



23. AARG. N^o 6

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

16. MARTS 1923

OMKRING KONJUNKTURTILLÆGET

Siden vi sidst skrev om Konjunkturtillæget, hvor vi omtalte at Lovforslaget var henvist til Lønningsudvalget, er der formelt ikke sket det fjerneste. Lønningsudvalget Formand Hr. Søren Svendsen har end ikke indkaldt Udvalget til Mode, og Resultatet af denne Forhalingsmethode bliver sikkert den, at Tjenestemændene intet Konjunkturtillæg faar udbetalt den 1. April.

Da Forslaget var til 1. Behandling var det aabenbart, at Venstres Regering vilde faa betydeligt Besvær med at faa halet Forslaget igennem Rigsdagein, hvorfor der skulde foregaa en Del Underhaands Forhandlinger mellem Venstre og det konservative Folkeparti, d. v. s. der skulde skaffes et Forlig bl. a. om Importreguleringens Allokation, Krisetolden, og naturligvis en hel Del andet som er de nuværende Regeringspartier imellem. Venstres Redaktorforening mobiliseredes ogsaa, og paa et Mode denne Forening fornylig holdt vedtoges en Udtalelse der bestemt gik imod at forringe det Nedskaeringsforslag Regeringen har fremsat.

Det lader imidlertid til at det konservative Folkeparti, denne Gang ikke agter at lade sig true til at gaa med til Regeringsnedskaeringen, men derimod holder

paa, at det af Tjenestemændene fremsatte Modforslag er af en saadan Karakter at Regeringen og Rigsdagen meget vel kan tage imod det.

Siden Forslaget blev henvist til Lønningsudvalget, har der verseret en Masse Forlydender. Snart saa det ud til at Regeringen vilde faa Overtaget og snart saa det ud som det konservative Parti vilde faa Magten. Og i denne modbydelige Sjakren var det Tjenestemændenes Ve og Vel der var Indsatsen. Det har ogsaa i Rigsdagskredse været Tale om nye Forhandlinger med Tjenestemændene. Man kunne maaske tænke sig, at Tjenestemændene vilde fremsætte nye Tilbud. Dette maa dog være ganske udelukket. Ved de Forhandlinger Tjenestemændene har ført med Regeringen maa det yderste af hvad Tjenestemændene kan give siges at være naaet.

Som det politiske Liv former sig i Landet for Tiden, er det snart sagt en Skandale, alle Sager afgøres ved hemmelige Forhandlinger mellem de to Regeringspartier forinden Sagen kommer til Behandling i Salen. Naar Sagen kommer for der er alt for længe afgjort og den Debat der finder Sted vil næppe i nogen synderlig Grad komme til at forandre Forliget.

• Regeringen har Gang paa Gang ved de forte Forhandlinger angaaende Konjunkturtillæget søgt at vinde Forstaaelse

for at gennemføre et Forsorgersynspunkt ved Konjunkturtillæggets Udformning. Regeringens Standpunkt maa antages at være rent politisk og bunder sikkert mere i Misfornøjelse med Ligelønsprincippet. — Men da Regeringen ingen anden Udvej kan finde for Tiden til at komme dette Princip til Livs, foreslaar man en større Nedsættelse for alle Ugifte. Herimod har Tjenestemændenes Repræsentanter afgjort protesteret.

Vi vil derfor ogsaa tro, at Regering og Rigsdag ikke mod Tjenestemændenes enstemmige Protest, vil gaa over til Forsørgertillægget ved at tage den største Del af Konjunkturtillægget fra de Ugifte.

Ved Redaktionens Slutning erfarer vi, at der mellem Regeringspartiet og det konservative Folkeparti er naaet et Resultat, der skulde gaa ud paa at der ingen Nedsækering finder Sted for Juli Kvartal, fordi det af regnskabsmæssige Grunde ikke kan lade sig gøre, men at man saa til Gengæld skulde foretage en Nedsækering for de resterende 9 Maaneder af Aaret svarende til, hvad Tjenestemændene tilbød Regeringen at gaa med til.

DEPOTFORSTANDERHONORARET

I vore Artikler angaaende Spareudvalgets Arbejde vedrørende Maskintjenesten omtalte vi ganske kort Depotforstandernes Tjenestetid og Spørgsmaalet om et aarligt Honorar til disse. Vi nævnte at der var foreslaaet Honorarer, men at disse var betydelig mindre end dem der i sin Tid blev foreslaaet af det sidste Tjenestetidsudvalg. Vi meddelte at der i den Anledning havde været ført Forhandling med Generaldirektoratet hvorfor vi ikke ønskede at komme nærmere ind paa dette Forhold.

Denne Sag blev i sin Tid rejst i Tje-

nestetidsudvalget og førte til, at der stilledes Forslag herom. Ved Behandlingen af Spørgsmaalet under Forhandlingerne med Generaldirektoratet blev der ikke Enighed om Sagen og den blev senere af Generaldirektoratet forelagt Lønningsraadet til Udtalelse, men da Lønningsraadet var betænkelig ved at gaa med til Honorarer blev Spørgsmaalet henvist til den store Sparekommission, der indstillede, at der blev givet Honorarer til Depotforstandere paa Togmaskindepoter.

Nu skulde man have antaget, at denne Sag derefter kunde være bragt til Løsning, men da Generaldirektoratet i Foraaret 1922 fandt sig foranlediget til at nedsætte et Udvalg for at gennemgaa bl. a. Lokomotivpersonalets Tjenestetidsforhold fik dette ogsaa til Opgave at gøre Indstilling om Honorarer til Depotforstandere. Denne Opgave løste Udvalget ogsaa, muligvis saaledes at Administrationen var tilfreds hermed, Organisationerne fandt i hvert Fald ingen særlig Anledning til at udtrykke Glæde over Resultatet.

Efter at dette Udvalg havde afgivet sin Beretning, og Administrationen havde haft Anledning til paany at beskæftige sig med Sagen, blev Organisationerne indkaldt til Forhandling om Spørgsmaalet den 5. Februar d. A.

Der fortælles følgende Protokol over Forhandlingerne:

Til Stede var:

For Generaldirektoratet:

Generalsekretæren,

Kontorchef K. J. Jacobi,

Fuldmægtig Andrew Jensen,

Maskiningeniør H. L. Havning.

For Dansk Lokomotivmands Forening:

Lokomotivfører Rich. Lillie,

Lokomotivfører C. A. Lillelund,

Lokomotivfører C. M. Christensen,

Lokomotivfører K. Johansen, (sidstnævnte førte Protokollen).

Generalsekretæren: Det Spørgsmaal, der her foreligger til Forhandling, er et Spørgsmaal, hvorom der tidligere har været ført Forhandling. Spørgsmaalet om der skal ydes Depotforstanderne et Honorar for det Arbejde, der er forbunden med denne Stilling, har været

forelagt Finansministeriet, der har henvist dette til Lønningsraadet; og da Lønningsraadet udtalte Betænkkelighed ved at gaa med til Ydelse af Honoraret, blev Spørgsmaalet henvist til den store Sparekommission, der indstillede, at der gaves et Honorar til Depotforstandere paa Togmaskindepoter.

Da imidlertid Tjenestetidskommissionen nedsattes, fandt Administrationen det rigtigt ogsaa at lade denne behandle Spørgsmaalet, der har ment, at der kun burde ydes Honorar til Depotforstandere paa de Steder, hvor Tjenestetidsnormen er overskredet. Administrationen var af den Opfattelse, at man maatte følge Tjenestetidsudvalget i sine Betragtninger. Man maatte iøvrigt bede Foreningens Repræsentanter om at udtale sig herom.

