Maskinisters Klassificering. Paa samme Maade arbejdede vi paa at faa Lokomotivfyrbøderne rykkede op i 4. Klasse og Overlokomotivfyrbøderne i 5. Klasse.

Under Forslagets Behandling i Udvalget svingede Situationen flere Gange, et Øjeblik var saagalt den Tanke fremme at placere Lok.fyrb. i 3. Klasse, Res. Lok.førere i 4. Klasse, Lok.førere i 5. Klasse og kun Over-Lokf. i 6. Klasse, men paa Grund af vort stabile Bevismateriale maatte denne Tanke hurtigt forlades paany. Med Hensyn til de omtalte Forfremmelsesstillinger i 7. Klasse opnaaedes intet positivt Resultat, idet man

ikke fik gennemført en automatisk Oprykning; men der vedtoges en Bestemmelse, som siger, at der skal gives Lokomotivførerne samme udvidede Forfremmelsesmuligheder til Etatsvejen, som man har givet Sekretærerne (tidligere Assistenten).

Efter forskellige Forhandlinger om det tidligere udbetalte Tjenestetillæg, og efter at man var enedes om en Overgangsbestemmelse for dette Tillægs Vedkommende, blev den nye Lønningslov d. 16. December færdigbehandlet af Rigsdagen.

For vort Vedkommende er der følgende Ændringer og Forbedringer.

1. Lokomotivfyrbøderne (der ogsaa nu er Medlemmer af vor Org.) placeredes i 4. Klasse, Over-Lokomotivfyrbødere og Res. Lokomotivførere i 5. Klasse og Lokomotivførere i 6. Klasse.

De nærmere Bestemmelser om Lokomotivfyrbødernes Oprykning til Over-Lok.fyrb. vil blive fastsat ved Samraad med Trafikministeriet; derimod er „Reserve-Lokomotivfører Sagen“, som i lang Tid har været os til Sorg, bragt ud af Verden derved, at Lokomotivføreraspiranterne indtil bestaaet Lokomotivførerprøve ansættes som Over-Lokomotivfyrbøder. Udnævnelsen til Res. Lokf. er altsaa fremtidig kun et Spørgsmaal om Uddannelsen og tjenstlig Fagbetegnelse.

2. Maskinister placeredes i 3. Klasse, Overmaskinister i 4., Reserve Maskinister i 5. og Maskinmestre i 6. Klasse.

Da Maskinisters og Overmaskinisters Klassificering ikke er fuldt tilfredsstillende, fortsætter vi Arbejdet paa at opnaa en Forbedring bl. a. ved, at det gøres muligt for Overmaskinister at udgaa sig til Reservemaskinmestre og Maskinisterne til Overmaskinister.“

Videre i denne vore Fagfællers Aarsberetning hedder det.

„Til Løsning forestaar nu Spørgsmaalet om Tjeneste- og Hviletider. Ved de forestaaende Forhandlinger vil Interessen særlig samle sig om følgende Hovedpunkter.

Rettidig Udarbejdelse af Tjenestefordelinger,

Skriftlig Fastslaaen af de ved Forhandling om Tjenestefordelinger fremsatte Ønsker,

Sikring mod Misbrug af Personalet ved for lange Tjenesteperioder,

Den maanedlige Tjenestetids Afpasselse efter Tjenestens Besværlighed og Vanskelighed,

Rigtig og retfærdig Vurdering af Nattjenestetimerne,

Tjenestepauser som fuld Arbejdstid,

o. s. v.

Blandt vore Fordringer er ligeledes Indførelse af den obligatoriske Fagskole for Lokomotivføreraspiranter, ligesom vor Opmærksomhed særlig er henvendt paa Spørgsmaalet om fortsat Anvendelse og Forfremmelse af Lokomotivførere, som ikke kan anvendes i Lokomotivtjenesten."

