



25. AARG. N^o 17.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1925.

DANSK LOKOMOTIVBYGNING

Danske Lokomotivmænd har i stor Udstrækning besøgt A/S Frichs Maskinfabrikker i Aarhus for ved Selvsyn at følge Gangen i Arbejdet paa Bygningen af Lokomotiver, som denne Fabrik nu ene af danske Fabrikker beskæftiger sig med. Og for dem, som har besøgt Fabrikken, har det været lønnende og Rejsen værd.

Frichs Fabrikker har fra gammel Tid et godt Renommé og har altid sat alt ind paa, at Arbejdet, der udgik derfra, var absolut første Klasse. — Ved sine Leverancer af Lokomotiver til Statsbanerne har Fabrikken vist baade, at den magter at bygge de store Toglokomotiver, som nu er blevet Statsbanernes Standardtyper, og at levere Arbejdet i en saadan Udførelse, at Fagmanden fryder sig over dette.

Frichs Fabrikker er grundlagt for ca. 70 Aar siden af Søren Frich og omdannedes i 1912 til A/S. Fabrikken er udelukkende baseret paa Bygning af Kraftmaskiner, og har nu i de senere Aar indrettet sig paa Bygning af Lokomotiver, hvortil Fabrikken har indrettet sig med mange Specialmaskiner.

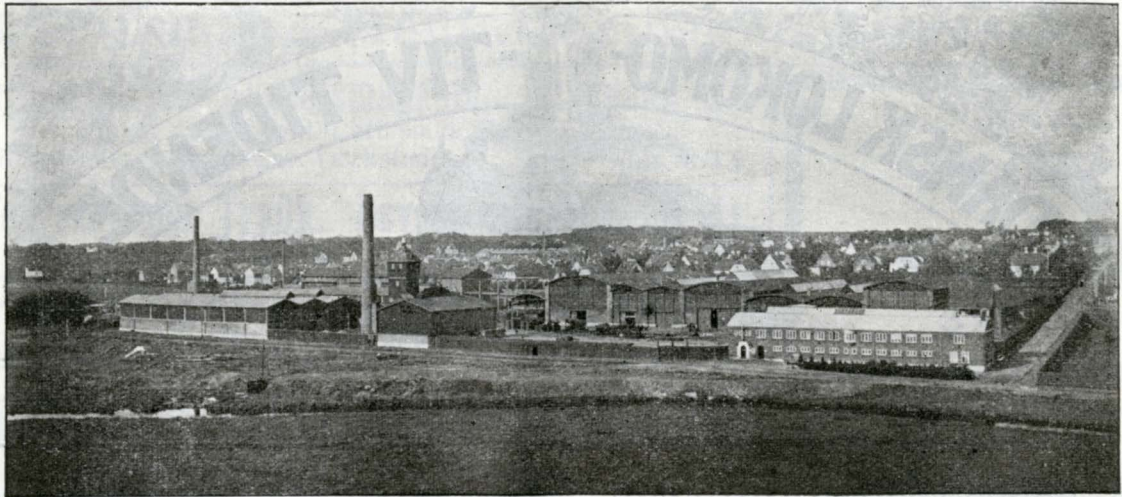
Fabrikken har nu under Bygning 10 H. Maskiner, der nærmer sig stærkt deres Fuldendelse, og endvidere 3 Lokomotiver til Privatbanerne.

Det er med Tilfredshed, man ser Lokomotiver til danske Baner fremstillet af danske Haandværkere, men det har været

forbundet med mange Vanskeligheder at naa saa langt, fordi Udlandets Konkurrence, de store Fabrikker, der er baseret paa at levere et à to Lokomotiver, har været vanskelig at overvinde eller modstaa, og som for saa vidt heller ikke er overvunden, kun ved Enigheden om, at Forsøget burde gøres, er Fabrikationen bleven muliggjort.

Tanken om at bygge danske Lokomotiver har ofte været fremme og dukkede saa tit frem paa Rigsdagen, at det besluttedes at gøre et Forsøg, og i 1899 overdrog Statsbanerne Smith, Mygind og Hüttemeier og A/S »Vulkan« i Maribo at bygge hver 2 H. Maskiner. Det følgende Aar fik Smith, Mygind og Hüttemeier Leverancen af 5 F. Maskiner. De derpaa følgende Aar 1901 og 1902 var de danske Fabrikkers Tilbud saa høje, at Statsbanerne ikke kunde tage imod dem.

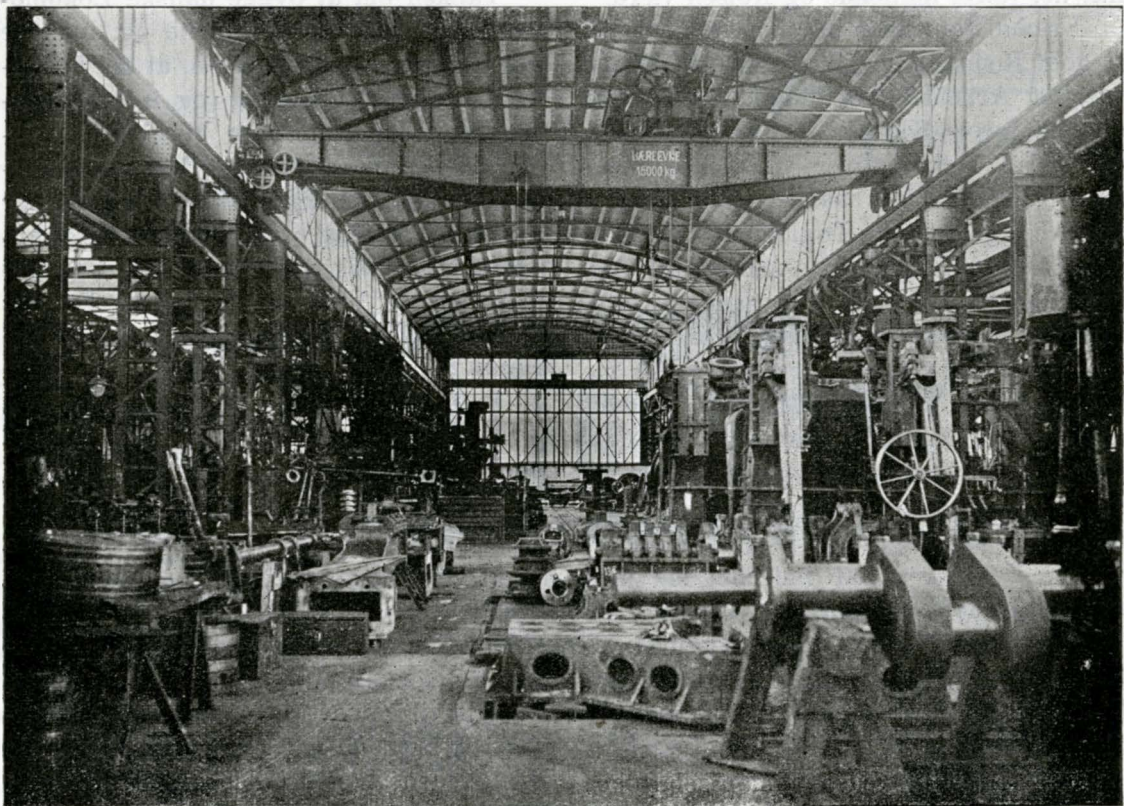
Ved de Drøftelser, Spørgsmaalet angaaende Lokomotivbygning gav Anledning til paa Rigsdagen, var navnlig Folketingsmand K. M. Klausen en ivrig og varm Forkæmper; men Drøftelserne førte til, at der i Marts 1909 efter en Debat ved Finanslovens 3. Behandling i Folketinget af Ministeren for offentlige Arbejder (Jensen Sønderup) blev nedsat en Komité, som fik til Opgave at foretage en Undersøgelse af samtlige Forhold vedrørende Muligheden af at erholde Lokomotiver til Statsbanerne og Privatbanerne bygget paa private Fabrikker her i Landet og



Panorama af Fabrikken.

særlig den Form, hvorunder det kunde være naturligt fra Statens Side i de første Aar at yde Støtte til Afholdelsen af Udgifterne ved Forsøg paa Lokomotivbygning. I Kommissoriet blev der tillige sagt, at man fra Statens Side var klar paa, at

i Begyndelsen vilde Lokomotiver fra indenlandske Fabrikker mulig blive noget dyrere end fra Udlandets, og at man derfor havde tænkt sig i nogle Aar at fordele Tabet mellem Staten og Fabrikkerne for derefter at opnaa, at Fabrikkerne kunde

