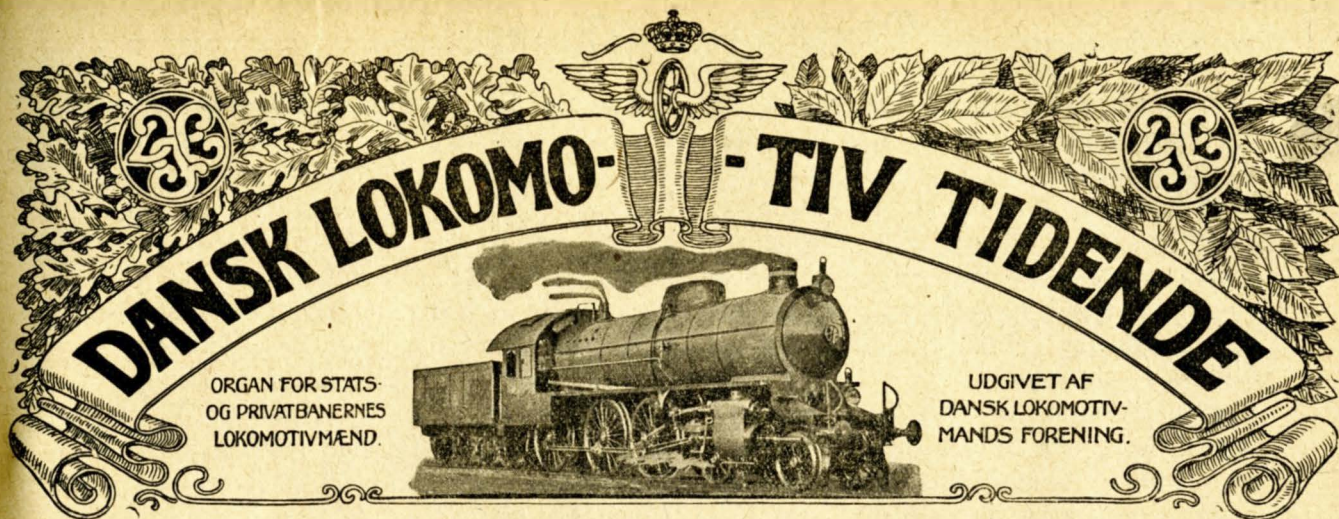




22. Aarg. Nr. 7

Redigeret af C. M. CHRISTENSEN

2. April 1922.

DER SPARES.

Kort efter Krigens Udbrud, da der begyndte at blive Mangel paa forskellige Materialier, indførte man forskellige Besparelser ved Lokomotivtjenesten. Man opførte med at holde Løbestænger og Haandbøjler blankpudsede paa Grund af Mangel paa Smergellærred. Man anskaffede til den udvendige Pudsning af Maskinerne, Træuld paa Grund af Vanskelighed ved at fremskaffe Twist, og saaledes gennemførte man Besparelser snart paa en Maade, snart paa en anden Maade. Man fik saaledes daarligere Olie, daarlig Sæbe m. m.

Imidlertid er vi jo kommen over de Vanskeligheder, der i sin Tid gjorde disse Foranstaltninger absolut nødvendige, men der er vel ikke Tvivl om, at det er Hensigten at gøre nogle af de i Krigen midlertidig gennemførte Foranstaltninger permanente. Saaledes faar vi næppe nogen Sinde mere at se en Maskine med blankpudsede Løbestænger, det er sikkert en af de Ting, der hører Fortiden til.

Hvor var det ikke i sin Tid en hel Fornøjelse at overtage en Maskine i Remisen. efter en Udvaskning, stramt pudset, saavel for oven som for neden, alt skinnede og var rent, man kunde se, det var en Maskine, et Lokomotiv tilhørende Statsbanerne, der havde gennemgaaet sin regelmæssige Renselse og nu igen var klar til Tur. Det var med synlig Tilfredshed, at Lokomotivmændene betragtede Maskinen, naar den

var koblet til sit Tog, og med Stolthed bemærkede de de beundrende Blikke tilfældige Forbipasserende eller Rejsende kastede paa deres Lokomotiv.

Men nu. — Det hører til Sjældenhederne, i hvert Fald for de Lokomotiver, der hører hjemme paa Gb., at de strampudses. Det hører til Dagens Orden, at Lokomotiverne kører ud af Hus ligesaa snavsede, som de var, da de sattes i Hus, ja det undgaas ikke, at de endog er mere snavsede. Saadan gaar det Dag efter Dag, og tilsidst er Maskinerne saa indgroet med Snavs, at dette paa sine Steder sidder tommetykt.

Det er alt andet end et skønt Syn at se et saadant Lokomotiv kører for et Tog, bærende i sit Udseende det mest talende Videsbyrd om manglende Pleje og Røgt.

Men hvem interesserer sig for Lokomotivernes Udseende. — Der var en Gang, man soignerede Lokomotiverne, men den Tid er forlængst ophørt. — Hvad har det at sige, at man ikke kan se, hvad Lokomotivet er af; gør det noget, at de ligner rullende Snavsbunker, det har intet at sige med Udseendet — blot man sparer — sparer!

Saadan faar Snavset Lov at brede sig, blot man kan spare en Pudser her og der, indtil man pludselig opskræmmes, fordi der forelaa Mulighed for et Uheld, ja maa-ske for en Ulykke — da man opdagede en Revne i en Truckvange paa en P.-Maskine.

— Saa faar man travlt, man ser, at det kan være farligt, at Snavset faar Lov til at brede sig i det Omfang — og nu maa man have et ekstra Eftersyn. — Der bliver givet Ordre til, at Truckvangerne skal gøres rene, og to Værkimestre beordres til et meget indgaaende Eftersyn for at opdage mulige Svagheder i Truckene, hvad ogsaa lykkedes i rigt Maal.

Naar dette saa er gjort, falder man tilbage i den under Krigen indførte Slendrian, man lader Snavset brede sig og tænker endog paa at kaste flere Pudser paa Gaden, endskønt der er Brug for mange flere Pudser i Remisen, end der er, hvis Maskinerne skal holdes i en nogenlunde anstændig Stand.

Paa det velholdte, soignerede Lokomotiv vil det vistnok i Reglen være muligt at opdage saadanne eller lignende Svagheder ved de daglige Eftersyn, men paa det med Snavs tilgroede Lokomotiv vil det sikkert i Reglen være ganske umuligt at opdage saadanne Svagheder. Man skal ikke gøre Forsøg paa at fortælle os, at det er ligegyldigt, om Renholdelsen er saadan eller saadan; thi man vilde formentlig ikke have bemærket den Slags Ting ved de daglige Eftersyn. Det er ganske klart, at Muligheden for at finde eventuelle Fejl, er betydelig større paa det vel renholdte Lokomotiv end paa det snavsede Lokomotiv, og derfor er Renholdelsen af Lokomotiverne et Led i Sikkerheden paa Statsbanerne og ikke blot og bart et Spørgsmaal om, hvad det koster at holde Lokomotiverne i en mere eller mindre prober Stand.

Forhaabentlig gennemføres en bedre Pudsnings af Maskinerne saavel af Hensyn til Sikkerheden som af Hensyn til Udseendet, der kan ikke disputeres om dette Spørgsmaal, man er kommet for langt ned, og man maa igen sørge for en rimelig og forsvarlig Renholdelse af Lokomotiverne.

Paa flere Lokomotiver af C.-Typen har man bemærket Brud paa den forkrobbede Drivhjulssaksel, eller maaske vi skal kalde det begyndende Brud. — Disse Lokomotiver indkaldes med regelmæssige Mellemrum, nogle hver anden Maaned, andre hver

Maaned, til Eftersyn for at konstatere om Bruddet skulde være bleven større, og viser dette sig ikke at være Tilfældet, gaar Maskinen ud igen. Det vil altsaa sige, at et Lokomotiv i den treaarige Periode, fra S. Reparation til S. Reparation skal i Værkstedet indtil 36 Gange. — Hvad det koster, er vistnok ikke Smaapenge, og absolut betydelig mere end Renterne af de Penge, det koster at sætte en ny Aksel paa. Faar vi en trafikstærk Periode igen, hvad vi maa haabe snart kommer, medfører saadanne Eftersyn selvfølgelig betydelig Gens, saavel i den ene som i den anden Retning, det kan maaske blive vanskeligt at undvære dem i Driften, og desuden er der nogen Grund til at befrygte, at Bruddet kan blive større. Er det i det hele forbundet med nogen Risiko at anvende et Lokomotiv med en defekt Akse, hvorfor saa ikke kassere den med det samme Bruddet opdages. Vi kan ikke se rettere end, at ogsaa dette Spørgsmaal tangerer Statsbanernes Sikkerhed i lige saa høj Grad som Banernes Økonomi. — Hvad kan det nytte, at et Lokomotiv har været til Eftersyn f. Eks. den 1ste i en Maaned, hvis Akselen knækker den 2den?

Og Spørgsmaalet er, om det ikke er meget dyrere at efterse Maskinen saa hyppigt fremfor at forsyne det med en ny Aksel.

Vi mener, at den Maade, der spares paa, f. Eks. paa Gb., hvor der sikkert er for faa Pudser, er af det Onde. Lokomotiverne maa renholdes paa ordentlig Maade, det bør ikke være Tilfældigheder, om det sker eller ikke; man maa komme væk fra at tage hele Remisens Pudserbesætning ud til Kullæsning o. s. v. og lade Maskinerne være Maskiner.