Der er her tænkt paa Lokf., som af en eller anden Krigsaarsag ikke kan fortsætte som saadanne, og de tænkes anvendte som Værkmestre i mindre Værksteder samt som Materialforvaltere o. l. E. K.

DAMPLOKOMOTIV OG ELEKTRISK LOKOMOTIV

Ved *Otto Bendixen.*

Man har ogsaa anført, at Lokomotivpersonalet maa staa i det Frie, medens Føreren af det elektriske Lokomotiv forretter sin Tjeneste i et lukket, opvarmeligt Rum. Bortset fra, at ved alle Tendermaskiner udfører Føreren ligeledes sin Tjeneste i et lukket Rum, skal blot henvises til, at de svenske Statsbaners svære Godstogslokomotiver ligeledes er fuldstændig lukkede. Ligeledes opviser Lokomotiver ved mange tropiske Baner mere eller mindre lukkede Førerhuse til Beskyttelse mod Solen.

Om Sommeren er iøvrigt Damplokomotivets Personale nu ogsaa bedre beskyttet mod den fra Kedlen udstraalede Varme end tidligere. Man beklæder den i Førerhuset liggende Del med Varmebeskyttelsesmaatter,

hvortil tidligere anvendtes Asbest, nu bruges Glasvæv. Ligeledes begrænser man den i Førerhuset liggende Kedeldel mere og mere. Det elektriske Lokomotivs lukkede, opvarmelige Førerrum har den Ulempe, at Vinduerne lettere dugges, og derved hindres Udsigten.

Det maa ogsaa bemærkes, at den ved elektriske Lokomotiver hyppige Anordning af Førerrummet helt foran paa Lokomotivet er lidet yndet af Betjeningspersonalet, fordi den personlige Fare ved Sammenstød er langt større. Ved lettere og middelsvære Uheld kommer Damplokomotivets Fører og Fyrbøder nu for det meste derfra uden legemlig Skade; hyppigt er Togpersonalet og Passagererne i den første Personvogn mere udsat for Fare.

Nylig blev endog paastaet, at Indstillingen af Berlins Nærtrafik ikke vilde have været nødvendig, hvis vi havde haft elektrisk Drift, for det første fordi Ententen ikke vilde have krævet Afleveringen af elektriske Lokomotiver og for det andet, fordi Damplokomotivets Kedel og Cyindre ikke var ombyttelige. Ved elektriske Lokomotiver behøvede man kun hurtigt (paa faa Timer) at udveksle Motoren, medens man ved en større Kedelskade maatte vente paa dens langvarige Reparation, thi Erstatningskedel vilde ikke passe og lige saa lidt Erstatningscyindet. Her benytter f. Eks. de preussiske Statsbaner allerede for mere end 10 Aar siden den Fremgangsmaade, at de paa ethvert større Værksted stedse har Erstatningskedler paa Lager. De bestiller aarligt et stort Antal Erstatningskedler, af hvilke de selv under Leveringen for det meste ikke kan sige, for hvilket særligt Lokomotiv den er bestemt, Kedlerne bliver udelukkende bestilt for bestemte Lokomotivtyper, netop fordi de er ombyttelige. Det samme gælder for Dampcyindre. Man ombytter ogsaa Kedlen fra Understel til Understel. Kedlen er som Fagudtrykket lyder: fritanvendelig (freizügig).

Endnu skal nævnes nogle Synspunkter angaaende Økonomien. Først og fremmest nævnes ved den almindelige Bedømmelse af den ensartede Elektrificering af større, udstrakte Banenet, at Lokomotiverne kun bli-

ver udnyttet til ca. 4% af deres samlede Præstationsevne. Grunden hertil ligger for en væsentlig Del i Jernbanedriftens Betingelser, ikke ved Damplokomotiverne selv. Forholdene kan altsaa ikke ændre sig væsentlig ogsaa for de elektriske Lokomotiver. Besparelsen paa Driftsomkostninger, særlig Kul spiller ikke den Rolle, som man kunde tænke sig ved en overfladisk Betragtning, thi heroverfor staar de elektriske Lokomotivers væsentlig højere Anskaffelsesomkostninger, Kraftværker, Ledninger o. s. v.