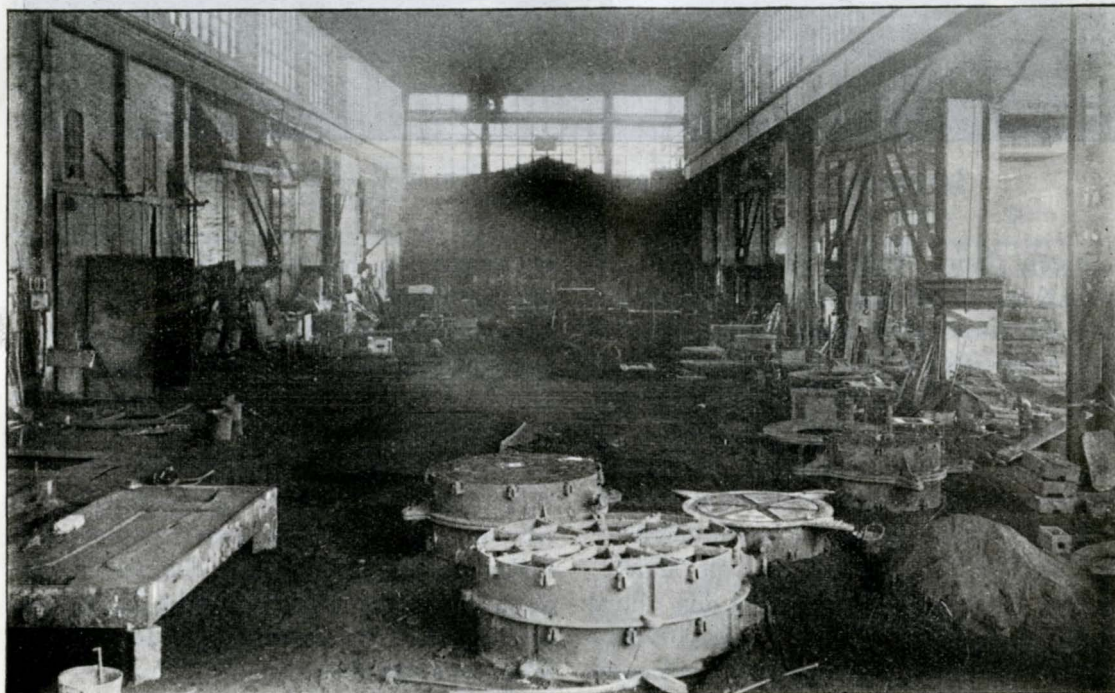


Maskinværkstedet. Interiør fra Hovedhallen.

blive saaledes konkurrencedygtige, at de fremtidig kunde bygge Lokomotiver indenfor den Beskyttelse, som ydes ved Toldloven.

Komitéens Formand blev Direktøren for Statsbanernes Maskinafdeling *O. Buse*, og som dens Medlemmer valgte Ministeriet Direktør *Ivar Knudsen* fra Burmeister & Wain, Direktør *J. Caroc* fra Smith, Mygind & Hüttemeier, endvidere Folketingsmand *F. F. Samuelson* og For-

hvorvidt den fornødne Anlægs kapital kunde skaffes tilveje, hvis man ikke kunde stole paa en passende Støtte, og navnlig at indenlandske Fabrikker paa Forhaand maatte være sikrede imod, at ikke et tilfældigt og uforholdsmæssigt lavt Licitationsstilbud fra Udlandet skulde hindre Industriens Fortsættelse og saaledes med eet Slag tilintetgøre, hvad der gennem en Forsøgstid maatte være naaet, thi kun ved Muligheden for jævnt fortsat Arbejde vil-



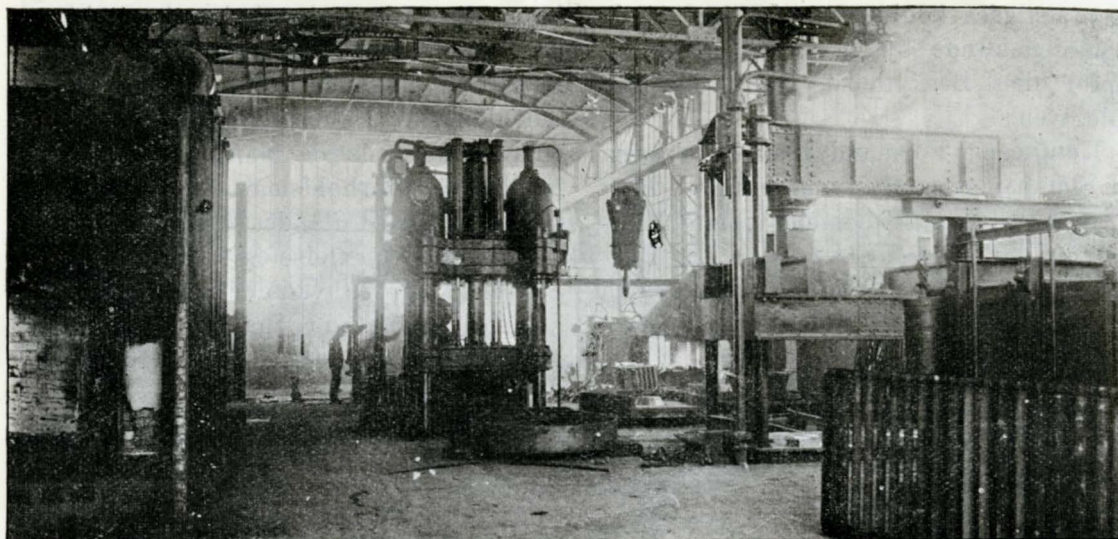
Støberiet. Interiør af Jernstøberiet.

manden for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund *I. A. Hansen*, og Betænkning fremkom 4 Maaneder efter, i Juli 1909.

I Komitéens Indstilling, som var enstemmig, udtales, at Betingelserne for Lokomotivbygning i flere Henseender maatte siges at være gunstige, at der vil kunne bygges lige saa gode Lokomotiver her som i Udlandet, og at en konkurrencedygtig Lokomotivindustri ved at forbeholde Arbejdet for den danske Industri vilde være en betydelig Vinding. Komitéen paapeger samtidig, at der har hersket Tvivl om,

de en Lokomotivindustri kunne være levedygtig; og navnlig blev det af Komitéen fremhævet, at en eventuel dansk Lokomotivindustri maatte sikres mod Underbud fra Udlandet ved Priser, der laa langt under dem, der betales af de paagældende Landes egne Baner.

Fra Ministerens Side havde der i Rigsdagen været fremsat et Grundlag, hvorefter Fabrikkerne skulde have en Overpris efter faldende Skala, og derefter skulde være uden Tilskud fra det femte Aar; men om dette kunde Komitéens Medlemmer ikke samles, fordi det blev gjort gældende,



Grovsmedien. 800 ts Smedepresse og 300 ts Pladepresse m. tilh. Ovne.

at ingen dansk Virksomhed vilde turde sætte Kapital ind paa Anlæg af en rationel Lokomotivfabrik, naar man risikerede 5 Aar efter at staa uden Beskyttelse i Konkurrencen med Udlandet. Komitéen stillede derfor Forslag om i det første Forsøgsaar at betale Arbejdsløn og Materialer efter Regning samt Værkstedsonkostninger og Fortjeneste med henholdsvis 21 og 6 Øre pr. kg. af Lokomotivets Materialevegt (et Lokomotiv kostede den Gang fra Udlandet med et rundt Tal ca. 100 Øre pr. kg), og man mente, at der ved denne Prisberegning vilde fremkomme en Overpris paa ca. 20 pCt., sammenlignet med Udlandets Priser. I de følgende Aar skulde Priserne fastsættes paa Grundlag af Licitationspriser + Told med Tillæg af 20 Øre i det andet Aar, 16 Øre i det tredje Aar, 12 Øre i det fjerde og 8 Øre i det femte Forsøgsaar, og efter Forsøgsperiodens Udløb skulde Priserne beregnes paa et andet Grundlag under Hensyn til Konjunkturerne, saaledes at der i daarlige Tider ydes indtil ca. 10 pCt. Overpris; denne Fremgangsmaade mente Kommissionen burde bestaa i mindst 15 Aar efter Provetidens Udløb.

