



25. AARG. N^o 2.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1925.

BOULEVARDBANEN

Afvigte Sommer rejste vi her i Bladet Spørgsmaalet om Røg- og Dampplagen i Boulevardtunnellen, hvilket gav Anledning til adskillige Bemærkninger i Dagspressen, Interview m. m. Endelig fremsatte vi i en instruktiv Artikel en Vejledning for Lokomotivpersonalet til Undgaelse af nødvendig Forøgelse af bemeldte Plage.

Organisationen fremsendte i Juli Maa-ned en Skrivelse til Generaldirektoratet for Statsbanerne, i hvilken man paa pegede de forskellige uheldige Forhold, der var til Stede og henstillede til Generaldirektoratet at gøre Forsøg paa at fjerne Røg- og Dampplagen.

Sagen paakaldte selvfølgelig straks Generaldirektoratets Opmærksomhed og den ene af de Foranstaltninger, vi paa pegede: Forsyning af de Maskiner med røgsvage Kul, blev kort Tid efter gennemført.

Imidlertid fremsatte Organisationens Onsker om en Del andre Foranstaltninger, og i den Anledning var Repræsentanter for Organisationens tilsagt til en Forhandling med Generaldirektoratet for Statsbanerne Mandag den 12. Januar.

Denne Forhandling forløb paa den bedste Maade, idet der af Generaldirektoratet udvistes stor Forstaaelse overfor de paa pegede Mangler, og Vilje til at søge at afhjælpe disse.

Ved Forhandlingen, der førtes paa Generaldirektoratets Vegne af Banechef Flensborg, var desuden til Stede Maskindirektor Floor og paa Lokomotivmændenes Vegne Formanden, Redaktøren og Sekretæren.

Det første, Forhandlingen drejede sig om, var Anvendelsen af røgsvage Kul, og Generaldirektoratet var enig i, at Lokomotiverne burde være forsynet med røgsvage Kul, naar de skulde anvendes i Tunnellen, og paa Forestilling derom fra Lokomotivmændene enedes man om, at Bestræbelserne skulde rettes mod at fremskaffe de bedst mulige Kvaliteter af røgsvage Kul. Der skal endvidere af Depoterne vaages over, at de Lokomotiver, der henstaar i Remiserne og som skal anvendes paa Boulevardbanen, ikke overfyldes med Vand eller Kul i Fyret, saaledes at det vanskeliggøres at faa tildannet Fyret inden Afgang. En Instruktion herom vil blive udsendt.

Man enedes om, at det vilde være hensigtsmæssigt, om Køretiden gennem Boulevardbanetunnellen blev ensartet for alle Tog og tilstrækkelig, og at det almindelige Paabud om Indvinding af Tid paa Kørslen ikke skulde være gældende for Kørsel gennem Tunnellen. Endvidere blev man enige om, at der uden Ulempe kunde lukkes for Damptilførslen til Varmeledningen, forinden Toget kørte ind i Tunnellen og medens Toget befandt sig i denne, hvorved Dampplagen vilde blive en Del for-

mindsket. Da det vilde være umuligt at lave Aftrækshullerne større af Hensyn til Gader og Pladser over Tunnellen, vilde man forsøge at anbringe Kanaler i Tunnellernes Loft til Hjælp for Aftrækket, naar Lokomotiverne ikke kom til at holde lige under Aftrækshullerne, hvorved man haabede at kunne forbedre Aftrækket fra Stationen.

Da de Ventilatorer, der er anbragt saavel Syd som Nord for Nørreport, ikke kan afhjælpe synderlig paa Røg- og Dampplagen, vilde man undersøge Muligheden af at forbedre Aftrækket fra Tunnellen ved at gennembryde Loftet paa de Steder, hvilket formentlig vilde forbedre Forholdene betydeligt. Generaldirektoratet havde haft Øjet aabent for, ved at holde Nørreport Station hvidtet, vilde Muligheden for Orientering paa Stationen blive betydeligt forbedret, hvorfor man vilde sørge for, at det skete paa bedst mulig Maade. Man behandlede derefter Spørgsmaalet om Anbringelse af Orienteringsmærker, men af forskellige Aarsager kom man ikke længere ind paa dette Forhold. Det er imidlertid Hensigten, at Organisation vil fremsætte Forslag herom overfor Generaldirektoratet samtidig med at Forhandlingsprotokollen fremsendes til Udtalelse. Det er vort Haab, at det ved villig Forstaaelse fra Generaldirektoratets Side vil lykkes at faa løst dette Spørgsmaal paa en fyldestgørende Maade.

Der er af Generaldirektoratet i denne Sag vist stor Forstaaelse af Organisationens Ønsker, og vi vil antage, at der hermed er skabt betryggende Forhold ved Kørsel gennem Tunnellen, thi helt at opheve Damp- og Røgplagen er praktisk talt vistnok ikke muligt.

Da der nu af Administrationen paa forskellig Maade søges hjulpet paa Forholdene, skal vi henstille til Lokomotivpersonalet, at de hver for sig bidrager til at formindske Damp- og Røgplagen ved at bruge mindst mulig Damp under Kørsel gennem Tunnellen, og vi skal i den Henseende pege paa Artiklen i »Dansk

Lokomotiv Tidende« Nr. 11 for 2. Juni 1924.