Desværre famler man angaaende det

Vedligeholdelse, men at der derfor bliver bygget et kort koblet 2 B + B 1 Lokomotiv med to dybtliggende Motorer med Tandhjulsoverføring. Denne Famlen er jo ved en ny Sag slet ikke mærkværdig, man tænke paa Damplokomotivets Udvikling i Aarene 1810—1830.

Prisen for de første elektriske Lokomotiver var paafaldende billig af Grunde, der vel er forklarlige. Men imidlertid har ved Anskaffelsen af elektriske Lokomotiver undertiden vist sig Priser, som stiller Priser for Damplokomotiver fuldkommen i Skygge.

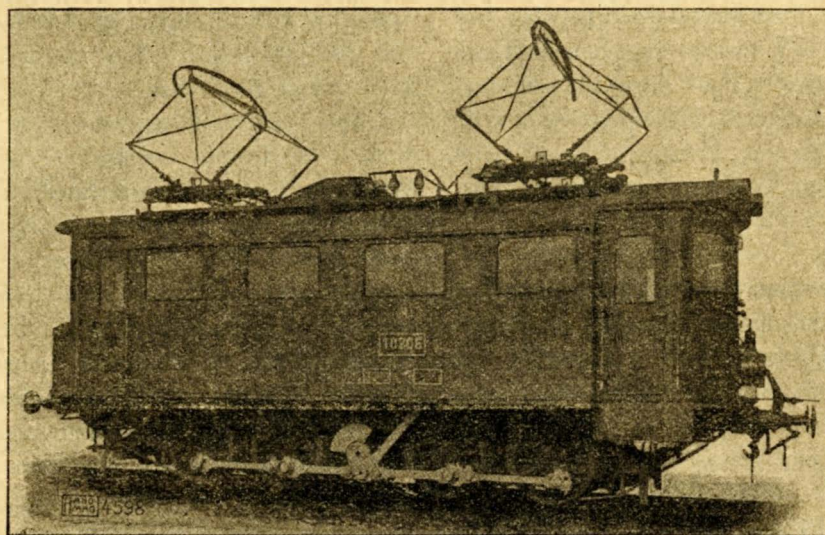


Fig. 4. D-Enfaset-Vekselstrøms Lokomotiv for Dessau-Bitterfeld.

Sporvidde	1435 mm
Hjulstand	1300+2200+1300 = 4800 mm
Drivhjulsdiameter	1050 mm
Vægt af den mekaniske Del	32,0 t
Vægt af det tjenstfærdige Lokomotiv	57,0 t
Længde over Bufferne	10500 mm
Maksimalhastighed	50 km

elektriske Lokomotivs Anskaffelsesomkostning endnu saa temmelig i Mørke, for en stor Del allerede af den Grund, at en Enhedstype, som kunde fastslaaes som hensigtsmæssigst, endnu slet ikke er til Stede. I en Art. om Strækningen Lauban—Königszelt bliver 2 D 1 Lokomotivet udførligt beskrevet men samtidig nævnes, at denne Type med en højtliggende Motor, der arbejder med Kobbeltstænger paa to Blindaksler, sandsynligvis ikke komme til Udførelse mere, fordi Motoren er noget vanskelig og kostbar i

Saaledes har de schweitsiske Baner i Foråret 1918 bestilt en Levering paa 20 elektriske Lokomotiver til et Beløb af 16,8 Millioner Fr. Hvert elektrisk Lokomotiv kostede den Gang allerede 840 000 Fr., altsaa naar man lægger Fredskursen til Grund 672 000 Mark. Samtidig vilde selv det sværeste Damplokomotiv, som vilde være det paagældende elektriske Lokomotiv saa temmelig jævnbrydende, ikke have kostet 350 000 Mark i Tyskland. De schweitsiske Baners elektrotekniske Raadgiver har ytret sig derhen, at med de

nuværende Priser paa Anlæg og Maskiner vilde Dampdrift og elektrisk Drift paa stærkt benyttede Hovedlinier stille sig lige dyr, naar Kulprisen kun beløb sig til det tredobbelte af Fredsprisen.