Komitéen fremhævede dernæst som sin bestemte Opfattelse, at det vilde være øde-

læggende for Forsøgets heldige Udfald, om Leveringen af Lokomotiver til Statsbanerne blev endelig overdraget til mere end een Fabrik, da de foreslaaede Vilkaar kun under denne Forudsætning vilde yde tilstrækkelig Beskyttelse, ligesom Komitéen forment, at hvis en Fabrik efter eller under den 5-aarige Forsøgsperiode vilde tilbyde at indrette sig paa Lokomotivfabrikation og at anbringe den til et saadant Anlæg fornødne Kapital i Foretagendet, burde Leverancen paa de foreslaaede Vilkaar overlades til den alene.

Under Arbejdet i Komitéen viste A/S Frich Sagen sin Interesse, idet Fabrikken, som den Gang laa paa Søndergade i Aarhus, havde under Overvejelse at flytte Virksomheden til Aabyhøj uden for Aarhus, hvor der kunde etableres Sporforbindelse til Hammelbanen, og meddelte Ministeriet, at man kunde tænke sig at indrette Fabrikken saaledes, at der kunde bygges Lokomotiver.

Den første Ordre fik Fabrikken i 1911 paa 6 F. Maskiner, og i 1916 fik Fabrikken i Ordre 20 F. Maskiner, men for disse Leverancers Vedkommende gælder det, at de var baserede paa Kontrakter, som for saa vidt intet havde at gøre med Sagens endelige Løsning.

I 1919 opnaaede A/S Frichs at faa en Overenskomst med Generaldirektøren for Statsbanerne om Bygning af Lokomotiver i en femaarig Periode i det væsentlige paa de Vilkaar, at Statsbanerne udreder, hvad det faktisk koster at bygge Lokomotiverne samt en vis Fortjeneste og under den Forudsætning, at Statsbanerne fører Kontrol med Arbejdet og de dermed forbundne Udgifter.

Nu er denne Kontrakt udløben, og Fabrikken skal i den kommende Tid i Forhandling med Statsbanerne om Kontrakt for de næste 15 Aar.

Ved et Besøg, vi for nylig aflagde paa Fabrikken, gav Direktøren os i alt væsentlig disse Oplysninger, som han supplerede med den interessante Meddelelse, at til at begynde med tog det 48 Min. at fabrikere 1 kg Lokomotiv, nu er Fabrikken nede paa 18 Min., hvilket viser, at man er inde paa den rigtige Vej.

TJENESTEMANDSLOVGIVNING I NORGE

Udkast til Lov om Lønstridigheder i offentlige Tjenesteforhold. Udarbejdet af „Tjenestemandskommissionen af 3. Juni 1919“
(Sluttet).

Flertallet foreslaar derfor, at der oprettes en *Centralinstans*, en permanent Udnersøgelseskommission, som skal afgive Betænkning, naar en af Parterne efter forudgaaende forgæves Forhandlinger maatte begære det. De Spørgsmaal, denne Instans skulde behandle, vil da blive de samme, som T. Mene har Ret til at kræve Forhandling om: Løn- og Arbejdsvilkaar. Man foreslaar derfor, at Centralinstansen benævnes: *Lønraad*. Dets Udtalelser skal paa een Gang være vejledende — om end ikke bindende — og dog have en saadan Autoritet, at de ikke kan ventes upaaagtede uden meget stærke Grunde. Hvorvidt en saadan Autoritet kan opnaas, beror for en væsentlig Del paa Raadets Sammensætning, Antallet af Medlemmer skal være 5, der udnævnes af Kongen for 3 Aar.

Men nu dets Sammensætning? Flertallet udtaler herom, at adskilligt kan tale for Partirepræsentation, naar det gælder Sager, der kræver betydelig fagmæssig Indsigt, som man kun kan vente at finde i Parternes egen Lejr. De Spørgsmaal, der kommer til at foreligge for Lønraadet, vil imidlertid i Almindelighed ikke

være af en saadan Art. Raadet skal udtale sig om almindelige Løn- og Arbejdsvilkaar, og nogen speciel faglig Indsigt vil som oftest ikke være nødvendig. I hvert Fald er der jo intet til Hinder for, at Raadet indhenter de Oplysninger fra sagkyndig Side, som det maatte finde ønskelige. Det afgørende Hensyn maa nemlig være, at Raadet sammensættes saaledes, at det faar den størst mulige Autoritet. Med Partsrepræsentation kan det næppe undgaas, at Raadet »deler sig efter Anskuelser«, og dette vil igen virke svækkende. Man bør derfor ved Udnævnelsen søge at undgaa Personer, der har saadanne Stillinger eller Hverv, at de maa betragtes som Partsrepræsentanter — altsaa Statsfunktionærer og Rigsdagsmænd. Derimod vil den Omstændighed, at en Person har været Statstjenestemand eller Stortingsmedlem selvfølgelig ikke udelukke fra Udnævnelse.

Forbud mod Strejke.

Konsekvensen af det foran anførte bliver ganske naturligt, at Strejkespørgsmaalet maa ordnes saaledes, at Skellet lægges mellem fastansatte, egentlige Statstjenestemænd paa den ene Side og Statslønarbejdere, der staar i et løsere Forhold til det Offentlige, paa den anden Side. At disse sidste, der ofte arbejder paa Akkord eller med en Opsigelsesfrist af 14 Dage eller derunder, lige som Løntagere i det private Arbejdsliv har Ret til at strejke, maa kun findes rimeligt. Derfor foreslaar Kommissionsflertallet Lovens Ramme fremtidig fastsat saaledes, at der udstedes Forbud mod Strejke af alle offentlige »Løntagere«, der er ansatte med 3 Maaneders Opsigelsesfrist eller derover, og det anfører til Begrundelse herfor følgende, hvis »Motiver« ikke er helt ukendte andet Steds — heller ikke hos os.

»Som Grund for at Statens Tjenestemænd har Brug for Kampmidler for at kunne forbedre deres økonomiske Vilkaar, anføres ofte, at Statens Lønninger gennemgaaende ligger lavere end i det private Næringsliv. Dette kan være rigtigt nok i og for sig; men til Gengæld maa det erindres, at Statens Stillinger er bedre betryggede paa anden Maade. De Tjenestemænd, der falder ind under den af Flertallet foreslaaede Lov, og som altid rammes af et Strejkeforbud, vil der for det første være sikret Pensionsret i Statens eller andre offentlige Kasser. Dernæst nyder de godt af Tjenestemandslovens Bestemmelser om aarlig Ferie, Løn under Sygdom og efter Dødsfald, Løn m. m. under Tjenesteulykker. Endvidere er de med Hensyn til Opsigelse og Afskedigelse ganske anderledes betryggede end Funktionærer i private Bedrifter. Hertil kommer de væsentlige Forbedringer i deres Stilling med Hensyn til

Fastsættelsen af Lønvilkaar, der vil blive Følgen af, at Flertallets Forslag vedtages: Forhandlingsret og Sagernes endelige Behandling for Lønraadet. Bliver disse Forbedringer indførte, er Flertallet tilbøjeligt til at tro, at den overvejende Del af de her omhandlede Tjenestemænd vil være enig i, at en Strejkeret ikke vil bringe dem videre frem og følgelig vil være upaakrævet.

Efter Flertallets Mening vil Strejkeretten være uden Værd ogsaa af den Grund, at en eventuel Strejke ikke har Udsigt til at vindes.