Hvis det var Undtagelsen — men det er Reglen!

Lad os alle spare, ogsaa Lokomotivmændene vil være med til at spare, men vi vil ikke være med til at spare paa Skillingen og lade Daleren gaa.

JERNBANESTREJKEN I TYSKLAND.

Dette Emne har været stærkt diskuteret blandt alle Jernbanemænd herhjemme, mest dog maaske blandt Lokomotivmændene, fordi man vidste, at de tyske Lokomotivmænds Ledere var blandt de førende i den sidste Strejkebevægelse. Det har været noget, inden man fik tilstrækkelige Oplysninger dernede fra, men vor hjemlige Jernbanetidende har dog bragt en Artikel om denne Strejke og konkluderer i, at da det tyske Jernbaneforbund ikke deltog i Strejken, var denne paa Forhaand dømt til at løbe ud i Sandet. Efter de Fagblade, jeg er i Besiddelse af, skal jeg imidlertid nu bringe en Oversigt over Aarsagen til Strejken.

Forinden jeg gaar over til det egentlige Punkt, vil jeg gerne gøre opmærksom paa, at jeg i en Artikel i »Lokomotivtidende« i 1921 omhandlende den tyske Lokomotivmandsorganisations Arbejde i 1919—20 har paavist, at mange Forhold er ensartede baade for dem og os. Dernæst vil jeg gerne gøre opmærksom paa, at der i Tyskland findes 2 Slags Fagforeninger: de almindelige Fagforeninger, som vi kender dem, og de kristelige Fagforeninger, hvori særlig Katolikerne organiserer sig, begge Retninger centraliserer sig i samvirkende Forbund. Man har da ogsaa 2 Jernbaneforbund, hvoraf det ene D. E. V. er tilsluttet de almindelige samvirkende Fagforb., medens det andet G. D. E. er tilsluttet de samvirkende kristelige Organisationer.

Lokomotivmændene danner sammen med en Del andre Jernbaneorganisationer »Det tyske Rigsforbund« (R. G.), som omfatter $\frac{1}{4}$ Million Medlemmer, og endelig danner sidstnævnte Forbund sammen med nogle andre Tjenestemandorganisationer »Det tyske Tjenestemandsforbund« (D. B. B.), som ligner vor Fællesrepræsentation.

I den ovenfor omtalte Artikel vil man se, at Lokomotivmændene i Lønningsforlaget af 1920 følte sig deklasserede; men at der dog ved Forhandlingerne opnaaedes en Klassificering som Organisation kun-

de tiltræde, idet der samtidig gaves Løfte om en Forfremmelsesstilling: Overlokomotivførere, og i dette Spørgsmaal ligger den første Spire til Lokomotivmændenes Utilfredshed; thi det har vist sig, at man fra Regeringens Side var alt andet end imødekommende. Dels vilde man udnævne disse Overlokomotivførere efter Principper, Organisationen ikke kunde godkende, dels vilde man ikke forfremme et tilstrækkeligt Antal, og endelig vilde man, i Strid med det givne Løfte, anvende de forfremmede til Værksmestertjeneste, hvorved Forfremmelsen jo faktisk blev illusorisk for Lokomotivpersonalet.

Det næste, hvormed der skabtes Utilfredshed blandt Jernbanepersonalet, var, at man vilde omorganisere de Tjenestemandsbefrættelses-Raad, som indførtes ved Revolutionens Udbrud, og derved indføre en Valgmaade, som i hvert Fald »Rigsforbundet« ikke var tilfreds med. Da Loven var vedtaget, og Valgene udskrevet, førtes en hidsig Valgkamp mellem Organisationerne med det Resultat, at Rigsforbundets Kandidater valgtes i saa stort Antal, at de var i stort Flertal i de forskellige Led af Befrættelses-Raadssystemet. Tiden er nu rykket frem til Efteraaret 1921, Regeringen har gennemført en Skattelov med nye Fradragsregler, og disse er af den Beskaffenhed, at de faktisk betyder en Lønforhøjelse paa fra 8,500 Mark indtil 20,000 Mark for Lønningsklasserne fra 10—13*), medens man samtidig vil spise de lavere Klasser af med en Forhøjelse af Dyrtidstillægget paa 2,000 Mark. Jernbaneforbundets Medlemmer paabegynder nu flere Steder lokale Strejker, og disse tager et saadant Omfang, at Forbundsbestyrelsen maa gribe ind og overtage Ledelsen af Strejken, hvorefter der sluttes Forlig. Imidlertid var der hermed ikke opnaaet Tilfredshed blandt Personalet, og særlig Mellemklasserne var utilfredse, og der opstod det Forhold, at den største Sammenslutning — Tjenestemandsforbundet — (D. B. B.) god-

*) De tyske Statstjenestemænd er inddelt i 13 Lønningsklasser.

kendte Forliget, hvorimod Rigsforbundets Forretningsudvalg ikke mente at burde acceptere, og under Ledelse af d'Hrr. Menne og Scharffschwerdt stillede yderligere Krav om Forhøjelse af Grundlønningerne. Jeg maa her indskyde den Bemærkning, at den tyske Trafikminister Groener er en tidligere General, og han, som var vant til den blinde militaristiske Disciplin, kunde ikke forliges med den Tanke, at han ved sine Dispositioner skulde regne med sine undergivnes Organisationer, særlig Rigsforbundet var ham en Torn i Øjet, og han pønsede kun paa, paa en eller anden Maade at faa denne store Organisation slaaet itu, det allerede omtalte Forslag til Lov om Tjenestemandsbefordringsraad var et Skridt i den Retning; men i Stedet for at tage Lære af Befordringsraadsvalgene, der maatte have vist ham, at hans Opgave var fejl beregnet, fortsatte han vistnok bl. a. støttet til falske Raad. Han begyndte nu den Taktik planmæssigt at afslaa alt, hvad der kom fra Rigsforbundet, og mente derved at opnaa at tvinge det til Strejke, som skulde vise sig uigennemførlig og følges af Frafald af Medlemmer, hvorefter de 2 Jernbaneforbund skulde dele »Arven«. Hertil kom, at Trafikministeriet forelagde Forslag til nye Tjenestetidsregler, Forslag, som vilde gøre 8-Timers Dagen ganske illusorisk, og som af Personalet betegnedes som »Forslag til 15 Timers Arbejdsdag«. Ihvorvel det fremsatte kun var Forslag, skete dog dette, at Administrationskontorerne modtog tjenstlige Underretninger om Norm for Udarbejdelse af Tjenestefordelinger, netop byggede paa dette Forslags Bestemmelser, uanset at det ikke var godkendt af de lovgivende Myndigheder. Alle disse Ting tilsammen førte til, at Rigsforbundet opstillede sine Krav og gav Ministeriet 5 Dages Betænkningstid.

Derved opstaar det før paapegede Forhold, at det store Tjenestemandsbefordringsraad (D. B. B.) ikke turde tage Ansvar for en Strejke, men godkender den af Regeringen foreslaede, og allerede af Jernbaneforbundet godkendte, Forøgelse af Dyrtidstillæget. Og vor hjemlige Jernbanetidende er

altsaa forkert underrettet, naar den skriver, at Strejken erklæredes af en Organisation, hvis Repræsentanter 8 Dage i Forvejen havde sluttet Overenskomst.

Det tyske Jernbaneforbund, som altsaa ikke vilde deltage i Strejken, fandt Anledning til, i et kort før Strejkens Udbrud udkommet Nummer af dets Fagblad — Deutscher Eisenbahner — skadefro at konstatere, at nu var Rigsforbundet uhjælpelig kørt fast, derved at det ved at opstille Ultimatum havde varslet Strejken til Trods for, at enhver ganske godt vidste, at dette Forbund ikke kunde gennemføre en Strejke. Til Straf vilde man (Jernbaneforbundet) lade Rigsforbundet »hænge paa'en«, indtil man i dertil egnet Øjeblik vilde lægge Tjenestemandsbefordringsstandens Fremtidsskæbne i sine egne Hænder.

Imidlertid brød Strejken ud med minuttøs Præcision og fik bl. a. fra Lokomotivførernes Side en Tilslutning paa ca. 95 pCt., af hvilken Aarsag den er benævnt Lokomotivførerstrejke, hvilket dog ikke er helt rigtigt, selv om Lokomotivmandsorganisationen med sine 83,000 Medlemmer var den største Organisation, der deltog. Det gjaldt nu selvfølgelig for Trafikminister General Groener om at hidføre et Nederlag for Rigsforbundet, og hans første Parole var: ingen Forhandling med Strejkelederne, dernæst forsøgte han, dog uden Held, den fra Militærlivet kendte Maade til Undertrykkelse af Kasernemytterier — strenge disciplinære Straffe. De 2 Jernbaneforbund, der saa deres Betydning som Organisationer truede, søgte paa bedste Maade at støde Kniven i Ryggen paa de kæmpende 250,000 Medlemmer af Rigsforbundet. Men ogsaa dette mislykkedes paa Grund af Strejkeledernes — Menne og Scharffschwerdts — faste og ærlige Holdning, og da begyndte Medlemmer af Jernbaneforbundet, som havde fulgt deres Organisations Parole og fortsat Arbejdet, at faa Bindet fra Øjnene, og gik — imod Organisationens Vilje — i Titusindvis ud i Strejke. Endelig, da der synes at skulle gaa Politik i Strejken, intervererede Post-Rigsforbundet; Groener trak sin Parole tilbage,

og efter 6 Dages Kamp indledes Forhandlinger med Repræsentanter for Rigsforbundet. General Groeners militæriske Principper var brudt, og der var banet Vej

for en for begge Parter ærefuld og retfærdig Fred.