Rich. Lillie: Jeg maa gøre opmærksom paa, at det er noget vanskeligt at udtale sig om Spørgsmaalet efter Tjenestetidssparekommissionens Betænkning, da man ikke har givet Foreningen Lejlighed til at gøre sig bekendt med denne, formodentlig fordi den er fortrolig. Hele denne Sags Behandling har med Rette skabt nogen Bitterhed, og vi er forbavsede ved at høre, at en ny Kommission har haft Lejlighed til at kritisere Spørgsmaalet, saa meget mere som denne Kommission ikke kan siges at være sagkyndig paa det Omraade; der var i hvert Fald kun en Repræsentant for Sagskundskaben i Udvalget, som havde Betingelser for at udtale sig om Spørgsmaalet, men det ser mærkeligt ud, at en Embedsmand i et Udvalg gaar med til en Indstilling, for i et andet Udvalg om samme Synspunkt at tage andet Standpunkt. Generalsekretærens Udtalelser om Administrationens Stilling maa vi meget beklage, og vi kan ikke være enig med Generalsekretæren i, at Depotforstanderne paa Rangerdepoterne ikke skal have Godtgørelsen. Generaldirektøren var i sin Tid enig med os i, at Depotforstanderne skulde være Lokomotivførere, thi paa den Tid kendte vi intet til Begrebet »Ydelser for Overarbejde«; maatte i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at da man i sin Tid behandlede Spørgsmaalet om Overarbejdspenge, saa man bort fra det Overarbejde, Depotforstanderne havde haft, ud fra den Betragtning, at der vilde blive ydet de paagældende Honorar, og maatte man derfor holde for, at Honorarerne fik tilbagevirkende Kraft. Med Hensyn til Tjenestetidsspareudvalgets Bedømmelse af Spørgsmaalet, da kan Organisationens ikke anerkende denne som objektiv ud fra de Direktiver, der var givet, at der skulde spares. Mente ikke, at 240 Kr. som foreslaaet er Forhandlingsgrundlag, vilde spørge, om Beløbene ikke kunde rettes efter Depoternes Størrelse.

Generalsekretæren: Man ønsker at opnaa et Resultat af Mødet, forstod Lillie saaledes, at man ogsaa ønskede Honorar til Depotforstanderne paa Rangerdepoterne, maatte gøre opmærksom paa, at disse ved at blive Lokomotivførere havde opnaaet Godtgørelsen for deres Merarbejde, denne Stilling havde man allerede

taget, da man fremsendte Sagen til Ministeriet og Lønningsraadet, og Tjenestetidsspareudvalget havde taget samme Stilling.

Rich. Lillie: omtalte dette Spørgsmaals Behandling i Tjenestetidskommissionen; her havde Regnskabsdirektøren givet sin Tilslutning til Spørgsmaalet, skulde bl. a. nævne Herning og Odense, hvor man endog for sidstnævnte Sted havde foreslaaet Ansættelse af en Lokomotivmester.

Generalsekretæren: maatte gøre opmærksom paa, at Regnskabsdirektøren da ikke var bekendt med den tidligere trufne Bestemmelse om, at Depotforstanderne skulde være Lokomotivførere, kunde ikke anerkende, at Tjenestetidsspareudvalget savnede Sagskundskab. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Rangerdepoterne var man bundet af den Stilling, Lønningsraadet havde taget, da det oversendte Spørgsmaalet til Sparekommissionen.

C. M. Christensen: mente, at Lønningsraadets Stilling var den, at der ogsaa kunde ydes Honorar til Depotforstandere ved Rangerdepoterne.

Generalsekretæren: Da Sagen blev forelagt Lønningsraadet havde man straks undtaget Rangerdepoterne, da der her er givet Lokomotivførerstillinger.

Rich. Lillie: maatte gøre opmærksom paa, at Forholdene havde forandret sig fra den Tid, og Sagen var nu bl. a. den, at man havde tvangsforflyttet Folk til Depotforstanderstillinger; forstod, at Generalsekretæren savnede Bemyndigelse til at gaa med til en Løsning i det ønskede Omfang.

Generalsekretæren: meddelte, at han ikke savnede Bemyndigelse, men kunde dog ikke fravige sin Opfattelse af Spørgsmaalet.

Rich. Lillie: Man kan i denne Omgang undlade at rejse dette Spørgsmaal for at faa en Ordning paa de øvrige Steder, dog var det ikke givet, at der kunde opnaas Enighed, men man kunde vel drøfte Beløbenes Størrelse.

Generalsekretæren: Tjenestetidsspareudvalget har i et enkelt Sted foreslaaet et højere Beløb end 240 Kr.

Rich. Lillie: ønskede Oplysning om, hvor der var foreslaaet at yde Honorar.

Generalsekretæren: oplyste, at man havde tænkt at yde Honorar til Depotforstanderne i Soro, Skelskør, Assens, Haderslev, Tinglev, Skelde, Glyngøre, Aalestrup, Holstebro og Skjern.

Rich. Lillie: ønskede at høre Generalsekretærens Stilling til Spørgsmaalet om at yde Honorarerne med tilbagevirkende Kraft, og om der da kunde ydes Overarbejdspenge til dem, der i sin Tid ingen fik, da man gik ud fra, at de vilde opnaa Depotforstanderhonorar.

Generalsekretæren: Dette Spørgsmaal maatte holdes uden for den foreliggende Sag.

Fuldmægtig Andrew Jensen henlødte Opmærksomheden paa, at man i sin Tid havde betalt Overarbejdspenge til Rangerdepotforstandere, men ikke for de Timer, som var medgaaet til dette Hverv og som altsaa ikke vilde komme i Betragtning.

Generalsekretæren: Man maa nøjes med at tale om at give tilbagevirkende Kraft; ønskede at vide, om Foreningen lagde Vægt paa dette kedelige Spørgsmaal; spurgte, om man med nogen Forhøjelse af Honorarerne kunde se bort herfra.

C. M. Christensen nærede nogen Betænkelighed herved, der er jo i sin Tid givet Tilsagn om Honorar.

Generalsekretæren var ikke enig heri, vilde dog indrømme, at det var et Skyldspørgsmaal, naar man holdt sig til de Tilfælde, hvor Normen var overskreden.

C. A. Lillelund: Det er naturligvis et Spørgsmaal, hvem der skal opgøre Normen.

Generalsekretæren var klar over, at der vilde blive nogen Vanskelighed ved Bedømmelsen af Tiden, men det vil blive endnu vanskeligere, hvis man skal gaa tilbage i Tiden. Ønskede sammen med Administrationens Repræsentanter at trække sig tilbage for at drøfte Spørgsmaalet.

Forhandlingerne afbrydes.

Forhandlingerne genoptages.

Generalsekretæren: Vi har nu drøftet Sagen og vil stille Forslag om, at der ydes et Honorar af 240 Kr., hvor Normen overskrides med under 30 Timer pr. Maaned; og 360 Kr., hvor den overstiger 30 Timer, og at der gives tilbagevirkende Kraft til 1. April 1919, kunde dog ogsaa tænke sig en anden Ordning; Depotforstandergerningen er jo en Gerning, som det jo er af Interesse at gøre noget for, det kan jo have stor økonomisk Betydning for Statsbanerne, kunde derfor ogsaa tænke sig, at man ydede til alle, og at man ydede Honorar efter Personaleantallet ved Depotterne.

Rich. Lillie var enig med Generalsekretæren i, at Depotforstandernes Forvaltning kunde have Betydning for Statsbanernes Økonomi. Man kunde godt tiltræde en saadan Ordning, men ønskede dog at høre Beløbenes Størrelse, og om Muligheden for at faa det gennemført. Skulde ogsaa henpege paa, at det ikke var uden Betydning at se paa, hvilke Maskintyper der blev anvendt de forskellige Steder.

Generalsekretæren: Jeg kan tænke mig, at der f. Eks. ydes et Honorar af 240 Kr. til Depotforstandere, hvor der var 8 Mand (inkl.), og 360 Kr., hvor der var mere end 8 Mand, og at denne Ordning fik tilbagevirkende Kraft til 1. April 1922, men man maatte give Afkald paa, at det kom til at omfatte de Depotforstandere paa Rangerdepoter, der var forfremmede til Lokomotivførere med denne Stilling for Øje.

Kunde ikke garantere for Gennemførelsen, men vilde anbefale den her foreslaaede Ordning.

Rich. Lillie: Det vil mulig have sine Vanskeligheder at bedømme Honorarer efter Antal af Lokomotivmænd, men maatte anse det for rimeligst, at man havde flere Satser, f. Eks. 240 Kr., 300 Kr., 360 Kr., 420 Kr., gældende fra 1. April 1922; anmodede om, at Foreningen i Løbet af nogle Dage maatte give en Indstilling om Spørgsmaalet.

Generalsekretæren var ikke uvillig hertil, men maatte samtidig have foreslaaet, at man gav Afkald paa Honorar til Rangerdepoterne, hvor der var forfremmet Lokomotivførere til Depotforstanderstillingen.

C. M. Christensen: Man kan ikke for al Fremtid give Afkald, men man kan lade Sagen hvile til senere.

Rich. Lillie var enig med Christensen heri. Foreningen kan ikke for al Fremtid lade dette Spørgsmaal ude af Betragtning.