»Paa Grund af Forskellen imellem offentlige og private Virksomheders Formaal er der ikke saa tilspidsede Modsætninger og derfor heller ikke samme Brug for Kampmidler i de første som i de sidste. — De private Bedrifter har til Formaal at skaffe Ejerne størst mulig økonomisk Overskud, og dette afhænger igen for en ikke ringe Del af Arbejdslønnens Størrelse. Indehaverne af de private Bedrifter maa derfor søge at holde Arbejdslønnen nede paa et nærmere bestemt Niveau, en Interesse, som under den skarpe inden- og udenlandske Konkurrence kan vise sig afgørende nødvendig. Løntagerne derimod, der jo i Regelen ikke har andet end deres Arbejdsevne at falde tilbage paa, har en endnu naturligere Interesse i at faa Arbejdslønnen op. I Kampen herfor har de i alt Fald hidtil ikke kunnet undvære det Vaaben, som Retten til Strejke repræsenterer; Arbejdsgiverne har paa den anden Side Ret til at slutte sig sammen og anvende Lockout som Modtræk. — Den aldeles overvejende Del af Statens Virksomheder har derimod til Formaal at tilfredsstille samfundsmæssige Krav. Mange af dem giver slet ingen Indtægt, idet Udgifterne fuldstændig dækkes ved Skatter; andre giver ganske vist Indtægt, men ikke mere end, at der opnaas delvis eller hel Dækning af Udgifterne. Enkelte Statsvirksomheder kan ganske vist give Overskud i nogle Aar; men dette opvejes saa af Underskud i andre Aar. Og selv om der ogsaa i det lange Løb bliver et Overskud, er det dog ikke dette, der er Formaalet, men derimod Tilfredsstillelse af samfundsmæssige Krav.

I det hele taget taler samfundsmæssige Hensyn bestemt mod, at der er Ret til Strejke i Statstjenesten. »Det lader sig ganske vist ikke hævde, at en hvilken som helst Statsvirksomhed er samfundsnødvendig i Modsætning til en hvilken som helst privat Bedrift og derfor maa holdes i kontinuerlig Gang. Men paa den anden Side kan det ikke bestrides, at der er Statsvirksomheder, som er samfundsnødvendige i Ordets egentligste Forstand, og hvor Arbejdsnedlæggelse kan bringe Samfundet i langt større Vanskeligheder end Arbejdsnedlæggelse

i private Bedrifter (f. Eks. Forsvarsvæsenet, Politivirksomheden, Dommergerningen, Fængselsvæsenet, Sundhedsvæsenet o. s. v.).« Disse Virksomheder hører til de uundværlige Led i Samfundsmaskineriet, de taaler efter deres Natur ingen Afbrydelse, og Staten er derfor nødt til at sikre sig mod, at der gennem Arbejdsnedlæggelse skabes Vanskeligheder fra de paagældende Tjenestemænds Side.

Mod Strejkeretten taler ogsaa den Omstændighed, at Staten praktisk talt er afskaaret fra at anvende det modsvarende Kampmiddel: Lockout, dels fordi en Standsning af andre Statsvirksomheder jo kun vilde forværre Situationen, dels fordi Tjenestemandslovens Bestemmelser om Opsigelse vilde træde hindrende i Vejen.

Mindretallets Udtalelser

er ret kortfattede og tager paa afgørende Punkter bestemt Afstand fra Flertallets Standpunkt; dette gælder særlig Forslagene om Tjenestemandsudvalgene og om Lønraadet.

Om de førstnævnte hedder det: »Tjenestemandsudvalgene vil ikke, saaledes som de nu er opbyggede, med tilstrækkelig Autoritet kunne behandle de Sager, der berører hele Tjenestegrene eller flere Tjenestegrene. Organisationerne er det naturlige Forum, hvor Sagerne drøftes og udformes, og hvor Beslutninger træffes. At forbigaa Organisationerne som Forhandlingsorganer er et Forsøg paa at bryde Udviklingen, som ikke er tilstrækkelig begrundet og ikke kan føre til et godt Resultat.

Skal Forhandlinger, som omfatter større Grupper af Tjenestemænd, have nogen Vægt, maa de fremmes af Sammenslutninger, der har Autoritet, og det er da naturligt at bygge paa de bestaaende Organisationer af Tjenestemænd. Hvor der nu er unødvendig mange Tjenestemandsorganisationer, vil disse sikkert inden kort Tid slutte sig sammen, saa de bliver velegnede Forhandlingsorganer.

Man bør i denne Forbindelse ogsaa være opmærksom paa, at omfattende og langvarige Forhandlinger let bliver kostbare. Tjenestemændenes Organisationer har Apparatet og vil kunne fremme Forhandlingerne uden at belaste Staten med sine Omkostninger i den Anledning. Skal Tjenestemandsudvalgene udstyres tilsvarende, vil naturligvis de ganske betydelige Omkostninger til Rejser og Diæter under Forhandlingsmøderne maatte paalægges det Offentlige.

Om »Lønraadet« og den det tiltænkte Stilling som øverste Instans udtaler Mindretallet sig saaledes, vistnok ikke uden Grund: Dets »Virksomhedsomraade og Myndighed er uklare og kan let bringe en Halvhed i Afgørelserne, der vil medføre Skade. Lønraadet skal prøve

de foreliggende Krav og afgive Udtalelse om, hvad det anser for rimeligt. Lønraadet kommer derved mellem Staten og Tjenestemændene og kan ofte fremkomme med Udtalelser, der ikke rammer, hvad Tjenestemændene finder rimeligt. — Overfor Tjenestemændene vil dets Udtalelser virke som en Kendelse, der ikke bliver til at komme uden om. Overfor Staten derimod bliver Forholdet friere; det kan let tænkes, at Regering og Storting ikke følger et Lønraads Udtalelser. Stortinget staar frit, og Tjenestemændene har ikke vundet nogen ny Sikkerhed, men mistet deres Strejkeret.

Lønraad uden Myndighed bliver en svag Institution. Hvis man vil gaa videre end til Ordning af Forhandlingerne, maa den logiske Udvikling være, at enten maa Tjenestemændene beholde deres Ret til ved kollektiv Opsigelse at øve Indflydelse paa deres Arbejdsvilkaar, eller ogsaa maa Lønraadets Kendelse blive som en Voldgiftsdom, der er bindende for begge Parter.

Men »at indføre Lønraad og Forbud mod Strejke og dermed fratage Tjenestemændene enhver Adgang til at øve Indflydelse paa Afgørelsen og ved Siden deraf fremkalde den Situation, at Lønraadet kan faa sine begrundede Erklæringer underkendte af Regering eller Storting, vil for Tjenestemændene skabe en Situation, som let kan blive uholdbar. Man kan ikke fratage Tjenestemændene de almindelige borgerlige Rettigheder til at øve Indflydelse paa deres egne Løn- og Arbejdsvilkaar.

Bs.

RATIONELLE BANETARIFFER SÆRLIGT I DANMARK

Foredrag i Dansk Trafikforening den 27. Marts 1925
af Jens Warming.

1. Den rette Opstilling af Problemet.

Allerede for flere Aar siden har Dansk Trafikforening gentagende anmodet mig om et Foredrag om Banetariffer; men jeg mente ikke den Gang at have Tid til en nærmere Udformning af mine Tanker om Emnet. Nu har Statsbanerne imidlertid — i Anledning af Bil-Konkurrencen — ved en ny Lov faaet en udvidet Adgang til at foretage individualiserede Nedsættelser af de normale Takster for derved at fastholde Kunderne, og da det ved Gennemførelsen heraf kan blive nødvendigt at tage Standpunkt til forskellige principielle Spørgsmaal, maa jeg nu hellere komme frem med, hvad jeg har paa Hjerte om Sagen. Men Emnet er kolossalt; jeg maatte tage fri et helt Aar

for at komme til Bunds i det Kompleks af Problemer, som det omfatter; og selv i saa Fald vilde jeg ikke overalt kunne naa til en selvstændig Mening, men maatte paa talrige Punkter støtte mig til de Embedsmænds Erfaringer, Skøn og Instinkter, som har Baneadministration til deres Hovedgerning. Opgaven er i Virkeligheden kun at give Bidrag og Impulser til disse ansvarlige Embedsmænds Overvejelser, men dertil har Statistikere og Nationaløkonomer da ogsaa visse Forudsætninger — ved deres Kendskab til værditeoretiske Problemer (navnlig om Monopolpriser), ved deres Kendskab til Danmarks Erhvervsliv, og ved deres Øvelse i at tumle med talmæssige Problemer.