Lokomotivmændene er stærkt interesseret i Sagen, og naar der i dette Spørgsmaal arbejdes Haand i Haand med Generaldirektoratet, vil det forhaabentlig lykkes at forbedre Forholdene saa meget, at Kørselen kan ske under saa betryggende Forhold som muligt.

HASTIGHEDSNEDSÆTTELSE M. M.

I Lokomotiv Tidende for 20. August f. A. paa pegede Lokomotivfører Aug. Andersen, Ar., forskellige uheldige Forhold og i Nr. 23 for 5. December f. A. findes en redaktionel Artikel, som bl. a. ogsaa omhandler de samme Spørgsmaal, hvilke Lokomotivførerne sikkert er enige i at beklage og som har bevirket, at ogsaa jeg faar Lyst til at fremdrage forskellige Ting baade af gammel og af ny Dato.

Da Stenbalasteringen paa Vestbanen fra Korsør paabegyndtes, kendtes ikke til nogen Hastighedsnedsættelse mellem Korsør og Slagelse, Farten var indtil 100 km henover Arbejdsstedet; paa et givet Tidspunkt (som jeg ikke her vil fremdrage) sattes Hastigheden ned til 25 km. Om en Hastighed paa indtil 100 km var forsvarelig, skal jeg ikke udtale mig, men der findes dog Hastigheder mellem 100 og 25 km, thi at Hastighedsnedsættelserne til 25 km og derunder har kostet og koster Statsbanerne store Summer, er der ingen Tvivl om.

En af de første Vejunderføringer, der blev udført, var mellem Marebjerg og Roskilde, her sattes Hastigheden ogsaa ned til de fastsatte 25 km. Under Arbejdet etablerede de der beskæftigede Arbejdere Strejke, og straks blev Hastigheden sat op til 90 km, da det under disse Forhold formodentlig skønnedes at være uforvarsomt vedblivende at køre med nedsat Hastighed. Da Arbejderne igen optog Arbejdet, sattes Hastigheden ikke atter ned; nej, nu fortsattes Udgravnings- og Opstøbningsarbejdet, der blev gjort færdigt medens Toge-

nes tilladte Hastighed var 90 km. Om der blev foretaget nogle ekstra Afstivninger, det ved jeg ikke, men blev der det, havde man sikkert ogsaa og med stor Fordel kunnet foretage saadanne Afstivninger ved de allerfleste Udgravninger.

Ved Viby Station paa Sjælland blev der for faa Aar siden lavet tre Vejunderføringer. Det Arbejde udførtes saaledes, at Hastigheden gennem Stationen i 1½ Aar var nedsat til 25 km/T., fordi man arrangerede sig paa den geniale Maade, at der toges fat paa den østlige Underføring først, og da den var færdig, paabegyndtes Arbejdet paa Underføringen midt paa Stationen og endelig, da dette Arbejde var tilendebragt, tog man fat paa Underføringen i den vestlige Ende af Stationen. I hele denne Periode havde Baneafdelingen Vagt posteret hele Døgnet i hver Ende af Stationen for at give Signal til langsom Kørsel.

Man spørger uvilkaarligt sig selv, naar man bliver vidende om den Slags Ting, er der da ikke nogen fornuftig Plan for Arbejdet; kunde disse tre Underføringer ikke have været udført samtidigt, og Vagterne i begge Ender af Stationen havde da været sparet i ca. 1 Aar, for ikke at tale om, hvad der havde været sparet af Kul og Slid paa Maskinerne. Men Maskinafdelingens forøgede Udgifter i den eller lignende Anledning tager Baneafdelingen sikkert ingen Hensyn til, men disse Udgifter er ikke betydningsløse, specielt paa et saadant Sted, thi Køretiden forlænges ikke af den Grund, og det Merforbrug af Materialer, bl. a. for at indvinde den tabte Tid, som dette Arbejde har medført, løber selvfølgelig op til meget store Summer. Det vilde være af stor økonomisk Betydning, om der kunde findes en anden Hastighed end de 25 km, og som sagt, der er langt fra de 100 km, som den Gang var gældende, til de 25 km/T.

Det har vistnok været sagt før, men der føres sikkert ingen effektiv Kontrol med Hastighedsnedsættelserne, thi fra det Øjeblik, man skred til de stærkt nedsatte

Hastigheder, har Baneafdelingen i udstrakt Maal gjort Brug heraf, baade i Tide og Utide.

I Sikkerhedskommissionens Betænkning af 1918 tilraades det at anbringe fremskudte Signaler paa alle Hovedbaner. At der har været Vanskeligheder at overvinde ved Fremskaffelsen af disse Signaler er uden Tvivl rigtigt, men naar det endelig er lykkedes at fremskaffe fremskudte Signaler og faa dem opstillet, var det ogsaa rigtigt, skulde man mene, at de snarest muligt blev taget i Brug. Men saaledes gaar det ikke.

Imellem Slagelse og Korsør er det ca. et Par Aar siden Signalerne opstilledes, hvorefter de tændtes forrige Eftersommer og blev blændede saaledes, at de *kun* blinkede *bag ud*. I ca. 1¼ Aar blinkede disse fremskudte Signaler *bag ud*. Spurgte man: hvorfor tages Signalerne ikke i Brug, blev der svaret, at Blinklyset var en Prøve, saa det kunde ikke ske, forinden Prøven var tilendebragt. For kort Tid siden blev Signalerne endelig taget i Brug, dog ikke vest for Slagelse — den største Station — for der er naturligvis ingen Signal rejst endnu — for at blive i Systemet. Og Systemet er Planløshed. Det havde dog været naturligt, at ogsaa dette Signal var blevet opstillet saaledes, at Strækningen Slagelse—Korsør havde været endelig færdig.

