



24. AARG. N^o 8

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

2. MAJ 1924

TRAFIKMINISTER FRIIS-SKOTTE



Valget den 11. April medførte som bekendt, at vi fik en socialdemokratisk Regering, og til Trafikminister udpegedes Trafikkontrolør J. F. N. Friis-Skotte.

Det er første Gang her i Landet, at en praktisk uddannet Jernbanemand har faaet overdraget Posten som Minister for offentlige Arbejder, og der er al mulig Grund for Tjenestemændene til at hilse den nye Trafikminister Velkommen i hans høje Embede.

Friis-Skotte er og har i mange Aar været en meget kendt Mand inden for Jernbaneetaten ved hans Deltagelse i Organi-

sationsarbejdet, først gennem Jernbaneforeningen senere gennem et mangeaarigt Arbejde som Formand for Statsbanernes Uheldsforsikringsforening. Endvidere er han gennem sit Arbejde som Kommunalbestyrelsesmedlem paa Frederiksberg, senere som Raadmand samme Sted og endelig som Folketingsmand blevet skolet til den Stilling, han nu er indtraadt i, og som han sikkert med Dygtighed vil forstaa at bestride.

Trafikminister Friis-Skotte medbringer mange Betingelser for at kunne føre Landets Trafikvirksomheder frem, gennem sit Arbejde baade som Folketingsmand og som Jernbanemand.

I Folketinget, hvor Friis-Skotte har haft Sæde siden 1918, kom han snart til at indtage Plads i første Række. Som Medlem af den store Sparekommission og af Lønningsraadet har han erhvervet sig en Indsigt, der nu kommer ham tilgode. Paa mange andre Omraader er Friis-Skottes store Arbejdskraft udnyttet, og det var derfor ganske naturligt, da Socialdemokratiet kom ind som det største Parti paa Rigsdagen, og da det skulde danne Regering, at det blev Friis-Skotte, der udnævntes til Minister for offentlige Arbejder.

BOULEVARDBANETUNELLEN.

Røg og Damp slaar én i Møde, naar man kommer kørende ind i Tunellen mellem Personbanegaarden og Østerbro og det er i Reglen fuldstændig umuligt at se det allerringeste; der køres med andre Ord i Blinde.

Der var en Tid, det var bedre, det var da der foregik en Udsugning af Røgen og Dampen ved Hjælp af elektrisk drevne Motorer, men disse saakaldte »Brummere« ophørte, formentlig sat ud af Virksomhed fordi der stadig klagedes over dem fra Publikums Side og fordi de med den tiltagende Trafik ikke kunde holde Tunellen fri for Røg og Damp.

Et ikke uvæsentligt Led i Sikkerhedstjenesten er Lokomotivpersonalets Udkig og mangfoldige er de Gange, hvor dette Udkig har bestaaet sin Prøve. Dette Udkig, som i sikkerhedsmæssig Henseende er af stor Betydning, eksisterer ikke fra det Øjeblik Lokomotivet befinder sig i Tunellen, og vi er af den Opfattelse, at et manglende Udkig paa dette Sted ikke er fuldt forsvarlig. Man kan maaske heroverfor gøre den Indvending, at fra det Øjeblik, Toget befinder sig paa Vej i Tunellen mod Nørreport Station er det allerede inde paa Stationspladsen, og det er selvfølgelig rigtigt, men vi har før set det Tilfælde, at der har befundet sig to Tog paa samme Blokinterval, og naar der i en saadan Situation intet er sket, skyldes det Udkigget fra Lokomotivet, men i Tunellen kan der som Regel ikke ses noget, og som Følge heraf vil det være ganske umuligt for Lokomotivpersonalet at afværge de Følger, der kan fremkomme ved en Fejltagelse af den Karakter. — Det er en ligefrem uigennemtrængelig Mur af Røg og Damp i Tunellen og den er meget ofte saa tæt, at det fra Lokomotivet er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at se Nørreport Station, forinden man er inde paa Stationen.

Vi staar antagelig nu overfor en Udvikelse af Køreplanen til Juni, og Togenes

Antal vil formentlig blive stærkt forøget, hvoraf følger, at de vil komme til at løbe med faa Minutters Mellemrum og en Følge heraf vil uvægerlig blive den, at Tunellen vil om muligt blive endnu mere fyldt med Røg, saaledes at det ingen Sinde vil blive muligt at se noget som helst i Tunellen. Det er nu en Gang rart at kunde se sig for, og det er som Forholdene er i Tunellen ganske udelukket, og det vil altsaa ikke blive bedre med en forøget Toggang, og det kan selvfølgelig ikke undgaas, at Lokomotivpersonalet føler en vis Utryghed ved udelukkende at skulde stole paa Signalerne og ved at vide, at det er dem umuligt at kunde hindre Følger af urigtig Signalgivning. — Fejltagelser kan ogsaa ske fra Lokomotivpersonalets Side og det vil i saa godt som alle Tilfælde være umuligt at afbøde saadanne Fejl.

Vi synes derfor, at der bør gøres noget, for at faa denne Røg- og Dampplage fjernet fra Boulevardtunellen medens Tid er. Det maa vel være muligt at gøre dette paa en saadan Maade, at det ikke volder nogen videre Gene for de omboende. Imidlertid er den Ulempe, Røgen og Dampen forvolder i Tunellen, af en saadan Karakter, at det kan forsvares at anvende Penge til Foranstaltninger til Ophævelse af denne Ulempe, der ikke er ganske ufarlig, og selv om det maaske ikke vil være muligt at gøre dette ganske lydløst.

FLYTTEGODTGØRELSE

Som Led i de mange mere eller mindre heldige Bestræbelser for at spare, havde Generaldirektoratet ogsaa udfundet, at de Fordele, som Ordre A. Nr. 4 om Flyttegodtgørelse bød Tjenestemændene, var for gunstige, og da Ordren navnlig berører den store Flok, maatte der naturligvis gøres noget. — Med et Par Tilfælde i Haanden henvendte Generaldirektoratet sig til Lønningsraadet for at afæske dette en Udtalelse, der som Springbrædt kunde

benyttes til Udstedelse af en ny Ordre, som atter skulde have den tunge Ende nedad.

Lønningsraadet gav Generaldirektoratet Medhold i de Betragtninger, man fra dets Side havde fremsat overfor de Par Tilfælde, som var forelagt Lønningsraadet, og dermed var det givet, at Grundlaget for en ny Ordres Udstedelse forelaa. — Den 12. Februar d. A. fik Fællesudvalget Udkastet til denne nye A-Ordre forelagt, og der blev saaledes Lejlighed til en mundtlig Forhandling.

Vi optrykker nedenfor den Forhandlingsprotokol, der ved Mødet blev optaget.

Forhandlingsemne: Udkast til en ny A-Ordre angaaende Flytlegodtgørelse.

Tilstede var for Generaldirektoratet:

Kontorchef Jacobi.

Fuldmægtig André Jensen.

For Fællesudvalget:

Forretningsfører Ch. Petersen.

Snedker L. Hansen.

Lokomotivfører Rich. Lillie.

Kontrolør A. Ohmeyer.

Assistent L. Chr. Larsen.

Protokollen førtes af Assistent Larsen.

Kontorchefen bød Velkommen og oplyste, at Grunden til, at der var indkaldt til mundtlig Forhandling, var Fællesudvalgets Skrivelse af 28. Januar d. A., hvori udtales, at Organisationerne kun kan tiltræde det foreliggende Ordre-Udkast, naar Anmærkningen nederst paa Side 2 (»Saaframt Flytning af Husstanden og Bohavet ikke har fundet Sted, vil Godtgørelse efter Stk. 3 i Almindelighed ikke kunne ydes og kun efter Tilladelse fra Generaldirektøren») slettes, og naar der i Afsnittet »Til Tjenestemandsslovens § 1290, Stk. 2« tilføjes følgende i Slutningen af sidste Stykke: »Der skal dog stedse være en under Hensyn til Familiens Størrelse passende Del af Lejligheden (Værelsernes Antal) til Tjenestemandens Disposition.«

Generaldirektoratet kan tiltræde, at der tilføjes en Bestemmelse i Lighed med den nævnte. Derimod kan vi ikke gaa med til at slette Anmærkningen nederst paa Side 2, da denne er sat ind for at forhindre, at det i Tjenestemandssloven § 1290, Stk. 3, omhandlede Procenttillæg og Dagpengebeløb af Distrikterne udbetales i Tilfælde, hvor den paagældende Tjenestemand ingen Udgifter har haft i Anledning af Forflyttelsen. Reglen er iøvrigt i Over-

ensstemmelse med Direktiver fra Finansministeriet og Lønningsraadet.