Ved Overvejelser om, hvor langt man kan gaa ned for at fastholde visse Kunder, gælder det at være klar over Forskellen mellem *Merudgiften* ved en forøget Trafik og Totaludgiften eller den gennemsnitlige Udgift pr. Enhed, der er meget større. Hvis Statskassens Tilstand og Finansledelsens Principper kræver et vist Overskud af Statsbanerne, da maa der være store Grupper af Kunder, som betaler et Tillæg til Merudgiften; men samtidig vil der være andre Kunder, for hvem Trafikken har saa lille Værdi, at de vilde blive borte, hvis ogsaa de skulde betale »Bidrag til Generalomkostningerne«, og som det derfor kan betale sig at fastholde, naar de blot ikke volder en Stigning i Udgiften, som er større, end hvad de betaler. Denne Merudgift er det absolute Minimum for Tariffen, og naar det f. Eks. i Anledning af den nye Lov har været fremhævet, at der fra Aarhus til Silkeborg er dobbelt saa langt ad Banen som ad Landevejen (paa Grund af Omvejen til Skanderborg), og at man derfor maa være særlig billig for at fastholde denne Trafik, saa maa man erindre, at man kan købe Guld for dyrt; der er et Minimum, under hvilket man ikke kan gaa uden direkte Tab, og som man ogsaa nationaløkonomisk set maa advare imod at gaa under, fordi Banens Præstation da har mindre Værdi for Kunden end det Beløb, den koster Banen i Merudgift, eller som maa regnes for at være Merudgiften (additional cost, som det udtrykkes i engelsk Værdilære). Naar der nu gives denne særlige Ret til Nedsættelser, er det da nødvendigt at søge at naa saa vidt som muligt i at klare sig, hvad Banernes Selvomkostninger er, og dertil kræves der baade Statistik og Skøn og en Gennemtænkning af, hvorledes Problemet rettelig bør stilles.

Desværre er Merudgiften i høj Grad *diskontinueret*, saa at det kniber for Tanken at fastholde dette Begreb. En Sæk mere til Silkeborg koster som oftest slet ingen Ting; Toget skal ikke gøres længere, Lokomotivet bruger ikke mere Kul og Statsbanerne skal ikke have mere

Personale. Det samme gælder den næste Sæk, og den næste o. s. v.; men tilsidst kommer der alligevel en Sæk, som er den Draabe, der bringer Bægeret til at flyde over, og som altsaa er den uskyldige Anledning til en uforholdsmæssig stor Merudgift; selvfølgelig maa denne stødvise Merudgift henføres til samtlige foregaaende Sække og belastes dem, og selv om det i Praksis er noget større Varepartier (eller Grupper af Varer, der paavirkes af de samme Konjunkturer), som volder de store Merudgifter til nye Tog, udvidede Stationer o. s. v., saa maa man principielt alligevel give hver Sæk mere og hver Passager mere sin Part af Merudgiften at betale som Minimum.

For at høde paa det diskontinuerte ved Udgiftsstigningen maa man *regne med større Enheder*. For saa stort et System som de danske Statsbaner antager jeg, at der vilde komme en tilstrækkelig Udjævning, hvis man spurgte om Merudgiften ved en Trafikstigning paa 10 pCt., d. v. s. hvis der kom 10 pCt. flere Passagerer, 10 pCt. mere Stykgods, 10 pCt. mere Vagon-gods o. s. v. Hvis det er muligt for Administrationen at kalkulere, hvad en saadan Stigning vilde betyde af længere Tog, flere Tog, mere Personale o. s. v., og at henhøre Beløbet med de rette Andele til, hvad 10 pCt. flere Passagerer koster, 10 pCt. mere Stykgods o. s. v., saa har man her den rette Basis for den omtalte Minimaltarif. Det er muligt, at Spørgsmaalet saaledes stillet, ikke fuldt ud lader sig besvare, og at meget fremdeles maa overlades til Praktikernes Instinkter. Men derfor har den rette Opstilling af Problemet — den rette Klarhed over, hvad man egentlig skulde naa — alligevel sin Betydning og vil hjælpe Praktikerne til den størst mulige Tilnærmelse til det rette. Herom mere i anden Sammenhæng.

Den saaledes bestemte Merudgift vil som Regel være betydeligt under Totaludgiften; ofte vil en 10 pCt. Trafikstigning kun koste f. Eks. 5 pCt. Forøgelse af Udgifterne, fordi de »faste« Udgifter til Renter og til det Mindstemaal af Stationsbetjening og Toggang, uden hvilke man overhovedet ikke kan drive en Bane, enten slet ikke vokser eller meget lidt. Bestemmer man da Minimaltariffen efter Merudgiften, vil den i Eksemplet kun dække Halvdelen af Totaludgiften, og Spørgsmaalet bliver da, hvorledes den anden Halvdel skal dækkes. Dette bør ske efter et helt andet Princip, som man kunde kalde *mindste Offers Princip*, og som jeg til sidst skal omtale nærmere; medens man ved Dækning af Merudgiften ser Sagen fra Banens Standpunkt, idet man spørger om de Omkostninger, en vis Mertrafik volder, saa skal man nu se Sagen fra Kundens Synspunkt, idet man spørger, hvad Nytte han har af at bruge Ba-

nen, og om han derfor kan ventes at ville fortsætte Benyttelsen, selv om han skal betale et Tillæg til Merudgiften. Det er givet, at ethvert saadant Tillæg fordriver nogle Kunder, som kunde haft Fordel af at benytte Banen, og som denne ikke havde haft Tab af at betjene; og derfor gør et saadant Tillæg Skade*). Det gælder da at tage det der, hvor det gør mindst Skade, og man kan paa Forhaand ikke afvise den Tanke, at det gør mindst Skade at tage Beløbet eller en Del deraf ved Skatter. Abstrakt set er det tænkeligt kun at opkræve Tillæg hos Kunder, som ikke lader sig fordrive, men i Praksis er det umuligt at nuancere Tariffen saa fint efter Kundernes Forhold, og derfor er et vist Offer uundgaeligt.

Til nærmere Belysning af Begrebet Merudgift vil jeg nu helyse *fire svage Punkter* i De danske Statsbaners Økonomi, nemlig Fjerntrafikken, Gods med Færgerne, Stykgods og II. Klasse, hvorefter jeg genoptager de mere teoretiske Drøftelser. Disse fire svage Punkter er særlig egnede til at klare Begreberne, fordi de to første er svage i Relation til Merudgiften, men de to sidste i Relation til Totaludgiften, medens de maaske kan reddes, naar man bygger paa Merudgiften. Men alle fire er saa nær ved Minimaltariffen, at det er paakrævet, at Banerne lader foretage nøjagtigere Beregninger, end jeg er i Stand til, for at faa Klarhed over, om der ikke her lides direkte Tab, eller i alt Fald er saa lidt at løbe paa, at den nye Nedsættelses-Ret ikke kan anvendes her. Navnlig er der Fare, hvis der samtidig er flere svage Punkter, f. Eks. hvis en Transport baade er med Færge og over en lang Distance.

Naar jeg særlig behandler disse svage Punkter, er det ikke fordi jeg er særlig ivrig efter Takstforhøjelser. Jeg er tværtimod meget mild overfor *Kravet om, at Baner bør give fuld Rente*; der er jo mange, der mener, at det er en Selvfølge, at Baner bør drives saadan, at Skatteyderne ikke besværes med Tilskud til Renterne, og mange mener endda, at de viser en særlig nationaløkonomisk Forstaaelse ved at stille dette Krav. I Virkeligheden er der under danske Forhold ingen, der konsekvent staar fast paa dette Standpunkt, og jeg skal siden forklare det nationaløkonomiske Syn derpaa. Men lige saa mild jeg er overfor Rentekravet, lige saa streng er jeg deri, at ingen Takst maa være under Merudgiften, og det er derfor, at jeg begynder med de svage Punkter.

*) Ud fra den Opfattelse, at Baner bør bære sig, vilde man snarere sige, at man *gør Gavn* hver Gang man tildrager en Kunde ved at lade ham slippe med mindre end den gennemsnitlige Andel af Generalomkostningerne.

	Ilgods	Stykgods	Stykgods i større Partier	Vagongods			
				Takst 4 (fineste)	Takst 5	Takst 6	Takst 7 (groveste)
Konstant	140	70	54	32	30	26	22
For hver af de første 60 km...	4,5	2,35	1,7	1,42	0,95	0,71	0,57
— — — næste 60 —	2,7	1,6	1,0	0,9	0,7	0,5	0,4
— — — — 60 —	1,35	0,8	0,5	0,47	0,42	0,35	0,28
— — — — følgende —	0,7	0,4	0,3	0,27	0,25	0,22	0,19

Fjerntrafiken.