Ved Sammenligning bliver endvidere ældre Forhold i Dampdriften sammenlignet med moderne elektriske Forhold. Saaledes hedder det f. Eks., at ved Elektrificeringen af Lauban—Königszelt erstattede 81 elektriske Lokomotiver 130 Damplokomotiver. Retteligere maatte det hedde, 81 moderne elektriske Lokomotiver erstatter 130 gamle for Strækningsforholdene uegnede eller for svage Damplokomotiver. Var Dampdriften for Il-tog drevet med 2 D eller 1 D 1 Lokomotiver, for Godstog med 1 E eller 1 F Lokomotiver,

Lokomotiv er kun til Stede ved meget regelmæssig Trafik, hvor der saaledes gaar et Tog hver halve Time, altsaa f. Eks. ved Nærtrafik.

Ogsaa med Hensyn til Overbygningen synes man i Amerika at have gjort visse ubehagelige Erfaringer, som ikke tør forblive upaaagtede. Medens den højtliggende Kedel (i Østrig Kedelmidte indtil 3250 m/m over Skinnetop) ved den gode Affjedring sikrer en jævn Kørsel gennem Kurverne uden Forstyrrelse, synes de elektriske Lokomotivers svære Masser ved den hyppige, nu vel stadig mere tilstræbte, dybe Beliggenhed af Motoren at foraarsage ubehagelige Virkninger paa Overbygningen.

Dette beror vel paa, at den højtliggende

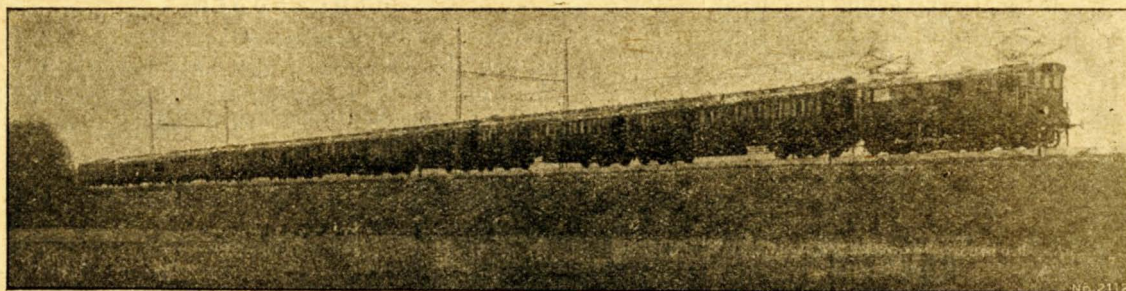


Fig. 5. 2 B 1-Einfaset Vekselstrøms-Lokomotiv for Dessau-Bitterfeld paa Strækningen.

saa vilde deres Antal ganske væsentlig nærme sig Tallet paa de elektriske Lokomotiver, og ved Anvendelsen af sværere Typer sandsynligvis blive omtrent det samme.

Hyppigt bliver ogsaa stærkt betonet, at de elektriske Lokomotivers Antal kan være ringere end Damplokomotivernes, fordi det elektriske Lokomotiv et Kvarter efter Ankomsten kan overtage et Tog i modsat Retning. Men her maa betænkes, at ved den normale Hovedbanetrafik er ikke altid et modgaaende Tog for Haauden, men først om 1, 2, 3 eller flere Timer. Til den Tid er Damplokomotivet ogsaa køreberedt igen. Desuden tør man i Jernbanedrift slet ikke regne med saa korte Vendetider, thi med en ringe Forsinkelse vilde ogsaa straks det modgaaende Tog blive forsinket og saaledes fremdeles til hele Driften var ude af Plan. Denne angivne Fordel ved det elektriske

Kedel ved Kørslen gennem Kurver giver et stærkere lodret Tryk paa den udvendige Skinne, og at dette derfor kan yde større Modstand mod de vandret virkende Sidetryk.