Ch. Petersen: Organisationerne er ængstelige for, at en saadan Bestemmelse vil medføre, at den anvendes til at skaffe billigere Afløsning f. Eks. ved at forflytte en Afløser fast til et Sted, hvor der af én eller anden Grund er Brug for en saadan Tjenestemand — i kortere eller længere Tid — og derved spare den sædvanlige Udstationeringsgodtgørelse.

Dertil kommer, at Godtgørelsen efter § 1290, Stk. 3, har til Formaal ikke alene at holde Tjenestemanden skadesløs for Flytteudgifter; men maa ogsaa betragtes som et Ækvivalent for de Ubehageligheder, der er forbundet med at blive tvangsforflyttet. Efter Organisationernes Opfattelse findes der heller ikke i Lønningsloven nogen som helst Hjemmel til at foretage saadanne Indskrænkninger i § 1290; og der gøres gældende, at en Fortolkning som af Børnerne indført næppe er lovmedholdelig.

Kontorchefen: Med Hensyn til Spørgsmaalet om Berettigelsen af den anførte Fortolkning skal jeg indskrænke mig til at udtale, at Lønningsraadet og Finansministeriet antagelig har lagt Vægt paa Ordene »kan der« og ment, at der herefter ikke i det enkelte Tilfælde gives Tjenestemanden en juridisk Ret til vedkommende Ydelse.

Men iøvrigt er det ikke paa nogen Maade Generaldirektoratets Mening, at Bestemmelsen skulde kunne anvendes saaledes, som Hr. Forretningsfører Petersen antydede. Vi ønsker kun Anmærkningen tilføjet, for at Distrikterne ikke automatisk skal lade Godtgørelsen udbetale uden Hensyn til de konkrete Omstændigheder ved Forflyttelsen. Derimod er det ikke Tanken at foretage nogen Indskrænkning i Anvendelsen af Udstationering for at spare Udstationeringsgodtgørelse.

Lillie: Hvis man har den Opfattelse af Ordret »kan« i Stk. 3, er der formentlig ingen Anledning til at tilføje Anmærkningen.

Kontorchefen: Anmærkningen er nødvendig, for at Sagen kan blive forelagt Generaldirektøren.

Ohmeyer: Det har dog hidtil ikke været nødvendigt at fortolke dette Spørgsmaal. Vi ved jo af lang Praksis, at Beløbet altid er blevet udbetalt — altsaa er Formaalet nu at ændre den hidtidige Forstaaelse af Loven.

L. Chr. Larsen: Vil Bestemmelsen ikke være i Strid med Lovens § 1290, Stk. 5, der udtaler, at der *altid* ydes Godtgørelse i Tilfælde af uansøgt Forflyttelse?

Kontorchefen: Nej, thi ved »Godtgørelse« maa forstaaes den Godtgørelse, der tilkommer den paagældende efter de almindelige Regler om Flyttegodtgørelse.

L. Chr. Larsen: Man kan dog sikkert ikke i noget Tilfælde ganske undlade at yde Godtgørelse efter Stk. 3, naar Forflyttelsen er uansøgt. Efter de gamle Regler (Lønningsbestemmelserne i Ordre E. 8 § 16) ydedes der da ogsaa altid foruden de 4 pCt., henholdsvis 2 pCt., til Flytteomkostninger Dagpenge for 6 eller 3 Dage; og Bestemmelsen er optaget uforandret i Tjenestemandsløven.

Ch. Petersen: Efter den nye Bestemmelse vil man kunne forflytte en Tjenestemand varigt i 3—4 Maaneder uden at den paagældende faar nogen Godtgørelse herfor, med Undtagelse af eventuel Godtgørelse for dobbelt Husførelse, og denne kan højst udgøre $\frac{3}{4}$ af Dagpengene for Udstationering.

Kontorchefen: Det er som nævnt ikke Generaldirektoratets Hensigt i denne Henseende at fravige den hidtil fulgte Fremgangsmaade.

L. Chr. Larsen: Bestemmelsen er en administrativ Indskrænkning af Løven, og det er med Beklagelse, at Personalet erfarer, at Statsbanerne ikke kan lade sig nøje med den Indskrænkning, som den store Sparekommission foretog ved at tilføje Bestemmelsen om, at ugifte Tjenestemænd under 25 Aar ikke kan erholde de 2 pCt. af Lønnen. Sparekommissionen har jo specielt haft Stk. 3 under sin Lup (jfr. 1. Betænkning, Side 39) og derefter foreslaaet nævnte Tilføjelse; havde det været berettiget at tage mere, var det sikkert sket. Af Sparekommissionens Analysering af Stk. 3 fremgaar det tydeligt, at de 4 pCt., henholdsvis 2 pCt., af Lønnen er til Dækning af Flytteomkostningerne; Dagpengene maa derfor betragtes som ydet i anden Hensigt, f. Eks. til at bøde lidt paa Ubehagelighederne ved den tvungne Forflyttelse. Det er derfor i hvert Fald uretfærdigt at tage Dagpengene, selv om Flytning af Husstanden og Bohavet ikke har fundet Sted. Og saaledes som den nye Bestemmelse er affattet, vil man faktisk ganske udelukke ugifte Tjenestemænd fra Godtgørelse efter Stk. 3, idet disse kun sjældent vil have baade Husstand og Bohave at flytte med.

Rich. Lillie: Jeg vil tro, at Lovgivningsmagten gennem Bestemmelsen i Stk. 3 har tilsigtet ikke alene at give Erstatning for Flytteudgifter men har ogsaa villet tage Hensyn til de Ubehageligheder, der paaføres Tjenestemænd ved uansøgt Forflyttelse. Disse Bestemmelser vil man nu fravige. — En Tjenestemand, der mod sin Vilje bortkommanderes til en anden By fra sit Hjem og fra de Forhold, hvorunder han daglig lever og færdes, hans Udgifter og de Ubehageligheder, dette kan medføre, kan ikke udregnes i nøjagtige Beløb. — Vi maa derfor mene, at Lovens Aand er den, at der i saadanne Tilfælde skal ydes Tjeneste-

manden Godtgørelse efter Bestemmelsen Stk. 3. Selv om Løven kun siger »kan ydes«, mener jeg, at man dermed har villet undgaa den bydende Form. For saa vidt Forholdene nødvendiggør Ændringer maa en saadan Ændring ske ved en Rettelse til Løven og ikke gennem en Fortolkning.

Den Fremgangsmaade, Generaldirektoratet nu vil indpaa, vil paa sine Steder friste til i Stedet for Udkommando at foretage beordrede Forflyttelser, og selv om Kontorchefen udtaler, at det ikke er Hensigten at fravige den gældende Praksis, er jeg ikke sikker paa, at Generaldirektoratet kan beskytte os mod eventuelt Misbrug fra Distrikternes Side; thi vi bliver efterhaanden mistroiske.

Omtalte herefter en Forflyttelse af en Lokomotivfører fra Brande til Lunderskov, og som man havde behandlet efter den Fortolkning, man nu ønskede godkendt; hævdede, at den paagældende, omend hans Fraværelse kun havde strakt sig over 1 Maaned, ikke havde faaet Godtgørelse, som dækkede, hvad han havde haft af Ubehageligheder og Udgifter; thi den eneste Godtgørelse, han havde modtaget, var Godtgørelse for dobbelt Husførelse.