Man traf derefter Aftale om den af Rich. Lillie foreslaaede Indstilling.

Hermed sluttede Forhandlingerne.

Forhandlingerne førte til et for saa vidt glædeligt Resultat, idet de af Spareudvalget foreslaaede Honorarer blev væsentlig forbedrede, og Organisationens fik Lejlighed til at drøfte Sagen og fremsætte et udformet Forslag til Fastsættelse af Honorarerne for de forskellige Depoter.

I Løbet af et Par Dage fremsattes Forslag herom og dette førte til Enighed om Sagen ved de Forhandlinger der førtes herom mellem Organisationens Formand og Generaldirektoratet.

Sagen skulde derefter forelægges Lønningsraadet, der ikke har fundet Anledning til at foretage Ændringer i den mellem Organisationens og Generaldirektoratet opnaaede Ordning, men indstillet den til Godkendelse.

Organisationen har derefter fra Generaldirektoratet under 10. ds. modtaget følgende Skrivelse:

Under Henviisning til den her i Generaldirektoratet den 5. f. M. stedfundne Forhandling med Repræsentanter for Foreningen vedrørende Spørgsmaalet om Ydelse af Vederlag til Lokomotivførere og -fyrbødere for Tjeneste som Depotforstandere ved Lokomotivdepoter, hvor der ikke er ansat Lokomotivmestre, skal man herved meddele, at man ved Ændringsforslag

til Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaet 1922—23 og til Forslag til Finanslov for Finansaaet 1923—24 har søgt Hjemmel til med tilbagevirkende Kraft fra den 1. April f. A. at yde de bemeldte Tjenestemænd, der er tjenstgørende paa Depoter, hvor Forstandervirksomheden ikke allerede er vederlagt derved, at der til Udførelsen af dette Hverv er ansat en Lokomotivfører i Stedet for en Lokomotivfyrbøder, et Honorar, hvis Størrelse fastsættes for hvert Finansaar efter Antallet af de ved Finansaaets Begyndelse ved vedkommende Depot tjenstgørende Lokomotivførere og -fyrbødere, saaledes at der,

naar Antallet er				
indtil 4 inkl.	ydes et Honorar af 150 Kr. aarlig.			
5 el. 6	—	—	200	—
7 el. 8	—	—	250	—
9 el. 10	—	—	300	—
over 10	—	—	350	—

Til de nævnte Honorarer ydes Procenttillæg som til andre Honorarer, for Tiden 20 pCt.

Det tilføjes, at det en Depotforstander her- efter tillagte Honorar i Tilfælde af, at hans Depotforstandergerning i et Tidsrum af over 14 Dage varetages af en anden Tjenestemand, vil blive udbetalt denne med et Beløb, som udregnes i Forhold til den Tid, hvori han har be- stridt Hvervet.

Vi skal nævne de Depoter, der i Hen- hold til ovenstaaende vil komme i Betragt- ning.

For 1. Distrikt: Soro, Skelskør og Orehoved.

For 2. Distrikt: Assens, Skelde, Ting- lev, Aabenraa, Haderslev og Lunderskov.

For 3. Distrikt: Skern, Ringkøbing, Holstebro, Glyngøre og Aalestrup.

De interesserede vil let kunne beregne hvor stort Honoraret vil blive for de for- skellige Depoter.

Som vi i Indledningen nævnede, har den- ne Sag haft en lang Vej inden den naaede at komme for til Løsning og vi finder An- ledning til at sige Generalsekretæren Tak for den Imødekommenhed, der ved denne Forhandling blev vist os, og forte til et efter Omstændighederne relativt tilfreds- stillende Resultat.



UNIFORMSSAGEN

I den Omtale vi havde i Nr. 4 af nær- værende Blad angaaende Uniformssagen, fandtes optrykt Protokollen over de For- handlinger der var ført mellem Fællesud- valget og Generaldirektoratet den 24. Ja- nuar d. A. og af denne fremgik det, at Administrationen, efter at Spørgsmaalet om Tidspunktet for det nye Uniformsregu- lative Ikrafttræden var drøftet, vilde tage dette Spørgsmaal op til Overvejelse.

Disse Overvejelser er nu tilendebragte og ved Skrivelse fra Generaldirektoratet af 28. Februar d. A. har Fællesudvalget modtaget følgende:

Under Henvisning til de med Fællesudval- get førte Forhandlinger angaaende Ændringer i Uniformsregulativet skal man herved meddele, at Ministeren har approberet, at bemeldte Re- gulativ i Stedet for at ændres som foreslaaet af Sparekommissionen af 21. Februar 1921 af- fattes i Overensstemmelse med, hvad der ved Mødet den 24. f. M. opnaaedes Enighed mellem Generaldirektoratet og Fællesudvalget om, samt at det ændrede Regulativ erholder Gyldighed fra den 1. s. M. at regne, saaledes at der for Uni- formsgenstande, der er eller skulde have være leveret forinden denne Dato, regnes med den efter det hidtidige Regulativ gældende Brugstid, for saa vidt der den 1. f. M. var forløbet mere end Halvdelen af samme, dog at der for Skind- trøjer i alle Tilfælde gælder den hidtidige Brugstid.

Det er derefter udtrykkeligt fastslaaet, at Foraarsleveringen som hidtil skal leve- res til 1. April, og at de forlængede Ter- miner først vil blive gældende fra 1924 for disse Uniformseffekters Vedkommende.

Paa Grund af at Forhandlingerne har trukket saa længe ud, er der kun ringe Sandsynlighed for at Terminen kan over- holdes, formodentlig vil den blive endog betydelig overskreden, men dette har sin Aarsag i, at Administrationen ikke har kunnet iværksætte de nødvendige Forbe- redelser forinden den endelige Afgørelse forelaa.

Vi skal i denne Forbindelse tillade os at henstille, at Leverancerne fremskyndes det mest mulige, saa at altfor store Over- skridelser af Terminen undgaas.

EN BOGANMELDELSE

I »Vor Stand« for 28. Februar har Togfører J. Christoffersen, Esbjerg, faaet optaget en Artikel under ovenstaaende Overskrift, i hvilken Togføreren drager til Felts mod den af Forfatteren Emil Bonnelycke i Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 1 optagne Artikel »Romanen om en Lokomotivfører« og mod nærværende Blads Redaktør.

Hr. Christoffersen omtaler til at begynde med Hr. Emil Bonnelycke paa en meget nedsættende Maade og lader uvidende om hvem Emil Bonnelycke er. For saa vidt det er saaledes, at Hr. Christoffersen virkelig ikke ved, at Hr. Bonnelycke eksisterer for nu, og at han endog er en af vore kendteste yngre Forfattere, er det beklageligt for Hr. Christoffersen, men skyldes vel at han er kommet et Stykke bort fra København, hvor Forfatteren Emil Bonnelycke ikke er saa ukendt som han i Esbjerg synes at være. Men det er sikkert heller ikke saaledes, Hr. Christoffersen kender vist nok meget godt det Navn, men hvad han maaske ikke ved er, at Hr. Bonnelycke i sin Tid har været ansat som Medhjælper ved Statsbanerne og derfra har nogen Viden om hvad en Jernbane er for en Ting. Fordi Hr. Christoffersen ikke ved dette eller lader saa, faar han Anledning til at fortælle om Skrædderdrenge der tror sig berettiget til at kritisere og angribe dansk Jernbaneadministration.

Hr. Christoffersen omtaler i Slutningen af sin Artikel at Redaktøren af »Dansk Lokomotiv Tidende« har den Mening, at Lokomotivpersonalet tager sig bedst ud i belgalsk Belysning, naar Rammen omkring det er sammensat af Ensidighed og Mangel paa Kendskab til de virkelige Forhold ved Jernbandriften. Og alt dette, fordi vi har ladet Hr. Bonnelycke skrive om sin Bog med Navns Underskrift.

Vi har paa en Henvendelse fra Togførererkredsen svaret, at Artiklen staar for Hr. Emil Bonnelyckes Regning, og af den

Grund har vi ikke fundet os foranlediget til at tage Afstand fra Indholdet.

Der synes os derfor ingen Anledning for Togførererkredsen til at fare i Harnisk, end mindre til at mobilisere Hr. Togfører Christoffersen, vi har ikke fundet Grund til eller paabegyndt nogen Polemik om dette Emne, vi er derimod mere tilbøjelig til at tro, at Hr. Christoffersen har fundet Lejligheden anvendelig til at sætte Togførerne op paa en saa flatterende Baggrund som mulig.