Den gældende Tarif for Passagerer paa III Klasse er 5 Øre pr. km for de første 225 km og derefter et Zonesystem, hvis gennemsnitlige Mening er, at der betales ca. 1 Øre pr. km. Der er f. Eks. 244 km fra København til Fredericia og derfor betales Kr. 11,30, men fortsættes Rejsen til Frederikshavn, betales der kun Kr. 3,70 for disse 337 km. Nu er Forskellen mellem 5 og 1 Øre saa stor, at man paa Forhaand vil antage, at enten er der et glimrende Overskud paa de 5 Øre eller ogsaa Tab paa den ene Øre, og saa vidt jeg kan regne mig til det, er det det sidste, der er rigtigt, idet den laveste Merudgift under de gunstigste normale Omstændigheder er ca. 1,5 Øre. Paa en Passager fra København til Nordjylland har man antagelig et ret pænt Overskud (d. v. s. Bidrag til Generalomkostningerne), naar han naar Fredericia, men for hver km derefter tærer man paa dette Overskud, og hvis Jylland var noget længere, saa at man kunde fortsætte nogle Hundrede Kilometer ud over Frederikshavn, vilde der til sidst komme Tab som Helhed. Dette er jo en ret aparte Ordning, men det er maaske alligevel rationelt, nemlig paa Grund af Dampskibenes Konkurrence; til Nordjylland er der jo meget kortere over Kattegat end via Fredericia, saa at det kan blive baade billigt og hurtigt, og herved har det særlig Betydning, at Jylland bøjer mod Øst (saa at Skagen er lige saa østlig som Kerteminde). Yderligere har Statsbanernes Fædre i Midten af forrige Aarhundrede forværret Stillingen ved at lade den østjydske Stambane gaa saa stærkt i Zigzag, at der fra Vejle til Hobro er 174 km ad Banen mod 105 km i Luftlinie. Statsbanernes Evne til at konkurrere med Dampene vil altsaa vokse stærkt, naar man en Gang bestemmer sig til at bygge en mere direkte Linie; men foreløbig er man stærkt handicappet, saa at man maa beregne en mindre Avance til Nordjylland end til Fredericia. Set fra Publikums Synspunkt er dette meget heldigt, da det endvidere tvinger Dampene til moderate Priser, og da Banerne yderligere mener det nødvendigt at drage den Konsekvens, at den samme Afstand andre Steder skal være lige saa billig, f. Eks. København—Vestjylland, skønt der ikke er nogen Konkurrence. Jeg er ikke sikker paa, at Banerne rent forretningsmæssigt staar sig ved at tage saa

meget Hensyn til Konkurrencen, naar det drager Konsekvensen med sig andre Steder, og desuden vilde man, hvis flere benyttede Dampene til Aarhus og Aalborg, faa en Del Fortsættelser à 5 Øre pr. km til f. Eks. Randers og Hjørring, medens man nu, naar de samme Passagerer kører hele Vejen, kun faar 1 Øre paa disse Strækninger. Men hvis det er rigtigt, at der paa Grund af Landets Lidenhed dog aldrig bliver direkte Tab, selv paa de længste Rejser, og naar man som jeg ikke kræver fuld Rente af Banerne, saa kan man alligevel paaskønne de Ofre, som Banerne her bringer for de lange Rejser, og som gavner Publikum dobbelt ved ogsaa at holde Dampskibsbilletterne billige. En mulig mindre Regulering skal jeg dog senere omtale.

For Gods er Forholdet noget lignende, at de fleste middellange Transporter giver et pænt Overskud, men at man udover 180 km delvis har saa lave Takster, at man efterhaanden fortærer dette Overskud. Ogsaa her antager jeg, at der paa Grund af Landets Lidenhed alligevel altid bliver lidt tilovers, dog med den Undtagelse, at hvis en Del af Transporten foregaar med Færger, da er der paa Forhaand gjort saa slemt et Skaar i Overskuddet, at der ikke bliver nok til at bære Tabet ved en lang Fortsættelse. Den gældende Tarif er i Øre pr. 100 kg følgende: (Se ovenstaaende Tabel.)

(Fortsættes.)



HOVEDBESTYRELSESMØDET

DEN II. OG 12. AUG. 1925

Alle var til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede de siden sidste Møde behandlede Sager, bl. a. forelaa Gdir.s Godkendelse af Organisationernes foreslaaede Fordeling af Marketenderiets Overskud.

En Sag angaaende en Forbigaaelse ved Besættelse af en Rangerførerplads i Odense var behandlet med det Resultat, at den paagælden-

de fik en anden ledig Plads samme Sted. Om-
talte i denne Forbindelse nogle Forhold inden-
for 2. Distrikt.

En Sag angaaende Flyttegodtgørelse har
været Genstand for Undersøgelse, men da den
paagældende ikke har flyttet sit Bohave til det
nye Tjenestested, men til en anden By, findes
der ingen Hjemmel til at yde Godtgørelsen.

Et Spørgsmaal fra Randers om et Ranger-
lokomotivs Anvendelse ud over den i Tjeneste-
fordelingen ansatte Tid er blevet behandlet, og
Distriktet har instrueret Stationen om, at Ran-
gerlokomotivet skal i Hus til den fastsatte Tid.

Skanderborg Lokfb. Afd. havde ønsket Ho-
vedbestyrelsens Udtalelse om en Tjenestes Lov-
lighed. Sagen var blevet undersøgt, og man
maatte give Afdelingen Medhold i, at Tjenesten
ligger paa Grænsen af det tilladelige, men man
har under Hensyn til de særlige Forhold, der
forefindes, henstillet til Afdelingen ikke at fore-
tage videre i Sagen overfor Distriktet.

En Anciennitetssag fra Østerbro om Turbe-
sættelse er behandlet og Hovedbestyrelsens Af-
gørelse meddelt Afdelingen.

Fra Slagelse har foreligget en Sag angaaen-
de for lang Tjeneste samt en Beklagelse over
et Forhold angaaende Fripasudstedelse. Disse
Sager har været forelagt 1. Distrikt, som har
givet Ledelsen af Slagelse Depot de fornødne
Instruktioner.

Man har haft Lejlighed til at udtale sig
til 2 Ordreudkast angaaende Lokomotivfyrbø-
dernes indbyrdes Stilling med Hensyn til at
fungere som Lokomotivførere, naar to Lokomotiv-
fyrbødere forretter Tjeneste paa samme Loko-
motiv. Ordreudkastet godkendtes.

Formanden gav endvidere nogle Oplysnin-
ger angaaende Uddannelsesspørgsmaalet, Be-
sættelse af Lærer- og Censorpladserne, samt
meddelte, at den nye Maskinlære vil blive ud-
sendt i en nær Fremtid til hele Lokomotiv-
personalet.

Da det synes, som Administrationen vil søge
at komme udenom den ved Forhandlingen om
Uddannelsessagen fastsatte Overgangsbestem-
melse for Lokomotivpersonalets Adgang til Ud-
dannelse til Lokomotivmester, paalagdes det
Formanden at undersøge dette Spørgsmaal
nærmere.

I Sagen angaaende Kørselen i Boulevard-
banetunnelen har man faaet Meddelelse om,
at der vil blive fastsat en ensartet Køretid
for alle Togretninger, og der vil ikke blive stil-
let Krav om, at der skal vindes Tid paa Kør-
selen. Der er endvidere nu som Forsøg an-
bragt nogle Trækkanaler i Tunnelen.

Man har modtaget Svar paa Skrivelser an-
gaaende større Opsmøringsdunke. Lok. P., H.,
R. og S. vil blive forsynede med saadanne.

Man har behandlet en Sag angaaende An-
vendelse af Lokomotivføreren paa det tomands-
betjente Rangerlokomotiv i Randers Havn,
samt en Kørselsfordelingssag samme Sted. No-
gen Afgørelse foreligger endnu ikke.

Der er indsendt Skrivelse til Generaldirek-
toratet i Anledning af, at en Enke efter en Lo-
komotivfører ikke kunde faa udbetalt Efter-
lønnen for visse Formaliteter var iagttaget. Sa-
gen er nu Genstand for Undersøgelse i Ad-
ministrationen.

Sagen angaaende paatænkte Tvangsforflyt-
ninger af Lokomotivførere fra Esbjerg er be-
handlet og Forflyttelserne taget op til fornyet
Overvejelse.

Da man har faaet Underretning om, at Hol-
bæk Station ikke efterkommer den af Gdir.
trufne Ordning med Hensyn til Assistance for
Lokf. ved Udkigget under Kørselen til Havnen,
vil Sagen paany blive rejst overfor Generaldi-
rektoratet.