Vi kan derfor ikke give vort Bifald til den foreslaaede Bestemmelse.

Kontorchefen: Jeg erindrer meget vel den Sag, Hr. Lillie omtalte: Det drejede sig her om en Lokomotivfører, som efter Ordre blev forflyttet fra Brande til Lunderskov og en Maaned Tid efter i Henhold til Ansøgning tilbage til Brande. Medens han opholdt sig i Lunderskov, havde han sin Familie boende i Brande, og Merudgifterne ved saaledes en Tid at føre dobbelt Hus har han af Distriktet faaet godtgjort efter de almindelige Regler for Ydelse af Godtgørelse for dobbelt Husførelse.

Et er nu, om den paagældende muligt har kunnet besvære sig over, at den ydede Godtgørelse har været for lille; en saadan Klage har imidlertid ikke hidtil foreligget. Men det forekommer mig, at Tilfældet forøvrigt snarere viser Berettigelsen af Generaldirektoratets Standpunkt, da man dog vist kan blive enige om, at en Mand som den omhandlede, i Virkeligheden har faaet al den Godtgørelse, han med Rimelighed kan forlange.

Rich. Lillie: Vi har en Klage fra den paagældende, som vil blive forelagt.

Ch. Petersen: Den af Rich. Lillie omtalte Lokomotivfører fik vel Godtgørelse for dobbelt Husførelse; men ikke alle sine Udgifter dækkede. Vi har stadig Klager og Besværinger over slige Forhold. Banerne nøjes ikke med at konstatere Udgifterne; men man skærer yderligere ned.

Ohmeyer: Ogsaa indenfor vor Organisation har vi Klager af nævnte Art.

Ch. Petersen: Ved Afgørelsen om Sagerne om dobbelt Husførelse gaar man Tjenestemændene for nær; de beskæres alle, saaledes at de paaføres Tab.

Kontorchefen: Hvis Generaldirektoratets Instruks til Distrikterne følges, burde dette ikke kunne ske.

Ch. Petersen: Med Hensyn til Anmærkningen vil jeg sige, at det maaske, under Hensyn til det af Hr. Larsen fremførte, vil være noget vanskeligt at fastholde Procent-Tillæget, naar Flytning af Husstanden og Bohavet ikke har fundet Sted. Men Dagpengene maa den paagældende være berettiget til; og jeg vil spørge om Generaldirektoratet ikke kan indgaa paa et Kompromis, hvorefter der ydes Dagpenge i det anførte Tilfælde?

Vi er tilfredse med, at Generaldirektoratet har tiltraadt Tilføjelsen (om Lejligheden) i Slutningen af Ordren og maa ønske at komme til Forstaaelse ogsaa om Anmærkningen.

Ohmeyer: Vi vil gerne have klaret, om Ordene »Husstand og Bohave« er uløseligt sammenknyttet, saaledes at ugifte Tjenestemænd faktisk udelukkes fra Godtgørelse. Stk. 3 fastsætter, hvad der ydes, og giver ikke Raaderum for et frit Skøn som f. Eks. i Stk. 2. Derfor maa man kunne slutte, at det er Lovens Mening at Procentbeløb og Dagpenge altid skal ydes.

Kontorchefen: Det er ikke Hensigten at udelukke ugifte Tjenestemænd fra Godtgørelse efter Stk. 3, naar de har Udgifter til Flytning og er over 25 Aar.

Ch. Petersen: Det er altsaa nok, at den ugifte har en Kuffert at flytte med?

Kontorchefen: Hovedsynspunktet maa være, at Godtgørelsen er betinget af, at den paagældende i Anledning af Forflyttelsen har flyttet, hvad han har at flytte, og at Sagen i Almindelighed kun, hvor dette ikke er Tilfældet, skal forelægges Generaldirektøren.

Ch. Petersen: Jeg mener nu heller ikke, at det er Lovens absolute Hensigt at nægte ham Godtgørelse efter Stk. 3, selv om han intet har at flytte med; de anførte Beløb maa nemlig betragtes som Gennemsnitstal, der altid ydes uden Hensyn til, om Udgifterne er noget større eller mindre. Banerne vil nu søge at slippe billigere, naar der i enkelte Tilfælde kan konstateres en mindre Udgift end Beløbet efter Stk. 3; det modsatte maatte jo føre til, at Banerne ogsaa dækkede et eventuelt Underskud; men herom tales der jo ikke. Det er derfor uberettiget at beskære disse Gennemsnitstal; hvad Tjenestemanden eventuelt tjener den ene Gang sættes maaske til næste Gang.

Kontorchefen: Jeg synes ikke, Hr. Petersen har Ret i sine Betragtninger, thi den Omstændighed, at Godtgørelsen efter Stk. 3 altid ydes med bestemt fastsatte Beløb, og herom er vi enige, kan formentlig ikke forhindre, at Ydelsen af Godtgørelsen i Almindelighed betinges af, at der virkelig finder en Flytning Sted. I hvert Fald kan Generaldirektoratet efter Lønningsraadets og Finansministeriets Stilling ikke indtage et andet Standpunkt, og en fortsat Forhandling fører derfor næppe til noget.

De faldne Udtalelser skal nu blive taget til Efterretning, og jeg forstaar Fællesudvalget saaledes, at dette kan tiltræde Anmærkningen, naar der i alle Tilfælde ydes Dagpenge. — »Ordet »midlertidig« er slettet alene af redaktionelle Hensyn.

Ch. Petersen: Ja, hvis vi kan blive enige nu under Forhandlingen.

Kontorchefen: Jeg kan ikke give min Tilslutning til Ændringen.

Ch. Petersen: Fællesudvalget maa da protestere mod Bestemmelsens Iværksættelse.

Hermed sluttede Forhandlingen.

Som man heraf vil se, samlede hele Jernbanepersonalets Organisation sig til en Protest mod den ny Ordres Udstedelse.

Ordren som saadan gik ogsaa videre, end Lønningsraadet havde tænkt, — en Mening vi slutter os til, derved at Forretningsfører Ch. Petersen som Medlem af Lønningsraadet havde givet Lønningsraadets Udtalelse til Generaldirektoratet sin Tilslutning, men som under Forhandlingen i Generaldirektoratet paa sin Organisations Vegne sluttede sig til den fremsatte Protest.

Vi skal villigt erkende, at de Tilfælde, som havde bevirket Sagens Rejsning, i sig selv indeholdt noget urimeligt, men at man for at undgaa saadanne Tilfælde skulde gaa saa vidt som at udarbejde en ny Ordre, der bortflygtede Lovens Hensigt og stillede en forflyttet Tjenestemand saa ugunstigt, som tænkes kunde, gav Tilfældene ikke Anledning til; kun den Iver, som i de sidste 4 Aar saa stærkt har kendetegnet nogle Embedsmænd, naar det drejede sig om at stille det store Gros af Tjenestemænd ugunstigt, var virksom.

Ordren er endnu ikke udstedt, men vi tror heller ikke, den vil blive det i den

Skikkelse, i hvilken den blev forelagt Fællesudvalget.

Trafikminister Friis-Skotte vil sikkert vide at tage Hensyn til det samlede Jernbanepersonales Protest.

Vi for vort Vedkommende vil altid være rede til at medvirke til Ændring af Ordre, der giver Anledning til Urimeligheder, men vi vil lige saa kraftigt modarbejde Ordre, hvis Indhold kun tager Sigte paa almindelige Forringelser, og navnlig naar Ændringerne giver Udtryk for reaktionære Tendenser.

»Dich.«

UDDANNELSESKOMMISSIONEN

(Fortsat).

o. Vognmestre.

Vognmesterstillingen rekruterer for Tiden fra Værksted- eller Remisehaandværkere. For at opnaa Vognmesterstillingen kræves, at den paagældende skal have arbejdet 11 Maaneder i et Vognværksted og 1 Maaned i Elektrisk Værksted, samt at han paa en tilfredsstillende Maade i 3 Maaneder har forrettet Tjeneste som Vognmester, hvorhos det er en Betingelse, at han, naar Uddannelsen paabegyndes, endnu ikke er fyldt 40 Aar.