Hans Bemærkning om vor Ensidighed og om vor Mangel paa Kendskab til de virkelige Forhold ved Jernbanedrift tyder paa, at han i nogen Grad har den Tro, at kun Togførerne sidder inde med et saadant Kendskab. — Det er jo ikke første Gang Hr. Christoffersen fortæller os dette, hvilket kan forstaas saaledes, at den Stilling han indtager, er gaaet ham noget til Hovedet, at han er bleven ensidig.

Hr. Christoffersen maa tro, at en Periode paa ca. tredive Aar ved Jernbanen ikke er gledet sporløst hen over os, men at vi alene af den Grund har erhvervet os nogen Indsigt i de virkelige Forhold ved Jernbanerne. — Heldigvis er det saa, og godt er det at ikke Togføreren alene kender Besked med dette, alene høster Erfaringer.

Hr. Christoffersen siger endvidere, at det var ønskeligt om Lokomotivmændene altid saa Farerne, heri er vi ganske enig med ham, men det er ikke Reglen at Togføreren ser dem, tværtimod, og saa gaar det jo gerne saaledes, som det med vort Kendskab til Jernbanedriften plejer at gaa, at Lokomotivføreren bliver Forgrundsfiguren, ham der skydes paa. Er det ikke saaledes, Hr. Togfører?

Naar Hr. Christoffersen videre siger, i Argumentationen for Togførerstillings Berettigelse: »Hvad der skal ske, hvis Pladserne ikke slaar til, eller hvis Billetterne ikke er i Orden, hvis Passage-rerne kommer i Trætte, Slagsmaal, bliver syge eller er kommen i forkert Tog og i en hel Række andre Tilfælde, det ekssi-

sterer ikke for den Herre, som bilder sig ind at kende Togenes Milieu tilbunds«. —

Alt dette er maaske rigtigt nok, vi agter heller ikke at bestride dette, men hvis Hr. Christoffersen gerne vil ind paa en Diskussion om, hvorvidt Togførerbetegnelsen dækker over hvad Stillingens Indehavere udfører, saa skal der ikke fra vor Side være noget til Hinder derfor.

OM „GLIDENDE“ LØNSKALAER

(Ministeriernes Maanedstidende)

Af Assistent ved Polyteknisk Læreanstalt E. Güntelberg.

Ved Forhandlingerne om Konjunkturtillæget mellem Regeringen og Tjenestemændenes Repræsentanter synes der at være tilvejebragt Enighed om at gøre den Del af Konjunkturtillæget, der bliver tilbage, »glidende«, reguleret ligesom Dyrctidstillæget af Pristallet. Disse Forhandlinger betegner derved en Sejr for den Tendens, der stræber henimod at skaffe Tjenestemændene »faste« Indtægter, saa vidt muligt at faa hele Lønnen gjort bevægelig efter Prisniveauet. Nedenstaaende Bemærkninger er tænkt som en Protest mod Tendenser i denne Retning.

I. Den Tankegang, at en Tjenestemand har Krav paa en »fast« Løn, at han skal have Midler til at skaffe sig lige mange Rugbrød og Lammestege, lige mange Stovler og Cigarer, enten Samfundet udenom ham er rigt eller fattigt, indkasserer svimlende Fortjenester eller staar paa Fallitens Rand, forekommer mig direkte *umoralisk*, stridende som den er mod enhver Følelse af Solidaritet. Tjenestemændene, Folkets Tjenere, maa da virkelig dele godt og ondt — ogsaa i økonomisk Henseende — med det Samfund, de er en Del af; lider hele Samfundet, maa de tage deres Del af Smerten, gaar Samfundet derimod fremad i Velstand, har de et Retfærdighedskrav paa at faa deres Krav forbedrede. Tjenestemanden har med andre Ord Krav paa en bestemt Plads i Samfundet, et bestemt økonomisk Niveau, ikke paa et uforanderligt Antal Livsgoder.

Tjenestemændene har vistnok ogsaa altid hævdet dette Princip, at de havde Ret til en Løn, bestemt paa passende Maade ved de Kaar, der blev budt Mennesker med samme Uddannelse i det praktiske Liv. Det kan jo dog næppe være Meningen at hævde dette Princip i de gode Tider og bryde med det i de daarlige. Men

hvorfor saa ikke konsekvent søge at tilpasse Lønningsmaaden efter det? hvorfor bryde med det til Fordel for Principet: »fast« Løn, et Princip, der skaber Skel mellem Tjenestemændene paa den ene Side og det øvrige Samfund paa den anden, fører til modsatte økonomiske Interesser og gensidig Bitterhed?

II. Tanken om en »fast« Løn skal nok vise sig *uhensigtsmæssig* i det lange Løb. Tjenestemændene kan ikke staa sig ved den — og vil derfor rimeligvis forlade den —, hvis Tiderne atter gaar opad; og det øvrige Samfund vil ikke finde sig i den — og skal nok vide at umuliggøre den —, hvis Tiderne gaar nedad.

At en Løn, der alene retter sig efter Priserne, i Tider, hvor den almindelige Levelfod stiger, fører til en Deklassering af de saaledes lønnede, er saa indlysende, at der ikke behøves at spildes Ord paa det. Og saadanne Tider vender jo nok tilbage; derfor borger de stadig fortsatte naturvidenskabelige og tekniske Fremskridt. Men vi saa vil være glade for vor »faste« Løn? Vil det smage os at blive distancerede økonomisk af alle andre? Det fik vi dog vist nok af under Krigen.

Men Forkæmperne for den »faste« Løn regner utvivlsomt — og vel desværre med Rette — med en langvarig Tilbagegangsperiode og haaber ved dette Lønningsprincip at faa Tjenestemændene skaanede for Nedgangen. Men det ikke er grumme naivt? Naar Samfundets Indtægter gaar nedad, vil det næppe være muligt at sætte Skatteprocenten op, selv ved Hjælp af indirekte Skatter; allerede nu lyder der højroste Krav om at reducere de utaaelige Skattebyrder, Krav, der med voksende Depression vil blive stærkere og stærkere. Men kan Skatteprocenten ikke sættes op, maa Statens Udgifter bringes ned for at svare til de formindskede Indtægter; og det kan ikke i Længden ske ved at udskyde Byggeforetagender o. l. til bedre Tider. Maaske der endnu kan findes nogle enkelte Poster, paa hvilke der kan spares; men hvad der indvindes paa den Vis, vil desværre næppe række langt. En Nedsikring af Lønnen vil derfor melde sig som en Nødvendighed, hvis Tiderne yderligere forværres. Bliver Konjunkturtillæget gjort urørligt, kommer selve Grundlønnen til at holde for; kun en Lønningsnedsættelse kan i Længden skaffe Balance i Statshusholdningen. — Resultatet af den »faste« Løn vil derfor blive, at vi i Nedgangstider kommer nedad og i Opgangstider ikke opad; og vi kommer ad denne Vej aldrig ud over det evindelige Trækken i Tov om Lønnen, som vi dog sikkert alle er kede af. Og skulde det endelig kunne lykkes os i daarlige Tider at slippe for at tage vor Del fuldt ud af den almindelige Nedgang, vil dette Resultat kun blive købt paa Bekostning

af en Bitterhed imod os i den almindelige Befolkning, en Modvillie, vi næppe kan være tjent med at vække.

Slutning. En automatisk virkende Lønningsmaade tiltaler os sikkert alle. Men Tanken om at skabe en saadan ved Pristallets Hjælp er lidt moralsk og af tvivlsom praktisk Værdi. Derimod har vi i *Samfundets samlede som skattepligtig opgørte Indtægt* et Tal for Konjunkturterne, hvorefter Lønnen kan reguleres. Det er jo dog af denne Indtægt, Lønnen skal tages: hvad er da mere rimeligt end at dens Størrelse varierer proportionalt med den. Kun herved kan der naas en rationel Lønningsmaade: kun herigennem kan Tjenestemændene og den øvrige Befolkning faa fælles økonomiske Interesser, fuldt ud komme til at dele godt og ondt med hinanden.

RAMSAY'S ELEKTRISKE LOKOMOTIV MED TURBINE OG KONDENSATOR

(Ved Otto Bendixen).