Det kunde vel ogsaa have været en fornuftigere Fremgangsmaade, om disse Blinklysprøver var blevet foretaget inde paa en af Baneafdelingens Pladser i Stedet for paa Strækningen, og at de omtalte Signaler i Stedet for straks var blevet forsynet med de anerkendte Blinklys, indtil Prøverne var blevet tilendebragt. — Og lad mig føje til, lad os snarest faa *alle Baglysene bort* fra de fremskudte Signaler, *de er ganske hensigtsløse*.

Imellem Roskilde og København er de fremskudte Signaler i Sommer taget i Brug, men naturligvis ikke over det hele. Hedehusene og Taastrup Øst samt Glostrup Vest er der ingen anbragt endnu.

Ingen kan snart sagt huske, hvor Signalerne findes og hvor ikke. Som jeg sagde før, Systemet er Planløshed.

Jeg tror ikke, Sikkerhedskommissionen havde tænkt sig denne Sag fremmet som den bliver, men det var vel snart paa Tide, at Baneafdelingen fik et Paalæg om, at faa denne Sag bragt til en endelig Løsning (i en bestemt Rækkefølge og ikke i Spring). Efter den planløse Maade, hvorpaa Arbejdet udføres, spørger jeg mig selv, er der andre end Baneafdelingen som er i Tvivl om disse Signalers Betydning baade for Sikkerheden og for Økonomien.

Roskilde Station er fornylig blevet forsynet med et hypermoderne Signal- og Sikkerhedssystem, der nu har været fuldført i flere Maaneder, men dog lader dette en Del tilbage at ønske med Hensyn til Sikkerheden. Trods det moderne Anlæg har man ikke sikret Togvejen fra Vest og Nordvest fra Spor 2 — og Hastigheden er stadig den samme, nemlig 30 km/T. Maaske skyldes dette andre Aarsager, men en Station som Slagelse kan dog passeres med en betydelig større Hastighed.

Ja, det er nogle Tilfælde som dukker frem i min Erindring, og ved at læse Forenklingskommissionens Forslag til Forrentning af Statsbanerne, kommer jeg uvilkaarligt til at tænke paa, om der ikke er langt fra dette Forslags Gennemførelse til Virkeligheden.

C. A. Lillelund.

RANGERMASKINERNES BETJENING

Efter at Trafikministeren har afvist enhver Forhandling med Lokomotivmændene om Rangermaskinernes Besættelse med Lokomotivførere, eventuelt Lokomotivfyrbødere som blev placeret i en Mellestilning, har man i Landets Dagblade set adskillige Lokomotivmænd tage til Orde for at tilbagevise det af Trafikministeren til »Social-Demokraten« givne Svar. Ingen kan undre sig over, at dette Svar er faldet enhver Lokomotivmand for Brystet. Vi

ved jo alle, at det ikke var i sin Egenskab af radikal Folketingskandidat Formanden henvendte sig til Trafikministeren for at faa en Løsning paa det aargamle Stridsspørgsmaal. Alle, ja selv Trafikministeren, ved, at denne Henvendelse skete fra Formandens Side udelukkende som Formand for D. L. F. Ingen, selv ikke Trafikministeren eller Hr. Ch. Petersen, er saa naiv at tro, at vor Formand for D. L. F. er valgt, fordi han var radikal Folketingskandidat.

At »Social-Demokraten« i et saadant Stridsspørgsmaal henvender sig til Trafikministeren og udbeder sig hans Syn paa Sagen, er der ikke noget at sige til. At Bladet dernæst henvender sig til Formanden for Jernbaneforbundet (som Modpart) synes at være modsat den Fremgangsmaade, som ellers er almindelig i lignende Tilfælde, nemlig at henvende sig til Arbejdsgiveren og de direkte implicerede Arbejdere. Bladet har maaske haft Følelsen af, at der fra Arbejdsgiveren (i dette Tilfælde en, som staar Bladet nær), ikke var givet noget helt loyalt Svar, og dette har Bladet ikke ønsket understreget ved Henvendelse til de direkte Interesserede (Lokomotivmændene), derfor har Bladet henvendt sig til Hr. Ch. Petersen. Havde Bladet henvendt sig til Lederen af den Fagorganisation, som staar Lokomotivmændene nærmest, nemlig Formanden for Smede- og Maskinarbejdernes Fagorganisation, Hr. I. A. Hansen, var Svaret sikkert blevet et andet. Hr. Ch. Petersens Svar vilde jeg ikke have omtalt, saafremt det ikke havde indeholdt et Punkt, jeg synes der angriber ham selv og dem, han repræsenterer, idet Hr. Petersen siger, at Lokomotivmændene fremkommer med Særkrav o. s. v. Hvorledes skal dette forstaas? Hver Gang en Forening fremsender Krav for sine Medlemmer uden først at have spurgt Hr. Ch. Petersen, er det saa Særkrav? Saa maa mange af de Krav, Hr. Petersen har faaet gennemført for sig og sine, jo være Særkrav, set med Lokomotivmændenes Øjne! Men saaledes ser