Kommissionen er af den Anskuelse, at det under Hensyn til det ret mangeartede Arbejde, Vognmestrene udfører, vil være nødvendigt at give Aspiranterne til disse Stillinger en noget mere omfattende Uddannelse end hidtil sket, ligesom man mener, at disse forinden Ansættelse i Vognmesterstillingen finder Sted, bør underkastes en mindre, teoretisk Prøve. Med dette for Øje anser Kommissionen det derhos for rigtigst, at Aspiranten, før Uddannelsen paabegyndes, overfor den paagældende Værkstedschef skal godtgøre, at han er i Besiddelse af almindelig Skrivefærdighed og fortrolig med Udfærdigelsen af Rapporter om Fejl og Mangler ved Materiellet.

Af samme Grunde som foran for Lokomotivmestrene anført anser man det derhos for heldigst, at Uddannelsen paabegyndes, medens den paagældende er i en Alder af ikke under 30 og ikke over 40 Aar.

Hvad selve Uddannelsen angaar, skal man i øvrigt foreslaa følgende:

Aspiranten skal have arbejdet mindst 1 Aar som fast ansat Haandværker ved Reparation og Revision af de forskellige Vogntyper i et af Statsbanernes Centralværksteder, ligesom han ogsaa

skal have arbejdet mindst $\frac{1}{2}$ Aar i et af Statsbanernes elektriske Værksteder, hvor han særlig gøres bekendt med de elektriske Installationer paa det rullende Materiel samt med Opladning af Togbatterier. Det bør derhos som hidtil være en Betingelse for Udnævnelse til Vognmester, at Aspiranten i mindst 3 Maaneder og helst i samlet Tid har gjort tilfredsstillende Tjeneste i denne Stilling og herunder bl. a. har godtgjort fornødent Kendskab til Statsbanernes Vandforsynings- og Vandrensningsanlæg. Nævnte Tjeneste skal finde Sted paa en Station, hvor der er ansat en Vognmester, og Aspiranten maa i hvert Fald i et kortere Tidsrum have forrettet Tjeneste sammen med en Vognmester, forinden han overtager selvstændig Tjeneste. Ved den teoretiske Prøve, som Kommissionen i Henhold til det foranstaaende mener, at Aspiranten skal have bestaaet, forinden han udnævnes til Vognmester, og som først tænkes afholdt, naar den praktiske Uddannelse er endt, skal han godtgøre at være i Besiddelse af Kendskab i fornødent Omfang til de Vognopsynet vedrørende Bestemmelser i Ordresamlingen, ligesom han skal godtgøre Kendskab til de tekniske Vejledninger, der har Betydning for Vognmestrenes Gerning, samt til Overenskomsterne om den gensidige Vognbenyttelse. Prøven foreslaas afholdt af en Maskiningeniør i Forbindelse med en Vognmester. At Fordringen om et Aars Uddannelse i et Vognreparationsværksted og $\frac{1}{2}$ Aars Uddannelse i et elektrisk Værksted er fyldestgjort, bør godtgøres ved Vidnesbyrd fra vedkommende Værkstedschef, og, at han i mindst 3 Maaneder har gjort tilfredsstillende Tjeneste som Vognmester, ved Vidnesbyrd fra det Distrikt, hvor den nævnte Tjeneste er udført.

Kommissionen skal endelig foreslaa, at Værksted- og Remisehaandværkere, der ved ovenstaaende Forslags Ikrafttræden har gennemgaaet den nugældende Vognmesteruddannelse, ikke berøres af de nye Bestemmelser. For dem, der derimod paabegynder Uddannelsen efter det forannævnte Tidspunkt, bringes de nye Regler til Anvendelse.

p. Værkmestre.

Kommissionen har ikke ment at burde foreslaa Uddannelsesregler for Værkmestre under Hensyn til, at den nedsatte Værkstedskommission ikke har tilendebragt sit Arbejde, og at man ikke tør bortse Muligheden af, at de paagældende Tjenestemænds Arbejdsforhold kan blive berørt af denne Kommissions Forslag.

Ingeniører.

Kommissionen har indgaaende overvejet Spørgsmaalet om det formaalstjenlige i, at de

unge Ingeniører ved Statsbanerne erholder praktisk Uddannelse, herunder ogsaa i visse Grene af Stations- og Togtjenesten samt i Sikkerhedstjenesten, og Kommissionens Synspunkter falder i det væsentlige sammen med den Opfattelse af det paagældende Forhold, der er kommet til Orde i Afsnittet om Personalets Uddannelse og Instruktion i den af Sikkerhedskommissionen afgivne Betænkning.

I Overensstemmelse hermed maa man anbefale, at de unge Ingeniørers Arbejde tilrettelægges saaledes, at det i hvert Fald vil være muligt at give Baneafdelingens (Banetjenestens) Ingeniører nogen Tids praktisk Uddannelse i Overbanemester-, henholdsvis Telegrafmestergerning og Maskinafdelingens (Maskintjenestens) Ingeniører Indøvelse i Lokomotivpersonalets Arbejde. I øvrigt maa man ligeledes i Samklang med Sikkerhedskommissionens Betragtninger fremhæve det ønskelige i, at Bestræbelserne rettes i saa vid Udstrækning, som Forholdene maatte tillade det, at skaffe det unge Ingeniørpersonale nogen Indøvelse i Stations- og Togtjenesten, selv om dette mulig skulde medføre økonomiske Ofre, der dog næppe kan blive af stor Betydning.

„HANNA“ STOKEREN

MEKANISK INDFYRINGSAPPARAT FOR LOKOMOTIVER

Ved Otto Bendixen.

»Hanna« Stokeren bestaar i Lighed med de to forud beskrevne Stoker Typer, »Duplex« og »Street« Stokeren, af en Drivmaskine, et Transportsystem, et Elevatorsystem samt et Spredesystem. Tidligere bestod Drivmaskinen af en lille gangskiftelig Maskine med 2 Cylindre monteret under Førerhuset (se Fig. 1.) Maskinens Omdrejninger overførtes til Stokermekanismen ved Kædetræk. Dette Drivmaskinsystem maa dog have vist sig at have haft Ulemper, da der paa de sidste »Hanna« Stokere anvendes samme Drivmaskintype som til »Duplex« Stokeren. (En Dampecylinder, sædvanlig 11 " [279,3 mm] i Diam. og i Cylinderens Dæksel en Hjælpeglider, som drevet af Stemplets frem- og tilbagegaaende regulerer Hovedgliderens Bevægelse.)

Transportsystemet adskiller sig kun i ringe Grad fra de forud beskrevne. Som ved »Duplex« Stokeren drives Transportskruen i Trugget i Tenderens Bund fra sin bageste Ende gennem Tandhjulsforbindelse af en Akselledning, som forsynet med Universalled atter trækkes ved en Tandstangs frem- og tilbagegaaende Bevægelse.

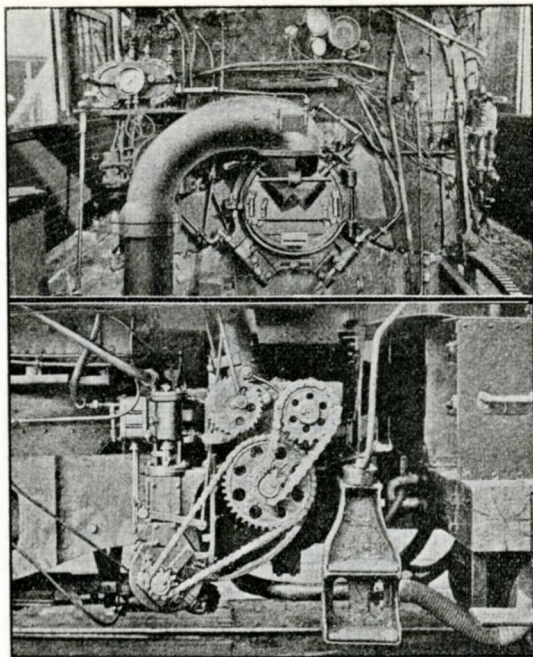


Fig. 1. »Hanna« Stoker af ældre Type.