Resultatet af Strejken opgøres i »Voraus« saaledes:

Hvilke var vore Fordringer?

1. Forhøjelse af Grundlønningerne i I—VII Lønningssklasse.

2. Forslaget til Lov om Tjenestetidsregler trækkes tilbage, og alle efter dette Forslag opstillede Tjenestefordelinger erklæres ugyldige.

3. Ingen Forfølgelse hverken af Lederne eller de Strejkende.

4. Regeringen maa overlade til Rigsforbundet, hvem det vil sende som Repræsentanter. I hvor stor Udstrækning gennemførtes de?

Dette var en Oversigt over Strejkens Aarsag og Forløb; i sidste Nr. af »Voraus« findes en Meddelelse om, *at den Forhøjelse af Grundlønningerne, som før Strejken fuldstændig afsloges, nu vil blive vedtaget ved Lov og allerede komme til Udbetaling den 1. April d. A.*

Men Strejken har ogsaa budt paa andre Momenter, hvoraf jeg her vil anføre 2, nemlig et Truselsbrev til Lokomotivfører Scharffschwerdt, saalydende:

«Deres Ven, Døden, nærer saa stor Længsel efter Dem, at vi vil være behjælpelige til at fremme hans Ønske mest muligt. Forbered Dem altsaa og vær parat, vi vil da i et dertil egnet Øjeblik udføre dette lille Hverv for Dem paa saa smertefri Maade som muligt. Der gives ingen Udvej for Dem mere.

Underskrift: *Hævn.*»

Det andet interessante Moment var, at Trafikministeriet har søgt at hverve Skruibrækkere paa forskellige Maade. Det har saaledes tilbudt ufaglærte Lokomotivfyrbødere, som ellers ikke kunde avancere til Førere, saadant Avancement, naar de paa gældende vilde skrive under paa aldrig at deltage i en Strejke, endvidere har det sendt en saadan ufaglært Lokomotivfyrbøder ud paa en Skruibrækker-Hvervejse forsynet med rigelige Pengemidler

1. **Tildels opnaaet.** Rigskansleren har givet Regeringen Tilsagn om hurtigst at fremlægge og gennemføre Forslag herom.

Forhandling herom i de nærmeste Dage.

2. **Fuldstændig opnaaet.**

Et nyt Forslag til Tjenestetidsregler udarbejdes, og der forhandles med alle Hovedorganisationer derom.

3. **Tildels opnaaet.** Samtlige Afskedigelser og Opsigelser ophæves. Kun de allerede paabegyndte disciplinære Tiltaler mod Lederne afvikles.

4. **Fuldstændig opnaaet.**

De af os valgte Bestyrelsesmedlemmer har ført Overenskomstforhandlingerne med Rigskansleren til Ende uden Tilkaldelse af andre Organisationsledere,

og et Friphashefte fuldt af Fripas til II. Kl. og lydende paa Lokomotivfører . . .

Det er jo muligt, at der senere vil blive modtaget udførligere Rapporter dernede fra, som kan belyse Enkelthederne nærmere, men da kan man altid komme tilbage til Sagen.

E. Kuhn.

FOLKETINGETS LØNNINGSUDVALGS BETÆNKNING OM KONJUNKTURTILLÆGET.

Folketingets Lønningsudvalg har under 15. Marts afgivet sin Betænkning. Venstre, Det konservative Folkeparti og det radikale Venstre har tiltraadt Regeringens Forslag om en Nedsættelse af Konjunkturtillæget med $\frac{1}{3}$, hvorimod Socialdemokraterne foreslaar en Nedsættelsen med $\frac{1}{5}$. — Betænkningen lyder iøvrigt saaledes:

Der er i Udvalget ikke opnaaet Enighed om Lovforslaget, idet et Mindretal (Friis-Skotte, Kammergaard, A. C. Mortensen, N. P. Nielsen og Valdemar Olsen) stiller Ændringsforslag gaaende ud paa at nedsætte det foreslaaede Fradrag i Konjunkturtillæget fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{5}$. Hele Udvalget ønsker en Begunstigelse for de gamle Pensionster og kan derfor anbefale det af Finansministeren stillede Ændringsforslag om, at de Personer, der omfattes af Lov Nr. 713 af 22. December 1920, væsentlig de

Pensionister, der er afskediget før 1. Oktober 1919, kun skal have et Afdrag i deres Konjunkturtillæg af $\frac{1}{6}$; der kan ganske vist derved fremkomme enkelte Tilfælde, hvor Pensionister faa lidt mere i Pension end de, der er pensioneret efter den nye Pensionslov, men det er kun mindre Beløb, det drejer sig om, og den nævnte Lov skal underkastes Revision til Efteraaret, ved hvilken Finansministeren har bebudet at ville foreslaa en mere rationel Ordning af de gamle Pensionisters Pensionsforhold.

Repræsentanter for Tjenestemændenes Hovedorganisationer har haft Lejlighed til for Udvalget at fremsætte deres Indvendinger mod Lovforslaget, som de hævdede fratog Tjenestemændene en for stor Del af deres Indtægter, der ved Nedgangen i Dyrtidstillægget samt ved Forandring af Tjenestetidsreglerne og Reglerne for de særlige Ydelser allerede blev betydelig nedsat. Tillige beklagede de sig over, at der ikke var taget tilstrækkeligt Hensyn til den Tjenestemændene givne Forhandlingsret.

Da der haade under 1. Behandling i Folketinget og i Udvalget fra flere Sider er udtalt Beklagelse over, at der ved Organisationernes Forhandling med Finansministeren ikke var opnaaet nogen Forbedring af og Enighed om Lovforslaget, finder et Mindretal (Hagbart Berg, Lillelund, S. C. Nørgaard, Søren Svendsen og Carl Sørensen) Anledning til at udtale, at der til Forhandlingsretten ikke er knyttet den Bestemmelse, at den deraf følgende Forhandling altid for Tjenestemændene skal resultere i Opnaaelse af Fordele; for eventuelt at opnaa saadanne maa disse være fuldt ud sagligt begrundet, og med Konjunkturtillæggets Nedsættelse eller fuldstændige Bortfald kan der efter Mindretallets Opfattelse for Tiden ikke fremføres nogen reel saglig Begrundelse.

Konjunkturtillægget blev i 1919 givet, for at Tjenestemændene kunde faa Del i de daværende særlig gode økonomiske Forhold med Hensyn til Velstand og Fortjeneste for den øvrige Befolkning, hvilket ogsaa blev udtalt af Ordførerne for Forslaget under Behandlingen i Folketinget, og der var tillige Enighed om, at Konjunkturtillæggets Bestaaen eller Bortfald var afhængig af Bevægelsen i de særlige Velstandsforhold, som hurtigt kunde forandre sig, af hvilken Grund Tillægget ogsaa blev begrænset til kun at gælde for Aaret 1920. Siden har desværre de økonomiske Forhold og Velstanden for den store Del af Befolkningen været nedadgaende, og naar Tjenestemændene desuagtet hidtil har beholdt deres Konjunkturtillæg ubeskaaret, har det været af Billighedshensyn, fordi deres Lønforbedring kom for sent.

De økonomiske Forhold for den store Del af Befolkningen, Erhvervenes og Arbejdernes Mulighed for at klare sig i Fremtiden, er for Tiden saa daarlige og vanskelige, at der ikke er nogen saglig Begrundelse — ogsaa under Hensyn til

Statens finansielle Stilling — for at opretholde et særligt Velstands- og Konjunkturtillæg til Tjenestemændenes Lønninger.

Naar Finansministeren, uagtet saa meget taler derimod, i det foreliggende Lovforslag foreslaar at bevare de $\frac{2}{3}$ af Konjunkturtillægget for Tjenestemændene i det kommende Finansaar, kan Mindretallet give dette Forslag sin Tilslutning for derved at vise Tjenestemændene en Hensynsfuldhed, som disse antagelig ogsaa vil paaskønne, saaledes at et godt Forhold mellem Staten og Tjenestemændene fremdeles kan bevares.

Der henvises ofte til den Indtægtsnedgang, som Afkortningen af Dyrtidstillægget har bevirket. Mindretallet maa dertil gøre opmærksom paa, at medens Nedgangen i Dyrtidstillægget pr. 1. Oktober 1921 og pr. 1. April d. A. kun udgør ialt 540 Kr. aarlig, er Pristallet faldet med 1143 Kr., saa selv iberegnet den foreslaaede Nedgang i Konjunkturtillægget, bliver Tjenestemændene relativt bedre stillet nu end for et Aar siden.

Et Mindretal (Friis-Skotte, Kammersgaard, A. C. Mortensen, N. P. Nielsen og Valdemar Olsen) tillægger det stor Betydning for det fremtidige gode Forhold mellem Staten og dens Tjenestemænd, at Forslaget om Konjunkturtillæggets Nedsættelse faar en saadan Form, at Tjenestemændenes Organisationer kan tiltræde det, og da Forhandlingerne i Udvalget har godtgjort, at dette kan lade sig gøre ved en lidt ringere Nedgang end den foreslaaede, og da Mindretallet endvidere mener, at Tjenestemændenes Lønnedgang i det sidste halve Aar har været ret betydelig, ikke mindst ved Sparekommissionerne gennemførte Forslag om Nedgang i den hidtidige Betaling for særlige Ydelser, stiller Mindretallet nedenstaaende Ændringsforslag om at indskrænke Forslaget om Konjunkturtillæggets Nedgang fra $\frac{1}{3}$ til $\frac{1}{6}$.