Lokomotivmændene nu ikke paa de Goder, som tilflyder vore øvrige Medansatte. Det var os en stor Glæde at se den rangerledende Portør blive forfremmet til Overportør II, fordi vi anerkender hans personlige Ansvar for at være større end de ham hjælpende Portørers. Da dette Spørgsmaal løstes for Portørerne, nærede jeg Haab om, at netop dette kunde have gavnlige Indflydelse paa Løsningen af det for Lokomotivmændene brændende Spørgsmaal: »Førere paa alle Rangermaskiner!« I de sidste Aar er det jo gentagne Gange bleven indrømmet, at den Lokomotivfyrbøder, der betjener en eenmandsbetjent Maskine, har et større Ansvar end den Lokofyrbøder, der forretter Strækningstjeneste. Det maa derfor ogsaa synes ret naturligt, at han gør Krav paa højere Løn.

Det kunde maaske være af Interesse at oplyse, at de nordjyske Privatbaner fra 1. Januar 1925 giver de Lokomotivfyrbødere, der har 12 Aars Anciennitet og forretter Rangertjeneste, *et fast Rangertillæg* paa 27½ Kr. pr. Maaned plus *fulde Førersportler* (24 Øre i Timen) plus 32 Øre i Nattimepenge. Alt i alt kan en *rangerende Lokomotivfyrbøder* ved de nordjyske Privatbaner tjene cirka 60 Kr. mere om Maaneden end deres Kolleger ved D. S. B. Ved den Polemik, som i den sidste Tid har været om Rangermaskinernes Betjening, er der fra allerhøjeste Side forsøgt at blande Politik i Sagen; det maa vi alle bestemt tilbagevise. Spørgsmaalet bliver fremmet som et for Lokomotivmændene retfærdigt Krav, vi maa, selv om det skal være nødvendigt, bruge haarde Midler for at tilbagevise dem, som vil gøre dette til et politisk Spørgsmaal. At Konjunkturtillæget muligt bliver løst paa en for os alle tilfredstillende Maade, har ikke i nogen Retning noget med dette Spørgsmaal at gøre, dette maa og skal løses for sig selv uden Hensyn til vore Venner, selv om de mange Gange beskylder os for at søge Særkrav fremmet. H. B. opfordres til hurtigst muligt at fore Sagen frem paany.

A. 34.

VACUUMMETERMISVISNINGER.

Et Forhold, som ret ofte er Kilden til megen Ærgrelse, daarlig Økonomi, og i flere Tilfælde har virket forstyrrende for Trafikken, er dette: Lokomotivføreren i svære vakuumbremsede Tog har fra Maskinskiftestationer ikke kunnet overholde Køretiden selv under Udfoldelse af stor Maskinkraft. Aarsagen er, at Bremsen i Toget ikke har været fuldstændig frigjort, Lokomotivføreren staar, det maa her betones, sagesløs overfor dette, Vakuummeteret, som angaaende Bremsning er det, Lokomotivføreren har at rette sig efter, og som fortæller ham, om Bremsen er fri eller ej, viser konstant 0,65 kg pr. cm². Aarsagen til denne utidige Bremsning maa derfor søges andet Steds; i efterfølgende vil jeg forsøge at bevise, at Fejlen, rent bortset fra en antrukken Haandbremse, er at finde ved selve Maskinernes Vakuummeter.

Et Vakuummeter kan ligesom et Manometer Tid efter anden vise mere eller mindre nøjagtigt, Kedelmanometrets Misvisning opdages hurtigt, idet Sikkerhedsventilerne og Manometer ikke stemmer sammen og Kontrolmanometeret vil hurtigt fastslaa, hvor Fejlen ligger, med Vakuummeteret gaar det ikke saa let, en mindre Afvigelse vil af Føreren blive noteret og derefter ændret i Remisen, men ved Hjælp af Maskinens *eget* Vakuummeter, og her er Kærnen i Sagen; denne Afvigelse rettes Gang paa Gang ved Indstilling af Reduktionsventilen (Bikubeventilen), Følgen vil i mange Tilfælde blive, at det foreskrevne Vakuum i Virkeligheden ikke er til Stede, det kan være enten over eller under. Reduktionsventilen skulde ikke have været omstillet, forinden et Kontrolvakuummeter havde afgjort om Fejlen laa ved Reduktionsventilen eller Vakuummeteret.

Dette uheldige Forhold kan ændres paa to Maader:

ad 1. Ved i Remiserne at opbevare et Kontrolvakuummeter, det behøver ikke at være et Dohbeltvakuummeter, til ved given Lejlighed at kontrollere de tjenstgørende Maskiners Vakuummeter, det kan anbringes paa en paa Ledningen i Førerhuset paaloddet Studs med Afspærringsbane, saaledes at de tilsynsførende selv under Kørsel kan kontrollere Maskinens Vakuummeter.

ad 2. Paa alle Maskinskiftestationer foretages af det tjenstgørende Togpersonale eller stedlige Vognopsyn straks efter, at Toget er standset og Maskinen koblet fra Toget, en kraftig Udligning ved hver enkelt Vogns Udligningsventil, saaledes at man kan regne med, at den Maskine, der fører Toget videre, tildels danner sit eget Vakuum, hvad enten det er over eller under det foreskrevne, og Bremsen vil være

fri; denne sidste Maade er den billigste, men yder til Gengæld ikke fuld Garanti, da den er afhængig af den individuelle Præcision.