Et andet vigtigt Punkt er Reparationerne. Det paastaas, at elektriske Lokomotivers Reparationstid er langt ringere end Damplokomotivernes. Beviser herfor lader sig naturligvis ikke tilvejebringe grundet paa de korte Erfaringer. De hidtidige Tilstande, der vel snarere vilde give det modsatte Bevis, er naturligvis ikke afgørende, da de elektriske Lokomotiver først befinder sig i Begyndelsen af deres tekniske Udførelse. Foreløbig synes Forholdene i denne Henseende at være ret ugunstige ved de elektriske Lokomotiver.

(Fortsættes.)



FRA DET DAGLIGE LIV.

Hr. Redaktør!

Efter at have gennemlæst „Latyr“s Artikel i „Værksteds Tidende“ skal jeg bemærke, at jeg ingen Anledning finder til at svare en Indsender, der for det første aldeles ikke kender det han skriver om, og dernæst citerer falsk!

Lad mig sige med „Kristian Vesterbro“: „Maa jeg be' om nogle bedre Vidner, nogle man kan være bekendt og ikke saadan én — der er hentet op fra en eller anden Sump.

Han stinker! — Færdig med ham“!

Med Haandslag og Hilsen
deres

Casper Røgbrænder.

DØDSFALD.



Efter et længeke Sygeleje afgik Lokomotivfyrbøder C: P. A. V. Jørgensen ved Døden paa Assens Sygehus den 7. April.

Jørgensen ansattes som Haandværker i Nyborg den 30. August 1920 og forfremmedes 1. November som Lokomotivfyrbøder m. Station i Assens. Jørgensen skildredes som en stille nobel

ung Mand. Jørgensens Begravelse foregik Torsdag den 14. April, fra Assens Kirke, under stor Deltagelse. Pastor Buckker, Assens, talte smukt og gribende og nævnede Jørgensen som den unge Mand, der lige var bleven ansat i en pæn og god Stilling, og som maatte bort fra Forlovede, Søskende og Forældre.

Ved Graven bragte en Kollega paa Afdelingens Vegne afdøde en sidste Hilsen og Farvel.

Ved Kisten paraderede Jernbaneforbundets og Nyborg Lokomotivmands Forenings Afdelingsfane.

Der var sendt Kranse fra:

Struer, Brande, Esbjerg, Skanderborg, Aarhus, Fredericia, Helsingør, Korsør. Kallundborg og Nyborg Afdeling, og fra Maskinafdelingens Personale i Assens.

En Kollega.

SYGEKASSEN

meddeler, at Jernbanelæge Gunni Busck's Praksis som Jernbanelæge under hans Bortrejse fra 23. April indtil Begyndelsen af Juni Maaned d. A. besørges af Læge O. Neumann, Islands Brygge 15.

Konsultation Kl. 1—2 samt Fredag Kl. 6—7.

TAKSIGELSER.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

P. Petersen. Gb.

For udvist Opmærksomhed ved mit 25. Aars Jubilæum bringer jeg herved min hjerteligste Tak.

*J. A. Jensen,
Langaa.*

Paa Bøins, Forlovedes, og egne Vegne, bringes alle en hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Søn, Lokomotivfyrbøder Jørgensens Begravelse.

En særlig Tak til Maskinafdelingen i Assens.

Assens d. 18. April.