Et Mindretal (Johannes Lou, Parkov og Vesterager) bemærker, at fra konservativ Side er som bekendt allerede paa et tidligere Tidspunkt udfoldet energiske Bestræbelser for at bedre Tjenestemændenes økonomiske Kaar. Men det lykkedes først, da Dyrtiden og dens Følger i lang Tid havde gjort Stillingen for Tjenestemændene endnu vanskeligere end forhen, at faa gennemført Lønrevisionen.

Under disse Omstændigheder kunde vi have ønsket nu at gaa til en mindre Nedsættelse af Konjunkturtillægget end foreslaaet af Finansministeren, men herimod rejser den økonomiske Situation i Befolkningen saadanne Hindringer, at vi under Hensyn hertil ikke har kunnet anse det for svarligt at gaa imod det foreliggende Forslag.

Det er — som af os henstillet — lykkedes at opnaa Enighed om en mindre Nedsættelse end foreslaaet i Konjunkturtillægget for de Pensionister, der er afskediget før den 1. Oktober 1919; dette hilser vi med Glæde.

Et andet Mindretal (Gamborg og A. M. Hansen)

beklager, at det ikke har været muligt gennem Forslag, fremsat af Mindretallet, at opnaa Enighed i Udvalget om en Ordning, med hvilken Organisationerne kunde erklære sig tilfreds. Man anser det dog i denne Sag for unyttigt at stille Ændringsforslag.

ULYKKEN VED TRONDHJEM.

Angaaende Dommen, der faldt i Ulykkessagen ved Marienborg Station skriver vort norske Broderorgan følgende:

Tæppet er nu faldet for sidste Akt i Dramaet ved Marienborg, og vore Kolleger, som ved en Række Tilfældigheders Sammenspil blev sat paa Anklagebænken som tiltalte for at have forvoldt den sørgelige Ulykke, er keudt fri at være, og dermed er det tilfulde fastslaaet, at Skylden ikke ligger hos det underordnede Personale — som mange kortsynede Sjæle i de først Øjeblikke vilde have den til.

Indenfor Jernbanefolkernes Rækker er den nu faldne Kendelse blevet hilst med Tilfredshed som et Bevis for, at Personalet hele Tiden har haft Ret i sin Kritik af Forholdene, og som, naar de for Rettens Skranke blev underkastet en kritisk og upartisk Vurdering, maatte føre til, at Retfærdigheden i dette Tilfælde skete Fyldest, og at de Tiltalte fik en Oprejsning for den aandelige og sjælelige Tortur, som de sikkert har lidt, medens denne Sag har staaet paa, og som de havde Krav paa.

Det er dog ikke alene indenfor Jernbanefolkernes Kreds, at denne Sag er bleven fulgt med levende Interesse, men ogsaa det store Publikum, som til daglig færdes paa vore Jernbaner, og som Følge deraf gerne vil kaste et Blik ind bag Kulisserne i den Institution, i hvis Haand de til forskellige Tider betror Liv og Lemmer, har fulgt Rettens Gang med stigende Opmærksomhed.

Eftersom Sagen skred frem, begyndte det ogsaa at gaa op for Privatfolk, at Jernbanernes Sikkerhed og øvrige Forhold ikke paa langt nær er saa betryggende, som det kunde være ønskeligt at Hensyn til de mange Tusinder, som i Tidens Løb betror sig til dette Transportmiddel og som Følge deraf har Krav paa, at dette sker paa en fuldt betryggende Maade.

Det er ogsaa forstaaeligt, at Publikum, som ikke har det ringeste Kendskab til Jernbanernes udviklede Forhold, i de første Øjeblikke efter en Ulykke, hvis Art og Omfang heldigvis sjældent forekommer i dette Land, er tilbøjelig til at lægge Skylden paa Enkeltpersoner — i Særdeleshed naar man, som i dette Tilfælde, havde Anledning til at se Autoriteter og andre indenfor Jernbanefolkernes egen Kreds komme for Skade at gøre det samme.

At det ikke var Enkeltpersoner, høj eller lav, men selve Systemet og Forholdene, som var den dybeste Aarsag til Ulykken, er formodentlig gaaet op for de fleste, og det maa nu være givet, at ingen Ledende vil modsætte sig, at Jernbanens Sikringsvæsen tages op til grundig Revision, og det bør gøres i Samraad med det underordnede Personale, som gennem et langt Liv i praktisk Arbejde maa formodes at have erhvervet sig adskillig Erfaring paa dette Omraade.

For Personalet er det ikke om at gøre at faa væltet den eventuelle Skyld for et Uheld over paa denne eller hin, og saa lade Forholdene gaa i den gamle Skure som før — thi det er en kortsynet Politik — men det, som for saavel Personale som Publikum er det væsentligste under alle Omstændigheder, er at undersøge, om der klæber Mangler ved Systemet og Sikringsvæsenet og saa efter bedste Evne at søge dette rettet — og i den Retning bør Fremtidens Arbejde lægges an.

* * *

Og til alle dem, som i mangelfuld Forstaaelse af Organisationens Betydning har ment sine Interesser bedst varetagne ved at staa udenfor, har denne Tildragelse et Ord at sige, der bør mane til Eftertanke. Organisationen har ifølge sin Opgave Forpligtelse til at støtte og hjælpe sine Medlemmer i Nødens Stund, og den gør med Glæde deres Sag til sin og sikrer dem det bedste Forsvar, som Enkeltpersoner, der kun har sig selv at stole paa, vanskeligt kan skaffe sig. Ingen er sikker paa ikke at rammes af Ulykken, og da er det godt at have sine Kollegers Agtelse og Sympati, og som ikke stiller sig passiv, men gør alt for at hjælpe, fordi Vedkommende, der er stedt i Ulykke, har forstaaet at yde sine Forpligtelser paa Fællesskabets Alter.

Vi ønsker vore norske Kolleger til Lykke med Udfaldet af Sagen, i Haab om, at man i Norge vil paabegynde et Arbejde i den antydede Retning til Gavn for saavel det rejsende Publikum som for Personalet.

HØJTRYKSDAMP INDIL 60 ATMOSFÆRER.

Ved Otto Bendixen.

Direktør *Hartmann* ved *Vilh. Schmidt's* Overheder-Selskab i Cassel-Wilhelms-høhe har i Anledning af et paa Hovedmødet for Foreningen af tyske Ingeniører i 1921 i Cassel holdt Foredrag berettet om de mangeaarige Arbejder af den ved Indførelsen af den overhede Damp i hele den tekniske Verden bekendte Opfinder, Bygningsraad Dr. Ing. *Wilh. Schmidt* og hans Medarbejdere

paa Højtrykdampens Omraade. Han skildrede indledende de Betæneligheder, som Videnskab og Praksis fremkom med mod Indførelsen af saa høje Dampspændinger, der laa langt over Grænsen for det hidtil almindelige. Under Henvisning til et bestaaende Højtryk-Kedelanlæg og en Række Højtryks-Stempelmaskiner fremførte han, at disse Betæneligheder var grundløse. Paa Grund af de foreliggende Resultater var det nu uden Fare at bygge Dampkraftanlæg af største Ydeevne med Dampspændinger paa 60 Atmosfærer.

Højtryksdamp (Damp paa over 30 Atmosfærers Begyndelsesspænding) er hidtil mulig paa to Omraader. For det første i den rene Kraftbedrift under Anvendelse af Kondensationsmaskiner, og for det andet i den nu almindeligt tilstræbte Sammenkobling af Kraft- og Varmebedrift. Paa begge Omraader har ved Forsøgene vist sig ganske uventet gunstige Resultater. Ved en Højtryks-Stempeldampmaskinemed Kondensator paa 145 Hestes Kraft er ved 55 Atmosfæres Begyndelsesspænding, 435 ° Friskdampstemperatur og 95 % Vakuum under Anvendelse af dobbelt Mellemoverhedning blevet fastslaaet et Drifts-Dampforbrug af 2,3 kg. og et Varmeforbrug indbefattet Mellemoverhedningen paa 2070 Varmeenheder pr. H. K. 1 Time beregnet efter Fødevand paa 0° Begyndelsestemperatur. Med større Maskinanlæg kan ventes endnu gunstigere Resultater. Den hidtidige Opfattelse, at Mellemoverhedningen ikke hringer nogen praktisk Nytte er efter *Hartman's* Anskuelse dermed modbevist. For større Ydelser vil man i Fremtiden ved Anvendelse af Kul med en Varmeværdi af 7500 Varmeenheder i Kilogram kunde regne med et Kulforbrug af 0,366 kg. for den effektive H.K./Time.

Store Højtryks Dampkraftsanlæg vil man hensigtsmæssigst bygge saaledes at man udnytter det øverste Trykfald i Højtryks-Stempelmaskine, det underste i Lavtryks-Damppturbine. Højtryks-Kon-

densationsmaskinen kommer særlig i Betragtning som Drivmaskine for Skibe.