Aarhus i December 1924.

A. Johnsen.

STATSBANERNES BERETNING OM DRIFTEN

1. APRIL 1923 TIL 31. MARTS 1924

Oversigt over Aarets Virksomhed.

Det Statsbanerne tilhørende Banenet er ikke udvidet i Driftsaaret 1923—24; derimod blev Længden af de dobbeltsporede Banestrækninger forøget med 37,7 km, idet Dobbeltsporene paa Strækningerne Rungsted—Snekkersten, Næstved—Lou og Vejle—Daugaard i Driftsaarets Løb er bleven aabnede for Driften.

Det økonomiske Resultat af Statsbanedriften i de sidste 5 Aar vil ses af nedenstaaende Skema:

Driftsaar	Indtægt	Udgift	
		(herunder Afskrivning)	Overskud
	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.
1919—20	138,7	164,5	÷ 25,8
1920—21	183,7	237,5	÷ 53,8
1921—22	170,8	233,2	÷ 62,4
1922—23	145,5	144,6	0,9
1923—24	142,4	139,1	3,3

Den Bedring i økonomisk Henseende, som Driftsaaret 1922—23 betegnede, er fortsat i 1923—24, idet Statsbanerne i dette Aar har haft et Overskud af 3 303 738 Kr. til Trods for en Indtægtsnedgang i Forhold til det foregaaende Driftsaar paa ca. 3,1 Mill. Kr. Udgifterne faldt fra ca. 144,6 Mill. Kr. i 1922—23 til ca. 139,1 Mill. Kr. i 1923—24, altsaa ialt med ca. 5,5 Mill. Kr. Dette skyldes særlig Nedgangen i Lønningsudgifterne, idet Dyrtidstillægget var faldende i Forhold til det foregaaende Driftsaar, ligesom Konjunkturtillægget nedsattes ved Lov Nr. 113 af 28. Marts 1923; fremdeles har den videre Gennemførelse af de af Sparekommissionen af 21. Februar 1921 stillede Forslag ogsaa bidraget til Udgifternes Formindskelse. Nedgangen i Indtægterne falder alene paa Personbefordringen, som har givet en Mindreindtægt af ca. 3,6 Mill. Kr., medens Godsbefordringen har givet en Merindtægt af ca. 0,7 Mill. Kr. Aarsagen til Nedgangen i Indtægten af Personbefordringen maa formentlig søges deri, at Persontaksterne i Modsætning til Godstaksterne i en større Del af Driftsaaret 1922—23 var højere end i 1923—24. Persontaksterne blev saaledes i alt væsentlig først nedsatte fra 1. Juli 1922, hvorved de højere Takster i de 3 første Maaneder af Driftsaaret 1922—23 paa-

virkede dette Aars Personindtægt, medens Nedsættelsen af Godstaksterne delvis gennemførtes allerede fra den 1. og 20. April og fuldstændigt fra den 1. Maj 1922. Paa den anden Side viser det sig, at Rejsernes Antal steg fra 29,8 Mill. 1922—23 til 30,2 Mill. i 1923—24 og den befordrede Godsmængde fra 7,02 Mill. t i 1922—23 til 7,14 Mill. t i 1923—24.

Om de mere betydende Forhold for Statsbanernes Drift og Økonomi i Driftsaaret 1923—24 skal man i det følgende gøre Rede i store Træk.

Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe.

Anskaffelsen af Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe m. v. i Driftsaaret 1923—24 voldte ingen nævneværdige Vanskeligheder.

Den samlede Anskaffelse udgjorde ca. 361 000 t, der leveredes fra Storbritannien.

Beholdningen ved Driftsaarets Begyndelse udgjorde ca. 119 000 t, det samlede Forbrug af udenlansk Brændsel ca. 365 000 t, og Beholdningen ved Aarets Udgang var ca. 115 000 t, svarende til ca. 3½ Maanedes Forbrug.

Indkøbsprisen for Kullene varierede fra Kr. 36 til Kr. 51 pr. t og udgjorde som Gennemsnit ca. Kr. 42 pr. t mod ca. Kr. 35 i det foregaaende Aar.

Det i Aarets Løb til Lokomotiver, Færger og Skibe forbrugte Brændsel — ca. 347 000 t — blev ført til Udgift med ca. 14 Mill. Kr. — eller Kr. 40.80 pr. t mod Kr. 39,54 pr. t i det foregaaende Aar.

Af indenlandsk Brændsel er anvendt Torv, væsentligst til Stationsopvarmning. Prisen paa Torv har udgjort ca. Kr. 21 pr. t mod ca. Kr. 22 i det foregaaende Aar.

Af efterfølgende Oversigt vil det fremgaa, hvorledes Banernes Udgifter til Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe har stillet sig siden Verdenskrigens Udbrud. De anførte Udgiftsbeløb er beregnede efter Lagerpriser d. v. s. den Gennemsnitspris pr. t, som hver Maaned opgøres paa Grundlag af, hvad der er betalt for den tilstedeværende Beholdning med Tillæg af paaløbne Udgifter ved at bringe Brændslet i Kulgaard.