Et Forhold angaaende Anvendelsen af en
Rangerfører i Odense samt Betjeningen af et
tomandsbetjent Rangerlokomotiv sammesteds
vil ligeledes blive gjort til Genstand for Be-
handling.

En Lejeholigsag fra Struer har været Gen-
stand for Undersøgelse og Behandling. Nogen
Afgørelse foreligger endnu ikke.

Formandens Meddelelser toges til Efterret-
ning.

Punkt 3. Hovedkassererens Beretning om Ho- vedkassens Regnskab.

Hovedkassereren gennemgik Regnskabet for
første Halvaar, der efter nogle Bemærkninger
af det kritiske Regnskabsudvalg toges til Ef-
terretning.

Punkt 4. Beretning fra Repræsentanter og Udvalg.

Formanden meddelte, at Velfærdsudvalget
havde holdt Møde og behandlet en Række Sager
saavel angaaende Lokomotiverne som angaaen-
de Opholdsværelserne.

Endvidere er der afholdt Møde sammen med
Repræsentanter for Dansk Privathane Lokomo-
tivmands Forbund. Man har her drøftet Spørgs-
maalet angaaende Kørsel med Motorvogne.
Man enedes paa Mødet om at afholde Møde 2
Gange aarlig for at drøfte Sager af fælles In-
teresse.

Foredragsudvalget har ligeledes afholdt Mø-
de og planlagt en Række Foredrag i Efteraaret
og i Foraaret 1926. Udvalget har endvidere be-
sluttet at undersøge Mulighederne for Arran-
gementet af en Fællesrejse til Berlin.

Lønningsudvalget har afholdt Møde og fore-
taget en Undersøgelse af forskellige Punkter i
Lønningsloven.

Formandens Beretning toges til Efterretning.

Punkt 5. Behandling af Sager til Hovedbestyrelsens Afgørelse.

Forretningsudvalget har behandlet en Sag angaaende en Afstemning indenfor Struer Afdelinger om en Tur. Forretningsudvalget har i Henhold til Hovedbestyrelsens tidligere Beslutning foranlediget foretaget en ny Afstemning, men da dennes Resultat var uklar, fandt Forretningsudvalget ikke at kunne træffe nogen Afgørelse, hvorfor Sagen paany maatte forelægges Hovedbestyrelsen. Det paalagdes Kredsformændene at søge Sagen ordnet.

Fra Struer Lokomotivfører Afdeling forelaa Klage over, at Personale, som udstationeres, ikke kan blive afløst efter 2 Maaneders Udkommando.

Sagen henvistes til Fællesudvalget.

Fra samme Afdeling forelaa Klage over, at en længe sygemeldt Depotforstander afløstes af en Lokomotivfyrbøder. Da der forelaa Fortilfælde af samme Art, besluttedes det at tilskrive Generaldirektoratet om Sagen.

I Sagen C. F. S. Pedersens Eksklusion forelaa Spørgsmaalet om Betaling af den ved Eksklusionen opstaaede Kontingentrestance. Det vedtoges, at Hovedbestyrelsen kunde bifalde, at Pedersen afdrog Restancen med 10 Kr. maanedlig udover det ordinære maanedlige Kontingent.

Til at repræsentere D. L. F. ved Nordisk Jernbanemands Unions Repræsentantskabsmøde i Oslo valgtes Formanden.

Endvidere gav Hovedbestyrelsen sin Tilslutning til, at den danske Afdeling af N. J. U. foreslaar Lokf. M. Mortensen, Esbjerg, genvalgt til Medlem af N. J. U.s Sekretariat.

Punkt 6. Behandling af de fra Kredsen henviste Sager.

Fra Kreds 1 forelaa et Spørgsmaal om Repræsentation ved Medlemmers Begravelse.

Efter nogen Diskussion overlodes det Kredsen selv at ordne dette Spørgsmaal.

Fra Kreds 2 forelaa en Anmodning om, at en Aspirant i Esbjerg, der i længere Tid har været syg, maatte blive fritaget for Kontingentbetaling indtil videre.

Anmodningen blev imødekommet.

Punkt 7. Behandling af eventuelle Bemærkninger til Forretningsordenen for Hovedbestyrelsen.

Forretningsordenen godkendtes med en enkelt Tilføjelse.

Punkt 8. Lokomotivfyrbødernes Avancementsforhold.

Formanden omtalte Sagen og gav nogle Oplysninger til Underretning for Hovedbestyrelsens Medlemmer, hvilket toges til Efterretning.

Punkt 9. Motorvognsspørgsmaalet.

Formanden gav forskellige Oplysninger om dette Spørgsmaal.

Da Motorvognsdrift i den nærmeste Fremtid kunde ventes indført, havde Organisationen ved Skrivelse til Generaldirektoratet anmodet om Forhandling for den lønningsmæssige Behandling af disse Vognes Førertjeneste samt Formen for Udtagelse af Personale til denne Tjeneste, hvilket toges til Efterretning.

Punkt 10. Behandling af forskellige Sager vedrørende Indbetaling af Lockout-Bidraget.

Kredsformændene oplyste om denne Sags Forløb. Forretningsudvalget fik Fuldmagt til at foretage det videre fornødne i Sagen.

K. Johansen, Sekretær.

LOKOMOTIVFØRERKREDSEN

Bestyrelsesmøde den 10. August 1925.

Alle var tilstede.

Punkt 1. Kredsformandens Beretning.

Kredsformanden bød Velkommen, hvorefter forskellige Sager refereredes. Bl. a. omtaltes ureglementeret Signalgivning ved Odense Station. Spørgsmaalet diskuteredes og toges op til Behandling. Kredsformanden omtalte videre en Sag vedrørende en forflyttet Lokf. og en Sag angaaende en Lokf. i Ar., der indtil videre var sat ud af Tur. Omtalte endelig, at der havde været Forhandling angaaende Forfremmelser, der var skete samtidig med Sønderjyllands Overtagelse. Resultatet af Forhandlingerne havde været tilfredsstillende. — Redegjorde slutelig for Spørgsmaalet ang. de Medlemmer, som endnu ikke har betalt Ekstrakontingent.

Punkt 2. Kredskassererens Beretning.

Kredskassereren gennemgik Regnskabet for den forløbne Tid, hvilket i alt væsentligt svarede til de budgetterede Beløb. Kassebeholdningen var ca. 1400 Kr.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Repræsentation ved Begravelser.

Kredsformanden redegjorde for dette Spørgsmaals Fremkomst, og efter nogen Diskussion enedes man om at behandle Sagen paa H. B. M.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN

Bestyrelsesmøde i Aarhus den 10. August 1925

Samtlige Kredsbestyrelsesmedlemmer var tilstede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden refererede forskellige Forespørgsler og anden Brevveksling med Afdelinger og Medlemmer. Nævnes kan f. Eks. Spørgsmaal om evt. Afløsning for Lokomotivførere paa Strækningen, om Anciennitet for de fra Vejle—Givebanen til Statsbanerne overgaaede Lokomotivfyrbødere, om Besættelse af en Rangerførerplads i Odense, om Udbetaling af et bortgaaet Medlems ikke udbetalte Kampfonds- og Rekreationspenge til 2 Kolleger, der havde kautioneret for den paagældende.

Kredsformandens Meddelelse toges til Efterretning.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Et fra Es. indsendt Spørgsmaal om Fortolkning af Anciennitetsreglerne ved Turbesættelse henvistes, da Spørgsmaalet var principielt, til H. B.

Et fra samme Afd. indsendt Andragende om Kontingentfritagelse for en Aspirant under dennes Sygdom henvistes med Anbefaling til H. B.

En Anmodning fra et tilskadekommet Medlem, der i lang Tid har haft Mulighed for Afsked hængende over sig, om Fritagelse for at betale det paa Delegeretmødet besluttede Ekstrakontingent, afgjordes derhen, at den paagældende, saafremt han forbliver i Tjenesten, skal betale, afskediges han, kan Anmodningen imødekommes.

I Anledning af en fra Ro. modtaget Besværing over en saakaldet »Reservetur« for 2 ældre Lokomotivfyrbødere, traf Kredsbestyrelsen den Afgørelse, at man efter det foreliggende ikke kunde anse den paaklagede Tjeneste for en »fast Tur«, hvorfor den ikke kan have Plads i de faste Tures Rækkefølge.