De betydelige Fordele ved Højtryksdampen viser sig ved stationære Anlæg ved sin Anvendelse i Sammenkoblingen af Kraft- og Varmebedrift. *Hartman* har ved Begyndelsestryk, der ligger over 30 Atmosfærer, fastslaaet en egenartet Sammenvirkning af Begyndelsesspænding og Modtryk. Efter hans Undersøgelser tiltager Dampforbruget for Præstationsenhederne ved en Friskdampsspænding paa 30 Atmosfærer og mere og ved et Modtryk af 10 Atmosfærer og mere proportionalt med Modtrykket. Derved er det nu uden væsentlige Krafttab bleven muligt at anvende større Modtryk end tidligere, og man kan nu ogsaa anvende Spildedamp overalt til Fordampning, Opvarmning og Tørring, der hvor man tidligere kun kunde opvarme med Friskdamp eller umiddelbart med Forbrændingsgas. Endvidere lader de Vanskeligheder sig bedre overvinde som tidligere laa i den rumlige Adskillelse mellem Dampanlægget og Stedet for Udnyttelsen af Spildedampen, da denne med den højere Spænding let lader sig bortlede til større Afstande. Ogsaa ved Opsamlingen i Varmeapparatet er Spildedamp af højere Spænding fordelagtigere. Saaledes vil paa Grund af disse Resultater nu ganske nye Synspunkter komme i Betragtning ved Forbindelsen mellem Kraft- og Varmebedrift.

Fordele ved Højtryksdampen er til Stede ved Dampstempelmaskiner lige saavel som ved Damppturbiner, Herved er endnu særlig bemærkelsesværdig, at den med højt Modtryk arbejdende Højtryks-Stempelmaskine faar betydeligt mindre Maal og bliver billigere i Anlægget end den tidligere almindelige Kondensations- eller Modtrykmaskine.

Ved denne Lejlighed skal endnu nævnes, at Firmaet Krupp i Essen er beskæftiget med Bygningen af et Lokomotiv med Damppturbine og i Sverig

gøres der Forsøg med et saadant. Endvidere er for nogen Tid siden et Schweizer Lokomotiv med Dampturbiner blevet sat i Drift paa de schweiziske Forbundsbaner for at dets Konstruktion kunde blive prøvet ved Forsøgs-kørsler. Lokomotivet er blevet bygget efter et Udkast af *Zoelly* i den schweiziske Lokomotivfabrik i Winterthur, hvorved en af Forbundsbanernes ældre Lokomotivtyper tjente som Grundlag. Turbinen ligger foran Rørgkammeret paa tværs af Maskinens Aksler og overfører sit Arbejde gennem en dobbelt Tandhjulsudveksling til en mellemliggende fritløbende Aksel, Blindaksel, som ligger oven over Hjulstellet og gennem Krumtap og Kobbeltstænger er forbunden med Drivakslen. Turbinen har seks Trin og gør 8000 Omdrejninger, hvilket med de valgte Udvekslingsforhold giver en Hastighed af 78 km. pr. Time. Kedlen har 15 Atm. Tryk og er forsynes med Overheder. Under Kedlen er anbragt en Kondensator, hvortil Turbinens Spildedamp føres og afgiver sin Varme til Kølevandet, der strømmer gennem Rørere. Fortætningsvandet pumpes med en Temperatur af 120° paa Kedlen gennem en almindelig Forvarmer. Cirkulationsvandet bliver atter ledet tilbage til Tenderen, som paa en særlig Maade er saaledes indrettet, at Vandet for at blive kølet risler ned i tynde Straaler fra Tenderens Tag. Da der ikke findes noget Udgangsrør vedligeholdes Fyret ved en særlig af Ventilatorer frembragt Luftstrøm og en Blæser.

Ved Prøvekørslerne skal Lokomotivet i Sammenligning med lige store Compound Lokomotiver have vist en Brændselsbesparelse paa 25 % og ligeledes skal det ved store Hastigheder løbe meget støt og roligt grundet paa, at der ikke findes frem- eller tilbagegaaende Dele.

For Tiden er Lokomotivet paa Værkstedet for at blive underkastet en Del Forandringer og Forbedringer.

EN JERNBANEKONFERENCE I ROM

I Midten af April Maaned afholdes i Rom en større Jernbanekonference, hvori en Række danske Embedsmænd fra saavel Trafikministeriet som fra Statsbanerne skal deltage.

Til Hjælp for disse Tjenestemænds Rejseomkostninger og Repræsentationsforpligtelser har Finansudvalget bevilget 10,000 Kr., ca. 1000 Kr. til hver.

Efter hvad vi har bragt i Erfaring, vil Statsbanerne blive repræsenteret ved Generaldirektøren, Regnskabsdirektøren, Maskindirektøren, Banedirektøren, Overingeniør Bülov, Distriktchef Eir og Kontorchef Zachariae; Ministeriet bl. a. af Generaldirektør Nordlien og Kontorchef Holck.

Vi ønsker god Fornøjelse og haaber, at d'Herr. kommer hjem med gode og for Statens Drift gavnlige Resultater, og vi glæder os til at læse Interviewer af Distriktchef Eier. —

„Prik“.

CHEFSKIFTE OG NY CHEF.

Den 1. April maatte paa Grund af Alder Direktør for Baneafdelingen T. A. Raben fratræde Stillingen som Afdelingschef efter siden 1913 at have ledet Bane- og Signaltjenesten.

Fra samme Dato er Overingeniør H. Flensborg udnævnt til Chef for Bane- og Signaltjenesten.

Den ny Afdelingschef er en forholdsvis ung Mand, født 1875, men har ved stor Dygtighed bevist være i Besiddelse af Evner og Indsigt, som naturligt maatte føre ham op til Chefstillingen. — Hans Udnævnelse kommer derfor ikke overraskende.

Vi haaber, at Banetjenestens ny Chef med Held for vor Etat maa føre de mange store Baneprojekter igennem, som ligger og venter, bl. a. at Lillehæltsbroen og Storstrømsbroen under hans Ægide maa blive til Virkelighed; men vi haaber ogsaa, at det maa lykkes den samme Mand at faa gennemført et nyt System i Baneafdelingens Administration, at den Ekspeditionstræghed, der længe, forøvrigt alt for længe, har kendetegnet denne Afdeling i St. Jørgensborg, maa forsvinde, og at Ekspeditionen maa faa Fart over sig, at alt det meget Støv, der hviler paa de Sager, Baneadministrationen udtaler sig til, maa blive blæst bort, saa Friskhed og Liv kan straaale fra denne Afdeling, som lægger og skal lægge Grund for Jernbanelivets hele Virksomhed.

Vi ønsker den ny Chef Lykke og Held i sit Embede.

* * *

Paa Grund af tiltagende Svaghed har fra 1. April Chefen for Maskinafdelingens Tegnesteue, Maskingeniør H. V. Værum, forladt Statsbanernes Tjeneste.

Maskiningeniør Værum, der i mange Aar har ledet Arbejdet ved Konstruktioner og Bestillinger af nye Maskiner til saavel Lokomotivtjenesten som til Værkstederne, traadte i de senere Aar ikke saa stærkt frem som tidligere. Aarsagen hertil maa vel søges i Maskiningeniørens tiltagende Svagelighed i Forbindelse med en ringere Interesse fra den nuværende Maskindirektør for den Del af Afdelingens Arbejde i Modsætning til, hvad den tidligere Maskindirektør udviste, og Resultatet er efterhaanden blevet, at man har savnet det Præg paa vor Lokomotivteknik og Værkstedsteknik, som vore nærmeste Lande kan opvise og glæde sig ved; men Forholdenes Udvikling har derfor ogsaa medført, at man i Sparekommissionen alvorligt har overvejet at nedlægge Maskinafdelingens Konstruktions- og Tegnestue og fordele de her beskæftigede Konstruktører og Tegnere til Centralværkstederne. — Vi haaber imidlertid, at dette ikke maa ske, thi selv om Konstruktioner af nye Lokomotiver i Fremtiden ikke er nødvendig, da Udlandets Maskintyper sikkert med Fordel kan anvendes paa vore Strækninger, saa er det af gavnlig Betydning at have et centralt Sted, hvorfra evt. ensartede Konstruktionsforandringer kan foranlediges, hvorfra klare Instruktioner til Personale for Behandling af nye Apparater, Lokomotiver eller andre tekniske Foranstaltninger kan udgaa. Vi nærer den absolutte Tro, at en kyndig, indsigtfuld og interesseret Leder af Tegnestuen vil kunne blive af stor Værdi ikke alene for Etatens Økonomi ved kloge tekniske Forandringer, men ogsaa ved forstandig Vejledning af Personalets Brug af Maskinerne i Drift.

Man har endnu ikke udnævnt Maskiningeniør Værums Efterfølger, men uden at vi agter at provokere eller paaoktroere vor Mening haaber vi, at Maskindirektøren vil vise Besættelsen af denne Post sin Interesse, at den maa blive besat med en Ingeniør, der har de Kvalifikationer, som absolut kræves til den Post, at ikke en eller anden tilfældig Maskiningeniør, blot fordi han enten er overkomplet her eller der eller har det Held at være i daglig Samkvem med Maskindirektøren, skulde blive indstillet for Generaldirektoratet. Vi beder om Manden med de bedste Kvalifikationer og den største Indsigt, og vi mener at vide, at en saadan Mand ikke findes i Maskindirektørens umiddelbare Nærhed.

Vi afventer med Interesse Efterfølgerens Udnævnelse.