Ønsket om forbedret Økonomi ved Jernbanedrift og i Særdeleshed ved Lokomotivernes Vand-, Kul- og Olieforbrug har i de senere Aar trængt sig stærkt paa, og man er i saadanne Lande som Amerika, Italien, Schweiz, Norge og Sverrig derfor kommet ind paa ret vidtgaaende Forsøg med Damp-turbine-Lokomotiver. Saaledes har allerede i længere Tid et Turbine-lokomotiv været i regelmæssig Drift i Schweiz, hvor det sammenlignet med andre Lokomotiver af samme Hjularrangement, nemlig 2 C, har givet gode økonomiske Resultater. (Lokomotivet er beskrevet i »Dansk Lok.-Tid.« Nr. 7, 1922.) Ligeledes i Sverrig er man kommet ret vidt, idet det saakaldte Ljungströmske Turbinelokomotiv, efter at have været prøvet i Persontrafik, nu er undergaaet en mindre Forandring, som skulde gøre det bedre egnet ogsaa for Gods-

trafik, og nu atter er i Drift paa Stockholm—Upsala-Linien.

De Sagkyndige er stadig lidt i Tvivl om, hvilket Overføringsmiddel mellem Turbine og Drivhjul, der er mest velegnet, ligesom den Kendsgerning, at Turbinen kun kan løbe den ene Vej, jo er ret generende. I Schweiz anvendes Tandhjulsoverføring, ligesom man der har forsynet Lokomotivet med en »Bakturbine«. Systemet er for saa vidt godt nok, men af Vægt- og Pladshensyn kan »Bakturbinen« ikke gøres lige saa stor og kraftig som »Fremturbinen«, og dette er jo en Fejl, som ganske vist ikke betyder saa meget i regelmæssig Persontrafik, men som er meget fremtrædende i andre Grene af Driften.

For flere Aar siden kørte paa den gamle franske Vestbane nogle af de saakaldte »Heilmannske Turbinelokomotiver«, hvor den i Turbinen udviklede eller udnyttede Energi omsattes i Elektricitet, som atter udnyttedes i elektriske Motorer. Dette Princip anvendtes til videre Forsøg paa North British Railway i England og resulterede i »Reid-Ramsay's Turbine-Elektriske Lokomotiv«.

At Sagen toges meget alvorligt ses af den Kendsgerning, at man stadig i England, hvor dog Kulspørgsmaalet maa anses for at være af underordnet Betydning, eksperimenterede, og nu for nylig er det sidste nye paa dette Omraade, nemlig et »Ramsay Kondensator Turbine-Elektrisk Lokomotiv« blevet bygget til London North Western Railway, hvor det foreløbig er blevet stationeret i Harwich, for under Overtilsyn af Banens Distriktsingeniør at prøves i almindelig Trafik.

»Ramsay's Kondensator Turbine-Elektriske Lokomotiv« (se Fig. 1) er konstrueret af Mr. D. M. Ramsay af Firmaet »Ramsay Condensing Locomotive Co.«, men det er bygget paa »Armstrong, Whitworth & Co.'s Scotswood Works«. Lokomotivet bestaar af Lokomotiv og Tender, men maa betegnes som en Maskine af 1 C + C 1 Typen, idet man ved ogsaa at forsyne Tenderen med Drivværk saaledes udnytter dennes Adhæensionsvægt. Lokomotivets Kedel, som forøvrigt

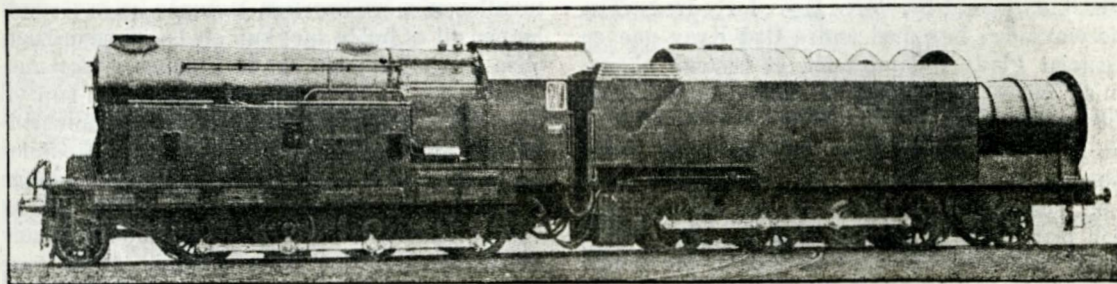


Fig. 1. Ramsay's Kondensator Turbine-Elektriske Lokomotiv.

er ret højt beliggende for at give Plads til det underneden liggende Maskineri, ligger med sin Centerlinie 3,08 m over Skinnetop, men adskiller sig ikke særligt fra andre Lokomotivkedler. Den har et Risteareal paa 2,64 m² og en Hedeflade paa 130,9 m², hvori dog ikke Overhedefladerne er medregnet. Kedeltrykket er 14 Atm. og Overhedningen ansattes til 150 ° C. Der anvendes Haandfyring men kunstigt Træk, da den til Fyrets Forbrænding nødvendige Lufttilførsel ikke fremmes ved Spildedampens Passage gennem Skorstenen, hvorimod en lille selvstændig, turbinedreven Blæser findes til dette Formaal, hvilket samtidig fordrer lufttæt Askekasse. Denne Blæser, samt den store Kølevifte (se Fig. 3) i Tenderens Bagende og Kondensatoren er leveret henholdsvis af Messrs Peter Brotherhood Ltd. og Mirrlees Co.

Under Kedlen er Turbinen monteret. Denne, som er af »Mange Trins, Høj- og Lavtrykstype«, er sammen med Generatoren, med hvilken den ved bevægelig Kobling er forbundet, leveret af »Oertikon Værket« i Zürich, Schweiz. Spildedampen for Turbinen ledes gennem et Rør af store Dimensioner til en Overfladekondensator, som er monteret paa Tenderen. Denne Overfladekondensator er for saa vidt af en særegen Type, som at Dampen ikke strømmer uden om Kondensatorrørene, men gennem disse. Kondensatorrørene er mon-

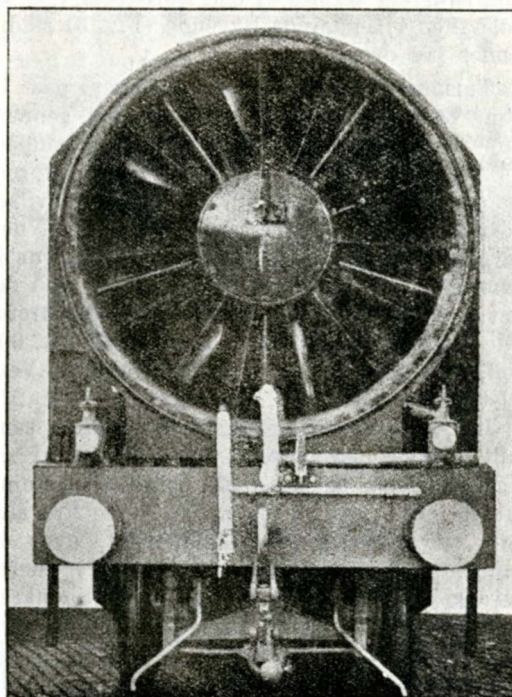


Fig. 3. Turbinelokomotivet set bagfra.

teret i Form som et Bur, idet Rørenes ene Ende er sat fast i et Kammer i direkte Forbindelse med Turbinens store Spildedampsrør, medens Rørenes anden Ende er fastsatte i et Kammer med direkte Afgang til den turbinedrevne roterende Sugepumpe, som tager Kondensatet, Fortætningsvandet, og beforder dette til Fødevandstanken, hvorfra det atter af Fødepumperne trykkes gennem Fødevandsrenser*) og Fødevandsforvarmer for derefter atter at gaa paa Kedlen. Saaledes fuldbyrdes Vandets Kredsløb, Fødevand—Friskdamp—Spildedamp—Kondensvand—Fødevand.

Hele det Burformede Kondensatorsystem er monteret i Svalevandsbeholderen paa Tenderen, saaledes at saavel Til- som Afgang foregaar gennem de hule Akselender, som hvilende i Lejer tillader hele Buret at rotere langsomt rundt.