Driftsaar	Forbrugt t	Udgift Kr.	Udgift pr.
			forbrugt t
1913—14	267 719	5 575 695	20,8
1914—15	316 856	6 543 206	20,7
1915—16	409 816	11 853 913	28,9
1916—17	408 940	20 145 453	49,3
1917—18	309 365	27 537 363	89,0
1918—19	307 153	36 292 486	118,2
1919—20	329 620	40 001 321	121,4
1920—21	303 225	59 981 122	197,8
1921—22	323 920	56 055 303	173,1
1922—23	329 743	13 040 070	39,5
1923—24	347 125	14 173 909	40,8

Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

Den i det foregaaende Aar indtraadte Stigning i Værkstedernes Arbejdsmængde har holdt sig ind i Driftsaaret 1923—24, og Materiellet maa med Hensyn til Vedligeholdelse nu siges at være i omtrent normal Tilstand.

Der har i Driftsaaret ikke været Vanskeligheder med Hensyn til Fremskaffelsen af det til det rullende Materiel nødvendige Materialer, men indskrænkede Værkstedstilstand har besværliggjort Arbejdets Gennemførelse, og selv om der i udstrakt Grad i begge Centralværksteder i Aarets Løb har været arbejdet paa skiftende Hold, har det dog været nødvendigt at sende et Par Lokomotiver til Reparation uden for Statsbanerne, hvorhos man i København paa Grund af manglende Plads i Kedelsmedjen har maatte lade Arbejdet med at fremstille og isætte nogle faa Fyrkasser foretage uden for Statsbanerne.

Materialpriserne, der i det foregaaende Driftsaar overalt viste Nedgang, har i indeværende Driftsaar gennemgaaende været stigende og for enkelte Posters Vedkommende endda ikke uvæsentligt.

Sporenes Vedligeholdelse og andre Forhold vedrørende Bane- og Signaltjenesten.

Almindelig Vedligeholdelse af Spornettet er blevet foretaget i Aarets Løb i fornødent Omfang ved Udveksling af udtjent Materiel, hvorhos man paa forskellige Strækninger har forstærket Sporet ved Indlæg af sværere Skinner og flere Sveller pr. Skinne længde. Til den almindelige Vedligeholdelse af Hovedsporene er for samtlige Strækningers Vedkommende medgaaet i alt 40 028 løb. m Skinne samt til Forstærkning 90 069 løb. m. I Dobbeltsporet paa Fyn, der er lagt med Skinner af Vægt 45 kg pr. løb. m, er paabegyndt Gennemførelsen af den i Driftsaaret 1921—22 prøvede Forandring af Skinnestødforbindelser ved Indlægning af koblede Dobbeltsveller og Anvendelse af Vinkelasker og Svelleskruer i Stedet for de hidtil benyttede lange Z-Lasker og Skinnespiger. Der er samtidig ved Stødene indlagt Hageplader i Stedet for almindelige Underlagsplader. Det for Sportype VB (45 kg pr. m Skinne) hidtil anvendte Antal Mellemsveller for 15 m Skinne længde vil fremtidig ved Nyanlæg og Ombygninger blive forøget med 2 Stk., saaledes at Antallet bliver 22 (ekskl. 2 Stødsveller) og med en største Svelleafstand af 0,660 m.

For om muligt at opnaa en mere økonomisk Ordning af den Maade, paa hvilken Kolonnelmandskabet nu er organiseret til Udførelsen af Arbejdet ved Sporets Vedligeholdelse, har man paa Strækningerne Aarhus—Hadsten og Skive—Glyngøre forsøgsvis indført den ved svenske

Baner anvendte »Banevagtsordning«, hvorefter Strækningerne deles i mindre Afsnit, der hver for sig vedligeholdes af en enkelt Banearbejder.

Forsøgene i 1922—23 med Blinklys i frem-skudte Signaler er blevet fortsat med saavel Gas som elektrisk Lys, hvorhos man har forsøgt at anvende stærkt Blinklys om Dagen i frem-skudte Signaler i Stedet for Signalvinge. Forsøgene er ikke afsluttede.

Af økonomiske Hensyn har man i Hoved-signaler paa en Station uden elektrisk Belysning gjort Forsøg med elektrisk Lys fremstillet ved Akkumulatorbatterier. Resultatet har været tilfredsstillende.

I Oktober 1923 aabnedes Statsbanernes Radiotelegrafstation paa Gedser—Warnemünde Færge for Afsendelse af Radiotelegrammer fra det rejsende Publikum om Bord.

I Løbet af Driftsaaret er Længden af Banestrækninger, der er forsynet med Stenballast, blevet forøget med ca. 130 km, heri medregnet det nye 2det Spor paa Strækningen Rungsted—Snækkersten. Næstved—Lou og Vejle—Dau-gaard.

Godsvognsbenyttelsen.

I Driftsaaret 1923—24 er Beholdningen af Statsbanernes Godsvogne steget fra 12 077 til 12 122 Stk., medens Antallet af lejede Godsvogne er nedbragt fra 499 til 300 Stk.

Der har i Driftsaaret kun været en mindre Vognmangel paa Sjælland-Falster i Januar og Februar 1924. Denne Vognmangel opstod som Følge af, at Isforholdene i Storebælt besværliggjorde Færgesejladsen, saa at en Udligning af Vognparken mellem Landsdelene efter Behov ikke kunde finde Sted.

Der er i 1923—24 læsset 9 808 Vogne færre end 1922—23.