* * *

Statsbanernes Sparekommission kom i sine Overvejelser ind paa det ønskelige i, at centralisere Statsbanernes Indkøb og formentlig, at en saadan Foranstaltning vilde medføre Besparelser til ca. 4 Millioner Kr. Tanken har siden været Genstand for en nøjere Prøve, og efter Indstilling af Generaldirektøren og nogle handelskyndige Konsulenter har Ministeren for off. Arbejder hos Finansudvalget udbedt sig Bemyndigelse til at lede en saadan Cen-

tralindkøbsforretning.

Skulde Sparekommissionens Indstilling, om at man ved et centraliseret Indkøb vilde kunne spare 4 Mill. Kr. (særlig Sagkyndige paa dette Omraade mener, at Kommissionen her overdriver og skyder langt over Maalet), hør naturligvis Forsøget gøres, og selv om man staar overfor en ny Afdeling med diverse Kontorchefer, Fuldmægtige, Kontrolører, Assistenten, Kontorister og Maskinskrivedamer, gør dette ikke noget, saafremt Foranstaltningen ved Besparelser kan dække Kontorets Udgifter, Lønninger m. m. og saa paavise blot en Gevinst paa 1 à 2 Mill. Kr. ved de meget omfattende forskelligartede Indkøb, Statsbanerne foretager. Men det hele vil afhænge af Manden, som skal lede dette Kontor; og hvor findes Manden? Indenfor Statsbanernes Rækker vel nok ikke. Man maatte jo i sin Tid udenfor Staten for at søge en Generaldirektør i Besiddelse af Evner til at lede Statsbanerne efter forretningskyndige Principper. Nu skal man ud at lede efter en handelskyndig Mand. — Finansudvalget har ogsaa (er det Erfaringer, der har gjort det?) ønsket, forinden denne Chef beskikkes, at blive bekendt med, hvem den Mand er, man anser for skikket, og vi vil haabe, ikke alene for vor Etats Skyld, men ogsaa for Foranstaltningens Skyld, at Ministeriet vil være heldigt i sit Greb og finde den virkelige handelskyndige Mand.

Naar den rette Mand er funden, og heri er alle Jernbanemænd interesseret, har forhaabentlig Statsbanerne saa endelig sikret sig al den Sagkundskab, som kan tænkes. En forretningskyndig Generaldirektør, bistaaet af kyndige Regnskabsmænd, dygtige jurister, Ingeniører, Trafikmænd og Sømænd samt en handelskyndig Afdelingschef. — Men naar en Gang en ny Generaldirektør skal vælges, mangler der vel alligevel Folk indenfor Statsbanerne med fornødne Kvalifikationer, — men vi vil ikke udtale os for den Tid, hvad der mangler.

Saaledes er efterhaanden Statsbanernes Administration sammensat. — Vognmandsforretningen er efterhaanden ganske stille blevet et smukt Stykke dansk — pæredansk — Administration. Det gælder om at gøre det saa svært, saa svært, saa indviklet og tungt for en stakkels Minister og for en skikkelig og paa Jernbanevæsen ukyndig Rigsdag.

„Prik“.





NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS KONGRES

Efter foreløbig Beslutning af Sekretariatet vil Nordisk Lokomotivmands-Forbunds Kongres blive afholdt i København i Dagenene den 15., 16. og 17. Juni d. A.

Forslag, som ønskes forelagt Kongressen, maa være undertegnede i Hænde senest den 4. Maj d. A.

Rich. Lillie.

40 Aars Jubilæum.

Den 9. April kan Lokomotivfører Osvald Bøckel, Nyborg, fejre et ikke helt almindeligt Jubilæum, nemlig 40 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

B. har altid meget interesseret beskæftiget sig med de Organisationsarbejder, som hans Kolleger gennem Aarene betroede ham. Før Foreningens Stiftelse var han fra sin tidlige Ungdom Sjælen i de allerfleste Foretagender, som forekom indenfor Lokomotivpersonalets Kreds i Nyborg og blev ved Foreningens Start selvsagt valgt til Formand for Nyborg Afdeling. — B. formaaede at lede de alvorlige Sager paa en klog og forstandig Maade, sine Kolleger til Gavn og Ære. Tillige kunde han, vel nok uovertruffen, forestaa en Festlighed, og taarige er de Lokomotivmænd, som han har glædet og moret ved sin rent personlige Indsats ved saadanne Lejligheder, endog saa sent som ved Afdelingens sidste Juletræ gennemførte han Julenissens Rolle med Glans, fremsigende en udmærket af ham selv forfattet versificeret revuagtig Aarsoversigt.

B. hører, skøndt ikke nogen egentlig robust Skikkelse, til disse Kærnenaturer, som end ikke 40 Aars Arbejde paa Fodpladen har kunnet knække. Med sit lyse Livssyn, med sit glade, frejdige Sind har han formaaet trods Aarene at holde saavel Sind som Legeme frisk, spænstig og ungdommelig, og ved sin Dygtighed, Hæderlighed og sin altid reaktionelle Hjelpsomhed har han blandt Lokomotivpersonalet og sine andre Medansatte erhvervet sig en ganske almindelig Agtelse og Venskab.

Til Lykke, vor gamle Ven, og hjertelig Tak for Aarene, der svandt.

Ved en lille Festlighed om Aftenen den 10. April vil Lokomotivpersonalet i Nyborg fejre den afholdte Jubilar, hvortil ogsaa udenbys er velkomne.

C. T.

Fastelavnsfest.

Lørdag den 18. Marts afholdt Struer Lokomotivfyrbøder Afdeling deres aarlige Fastelavnsfest paa Afholdshotellet paa Østergade. Kl. 6,30 tog Festen sin Begyndelse, idet Formanden for Festudvalget, J. Mortensen, med faa Ord bød Velkommen.

Derefter slog man Katten af Tønden, først Herterne, derefter Damerne. Kl. 8 indmarscherede et Bondefangerorkester, der spillede i en halv Times Tid og gjorde megen Lykke. Derpaa fremvistes en Kraftprøve, hvor man kunde faa 5 Slag for 25 Øre, hvorefter der blev dækket Kaffebrød i Salen. Ved Bordet blev en til Lejligheden forfattet Sang afsunget, og Præmierne til Kattekonge og do. Dronning uddelt. Der blev endvidere omdelt Hatte til Damerne og Næser til Herterne, hvorefter Dansen tog sin Begyndelse. Festen sluttede Kl. 1 Nat og var i alle Maader vellykket.

Festudvalget takkes for det gode Arrangement og vel udførte Arbejde, der gav et saa godt Resultat. Og tillige takkes d'Herr. Lokomotivmestre for udvist god Forstaaelse og Velvilje, der gjorde, at Tilslutningen blev saa stor.

Af Pensionister var mødt d'Herr. Lokomotivførere Andersen og Frank Olsen med Fruer. Hr. Andersen og Frue møder altid trods deres fremrykkede Alder, naar Struer Lokf. Afd. byder til Fest.

Sekretæren.

Stiftelsesfest.

Lokomotivpersonalets Sangforening i Eshjerg afholdt Stiftelsesfest paa Hotel Spangsborg Lørdag den 18. Marts med Fællesspisning og Bal.

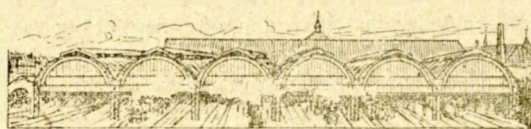
Fællesspisningen begyndte Kl. 7, og alle var i god Feststemning. Under Spisningen blev der holdt flere Taler og udbragt diverse Skaaler, og der indløb Telegram fra Sangforeningen i Aarhus, i hvilke der ønskedes Held og Lykke.

Efter Spisningen gav Sangerne nogle Numre, hvorefter der blev danset i lystig Stemning til Kl. 1. Under Dansen gav Sangerne igen nogle Numre, hvoriblandt Lokomotivfolkenes Marsch.

Det var ønskeligt, om flere Afdelinger kunde faa stiftet Sangforeninger, som Aarhus og Nyborg, da det giver saa mange glade Aftener og et mere intimt Forhold blandt Personalet.

Haaber, at flere Afd. vil følge dette Eksempel, saa man eventuelt kunde faa arrangeret nogle Sangstævner.

A. K. A. Berg.



FRA DET DAGLIGE LIV

Nytaarsløjer paa Gb.

Hr. Vilh. Thomsen!

For at forebygge Misforstaaelse og med Hensyn til den Frygt, som De nærer, for at vore Foresatte og andre, som læser Bladet, skal se et personligt Angreb i min første Artikel med ovenstaaende Overskrift, vil jeg svare paa Deres sidste Spørgsmaal først. Naar jeg har skrevet „Skæve“, saa mener jeg det selvfølgelig organisationsmæssigt set, og jeg har heller ikke hørt at andre end De, Hr. Thomsen, har opfattet det anderledes; men jeg skal gerne sætte et andet Udtryk i Stedet, f. Eks. „Forbier“, „Splittelsesbestræbelser“, „Separatisttendenser“ — eller hvad De ellers maatte ønske. Den Bevægelse, som De i dette Tilfælde har sat Dem i Spidsen for, bliver af mig og af de 99 Procent af mine Kolleger paa Gb. og for den Salgs Skyld ogsaa af den overvejende Del af Deres egne Kolleger, betragtet som et komisk Udsalg af honnet Ambition. Jeg betragter det stadig under samme Synsvinkel, og den lidt lette Tone i min første Artikel, som De kalder usømmelig Skrivemaade! Skældsord? og Insinuationer? — er kun et lille Udsalg deraf.