Dette har den Fordel, at Svalevandet i dets Beholder, hvis Top forøvrigt er aaben til Luften, delvis tvinges til at cirkulere, saaledes at det varmere Svalevand stadig kommer oven-

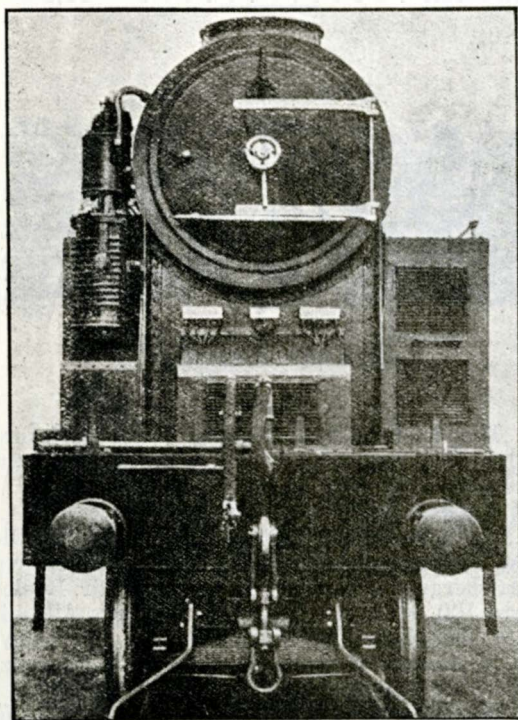


Fig. 2. Turbinelokomotivet set forfra.

*) I Beskrivelsen af dette Lokomotiv i det engelske Tidsskrift »The Locomotive« staar ikke omtalt noget om en Fødevandsrenser, men det maa betragtes som givet, at en saadan findes, da Kondensatet fra en Turbine sikkert vil være for olieblandet til at kunne anvendes i en Lokomotivkedel.

paa, hvor det afkøles af den Luftstrøm, som af Køleviften i Tenderens Bagende (Fig. 3) stadig sendes ind over det.

Turbinen, som modtager Dampen paa 14 Atm. Tryk, lader denne paa sin Vej gennem Høj- og Lavtryksafdelingen og videre gennem det store Spildedampsrør til Kondensatoren, ekspandere helt ned til 27,5" Vacuum, hvilket sidste dog tillige understøttes noget af den selvstændig roterende Sugepumpe. Ved Turbinens 3600 Omdrejninger pr. Minut og med det nævnte 27,5" (0,07 kg.) Vacuum kan den trefasede Vekselstrømsgenerator udvikle 890 kw, 600 Volt, som den leverer til 4 Stk. trefasede Vekselstrømsmotorer, der hver kan udvikle 275 H. K. Generatoren er forstærket med en særskilt Ligestrømsgenerator, som drives af en Hjælpeturbine, og kan taale en Overbelastning paa 25 pCt. i ca. 1/2 Time. To af de fire Motorer er monteret paa Lokomotivet, hvor de gennem Tandhjulsudveksling overfører deres Bevægelse til en paa tværs liggende Blindaksel, som bevægelig i solide Lejer og forsynet med Krumtappe og Kontravægt paa hver Ende overfører Bevægelsen til Drivhjulene ved Kobbeltænger af I Profil, men med ustilbare Pander.

I Førerhuset findes foruden den sædvanlige Armatur paa Kedlen og de sædvanlige Apparater til Tryklufsbremssning, Sanding o. s. v. tillige en elektrisk Kontrolltavle og et do. Kontrolapparat. Lokomotivet gøres klar til Kørsel ved Opfyring paa sædvanlig Maade til omtrentligt Arbejdstryk. Roterende Blæser anvendes efter Behov. Sugepumpe, Kondensator-Roteringsmaskineriet og dets Kølevifte samt en Fødepumpe sættes i Gang. Turbinen og dens Oliepumpe kontrolleres, gøres klar og opvarmes forskriftsmæssig. Luftkompressoren til Bremserne, Turbine og Generator startes, og naar Generatoren har oparbejdet den fornødne Spænding er Lokomotivet klar til Brug.

Naturligvis tilpasses Turbinens Omdrejninger omtrentlig efter Behovet, men forøvrigt er Lokomotivet da at betragte som en Kombination af en Kraftcentral og en elektrisk Motorvogn, og som sidstnævnte manøvreres det af Føreren, idet at Forandringer af Kørselsretningen udelukkende sker ved at skifte de fire Motorers Omdrejningsretning, medens Turbine og Generator uforstyrret fortsætter deres Løb.

Tenderens Understel er omtrent som Lokomotivets, og dens Drivværk bestaar af de andre to trefasede Vekselstrømsmotorer paa 275 H. K. hver, og ligesom paa Lokomotivet overføre deres Omdrejning gennem Tandhjulsudveksling til en afbalanceret Blindaksel, hvorfra Bevægelsen ved Kobbeltænger gaar videre til Drivhjulene.

Tenderens Overdel bestaar af et Kulrum nærmest Førerhuset. Det rummer kun ca. 4 t. Kul, hvilket vel maa siges at være en lille Beholdning for en Togmaskine med en Trækraft paa 11000 kg. Bagved Kulrummet findes Svalevandsrummet med dets roterende Kondensationssystem, som bøgtil afsluttes med den i et stort Rør indbyggede Kølevifte (Fig. 3). Fødevandstanken findes bag Kulbeholdningen men paa Siden af Svalevandsbeholderen.

Alle Drivhjul paa Baae Lokomotiv og Tender er 1219 mm i Diam. og hver bremses af 1 Bremsklods ved Trykluft.

Desværre savnes alle mere indgaaende Beskrivelser af denne interessante Lokomotivtype og dens Hjælpermaskineri, saa vi maa nøjes med at bringe nogle enkelte Hoveddimensioner.

Lokomotivets Længde om Bufferne	21,18 m
— Hjulstand samlet . .	18,08 »
— — fast	4,98 »
Drivhjulsdiameter	1219 mm
Akseltryk paa Drivhjulene	c. 9000 kg
Damptryk	14 Atm.
Risteflade	2,63 m ²
Total Hedeflade	134,98 »
Forreste Maskines Totalvægt . . .	67,25 t
Bageste — — — — —	63,50 t
Samlet Vægt incl. 10 m ³ Vand .	130,75 t
Adhæsionsvægt	108,5 t
Trækraft	11,0 t



25 AARS JUBILÆUM

Den 1. April kan følgende Lokomotivførere fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd.

København. P. Johansen, Roarsvej 31, 4., F., J. C. Pedersen, Vestend 12 4., B., C. J. Olsen, Blegdamsvej 130, 2., Ø., C. M. Højer, Ny Carlsbergvej 4 4., B., P. B. Clausen, Sdr. Boulevard 100, 4., B., B. Pedersen, Heibergs Allé 14, I. S. Grauballe, Kjeldgaardsvej 9 a, 2., Valby, K. A. Hansen, Borgerbo 5, 2., og K. T. Florentz, Ndr. Frihavnsgade 12 A, 2., Ø.

Nyborg. M. C. Pedersen, Kongegade 14, og P. Olsen, »My Castle«, Svanedamsgade.

Struer. T. P. Tomassen, Nygade 13, J. B.

Andersen, Kirkegade 68, og N. C. L. F. Schophuus, Mundbergsallé 2.

Kalundborg. H. P. V. Ronne, Bjerget 44.

Vandrup. J. R. Larsen, Jernbanevej.

Aarhus. H. H. J. J. Viberg, Ole Rømersgade 2, 3., S. C. Lyng Nielsen, Bülowsgade 63, 1., R. P. Grosen, H. Brogesgade 6, St., N. L. Nielsen, Kristiansgade 29, 2., P. A. Andersen, Tietgensplads 10, 2., C. V. A. Rasmussen, Odensegade 45, V. M. Mortensen, De Mezasvej 19, 2., S. J. Sørensen, H. Brogesgade 8, 3., og E. M. Olsen, Jægergaardsvej 132, 2.

Aarhus Ø. S. K. Sørensen, Willemoesgade 14, 2.

Aalestrup. H. L. R. E. Mortensen, Vesterled 3.

Randers. A. L. Mikkelsen, Sennelsgade 4, 1., A. C. Christensen, Viborgvej 32, 1., og H. P. Hansen, Fyensgade 2, 2.

Skanderborg. H. P. Pedersen, Sølystkvarteret.

Viborg. A. P. D. Rasmussen, Jyllandsgade 12, St., og G. J. P. R. Søby, Gothersgade 21, 1.

Fredericia. L. P. Larsen, Sjællandsgade 106, 1., A. G. Keller, Dalegade 41, 2., og J. D. Hubert, Calvinsvej 3, St.