Der er i Aaret 1923—24 kørt ca. 586 800 Særgodstogskilometer mod 529 100 i 1922—23.

Toggangen.

Ved Driftsaarets Begyndelse gjaldt Køreplanen af 1. Oktober 1922.

En ny Køreplan for Sommeren 1923 traadte i Kraft den 1. Juni. Denne Køreplan betegnede en meget betydelig Udvidelse i Forhold til Vinterekøreplanen 1922—23 og i flere Henseender ogsaa i Forhold til Køreplanen før Krigen.

Udvidelserne tog Sigte paa:

- 1) Genoptagelse af saadanne tidligere Tog, som maatte siges at være paakrævede af Hensyn til Trafikkens tilfredsstillende Be-stridelse, f. Eks. paa Nord- og Kystbanen, hvor nogle af Togene tidligere var overfyldte, og hvor Trafikken samler sig paa bestemte Tider af Dagen,

- 2) Tilvejebringelse af Mulighed for at kunne foretage Rejser frem og tilbage paa samme Dag inden for Landomraader, hvor dette har Betydning (f. Eks. mellem Vestjylland og Østjylland),
- 3) Tilvejebringelse af hurtigere og hyppigere Toggang samt Afkortning af Opholdene paa Overgangsstationerne for at imødegaa den Konkurrence, som Rutebilerne paafører Banerne.

Af Hensyn til Opnaaelsen af en hurtigere Toggang skete der for visse Strækninger en principiel Ændring i hele Køreplanens Konstruktion, idet Gods- og Persontrafikken udskiltes mere fra hinanden end tidligere. Det var saaledes Tilfældet paa Fyn, den jyske Østbane samt Strækningen Lunderskov—Esbjerg.

Med Hensyn til Forbindelserne med Udlandet bemærkes, at Dagforbindelsen mellem København og Kristiania atter blev genoptaget.

Vinterkøreplanen traadte i Kraft den 1. Oktober. Med Undtagelse af Køreplanen for Nord- og Kystbanen, der som sædvanligt indskrænkedes paa Grund af den mindre Trafik om Vinteren, bibeholdtes Sommerkøreplanen i det væsentligste.

Det gennemsnitlig daglig korte Antal Personogskilometer efter Køreplanerne for 1922 og 1923 stiller sig saaledes:

		Sjælland—Falster	Jylland—Fyn	I alt
Køreplan af	1/10 1922	12 352 km	20 748 km	33 100 km
—	1/10 1922	12 065 "	20 814 "	32 869 "
—	1/10 1923	13 538 "	23 543 "	37 081 "
—	1/10 1923	13 050 "	23 535 "	36 585 "

Overfarterne.

Antallet af Skibskilometer har i Driftsaaret udgjort ca. 751 600 mod ca. 762 800 i Driftsaaret 1922—23.

Med Hensyn til Priserne for de Materialer, hvoraf større Indkøb foretages til Søfartsvæsenet, nemlig Tovværk, Smøreolier og Maskinpakninger, bemærkes, at der for Tovværks Vedkommende i Aarets Løb har fundet en jævn Prisstigning Sted, saaledes at Priserne ved Aarets Slutning var ca. 17 pCt. højere end ved dets Begyndelse. For Smøreoliers Vedkommende var Priserne konstante, indtil der i Februar Maaned 1924 indtraf en Prisforhøjelse, der gennemsnitlig androg ca. 10 pCt. Priserne paa Maskinpakningerne holdt sig derimod konstante i hele Driftsaaret.

Statsbanernes Køb og Salg.

Da den i Driftsaaret 1922—23 forsøgsvis indførte Ordning, hvorefter Generaldirektoratet blev bistaaet af en særlig handelskyndig ved Indkøb af Brændsel og andre Varer, viste sig

at virke efter sin Hensigt, udvidedes i Driftsaaret 1923—24 den handelskyndiges Virksomhed saaledes, at Foretagelsen af en Række Køb og Salg samt merkantil Behandling af foreliggende Spørgsmaal blev henlagt til den handelskyndige, der nu benævnes Statsbanernes Kommitterede i Handelssager.

Det er mange og højst forskelligartede Varer, der er købt og solgt af den Kommitterede, og i alt er der i Driftsaarets Løb gennemført foretaget ca. 10 000 Køb og Salg fordelt paa ca. 1 200 Varearter.

Statsbanernes Personale.

Det samlede Antal af fast og løst Personale udgjorde den 31. Marts 1924 21 713 (19 080 fast ansatte og 2 633 Ekstraarbejdere) imod ca. 21 600 den 31. Marts 1923 (19 344 fast ansatte og ca. 2 300 Ekstraarbejdere).

Arbejdsmængden har imidlertid været stigende, idet bl. a. det præsterede Antal Tog- og Sejladskilometer er gaaet op fra ca. 15,89 Mill. i 1922—23 til ca. 17,40 Mill. i 1923—24 og Antallet af Vognakselkilometer fra ca. 502 Mill. til ca. 526 Mill.

Det samlede Personale den 31. Marts 1924 var herefter — i Forhold til Arbejdsmængden — mindre end paa det tilsvarende Tidspunkt Aaret forud, thi vel udgjorde det 8,77 pr. Bane- og Overfartskilometer mod 8,74 pr. samme Enhed Aaret forud, men der blev præsteret 10 000 Tog- og Sejladskilometer med 12,48 Personer og 100 000 Vognakselkilometer med 4,13 Personer, medens der Aaret forud til Bestridelse af de nævnte Arbejdsenheder medgik henholdsvis 13,62 og 4,31 Personer.