De skriver endvidere meget højtideligt: „Naa, man har en Anskuelse, man forfægter aabenlyst og under rene lovformelige Regler, og da kan skaffe sig et Flertal derfor, saa har man Ret til at antage sine Anskuelser for rigtige“.

Det er hørt, Hr. Thomsen!! — — — Mødse maa man bøje sig for Flertallet, og det bliver sikkert Deres Skæbne i denne Sag.

Jeg kender ikke Forretningsgangen i den Afdeling, De tilhører, men hvis jeg havde savnet noget at hænge min Hat paa i vort Vaskerum, vilde jeg have betragtet det som mest naturligt, at henvende mig til min Afdelings Formand og overlade til ham at besørge det videre fornødne. Jeg er stadigvæk af den Opfattelse at de fornuftige Lokførere er i Flertal paa Gb., eftersom den omtalte Liste blev fjærnet, og den ringe Tilslutning, som den næste fik, tyder jo ogsaa paa det samme; men jeg haaber ikke De af den Grund faar større Bekymringer for min moralske Tilstand.

Hvad til Slut deres Oplysninger om Lokfyrbødernes tidligere Vaskerum angaar, og som De har faaet fra en Side og faaet bekræftet fra en anden, vilde det være interessant at faa oplyst, fra hvem De har disse værdifulde Oplysninger, paa hvis Rigtighed De endda ikke tvivler. Jeg vil overlade til Gb. Afdls. Formand at svare paa denne Beskyldning, da det er ham, den er rettet imod; men De er i det hele taget i høj Grad daarlig underrettet med Hensyn til de Forhandlinger, som er gaaet forud for den Begivenhed, der har oprørt Dem i

den Grad, at De har ment at burde bekæmpe den ved deres Protestliste. Jeg skal derfor i al Korthed give Dem nogle Oplysninger, som De kan finde Bekræftelse paa i Gb. Afd. 2's Forhandlingsbog. Forholdet er følgende: Da der stadig var Pladsmangel i Lokfyrbødernes daværende Vaskerum, ved Haandværkernes Afløsnings- og Fyraftenstider, og Lokfyrbøderne ikke ønskede at formene Haandværkerne Adgang dertil, da de intet Vaskerum havde for dem selv, paalagde man Afdelingsformanden at søge udvirket hos Administrationen, at de 2 WC., som findes i omtalt Rum, blev fjærnet for at give Plads for flere Vaskekummer. Dette kunde ikke lade sig gøre af Hensyn til Fabriksloven, og man tilbød derfor Lokfyrbødernes Repræsentanter at opstille Kummer i Vaskerummet paa 1ste Sal, og henviste Lokfyrbøderne til at benytte dette Vaskerum. Hvis Administrationen ikke har indhentet Lokførernes Tilladelse hertil, kan det som Følge deraf ikke bebrejdes Lokfyrbøderne, og jeg vil derfor henstille til Dem, Hr. Thomsen, og Deres Kampfæller at rette deres Skyts opad i Stedet for nedad.

J. Milne.

I Anledning af den usandfærdige Beskyldning, som Lokomotivfører Vilh. Thomsen har rettet mod Undertegnede i sidste Nr. af D. L. T. i sin Polemik med Lokomotivfyrbøder Milne, opfordrer jeg herved Hr. Thomsen til at komme frem med Navnene paa sine Hjemmelsmænd, saa at jeg kan faa Lejlighed til at gendrive Beskyldningerne, og jeg haaber ikke, at Hr. Thomsen, som kun ønsker at polemisere med Mænd, som kan være deres Navn bekendt, vil undlade at efterkomme denne Opfordring.

J. Knudsen.

p. t. Afdelingsformand, Gb. Afd. II.



Radiotelegrafi mellem London og Paris.

De Stationer, der benyttes til Telegramudveksling mellem de to Byer, ligger i Neuilly-Levallois i Frankrig og Chelmsford i England. Som Afsender anvendes en Højfrekvensgenerator paa 10—25 Kilowatt. Telegrammerne overføres først ved Hjælp af en Maskine paa en Papirstrimmel, som gennemhulles, og Afsendelsen foregaar derefter med en Hastighed af ca. 100 Ord pr. Minut. De modtagne Signaler forstærkes betydeligt og registreres der efter paa en hurtigt roterende Voksplade, som meget ligner

de i Fonografen anvendte. Naar Telegrammerne skal afskrives, lader man Pladen løbe med langtmindrev Hastighed end ved Optagelsen og kan nu aflæse og afskrive dem paa en almindelig Skrivemaskine.

Nyt elektrisk Strygejern.

Elektriske Strygejern er store Strømforbrugere, hvilket skyldes, at ikke alene selve Strygefladen, men alle Apparatets Sider og dets øverste Flade opvarmes.

Denne Fejl er undgaaet i et af Firmaet Ehrich & Graetz, Berlin, fabrikeret elektrisk Strygejern. I dette er Varmeelementets Overside dækket af en tætsluttende Asbestplade, og Vægtpladen er ved Hjælp af et Par Afstandsskiver paa Befæstelsesholtene anbragt i en vis Afstand over Varmeelementet, saaledes at der foruden Asbestpladen findes et Luftmellemrum mellem disse to Dele. Endelig er alle Dele omgivet af en lufttæt Kappe, der omslutter hele Apparatet undtagen selve Strygefladen.

Ved denne virkningsfulde Isolation opnaas, at naar Strygefladen er 250° C., er Kappen og dennes Overside kun 75° C. varm, medens den tilsvarende Temperatur ved almindelige elektriske Strygejern er 200° C., d. v. s. kun 50° lavere end Strygefladen.

At dette betyder en væsentlig Varmebesparelse og et deraf følgende betydeligt mindre Strømforbrug ved det nye elektriske Strygejern, er umiddelbart indlysende.

NOTITSER

Kranskasse.

Krans ydes ved Dødsfald til samtlige Medlemmer af „Dansk Lokomotivmands Forening“ over hele Landet.

Meddelelse om Dødsfald bedes sendt til en af Afdelingsformændene.

Fredericia Afdelinger.

Sygekasse. — — —

Interessenternes Opmærksomhed henledes paa, at der indtil videre ikke herfra vil blive forlangt de Fortegnelser over Interessenternes Husstand, som i tidligere Aar udfærdigedes i April Maaned.

Interessenter i Distrikter, hvor der er Adgang til Lægevalg, maa snarest underrette Sygekassen,

saafremt de ønsker at skifte Læge fra 1. April. Saadan Underretning maa være Sygekassen i Hænde senest den 15. April, og det bemærkes udtrykkeligt, at der ikke vil blive taget Hensyn til senere modtagne Anmodninger om Lægeskifte.

Man henleder samtidig Opmærksomheden paa, at Interessenterne efter de gældende Bestemmelser er forpligtede til at holde Sygekassen underrettet om enhver Forandring i Husstanden — f. Eks. om Indgaelse af Ægteskab, Tilgang eller Afgang af Børn mellem 15 og 18 Aar, af hjemmenværende, uforsørgede Børn over 18 Aar eller Tyende samt Plejebørn, om Fødsler og Dødsfald, Bopælsforandringer m. m.

Undladelse af at give Sygekassen Underretning om disse Forhold vil kunne medføre, at Interessenterne dels fortaber Retten til Hjælp af Sygekassen for de paagældende Familiemedlemmer, dels at de maa refundere Sygekassen Lægehonorarer, som er udbetalt for Personer, der ikke mere er — eller ikke mere er berettigede til at være — i Sygekassen som Medlemmer af Husstanden.

Taksigelse.

Vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører Jens Langesens Begravelse.

Familien Laugesen.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerafdelinger.

Masned Sund: Formandens Navn og Adr. rettes til: K. E. Paulsen, Grundtvigsallé 7, Vordingborg. — Kassererens Navn og Adr. rettes til: H. Leth Nissen, Masned Sund.

Slagelse: Formandens Navn og Adr. rettes til: V. M. Treu, Platanvej 35, St.

Vamdrup: Formandens Navn og Adr. rettes til: C. F. Berg-Petersen, Parcelvej 7. — Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: L. P. Bramsen, Nørregade.

Lokomotivfyrbøderafdelinger.

Frederikshavn: Formandens Navn og Adr. rettes til: P. Iversen, Niels Mørcksgade 5, og Repr. Navn rettes til F. Conradsen.



TIL MEDLEMSLISTEN

**Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.
Fra 1. Januar 1922.**

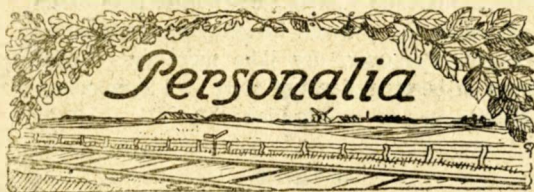
Lokomotivfrh.-Asp. H. N. Skibby, J. P. Blendstrup, A. Nielsen, C. C. Vanggaard, C. K. Jensen i Brande. — A. H. Hansen, Gb. — A. K. Jespersen i Vamdrup. — A. C. Knudsen i Fredericia.

Fra 1. Februar 1922.

H. R. Hansen og J. P. Olsen i Gedser.

Fra 1. Marts 1922.

Lokomotivfrh. H. P. Hansen i Sønderborg.



Ansættelse fra den 1. Marts 1922.

Lokomotivfører paa Prøve M. Mathiesen, Aabenraa som Lokomotivfører i Aabenraa (min. Ans.).