Gedser. R. L. Hansen og J. C. P. Madsen.

Slagelse. F. M. Rasmussen, Valdemarsgade 6, St., og H. Petersen, Herluf Trollesvej 8.

Aalborg. H. Poulsen, Rosenlundsgade 6, 3.

Korsør. E. S. Rohde, Revvej 37, og M. N.

C. Mygind, Dyrhaugesvej 4, St.

Assens. V. T. E. Lund, St. Kirkestræde 1.

Langaa. L. P. Nielsen, P. Mammen.

Esbjerg. L. V. A. Nielsen, Nygaardsvej 43, St.

DELEGERETMØDE

INDKVARTERING

Deltagere i Delegeretmødet kan sikres Hottelværelse, naar Ønske derom fremsættes inden 14. April til undertegnede.

Samtidig bedes opgivet, om der ønskes enkelt eller dobbelt Værelse og fra hvilket Tidspunkt Værelset ønskes og naar Afrejse finder Sted.

Lokomotivfyrbøder *Carl Petersen,*

Lundbyesgade 12, 4., Aarhus.



„JERNBANELIV“

Vi takker herved ærede Indsendere for de mange tilsendte Bidrag. Manuskripterne skal — hvor det er ønsket — blive tilbagesendt.

Vi haaber at kunne tilstille Bidragyderne et Eksempplar af Samlingen til moderat Betaling. Til enkelte større Bidragydere har vi tænkt at sende et Frieksempplar.

Det er Hensigten at søge Samlingen udgivet ved Juletid, og for at faa et Overblik over Arbejdet vil vi gerne bede os meldt, hvorvidt Bidrag kan ventes, idet vi gaar ud fra, at mange i denne Tid er i Færd med at nedskrive deres Erindringer for til sin Tid at sende os dem.

Har nogen Forslag at gøre i nogen Retning, modtager vi med Tak saadanne til Overvejelse.

Ringkøbing, i Marts 1923.

H. Olsen,

Assistent.

K. Jeppesen,

Assistent.

KONJUNKTURTILLÆGET

Paa Grund af at Rigsdagen ikke endnu er færdig med Behandling af Lovforslaget om Konjunkturtillæget, vil der ikke til 1. April blive udbetalt Konjunkturtillæg. Selv om Forslaget skulde blive ophøjet til Lov nu, vil det ikke være muligt. Der vil imidlertid af alle de Tjenestemænd der har med Udfærdigelse af Lønningslister m. m. at gøre blive sat alt ind paa, at Udbetalingen kan foregaa en af de første Dage i Maanedens.

STEDTILLÆGET

Lønningsraadet har fornylig færdigbehandlet Forslaget om Stedtillæg for det kommende Finansaar.

Randers, Aalborg og Kolding foreslaas rykket op i højeste Sats. Rønne og Silkeborg flyttes op i næsthøjeste Sats, og Skelskør og Hasle rykkes ned i laveste Klasse. Raadet stiller endvidere Forslag om at Birkerød, Taastrup, Kokkedal, Harboøre, Vrist og Nivaa faar tillagt laveste Sats.

Det foreslaas endvidere, at der etableres en lign. Ordning for de sønderjydske Byer, som for de fire store Byers Vedkommende ansættes til næsthøjeste Sats. Graasten og mellemstore Byer sættes i Sats c, og dertil kommer for alle Steder et Tillæg af 120 Kr. aarlig —, dog ikke over 8 pCt. af Grundlønnen.



SYGEKASSERNE

Vi har fra Sygekassens Formænd modtaget følgende:

Da Statsbanernes Sygekassers Udgifter til Befordring af Læger ved Sygebesøg hos Medlemmerne er steget i meget høj Grad, har Kassernes Bestyrelser foretaget en Undersøgelse af Grunden til Stigningen og har gennem Jernbanelægerne erfaret, at de betydelige Befordringsudgifter for en væsentlig Grad skyldes, at Medlemmerne for det første i højere Grad end andre Sygekassemedlemmer lader Lægerne tilkalde, og at de paagældende dernæst som Regel ved Afgivelse af Rekvisition paa Sygebesøg undlader udtrykkelig at gøre opmærksom paa, om øjeblikkelig Lægehjælp er paakrævet, eller om Besøget kan henlægges til Lægens sædvanlige Tur.

Naar Lægen uden nærmere Forklaring — ofte paa anden eller tredie Haand — modtager Anmodning om at aflægge Besøg, maa han som Regel gaa ud fra, at han skal møde expres, hvilket medfører en ofte ret stor Udgift for Sygekassen til Betaling af Befordringen. En Befordringsudgift af 10—20 Kr. pr. Besøg til Patienter paa Landet er ret almindelig.

Foranlediget heraf tillader Bestyrelsen sig at bede Redaktionen om i Bladet at optage en Henstilling til Interessenterne om at medvirke til de omhandlede Udgifters Nedbringelse, bl. a. ved

- 1) ikke uden Nødvendighed at tilkalde Læge til Besøg i Hjemmet,
- 2) saavidt muligt at afgive Rekvisition paa Lægebesøg saa betids, at Lægen kan aflægge Besøget paa sin sædvanlige Tur,
- 3) altid ved Rekvisitionens Afgivelse at gøre opmærksom paa, om Besøget haster, eller om der ønskes Løjlighedshesøg.

Stationerne, der som Regel modtager og viderebesørger Rekvisitioner paa Lægehjælp til Medlemmer paa Landet, bedes yde deres Bistand til disse Reglers Overholdelse, bl. a. ved at henlede Medlemmernes Opmærksomhed paa, at de ved ikke at overholde Reglerne, udsætter Sygekassen for betydelige Udgifter, der eventuelt maa indvindes ved Kontingentforhøjelse eller ved, at der paalignes Interessenterne en Andel af Udgiften.

Jernbanelæge Gunni Busck er bortrejst fra 7. til 23. d. M., og hans Praksis i nævnte Tidrum varetages af Læge O. Neumann, Islands Brygge 15.

Konsultationstid: Kl. 1—2 samt Fredag Kl. 6—7.



HELIUM TIL LUFTFARTØJER

forsøgt under Krigen af U. S. A. I Modsætning til den brændbare Brint, er det ufarligt, men forekommer kun i ringe Mængde og er ret dyrt at fremstille. Helium — af Helios, Solen, — fordi det første Gang paavistes i Solatmosfæren ved Spektralanalysen — kan fremstilles af Uranerts ved Behandling med fortyndet kogende Svovlsyre; det forekommer ogsaa i Naturgas og i Mineralvand, som kan indeholde 8 à 9 pCt. Helium i Luften, men selv indgaar det ikke nogen kemisk Forbindelse med noget andet Stof. I 1915 begyndte man i større Stil, at fremstille Helium af Naturgas i Kansas ved at gøre denne draabeflydende efter Linde's Proces, hvorved man i Trin kan opnaa en Luftart med 92,5 pCt. Helium, idet Resten er Kvælstof. Dette fjernes ved Hjælp af Trækul, som omtrent fuldstændig optager dette i sig, og Resultatet er da en 94 pCt. ren Helium til Fyldning af Beholderne i Luftskibets bærende Del. Dets Vægtfylde er to Gange Brintens.

Først ved Slutningen af Aaret 1921 lykkedes det U. S. A. at sende sit første styrbare Luftskib med Helium Luft som Bærekraft paa Prøvetur, og paa Baggrund af den kendte Ulykke med R. 34, og de andre Luftskibe, der er forulykkede ved Eksplosion af Brinten, og brændt op, var dette et stort Fremskridt.

Medens en Liter Helium vejer 0,18 gr., er Brint kun halv saa tung; det samme Rumfang, en Liter, vejer ved 0° og 760 mm Tryk kun 0,899 gr. Forskellen i Opdriftsevne er dog langt fra saa stor, skønt den almindelige Betragtning vilde mene, at Opdrift og Vægtfylde maatte være proportionale.

Denne Opfattelse er dog forkert, thi som Sammenligning maa selvfølgelig anvendes den Luftskibet omgivende Atmosfære og Opdriften bestemmes af Forskellen mellem Luftarten — (Gassens) — Vægt og Vægten af den fordrevne Luftmængde — (Atmosfære). For de to — Brint og Helium — er Forholdet saaledes, at kan en vis Mængde Brint løfte 75,14 kg., vil ligestore Mængder Helium løfte 69,58 kg. og den sidste Luftarts Opdrift bliver saaledes 92,6 pCt. af Brintens.