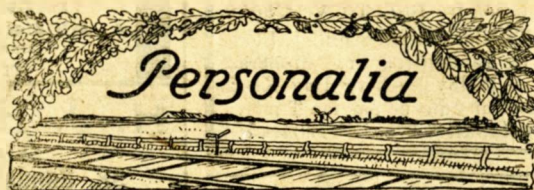
P. Jørgensen og Hustru.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum, 1. April. Ligeledes modtag min hjertelige Tak for udvist Opmærksomhed ved min Datters Konfirmation den 3. April 1921.

*P. A. Christensen,
Gemsing pr. Struer.*

Hjertelig Tak for den store Deltagelse som er bleven udvist ved min kære Mand, Lokomotivfører C. C. M. Andersens Sygdom, Død og Begravelse.

Paa Datters og egne Vegne
Jensine Andersen.



Min. Afsked efter Ansøgn. p. G. af Svagelighed med Pension med Udgangen af April Maaned 1921:

Lokofør. H. F. Eriksen, Kbh. Gdbg.

Forflyttelse efter Ansøgning undev 14/4 1921:

Lokofør. S. M. Jensen, Ringkjøbing, til Assens.
Lokofyrb. C. J. S. Sørensen, Fredericia, til Haderslev, og
— P. A. Rasmussen, Tinglev, til Haderslev.

Forflyttelse under 15/4 1921:

Lokofyrb. O. P. Jensen, Tinglev, til Vamdrup,
— P. K. Storm, Sønderborg, til —,
— E. B. Thomsen, — " —,
— K. G. Madsen, — " —,
— H. A. T. Gotfredsen, Frederikshavn, til Vamdrup.

Forflyttelse efter Ansøgning under 20/4 1921.

Lokofyrb. C. S. Larsen, Nyborg, til Assens.

Afgaaet ved Døden den 7/4 1921:

Lokofyrb. C. P. A. V. Jørgensen, Assens.

Adresserettelser.

Saavel Lokomotivførererkredsen som Lokomotivfyrbøderkredsen skiftede i Aar paa Kredsgeneralforsamlingerne Kredsformænd.

Lokomotivførererkredsens Formand er:
C. A. Lillelund, Lygtebakken, Korsør.

Lokomotivfyrbøderkredsens Formand er:
I. Boyesen, Godsbanegade 15³, Kbh. B.

Rabatbilletter.

Paa Foreningens Kontor (Kl. 10—4) kan Medlemmer mod Forevisning af Medlemskort købe Billetter til Zoologisk Have á 65 Øre, til Tivoli á 50 Øre og til Folketeatret haves Rabatbilletter til 5 forskellige Priser.



Forlang C. B. Møller & Co.s

Cigar „Moderne“ 26 Ø.
Cerut „Havana Life“ . . . 10 Ø.
Cigaret „Rose“ pr. 20 Stk. 35 Ø.
Holl. Shagtobak „Decha“ 1/5 £ 98 Ø.
Røgtobak „Sapong“ 1/5 £ 95 Ø.
Gallahers Tobakker - Webers La Rosa hos d'Hrr. Handlende eller i Udsalgene.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avisposten den 3. Maj



F. O. Carlssons Eftf.
Carl Jønsen.
Urmager.

Amagertorv 31,
København K.

Grundlagt 1877.
Telefon Byen 7754.
Stort Udvalg i Ure & Kæder

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres FODTØJ
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Rentefrit Laan

til Indkøb af Herre- og Damegarderobe ydes af Tjenestemændenes Indkøbs-Bureau, Østerfarimagsgade 14. Kun skriftlig Henvendelse.

Announce-Expedition:

K. Johansen, Sommerstedgade 22³, København B.
Træffes i Reglen daglig Kl. 1—2.
Telefon: Vester 4011.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Tandlæge Frk. Sørensen

69, Istedgade 69.