»Hanna« Stokerens Transportsystem indeholder ogsaa et Knusesystem. Paa tidligere leverede »Hanna« Stokere førtes Kullene gennem kun een lodret Elevator op til et Punkt over Fyrdøren, hvorfra de dryssede ned over Spredesystemet. Paa nyere Typer tages Kullene tilvejs af to Elevatorer, som hver paa sin Side af Fyrdøren kan lade Kullene falde ned over Spredesystemet. Dette kan deles i to Dele. Den ene Del bestaar af to Vinger eller Skovle, som drevne af Drivmaskinen stadig svinger frem og til-

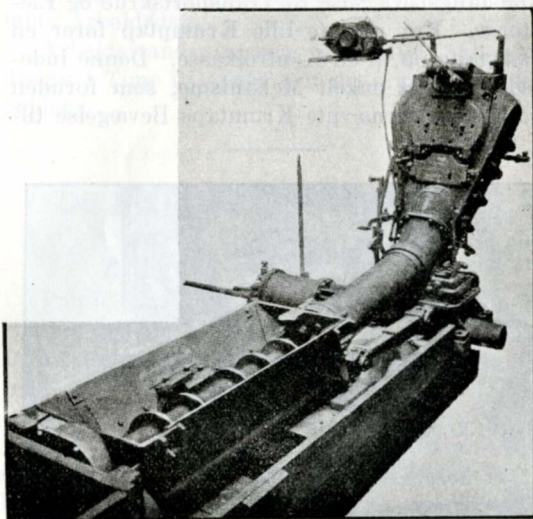


Fig. 2. »Hanna« Stoker af nyere Type. Samlet Oversigt.

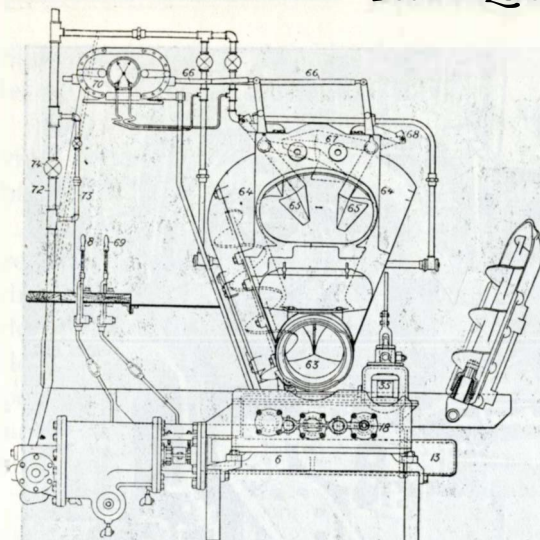


Fig. 3. Skitse af »Hanna« Stoker set bagfra. Højre Elevator aftaget.

bage, hvorved de Kul, som kommer i Berøring med Skovlene kastes ud over Spredesystemets anden Del. (Fig. 3.) Denne består af et Stykke Støbegods, fra hvis to forskellige Huldeder der vifteformet blæses fra Dampstraaleude, hvoraf de, der er forbundne med den ene Huld, udstraaler Damp af højt Tryk, medens de, som har Forbindelse med den anden Huld, udblæser Dampstraaler af lavt Tryk.

Dette System har vist sig at være meget fyldestgørende og velegnet til Opnaaelsen af en jævn Spredning af blandet Brændsel over hele Ristearealet, saaledes at Anvendelsen af Fyrværktøj praktisk talt er unødvendig. De førnævnte Vinger eller Skovles Bevægelse dirigeres af en lille Krumtap anbragt nede paa de Tandhjulbevegelser, som overfører Drivmaskinens Tandstangsbevægelse til Transportkrue og Elevatorer. Fra nævnte lille Krumtap fører en Trækstang op til en Kontrolkasse. Denne indeholder en ret enkelt Mekanisme, som foruden at overføre førnævnte Krumtaps Bevægelse til-

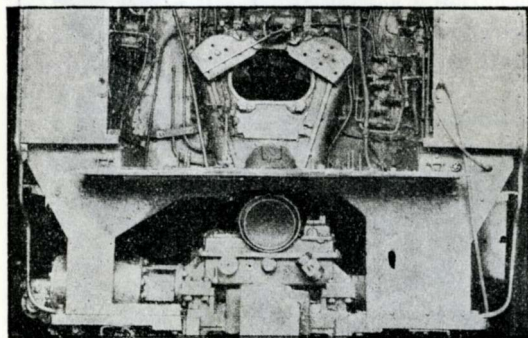


Fig. 4. Interiør af Førerhus paa Lokomotiv med »Hanna« Stoker. Fyrdøren aaben til Haandfyring.

lige tillader, at hver enkelt Vinges Bevægelse kan forandres, gøres større eller mindre eller helt stoppes, uafhængig af den anden Vinge og omvendt.

Stokeren er forsynet med 3 Manometre. Et, som viser Drivmaskinens Arbejdstryk, et, som viser Trykket i Spredesystemets Højtrykssektion, og et, som viser Trykket i Spredesystemets Lavtrykssektion.

Kullenes Vej gennem Sokeren er fra Tenderens Kulbeholdning til Transportskruen, videre gennem Knuseren til Elevatorerne, af disse løftet tilvejs og tøret ud over Spredningerne, som i Følge deres Bevægelse spreder Kullene ud over Høj- og Lavtryksdampstraalesystemet, som besørger den endelige Fordeling af Brændselet over hele Fyret.

»Hanna« Stokeren kan monteres paa ethvert Lokomotiv, uden at nogen Ombygning er nødvendig. Aabninger i Kedlen paa usædvanlige Steder undgaas, da Brændselet indføres og spredes gennem den normale Fyraabning saaledes, at enhver Fyrdørtype kan anvendes. »Hanna« Stokerens Fyrkarm støbes paa Foranledning saaledes, at enhver Fyrdørtype kan anvendes. Dog anvendes som Regel »Franklin Automatic« Patentet, sædvanlig af »Butterfly« Typen (Sommerfugle Typen efter Fyrdørene, der som Vinger slaas til Siden).

»Hanna« Stokeren har den Fordel, at Haandfyring under Stokerens delvis eller totale Nedbrud, gøres baade lettere og mere virksom, idet Kullene med Haandkraft blot kastes ind gennem Fyrdøren, hvorefter Dampstraalespredesystemet besørger Kullenes videre Placering.

Fig. 1 viser et Førerhus, hvor man ser »Hanna« Stokeren monteret (foroven) samt Drivmaskinen monteret paa Lokomotivets venstre Side under Førerhuset (forneden). Begge Figurer viser ældre Typer.

I Fig. 2 ses en »Hanna« Stoker af nyere Type.

Fig. 3 viser en Skitse, hvor man tydeligt ser Drivmaskinen og Elevatorerne, hvoraf den højre er aftaget, og endvidere ser man Kontrolkassen med de tilhørende Vingebevegelser samt alle Dampledningerne.

Fig. 4 viser Førerhus med en moderne »Hanna« Stoker monteret.

ARBEJDSSTANDSNINGER I 1923

Paa Grundlag af de Oplysninger om Arbejdskonflikter, der har kunnet fremskaffes fra Dagspressen, fra Blade udgivne af faglige Organisationer eller paa anden Maade, udsender det statistiske Departement Spørgeskemaer til de Arbejder- og Arbejdsgiverorganisationer, der

berøres af Konflikterne. De saaledes tilvejebragte Oplysninger danner Grundlaget for nedenstaaende Redegørelse for de i 1923 forefaldne Arbejdsstandsninger, om hvilke der i de fleste Tilfælde er givet Meddelelse baade fra Arbejder- og Arbejdsgiverside.