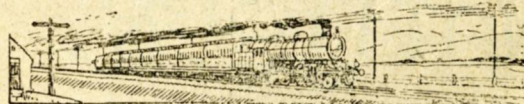
Lokomotivfører paa Prøve O. C. Petersen Tønder, som Lokomotivfører i Tønder (min. Ans.).

Lokomotivfyrbøder paa Prøve A. R. N. Hansen, Skelde, som Lokomotivfyrbøder i Skelde.

Lokomotivfyrbøder paa Prøve A. T. Rosendahl, Haderslev, som Lokomotivfyrbøder i Haderslev.

Lokomotivfyrbøder paa Prøve H. P. Hansen, Skelde, som Lokomotivfyrbøder i Skelde.

Lokomotivfyrbøder paa Prøve P. J. Petersen, Aarhus H., som Lokomotivfyrbøder i Aarhus H.



Forflyttelse.

Lokomotivfører E. O. A. Thomsen, Struer, efter Ansøgning til Kbhvns. Godsbgd. under 13. Marts 1922.

Navneændring.

Lokfyrbøder H. E. Hansen, Aabenraa, har under 20. November 1921 faaet Tilledelse til at hedde Hans Enevoldsen.

Afsked.

Lokomotivfører K. P. Petersen, Ribe, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30. April 1922 (min. Afsked).



Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 3. April

H. J. HANSEN

Skrædermøster

38. Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Varelatteriet.

Vesterbro Skotøjshus

15, Absalonsgade 15,

bør være Deres **FODTØJ**
Leverandør i

Forretningen grundlagt 1879.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a^o, København B.
Tlf. Vester 2895 v. eller Vester 8113.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition:

Vodroffsvej 3 b. København V.

Telefon Vester 8113 eller Vester 4011.

Kontortid Kl. 10—4.

Hjalmar Hansen, 1. Kl. Kolonialforretning

Istedgade 32.

(Fotoartikler)

Specialitet: Java Mocca Kaffe.

A. Muncks aarlige Udsalg i Damekonfektion

I denne Maaned realiserer jeg hele mit Varelager til under halv Pris. Gør ikke Deres Indkøb før De har set mine Vinduer, hvor De vil finde fikse Kjoler, Frakker og Pelsvarer til vanvittige billige Priser.

Istedgade 87 og Valby Afd. Langgade 56.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.

anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. Ærb. R. Svendsen.

Meddelelse til alle Jernbanefunktionærer.

Paa Grund af de vanskelige Tider, anbefaler vi vort 1. Kl. Herre- og Dameskræderi efter Maal til billigste Priser i Byen. En fin blaa engelsk Serges Habit 95 Kr. Altid billigst da vi selv forarbejder.

Pasning garanteres. :: Kredit indrømmes.

Adelgade 43¹ Kbh. Telefon Palæ 1779 y.

A/S Kjøbenhavns Mælkeforsyning

Telefon 310—954.

anbefaler fra sine detail Vogne: pasteuriseret sød Mælk, Kærnemælk, Fløde Eksportfløde, nykærnet Smør samt den af Lægerne anbefalede Tuberkelfri Børnemælk paa Flasker.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby)

66, Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukkereparat. Stort Udvalg i Legetøj — Billige Priser

W. Schabraham

forh. mangeaarig Tilskærer hos C. P. Lauritzen & Co.

1. Klasses Herre- og Dameskræderi

Telefon Vester 1165 v.

VESTERBROGADE 104.

HUSK FISKEFORRETNINGEN 40 SØNDER BOULEVARD 40 V. LARSEN

Herm. N. Petersen & Søn

Kgl. Hof Pianofabrik. Lev. til det spanske Hof.

PIANOER == FLYGLER

Kontant Salg og billigste Afbetaling.

Bredgade 23 - København

Filialer i alle større Provinsbyer.

A/s Det danske Mælkekompagni, København.

Herrernes Magasin

Istedgade 64. Telf. Vester 220 x.

Største Udvalg i Hatter, Huer og Manchetskjorter.

5 pCt. til Jernbanefunktionærer.

Største Udvalg paa Vesterbro i alle Slags Strahatte.

MORTEN PEDERSEN,

Tlf. 89. Viktualiehandler. Tlf. 89.

VALBY LANGGADE 36.

HERREKLÆDER PAA AFBETALING

Smukt Udvalg i færdige Habitter og Overfrakker.

Maalarl ejde udføres smukt og billigt. Prima engl. Stoffer. Garanti for Pasning.

Herreskræderiet Valdemarsgade 49.

Telefon Vester 1692 x.

Johannes Nielsen

Sd. Boulevard 59

fører altid det bedste i

Trikotage og Manufaktur

Autoriseret Leverandør

til Varelotteriet.

Telefon Vester 1175 v.



Statsbanepersonalets Brandforsikrings-Forening.

Ekspeditionskontor:

Vesterbrogade Nr. 26,

Telefon Nr. 6626.

Foreningen er oprettet 1891, har ca. 9000 Medlemmer, ejer ca. 63,300 Kr. og har i Understøttelse uddelt ca. 66,500 Kr.

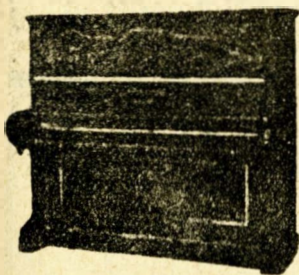
Lav Præmie.

Kulant Erstatning.

Indmeldelser og Oplysninger

pr. Brev eller gennem Tillidsmændene, der for København er:

Hr. Lokomotivmester Clausen, Hr. Tegner W. Jacobsen, Hr. Maskinarbejder M. Kirketerp, Hr. Rangermester Lemming og Hr. Fuldmægtig Pockel.



Ryg

CREMO
Tobak.

Husmødre

køb billigt i

Smørlageret

Colbjørnsensgade 20, e. G.

Fineste Vegetabil Margarine

Nr. 1. 78 Øre pr. 1/2 kg.

Fin Vegetal Margarine. Nr. 2.

74 Øre pr. 1/2 kg.

Fineste dansk lurmærket Smør
og nylagte friske Æg sælges
altid billigst fra Lager.

Aaben fra 9-4.

Udsalg

Hatte 3,85

Kjoler 16,85

Bluser 6,15

Nørrebrogade 63,

Hj. af Kapelvej.

SKOTØJSMAGASINET

„VALDEMAR“

Vesterbrogade 85 :: (Grundl. 1878)

Sidste Nyheder af al Slags Fodtøj.

Leverandør til Forbrugsforeningen.

Reparationer udføres.

H. C. Hansen,

62, Vesterbrogade 62.

Trikotage- og Garnforretning.

Stort Udvalg.

Underbeklædning — Strømper — Sokker

Skotøjsreparations Værkstedet Borups Allé 24

anbefaler sig med 1. Klasses Arbejde til neden-
staaende billige Priser: Herre Saaler og Hæle
Kr. 8,75, Herre Saaler Kr. 7,00, Herre Flæk-
ker Kr. 1,75, Dame Saaler og Hæle Kr. 6,75
Dame Saaler Kr. 5,50, Dame Flækker Kr. 1,25,
For samvittig hedsfuld Forarbejdning
garanteres.
C. PETERSEN, Skomager.

Salg direkte fra Lager,

Glas, Porcelæn og Køkkenudstyr.

FJELLANDER & LARSEN

Kontor og Prøvelager

Telf. Vest. 3858. Vesterbrogade 36, Bagbygningen. Telf. Vest. 3858.

Statsbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Største Udvalg i Lædervarer

Direkte Indkøb

Stort Udvalg i Konfirmations-Gaver

HANS SØRENSEN - Tlf. Nora 3189 - Falkoneralle 54

Tasker - Portemonæer - Kamme - Albums - Rygsække

Nodemapper - Alt i Rejse- og Skoleartikler.

Billige Priser. Ingen Konkurrence.

Vilh. Nygaards

1. Kl. Bageri og Konditori

Istedgade 64 - Tlf. 13286.

Café „Frem“, Hillerødgade 24, Telf. Taga 1127

1. Kl. Smørrebrød. — à la carte hele Dagen.

Nyt Billard. — Anbefales d'Hrr. Funktionærer.

M. A. PETERSEN (mangeaarig Tjener i Kædekælderen).

Selskabslokalerne, Frederiksberg Allé 11,

modtager Bestillinger paa Bryllupper — Konfirmationer — Baller.

20—100 Converts. — 1. Kls Køkken.

Ærbødigst J. M. HEDETOFT.

Strikkeriet „Bøge“

ved Aage Jensen

Dybbølsgade 41

Alt i Manufaktur, Trikotage, Dame-Lingeri

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

A. Petersen, Vesterbrogade 75.

Telefon Vester 5973 y.

1. Kls Møbler til Værkstedspriser. Reparationer udføres.

Sofus Andersen 1. Kl.^s Bageri & Kon-
ditori. Hillerødgade 26
Tlf. Taga 547 v.

Istedhus Møbelmagasin

leverer Møbler
overalt i Dan-
mark paa sær-
deles favorable
Vilkaar

Garanti for Soliditet. — Monterede Værelser paa 1. Sal.

CHR. NIELSEN Telefon Vester 209
København

Enghaveplads 1 og 2 St. og
1. Sal

MAGASIN OSBORNE

Jagtvej 57 — Telf. Taga 1809 x.
(ved Folkets Hus).

Egen Impor-
der for billigs

HATTE
SKJORTER
SLIPS