Der er opnaaet Tilsagn om et Ur til Lokfbr. i Sg.

En tidligere behandlet Sag om forbedret Anciennitet til en fra Tyskland overført Lokfbr. var paany rejst; men da der ikke forelaa fyldestgørende Oplysninger udsattes Afgørelsen.

Vamdrup Afd. rejste i sin Tid en Sag om Tilbagebetaling af afkortet Konjunkturtillæg for nogle konstituerede Lokofyrb. Da samme Sag var rejst af et Medlem i Kb., og det havde vist sig, at den givne Fremstilling, der var overensstemmende med den fra Vm. fremsendte, ikke var ganske nøjagtig, hvorfor den af Gdr. trufne Afgørelse maatte siges at have Medhold i Lovens Bestemmelse, tilbagesendtes denne Sag til Vm.

Det fra Kredsgeneralforsamlingen henviste Forslag om Tjenestenummer debatteredes. Det vedtoges at fremme Sagen.

Punkt 3. Kredskassererens Beretning.

Kredskassereren aflagde Beretning over

Regnskabet for 1ste Halvaar 1925. Det balance-rede med 28 075 Kr. 49 Ø. og toges til Efterretning. Det oplystes, at 4 Lokomotivfyrbødere havde nægtet at betale hele det paalignede Ekstrakontingent, 1 Lokfbr. har nægtet at betale de sidste 2½ Kr. Disse Tilfælde kommer til Behandling paa H. B. Mødet.

Punkt 4. Eventuelt.

Herunder drøftedes forskellige Sager.

E. K.

TO KRONERS KASSEN

Da der muligen er mange, der ikke har foretaget nogen Beregning over, hvad nævnte Kasse vil komme til at koste den længstlevende, skal jeg her opstille et lille Regnestykke, hvorefter enhver selv kan gøre sit Facit op.

Regner man, at der er 300 Medlemmer, da vil den sidstlevende ialt komme til at betale 598 Kr. + 85 Kr. straks + 12 Kr. pr. Aar, sæt, at det bliver 20 Aar, da vil han ialt have betalt 823 Kroner, hans efterladte faar da udbetalt 500 Kr.; har samme nu betalt i ca. 25 Aar, vil det sige, at han allerede har betalt ca. 300 Kr. lagt til 823, bliver 1123 Kr. Der kan sikkert tegnes en langt bedre Forsikring for nævnte Sum.

En anden Side af Sagen er denne, hvilken Lovhjemmel er der for en Reorganisation for de forelagte Vilkaar. De ærede Medlemmer, der ikke har afleveret deres Stemmeseddel, burde tilbageholde denne, til nærmere Oplysninger foreligger.

J. Andersen.

TAKSIGELSE

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse.

Laura Poulsen.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførererkredsen.

Gedser: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. L. G. Petersen.

Kalundborg: Afdelingens Repræsentant: C. Løhde, Pavestræde 6.

Viborg: Afd. Formandens Adresse rettes til: Fredensgade 25.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Korsør: Afdelingskassererens Navn og Adresse rettes til: J. J. Birkbo, Dyrehovedgaardsallé 12, St.

Kbhvn Gb.: Afdelingskassererens Adresse rettes til: Istedgade 79.

TIL MEDLEMSLISTEN

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

Den 1. August 1925: Lokfb. Aspr. E. L. Ohlsen, Aarhus.



Udnævnelse fra 1.—9.—25.

Lokomotivfyrbøder J. C. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Sønderborg (min. Udn.).

Haandværkere til Lokomotivfyrbødere: O. C. Andersen, Kbhvns Godsbgd, i Løgumkloster, S. A. Hansen, Kbhvns Godsbgd. i Vamdrup, S. A. Lund, Viborg, i Brande.

Forflyttelse fra 1—9—25:

Lokomotivfører A. Larsen, Skive (Depotforstand.), til Grindsted (Depotforst.).

Efter Ansøgning: Lokomotivførerne H. P. Bispekov, Gjedser, til Kbhvns Godsbgd., F. K. Kristiansen, Struer, Kbhvns Godsbgd., E. G. Dreyer, Roskilde, til Kbhvns Godsbgd. H. R. Blicher, Odense (Rangerfører), til Struer, N. C. Nielsen, Frederikshavn, til Roskilde, V. Heft-holm, Vamdrup, til Frederikshavn, N. A. Vest, Vojens (Depotforst.), til Vamdrup, C. A. Christensen, Eshjerg, til Gjedser og P. Hansen, Sønderborg, til Kbhvns Godsbgd. — Lokomotivfyrbøderne A. E. Rasmussen, Vamdrup, til Aarhus H., O. F. E. C. Koldt, Brande, til Kbhvns Godsbgd., T. P. H. Laursen, Struer, til Aalestrup og C. Jacobsen, Aalestrup, til Struer.

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører P. C. V. Poulsen, Kbhvns Godsbgd., den 13.—8.—25. og Lokomotivfører F. F. Flink, Kbhvns Godsbgd., den 11.—8.—25.

Grethe's Magasin

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Smaa Priser.

RATEBETALING.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.
Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

STØT VORE ANNONCØRER

RENSECREMEN

TiKLO

for Olie, Sod, Maling, Tjære o. lign.
Skriv til:
Worning & Petersen, Vejle

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. Septbr.

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

LOTHARDT DAHL.
Vesterbrogade 11. Telefoner 3067 & 5605. Helgolandsgade 1.

Største Kolonial- og Konserver-Import i Danmark.
Direkte fra Producent til Forbruger, derfor altid billigst.

Vore Automobiler kører overalt i Byen og Forstæder,
Leverandør til Embeds- og Bestillingsmænd samt Lægers Forbrugsforening.

DANSK ANDELS LIVSFORSIKRINGSSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“

KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.



Amk. Gummiware

Industri Vesterbrogade 3 Kbhv. B.
Vedersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Øre i Primrk.
DISKRET KASPERATION • Telf. Byen 4195
Jerbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport
Absalonsgade 34

Tlf. Vester 4988

Tlf. Vester 4988

J. ORKHOLM
FOTOGRAFISK
SPECIALFORRETNING
Vesterbrogade 61 - Tlf. Vester 305 y

Drik
Albani Øl.

Redaktion: Vesterbrogade 98 a², København B.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Expedition

Ny Vesterbrogade 7³, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.

A/S Det Danske Mælkekompani, København.

A. Larsens Eftfl., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.

Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.

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

Charles Christiansen, Flensborggade 61.

Telef. Vester 6359 y. **I. Kl. Bageri & Konditori.** Telef. Vester 6359 y.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20.

anbefaler sig med **I. Kl.s Viktualier**
og Paalæg til d'Hrr. Jernbanemænd.

H. Borgwardt's Bageri og Conditori
Dybbølsgade 25. Tlf. Vst. 1168 x.

anbefaler sig til d'Herr Jernbanemænd med **Iste Klases Varer.**

Bestillinger paa større og mindre Kager til Selskaber modtages.

Eget Røgeri **I. Klases Røgeri og Paalægstforretning**
Varer modtages til Saltning og Røgning
Johs. Olesen, Istedgade 121. Tlf. V 1867

Vesterbros Frugtlager

Enghave Plads II

Istedgade 52

Frugt og Grøntsager. - Tørrede Frugter samt Conserves. - Billige Priser

**Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telefon 4015

Telefon 4015

Guldsmedeforretningen

Sdr. Boulevard 71.

Anbefaler sig med
Brude- og Festgaver.

Tlf. Vester 1644 x.

„Roberts“ Herre-Magasin — Istedgade 140.

Alt i Herre- og Drengetøj. Lingeri, Hatte og Arbejdstøj.

Jernbanefunktionærer 10 pCt. Rabat.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Juveler & Guldsmed

HENRI PETERSEN

„Regina“

Tlf. 1436.

AARHUS

MALERIER

HENRY HASSING

Den billige Glarmester
under Clemensbro.

Spec.: Billig Indramning af Billeder.

FOLMER HANSEN

Vestergade 18.

Isenkram - Glas - Porcelæn

Telf. 4787.

Aarhus.

P. Henriksens Blomsterhandel.

St. Pauls Kirkeplads - Aarhus - Tlf. 1794

Kvæder, Palmodekorationer, Pattenplanter

STØT VORE ANNONCØRER