Der er kun medtaget egentlige Strejker og Lockouter, medens Konflikter, der nærmest maa betegnes som Boykotting, Affolkning af en Arbejdsplads, pludselig Afskedigelse o. lign. ikke er medtagne, ligesom der ogsaa er set bort fra Arbejdsnedlæggelser, der kun har været enkelt Dag eller endnu kortere, idet de Oplysninger, der kan fremskaffes om saadanne Smaakonflikter, som Regel vil være meget ufuldstændige.

I Henhold til Bestemmelserne i det generelle Forlig af 4. April 1922, der afsluttede dette Aars Storkonflikt, blev der i Sommeren 1922 for langt de fleste Arbejdsoverenskomsters Vedkommende truffet Aftale om, at de i 1922 afsluttede Overenskomster, der kun var sluttet for et Aar skulde forlænges yderligere for et Aar, saaledes at de fleste Overenskomster først vilde løbe ud i Foraarsmaanederne 1924. Det blev herefter kun for forholdsvis faa Fags Vedkommende Tale om Afslutning af nye Overenskomster i 1923, og med et Par Undtagelser lykkedes det for disse Fag at faa Overenskomsterne forlængede uden Konflikt.

Antallet af Arbejdsstandsninger i 1923 har derfor været forholdsvis ringe. Der er ialt kun indregistreret 58 Konflikter, der næsten alle har haft et meget begrænset Omfang. Af de 58 Arbejdsstandsninger omfattede de 46 kun en enkelt Arbejdsgiver, kun 2 omfattede et større Antal, nemlig henholdsvis 60 og 46 Virksomheder. En tilsvarende Deling af Arbejdsstandsningerne efter det Antal Arbejdere, de omfattede, viser, at 12 Arbejdsstandsninger kun omfattede 1—5 Arbejdere, 25 omfattede fra 6—25 Arbejdere, 17 omfattede fra 25—100 Arbejdere og 3 omfattede henholdsvis 380, 260 og 202 Arbejdere.

Næsten alle Konflikterne har været ganske kortvarige, de flest af kun nogle faa Dages Varighed. Af de 58 Arbejdsstandsninger varede de 36 under 1 Uge, 14 varede 1—2 Uger og de resterende 8 Arbejdsstandsninger varede højst 6 Uger. Der har saaledes i 1923 ikke været en eneste langvarig Konflikt.

Det samlede Antal Arbejdere, der har været i Konflikt i 1923 udgør ca. 2 000. Med Undtagelse af en enkelt Konflikt, der var af ubestemt Natur, har alle Konflikterne været Strejker.

Det bedste Udtryk for Arbejdsstandsningernes økonomiske Betydning har man i Antallet af tabte Arbejdsdage. Efter de herom modtag-

ne Oplysninger, kan det Antal Arbejdsdage, der er tabt af de direkte interesserede Arbejdere, for 1923 ansættes til ca. 19 700. De Konflikter, der i 1923 har medført det største Antal tabte Arbejdsdage, er følgende: De københavnske Tapetsereres Strejke i April, der omfattede 230 Arbejdere og 60 Arbejdsgivere, hvorved tabtes ca. 7 500 Arbejdsdage. Aarsagen til Strejken var Arbejdernes Krav om en Revision af Akkordpriskuranten. Dansk Skrædderforbunds Strejke overfor de Medlemmer af Skrædderlauget i København, der havde Frakkearbejdere ved bestilt Arbejde som Hjemnearbejdere; Strejkens Aarsag var Arbejdernes Krav om, at disse Svende fremtidig skulde beskæftiges paa Værksted. Strejken omfattede 380 Arbejdere hos 46 Mestre og det samlede Antal tabte Arbejdsdage var ca. 2 700. Endvidere en af Guld-, Sølv- og Elektropletarbejdernes Forbund iværksat Strejke, der omfattede 2 Arbejdspladser med ialt 202 Arbejdere; Strejken, der skyldtes Strid om Februarreguleringen, medførte et Tab af ca. 1 800 Arbejdsdage. Af væsentlig mindre Omfang var de københavnske Brolæggersvendenes Strejke i Maj og Smedeforbundets Konflikt med et enkelt københavnsk Firma i Jernindustrien; det Antal Arbejdsdage, der tabtes ved disse to Strejker, var henholdsvis ca. 850 og ca. 550 Dage.

Siden Indsamlingen af Oplysninger om Strejker og Lockouter begyndte i 1897 er der kun et Aar, der viser et lige saa lille Antal tabte Arbejdsdage, nemlig 1903, da der tabtes ca. 18 500 Dage, og af de andre Aar har kun 1912 og 1915 Tal, der ligger under 50 000 Dage. Højest naar 1919 med ca. 900 000 tabte Arbejdsdage, 1920 og 1921 med hver ca. 1,3 Mill., 1922 med ca. 2,3 Mill. og 1899 med ca. 2,8 Mill. tabte Arbejdsdage.

Arbejdsstandsningerne har i 1923 ikke andraget 1 Time i Gennemsnit pr. organiseret Arbejder.

DE DANSKE PRIVATBANER I 1922—23.

Paa Grundlag af de fra samtlige danske Privathaner modtagne Driftsberetninger har Det statistiske Departement foretaget en Opgørelse af disse Baners Driftsresultater i Aaret 1922—23.

Ved Udgangen af dette Aar var Banenettets samlede Driftslængde ca. 2 572 km mod 2 578 km i 1921—22.

I nedenstaaende Oversigt er meddelt Størrelsen af Personalet og Driftens Omfang i de 4 sidste Aar:

	1919—20	1920—21	1921—22	1922—23
Personale	3 646	3 811	3 818	3 796
Rej- { Tusinder	13 908	13 649	12 676	12 394
sende { Personkilom. 207 914	225 611	206 086	206 411	
(i 1000 km)				
Gods- { 1000 Tons	4 264	4 109	3 174	3 270
mængde { Tonkilom. 89 253	91 443	67 776	67 478	
(i 1000 km)				
Togkilometer	5 840	6 183	6 750	7 504
(i 1000 km)				

Det fremgaar af Oversigten, at medens der i Antallet af Rejsende er en lille Tilbagegang, formentlig bl. a. paa Grund af den tiltagende Rutebiltrafik, er Antallet af Personkilometer dog steget lidt, saaledes at den gennemsnitlige Rejselængde i 1922—23 var 16,7 km mod 16,3 i 1921—22. Den befordrede Godsmængde er steget noget i 1922—23, men er dog stadig betydelig mindre end i 1920—21.

Toggangen er, som det ses af Oversigten, stadig forbedret i de senere Aar, idet Antallet af Togkilometer er vokset ret stærkt, og i 1922—23 androg ca. 7 504 000, hvad der betegner en Fremgang paa ca. 8 000 km i Sammenligning med 1921—22.

Angaaende Privathanernes Indtægter og Udgifter skal meddeles følgende, jfr. nedenstaaende Oversigt:

	Indtægt 1000 Kr.	Udgift 1000 Kr.	Overskud 1000 Kr.
1914—14	13 155	9 295	3 860
1915—16	14 848	10 971	3 857
1916—17	17 357	14 314	3 043
1917—18	19 350	16 673	2 857
1918—19	28 696	23 575	5 121
1919—20	37 930	32 617	5 313
1920—21	45 519	46 077	÷ 558
1921—22	39 400	37 350	2 050
1922—23	33 620	30 316	3 304

Som det vil ses, er det lykkedes Privathanerne, trods den betydelige Nedgang i Indtægterne at give et Overskud, der i 1922—23 er betydeligt større end i det nærmest foregaaende Aar.

ENDELIG

Endelig fik Staten rystet Vampyren af sig, der hed Venstres Regering, som nu i 4 Aar har skaaret ned og skaaret ned for Tjenestemændene og haanet disse paa forskellig Vis, saa Valgets Dag, som for dem var Dommens — faldt med knusende Vægt over Agrarernes Hoved. Og ikke mindst lagde Tjenestemændene deres Kraft i Sejren ved Hjælp af Stemmesedelen, saa Venstrepartiet har forstaaet, at det for bestandigt har tabt Tjenestemændenes Tilid. Samtidig har Tjenestemændene en Gang

for alle, gennem disse 4 Nedskæringsaar lært, hvor deres politiske Plads er nu og i Fremtiden.