Konsultation fra 10-7. Tlf. Vest. 905 x.
Ældre Tænder omsættes billigt, Plom-
bering og Tandudtrækning. Moderate
Priser. — Bedøvelse hver Dag Kl. 2.
Reparation udføres paa faa Timer.
Jernbanefunktionærer indrømmes 50%

Brødr. Brauns

Kentucky Skraa

**Lys
96**

FALKONERALLE
A. STEEN ANDERSEN
Statsaut. Installatør.
Tlf. 6663.

H. J. HANSEN

Skrædermester
38, Sønder Boulevard 38.
Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd
Telefon Vester 1574 y.
Leverandør til Varelotteriet.

Marie Petersens Eftf.

V. Sørensen,
Gl. Kongevej 150. Telef. Vest. 5056 y.
Børnekonfektion og
Baby-Udstyr.

N. M. Kjærs 1. Kls Bageri og Konditori

Hedebygade 14 — Telef. 13254

Strikkeriet „Bøge“

ved Aage Jensen

Alt i Manufaktur, Trikotage, Dame-Lingeri

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

CHR. ELIASSEN, KOLONIALHANDEL,
Hj. af Borups Allé og Skotterupgade,
anbefaler sig til Foreningens Medlemmer.

Cykelageret, Istedgade 47, 2. Sal.

1. Klasses Cykler — Engelsk Model — Små Priser — Afbetaling indrømmes.
Fuld Garanti.

TRÆSKOSTØVLER

brugte og nye forede med Sælhundskind. Alle Reparationer af saavel
Træ- som Læderfodtøj udføres.

„Omnia“, Gasværksvej 37.

Eget Røgeri

1. Klasses Røgeri og Paalægsforretning
Varer modtages til Saltning og Rørgning
Johs. Olesen, Istedgade 121. Tlf. V 1867

H. Borgwardt's Bageri og Conditori

Dybbølsgade 25. Tlf. Vst. 1168 x.
anbefaler sig til d'Herrer Jernbanemænd med 1ste Klasses Varer.
Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

BØGER :: PAPIR :: MUSIK

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

TELEFON 9327.

ISTEDGADE 64.

TELEFON 9327.

F. Klühs Ligkistemagasiner,

Griffenfeldsgade 38. Rolighedsvej 17.

Telefon 6854.

Alt vedrørende Begravelser besørges.
Transport med Hest eller Autorustvogn efter Ønske.

Telefon 5954.

Baldersgades Messe.

Baldersgade 51 — Telf. Taga 585 x
Nørrebro's billigste
Manufaktur- og Trikotageforretning.
Stort Udvalg. — Billige Dyner,
Egen Systue. — Gode Varer.
Reel Behandling I. P. Tholstrup.

O. Gregersens

Blomster-Forretning

25, Blaagaardsgade 25.

Telefon Nora 1979

Leverandør til Jernbanen i 25 Aar.

Cigarforretningen

6 Østerbrogade 6

VIN - CIGARER - TOBAKKER

Tlf. Øbro 566 x.

CHR. JACOBSEN

Telefon Valby 130 x.

Bageri og Conditori

Enghavevej 200.

Bestillinger modtages.

Morgenbrød bringes.

Etablisementet

Telef. „Ny Ravnsborg“ Vst. 43

Vesterfælledvej 80—82. København

anbefales ærede Fagforeninger til
Møder og Baller.

Ærb. I. C. Christoffersen.

HUSK!

C. Knudsens

Fedevare- og Paalægsforretning,
55, Dybbølsgade 55.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.
Største Udvalg i **Hatte, Huer** og
Manchetskjorter.

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.
Største Udvalg paa Vesterbro i alle
Slags **Straa hatte.**

BRILLIANTRINGE

GULDRE SMYKKER

BILLIGST I BYEN

1, Skoubogade 1,

:: KØBENHAVN. ::

MORTEN PEDERSEN,

Tlf. 89. **Viktualiehandler.** Tlf. 89.

VALBY LANGGADE 36.

K. Hansens

Hjemmebageri,

Enghave Plads 17.

Støt vore Announcører