Blandes de to Luftarter i Forholdet 85 pCt. Helium og 15 pCt. Brint, som er langt billigere at fremstille og trods Brintindholdet uantændelig, bliver Opdriften 93,4 pCt. af Brintens.

En yderligere Fordel er det, at Helium langt mindre end Brinten er tilbøjelig til at sive ud gennem det omgivende Hylster, og et Luftfartøj vil kunne bevare sin Opdrift ca. $\frac{1}{3}$ længere Tid, end en Brintballon, ligesom Kabytternes Stilling i Forhold til Hylstret væsentligt kan forbedres. Hidtil har man af Hensyn til Forbrændingsprodukternes Afgang fra Motorerne, maattet anbringe disse i nedhængende Gondoler, hvorved Drivtrykket fra Skruen fjernes for langt fra Længdeaxen, og Hestekraften forøgedes derfor betydeligt, paa Grund af Luftmodstand etc. og dette skulde ikke mere være nødvendigt.

VERDENS STØRSTE DIESELMOTORSKIB

bygges for Tiden hos Fairfield i Glasgow; det skal efter Opgivende være paa 22 000 Tons med Sulzer Totaktmotorer paa 12—13 000 H. K., og med Hjælpemotorer paa tilsammen 1 500 H. K. Skibet skal anvendes i Passagerfart paa Ny Zeeland og er forsaavidt interessant, som det vist er det første store Passagerskib med Dieselmotordrift, og det største Maskinanlæg, hvor Maskinerne arbejder i Totakt.

NY ENGELSKE DAMPTURBINER

English Electric Co. fabrikkerer nu Damp-turbiner fra 100 KW og 5 000 Omdr./M op til 30 000 KW og 1 500 O. Skovhjulenes Konstruktion er forskellig efter de forskellige Formaal, enten Curtis' Hjul, hvor Dampen expanderes fire Gange, for derefter at gennemløbe flere Râteau Hjul eller to Aktionshjul. British Thomson-Houston Co. fabrikkerer Turbiner med Curtis- i Forbindelse med Râteau Hjul fra 750 til 30 000 KW.

Damptilstrømningen reguleres ved Hjælp af flere Ventiler, som bevæges ved Svinghjulsregulator i Forbindelse med et Trykolerelæ, og selvvirkende Regulering af Tætningsdampen til Pakdaaserne.

Herhjemme hævder Atlasdampturbinen stadig sin Plads overfor alle udenlandske Konstruktioner.

BYTTEANNONCE, SØNDERJYLLAND.

Da Redaktionen har forlagt Adressen paa Indsenderen af Bytteannoncen Bil. mrkt. »Sønderjylland«, bedes den paagældende omgaaende indsende Adressen til Redaktionen.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerafdelinger.

København G. Formandens Navn og Adr. rettes til: L. M. Schmidt, Svinget 17, 3. S.

Fredericia. Kassererens Adr. rettes til: Sjællandsgade 56, 2. S. og Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: F. C. Jensen, Sjællandsgade 56, 2. S.

Randers. Kassererens Navn og Adr. rettes til: A. Jensen. Ved Lokomotivremisen.

Langaa. Repræsentantens Navn rettes til: C. Lysholm.

Viborg. Formandens Navn og Adr. rettes til: C. H. Nissen, Vendersgade 11, 3. S., Kassererens Navn og Adr. rettes til: Joh. M. Jensen, Jyllandsgade 12 og Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: Chr. Ankjær, Boyesgade 2, St.

Vamdrup. Kassererens Navn og Adr. rettes til: J. C. Hjorthøj, Remisen og Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: J. C. Hjorthøj, Remisen.

Brande. Formandens Navn og Adr. rettes til: R. Bille.

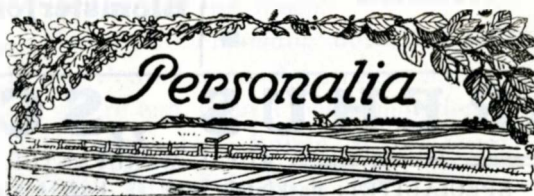
Sønderborg. Formandens Navn og Adr. rettes til: H. J. Fournais, Dybbølgade 17 a og Kassererens Navn og Adr. rettes til: P. F. Knudsen, Dybbølgade 8 a.

Lokomotivfyrbøderafdelinger.

Slagelse. Repræsentantens Navn og Adr. rettes til: J. K. M. Andersen, Nansengade 3.

Gedser. Formandens Navn og Adr. rettes til: H. P. Jørgensen, Vestervoldgade 18 og Kassererens Navn og Adr. rettes til: N. H. Blume, L. Jensensg.

Brande. Kassererens Navn rettes til: J. Jensen og Repræsentantens Navn rettes til: J. Jensen.



Afsked.

Lokomotivmester I A. A. Nielsen, Eshjerg, efter Ansøgning i Naade paa Grund af Alder med Pension fra 31—1—23 (kg. Afsk.),

Lokomotivfører C. T. P. Rasmussen, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31—3—23 (min. Afsk.) og

Lokomotivfører J. A. S. Wilke, Viborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30—6—23 (min. Afsk.).

Förflyttelse.

Lokomotivfyrbøder A. M. Aagaard, Vamdrup, til Lunderskov under 6—3—23.



Tilladelse til at bytte Tjenestested.

Lokomotivfyrbøderne K. M. Hansen, Skanderborg, og K. Rasmussen, Helsingør, under 3—3—23.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 17. Marts.

H. J. HANSEN

Skrædermester

38, Sønder Boulevard 38.

Anbefaler sig til d'Hrr. Jernbanemænd

Telefon Vester 1574 y.

Leverandør til Vareløtteri.

Edith Wahl, Lædervareforretning
St. Kongensgade 15

Dametasker

1 stort Udvalg fra 6 Kr.

Jernbanefunkt. 5 ⁹/₁₀ Rabat.

Niels Nielsen,

Uhr- og Kronometermager.

Gl. Kongev. 153. Tlf. V 1653x.

Stort Udvalg af Stueuhre, Lommeuhre,

Pyntehyre, Vækkeuhre og Uhrkæder.

Rimelige Priser. — Reel Garanti.

1. Kl. Reparationsværksted.

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat.

„Diamantstøv“

Nutidens og Fremtidens
Vaskemiddel

Enefabrikanter:

Danske Oliemøller og Sæbefabriker A/S

C. LOEHR'S FABRIKER

Fredericia

Bemærk Kiærs Klæder

HABIT
35 Kr.

20 Skindergade 20

HABIT
35 Kr.

Bøger - Papir - Musik - Fotografiske Artikler.

VIGGO NIELSENS BOGHANDEL

TELEFON 9327.

ISTEDGADE 64.

TELEFON 9327.

Kig op til Fotografen! 227, Nørrebrogade 227.

Alt fotograferes overalt. 10 pCt. Rabat! Telefon Taga 2701.

STOP!!
i Frederiksborggade 12
Konfektions- og Pelsvarelageret
(ved Nørreport)
PAA RATEBETALING
leveres alt i
Damekonfektion, Pelsvarer & Kjoler
Lille Udbetaling — Rentefrit

L. P. Aistrup leve-

rer Søgsmøbl., Divaner, Tæpper.
Spisest., Sovevar., Børne-,
Ungpige- og Bondemøbler
Ratebetaling
TORVEGADE 20
Sporvognsline: 2—9—19

Lædervareforretningen

(C. Jensen)
Vesterbrogade 30

har det største og smukkeste Lager i

Kitbag — Mapper — Portemonæier — Seddelbøger

de sidste Nyheder i Dametasker

Jernbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

Blomsterforretningen „Syrenen“

30 Sdr. Boulevard 30

Blomster — Kranse — Dekorationer

Billige Priser VERA PETERSEN

Billige Priser

VAREHUS „SCHULTZ“, Istedgade 134. Telefon 11372.

ALT I MANUFAKTUR TIL BILLIGSTE PRISER

SPECIALITET: Maskintøj, Skjorter, Underbeklædning, Drengetøj, Linned, Forklæder, Sengendstyr.

Gævnstedsedler modtages.

Statsbanefunktionærer 5 pCt. Rabat

TH. TONSGAARDS CIGAR- OG VINHANDEL ANBEFALES

VESTERBROGADE 11 A
Telefon Vester 2636 x

A/s Det danske Mælkekompani, København.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 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.