Der er nu ærefulde Opgaver for Dansk Lokomotivmands Forening at tage fat paa. Først og fremmest Tjenestetidsspørgsmaalet, som det sidste Delegeretmøde krævede underkastet Revision. En demokratisk Regering kan ikke holde Haanden over Lokomotivmændenes nuværende Tjenestetidsregler. Endvidere er Forfremmelsesspørgsmaalet et aktuelt Emne. Betjening af Rangermaskinerne maa hurtigt optages til fornyet Behandling. Sparekommissionens Forslag var ikke at tilbageholde Forfremmelser. — Tværtimod. — Den anbefalede dette, fordi det gav Tjenestemændene Lyst og Energi til Arbejdet, og det betaler sig. Der er mange, der er ansat paa 15—16 Aar som Lokomotivfyrbøder og oppe i 40 Aars Alderen, saa der ventes en hurtig og hensynsfuld Forstaaelse af den nye Regering.

Signal.

Den ærede Indsender har meget travlt, vi synes, at den nye Regering først maa komme til, forinden man skal bestorme den med Krav om dette og hint. Enhver Ting skal have sin Tid, og de Ting, den ærede Indsender peger paa, er stadig Genstand for Organisationens Ledelses varmeste Interesse og vil selvfølgelig blive taget op til Behandling, naar Tiden dertil er inde.

Vi vil gerne samtidig benytte Lejligheden til at gøre opmærksom paa, at det, at der er kommen en socialdemokratisk Regering til Roret, ikke er ensbetydende med, at nu faar Tjenestemændene alt, hvad de peger paa. Vi haaber paa en lidt gunstigere Vind, det kan »Signal« ogsaa gøre, og ellers forøvrigt trække Vejret roligt.

Red.



25 AARS JUBILÆUM

Følgende Lokomotivførere fejrede den 1. Maj 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmand:

Th. C. Jensen i Fredericia ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer, forflyttedes derfra til Odense som Rangerfører, og kom til Fredericia som Fører den 1. November 1914. Jubilæaren er en nobel og god Foreningsmand, der altid søger at hæve den Stand, han tilhører, og ved sit altid gode Humør har han skaffet sig mange Venner ved Depotet. Fredericia Afde-



P. Vartoft.
Esbjerg.



C. Bjørnsten.
Helsingør.



J. Hansen
Aarhus



O. E. Larsen.
Frederikshavn.



V. Ankerstjerne.
Randers.



J. J. Rinnor.
København G.



K. H. Helmer.
København G.



T. C. Jensen.
Fredericia.



C. Flies.
København G.



F. G. Schjødt.
København G.

1. Maj.
1899 ~ 1924.

linger takker for godt Samarbejde og ønsker til Lykke med Dagen.

M. R.

Jens Hansen, Aarhus H., har altid været et trofast og interesseret Medlem af vor Organisation. Afdelingen siger ham Tak for godt Kammeratskab og ønsker Jubilaren Lykke og Held i Fremtiden.

H.

P. Vartoft i Esbjerg ansattes som Lokomotivfyrbøder i Fredericia, var en Tid i Vamdrup, og kom ved sin Forfremmelse til Fører den 1. November 1914 til Esbjerg, hvor han siden har forrettet Tjeneste.

Jubilaren, der er kendt som en dygtig Lokomotivmand og en god Kammerat, deltager med Interesse i Afdelingens Arbejde. Vi ønsker til Lykke med Dagen og takker for godt Samarbejde i de forløbne Aar.

H. C.

Oskar Larsen i Frederikshavn har i al den Tid, han har været ansat som Lokomotivmand været stationeret i Frederikshavn — med Undtagelse af et halvt Aar i Aalestrup. Jubilaren er Jæger, Fisker og Sejlsportsmand om en Hals, og er i sit rette Element heroppe i sin Fødeby; han er en brav og god Kammerat, et trofast Medlem af D. L. F. og er altid parat, naar der kaldes paa hans Hjælp. Afdelingen lykønsker ham paa det hjerteligste og maa Jubilæumsdagen blive en Mindetag for ham.

I. A. B.

Chr. Bjørnsten i Helsingør blev ansat som Lokomotivfyrbøder i København, var en Tid i Roskilde, kom atter til København og blev ved sin Forfremmelse til Fører 1. November 1914 stationeret i Esbjerg, kom derfra igen til København, og blev endelig efter Ønske stationeret i Helsingør den 1. April 1919. Jubilaren er en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivmand, ag-

tet og afholdt af Kolleger og Medansatte, og har vundet sig mange Venner inden for sin Stand, hvilket han sikkert faar Bevis for paa Jubilæumsdagen. Vi ønsker Jubilaren til Lykke.

Lokomotivførerne *E. Flies*, *F. C. Schiødt*, *K. H. M. Helmer* og *J. J. Rinnow* alle i København G. Om disse Jubilarer er der kun godt at sige, idet de altid har været gode og pligttro Mænd, som vi netop af den Grund gennem de mange Aar har lært at sætte Pris paa. I den Forbindelse skal nævnes, at *J. J. Rinnow* i flere Aar har siddet i Afd. Bestyrelsen, ligesom han er i Bestyrelsen for Jubilæumsforeningen i 1. Distrikt, paa hvilke Pladser Jubilaren gør god Fyldest ved sin rolige og saglige Maade at tage Tingene paa.

Paa Kollegers Vegne skal jeg derfor bringe vore Jubilarer de bedste Hilsener og takke dem for den svundne Tid, i hvilken de har vist at være Standen til Ære og gode Medlemmer af vor Organisation.

L. M. Schmidt, Fmd. Afd. 1.

Lokomotivfører *A. J. Hansen* i *Helsingør* fejrede den 1. Februar 1924 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. H. blev ansat som Lokomotivfyrbøder i *Helsingør*, kom til Glyngøre ved sin Forfremmelse til Fører, kom derfra til Gedser og senere tilbage til *Helsingør*.



A. J. Hansen.

A. J. Hansen er en god Organisationsmand og har i en længere Aarrække været Formand for den herværende Afdeling af D. L. F., er agtet og afholdt af alle for sin støtte og rolige Karakter, hvilket han fik mange Beviser for paa F.

Festdagen, der paa en meget fornøjelig Maade fejredes i hans Hjem, sammen med Kolleger og Medansatte.

Den 1. April fejrede vor afholdte Kollega, Lokf. *J. Schvalm*, sit 25 Aars Jubilæum. En Deputation overrakte Jubilaren et Guldur med Kæde, det var skænket af Lokpersonalet og Haandværkerne. Ved en Frokost i Jubilarens smukke Hjem, bragtes der ham mange gode Ord, der vidnede om, hvor afholdt Jubilaren er.

F.

Den 1. April fejrede Lokofører *C. W. Mogens* sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivfører, Jubilaren har med Undtagelse af 3 Maaneder været stationeret i *Frederikshavn*. Paa Jubilæumsdagen mødte en Deputation fra Lokoførerafdelingen for at gratulere og overbringe Jubilaren et Guldur fra samtlige Kolleger, samt bringe en Tak for de mange Aars gode Samarbejde. Jubilaren takkede for den Venlighed,

der blev vist ham fra Kolleger og D. L. F. og udtalte smukke og anerkendende Ord om Foreningens Virksomhed. Jubilaren inviterede de tilstedeværende Kolleger til Frokost, som var overordentlig god, og hvor der herskede en ypperlig Stemning og blev udtalt mange gode og fornuftige Ord, efter Bordet blev der spillet og sunget og Underholdninger gik livligt til Kl. 4 Em.; vi havde tilbragt en hyggelig Formiddag.

Deltager.



S. MASKINERNE

Vi skal i en nær Fremtid her i Bladet bringe en udførlig Omtale af de nye S. Tenderlokomotiver, indeholdende alle de Oplysninger af teknisk Art, som har Interesse for Lokomotivmændene.

Artiklen, der vil blive skrevet af Hr. Ing. Suanning, vil blive ledsaget af de nødvendige Illustrationer.

VACUUMBREMSEN.

Et sikkert Forlydende vil vide, at Statsbanernes Administration efter lange og indgaaende Overvejelser har besluttet sig til at forlade vort nuværende Bremsesystem og indføre Kuntze-Knorr Bremsen i Stedet. — Denne Bremse, der virker ved Trykluft, skal være den mest fuldkomne Bremse, der findes.

Gennemførelsen af Forandringen fra vor nuværende Bremse til Kuntze-Knorr Bremsen er anslaaet at ville medføre en Udgift af ca. 8 Mill. Kr.

PERSONALFORTEGNELSE.

Vi kan meddele, at det nu er definitivt bestemt, at Personalfortegnelse over Statsbanernes Personale vil udkomme.

Bestillinger paa Personalfortegnelsen modtages indtil videre af Fuldmægtig *D. O. Høgs-gaard* eller Trafikkontrolør *J. Henriksen*, Generalsekretariatet.

JERNBANEMANDSHJEM I BERLIN.

Paa Alexanderplads i Berlin er der den 1. April d. A. aabnet et Overnatningshjem for Jernbanemænd, som enten paa Grund af Ferie eller Tjenesterejse opholder sig i Berlin. Betalingen for Opholdet pr. Nat varierer efter den paagældendes Stilling og udgør for de lavere Lønklassers Vedkommende 1,50 M., for højere

Lønklasser 2,25 M. pr. Nat. Der kan paa Hjemmet faas Morgenkaffe til moderat Pris; men en og samme Person kan kun bo der 3 paa hinanden følgende Nætter.

E. K.

DE TYSKE STATSTJENESTEMÆND'S FERIE

Trods den Elendighed, der hersker i Tyskland, og de Vanskeligheder, den tyske Administration maa kæmpe med, har man dog der indset det nødvendige og formaalstjenlige i at give Tjenestemændene en ordentlig aarlig Ferie.

Denne er ikke alene som hos os graduert efter Lønklasser, men ogsaa efter Levealder, og udgør i Aaret 1924 følgende Antal Dage.

	Indtil det fyldte 30. Aar	Fra 30.—40. Leveaar	Over 40 Aar
For Ledvogtere, Portører, Togbetjente o. s. v.	14	19	28
For Togførere, Lokomotivførere o. s. v.	17	23	31

E. K.

FRA SYGEKASSEN.

Da det formentlig kan have almindelig Interesse at høre noget om, hvorledes Invalidforsikringen til Dato har virket overfor Statsbanernes Sygekasser, meddeles følgende:

Der er indgaaet 455 Begæringer om Invalidrente, heraf 156 til den sjælland-falsterske Sygekasse og 299 til jydsk-fynske Sygekasse.

Af disse 455 Begæringer vedrørte 65 saadanne Personer, der ikke kunde komme i Betragtning, nemlig 54 Interessenter over 62 Aar, 10 anmeldte Børn eller Tyende og 1 Interessent, der var afgaaet ved Døden inden Begæringens Indgivelse.

82 Interessenter og 71 Hustruer har faaet tilkendt Rente, 51 har modtaget Afslag, da Arbejdsevnen ikke skønnedes nedsat til en Trediedel.

181 Begæringer er endnu ikke behandlet af Invalidforsikringsretten.

2 Ansøgere er overgaaet til statsanerkendte Sygekasser og 2 Ansøgninger er annulleret.

Der er til Dato gennem Statsbanernes Sygekasser udbetalt 163 683 Kr. i Invalidrente.

Efter ovenstaaende Opgørelse vil man se, at der dog er en Del Interessenter, som kommer til at nyde godt af Invalidforsikringen, hvilket tilfulde beviser at de Udtalelser, der er fremsat fra forskellig Side om Nytten af denne Forsikring ikke har været berettiget.

Endvidere meddeles, at Udgiften til Tandbehandling og Barselshjælp allerede nu udgøre følgende Beløb:

Sjælland-falsterske Sygekasse: Tandbehandling 46 075 Kr., Barselshjælp 4 755 Kr.

Jydsk-fynske Sygekasse: Tandbehandling 49 079 Kr., Barselshjælp 9 700 Kr.

REGNSKAB

for

Kong Christian den IX's Understøttelsesfond ved de danske Statsbaner fra 1. April 1923 til 31. Marts 1924.

INDTÆGT	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1922—23	36. 66
Indbetalte Bidrag i 1923—24	330. 50
Indvundne Renter	926. 83
	1 293. 99

UDGIFT	Kr. Ø.
Udbetalte Understøttelser: 12 Portioner à 100 Kr.*)	1 200. 00
Portoudgifter	9. 44
Beholdning at overføre til næste Regnskabsaar	84. 55
	1 293. 99

*) Understøttelserne er udbetalt til:

2 Enker efter Banearbejdere,	
2 — — Depotarbejdere,	
Enken efter en Baneforstand	
— — — Banenæstformand,	
— — — Ledvogter,	
— — — Maskinarbejder,	
— — — Overportør,	
— — — Portør,	
— — — Stationsforstander,	
— — — Vognmester.	

Status den 31. Marts 1924.

BEHOLDNINGER	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandslank	84. 55
Obligationer til paalydende Værdi 20 300 Kr. bogført for	20 029. 50
	20 114. 05

GÆLD	Kr. Ø.
Fondets Kapital	20 029. 50
Beholdning til Disposition	84. 55
	20 114. 05

København, den 31. Marts 1924.

Andersen Alstrup.

Toldberg, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningerne var til Stede.

København, den 24. April 1924.

C. Wieth.

Frode Nielsen.

TAKSIGELSER.

Min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. Rasmussen, Fredericia.

Min hjerteligste Tak for al venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

S. Jensen, Kolding.

Min hjerteligste Tak til alle som viste mig Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

S. A. Nielsen, Nyborg.

Hjertelig Tak til alle, som paa saa smuk Maade mindedes mig paa min Jubilæumsdag.

H. H. K. Nielsen, Gb.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. Skack, Brande.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. M. Jensen, Brande.

RETTELSE TIL
ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivfyrboderkredsen.

Helsingør: Kassererens Navn og Adresse er: H. Laugesen, »Daghy«, Rosenvangen 1.

TIL
MEDLEMSLISTEN

Overført fra D. S. og M. F. til D. L. F.

1—4—24: Lokfbr.-Aspr. T. G. Hansen, Esbjerg.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret den 5. Maj.



KGL. HOF-TAPETFABRIK

Vestervoldgade 11 B.
Telf. 3319—6638—6733.

Reserveret

Carl Larsen,
26, Pilestræde 26

Lokomotivmænd.

Jubilæumsmapper og Adresser
leveres smukt og billigt. Prøver og
Prisliste vil være til Eftersyn hos
d' Hrr. Afdelingsformænd ved større
Depoter.

Erbødigt

I. C. M. NIELSEN,
Pudserformand, Nyborg.

Børnernes TØJ-BØRS

Telf. Byen 3512.

Billigst i Byen.

Medlemmer 10 pCt. Rabat.
Matroshabitter fra 16 Kr.

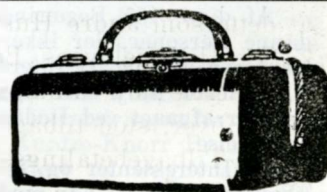
Gl. Kongevejs Forlængelse 4,
ved Trommesalen.



Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 452 x

Tlf. Vester 452 x



Reparationer
udføres.

Lædervare-Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

anbefales.

Rejsekufferter Citytasker Portemonnæer
Skoletasker, Tegnebøger m. m.
i stort Udvalg.

Telefon Vester 1494 v.



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 Ikba. B.
Modersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste med 90 Bte i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Eget Røgeri

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

„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.

Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hatte og Arbejdstøj. — Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a, København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613
Udgaar 2 Gange maanedlig.
Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Announce-Expedition
Ny Vestergade 7³, København B.
Telefon Central 14613.
Kontortid Kl. 10—4.