I de ved Tjenestemandsløven af 12. September 1919 fastsatte særlige Lønningstillæg (Sted-, Dyrtids- og Konjunkturtillæg) skete der i Driftsaaret 1923—24 ingen Ændring af Satsene for Stedstillæggets Vedkommende; derimod blev Konjunkturtillægget i Henhold til Lov Nr. 113 af 28. Marts 1923 nedsat efter nogle i Loven fastsatte Skalaer først fra den 1. Juli 1923 og derefter yderligere fra den 1. Oktober s. A., hvorhos Dyrtidstillægget, der ved Udgangen af det foregaaende Driftsaar var som Maksimum 540 Kr. for gifte og 360 Kr. for ugifte, fra den 1. April 1923 nedsattes til henholdsvis 486 Kr. og 324 Kr. og fra den 1. Oktober s. A. forhøjedes til henholdsvis 594 Kr. og 396 Kr. For hele Driftsaaret 1923—24 udgjorde Dyrtidstillægget herefter i alt 540 Kr. for gifte og 360 Kr. for ugifte mod henholdsvis 567 Kr. og 378 Kr. det foregaaende Aar.

Arbejdstiden paa Statsbanernes Værksteder under Maskinafdelingen har i hele Driftsaaret normalt været 48 Timer pr. Uge. Paa Grund af de indskrænkede Forhold i Centralværkste-

derne har Arbejde i skiftende Hold dog, som allerede foran bemærket, i nogen Grad været nødvendigt i enkelte Værkstedsafdelinger, saaledes har der i hele Driftsaaret været arbejdet i 2 Hold i begge Centralværksteders Kedelsmedie, i Vognværkstedet og Grovsmedien i Aarhus samt i et Drejerværksted i København. I Vognværkstedet i København, Træværkstedet i Aarhus og Hjulværkstedet samme Sted har der været arbejdet i 2 Hold i større eller mindre Dele af Aaret, i sidstnævnte Værksted endog i 3 Hold i ca. 2 Maaneder.

I Overensstemmelse med Lønbevægelserne inden for Privatindustrien nedsattes Lønnen for det timelønnede Personale ca. 6 pCt. ved Finaansaarets Begyndelse for atter i Februar 1924 at blive hævet ca. 2 pCt.

Kommissioner og Udvalg.

Under 11. December 1923 er der nedsat et Udvalg til Revision af Forskrifterne for Bygning af Vogne til Statsbanerne.

I Driftsaarets Løb har den under 31. Marts 1922 nedsatte Uddannelseskommission afsluttet sit Arbejde og afgivet Betænkning.

Jernbanenettets Længde.

Den virkelige Længde af det af Staten drevne Jernbanenet, ekskl. Havnebaner, var ved Driftsaarets Udgang 2 408,46 km. Forskellen mellem Banelængden for 1922—23 og den i nærværende Beretning opgivne Banelængde skyldes navnlig en Kurveforlægning i Struer.

Gennemsnits-Driftslængden af Banerne var i Driftsaaret 2 395,4 km, og Gennemsnits-Driftslængden for Banerne og Færgeoverfarterne var 2 476,4 km.

Færgeoverfarternes Længde udgjorde den 31. Marts 1924 81,0 km. Længden af Skibsstrækningen Kalundborg—Aarhus er beregnet til 89 km.

Gennemsnitslængden pr. Rejse har været 36,0 km. Gennemsnitsindtægten pr. Rejse har været 182,8 Øre. Gennemsnitsindtægten pr. Personkilometer har været 5,1 Øre. Gennemsnitlig er befordret af rejsende pr. Personvogn 15,2. Af Pladserne i Personvognene udnyttedes 31,0 pCt.

Gennemsnitstransportlængden pr. t har været 84,94 km. Gennemsnitsindtægten pr. t har været 11,09 Kr. Gennemsnitsindtægten pr. Tonkilometer har været 13,05 Øre. Gennemsnitlig er der af Gods m. v. befordret pr. Vogn 3,76 t. Af Rejsegods og Godsvognenes Bæreevne var gennemsnitlig udnyttet 28,1 pCt.

Lokomotiver.

Ved Driftsaarets Begyndelse havde Statsbanerne til Raadighed: 278 Persontogslokomotiver,

27 Blandettogslokomotiver, 185 Godstogslokomotiver, 202 Rangerlokomotiver, i alt 692 Lokomotiver.

I Driftsaarets Løb er anskaffet: 2 Godstogslokomotiver og 10 Rangerlokomotiver.

I Driftsaarets Løb er udrangeret: 1 Blandettogslokomotiv, 1 Godstogslokomotiv og 3 Rangerlokomotiver.

Ved Driftsaarets Slutning havde Statsbanerne derefter til Raadighed: 278 Persontogslokomotiver, 26 Blandettogslokomotiver, 186 Godstogslokomotiver, 209 Rangerlokomotiver, i alt 699 Lokomotiver.

Af Toglokomotiver var 36 uden Tendere.

Antallet af Person-, Blandet- og Godstogslokomotiver udgjorde pr. Bane kilometer ca. 0,20.

Ved Lokomotiverne er der i Løbet af Driftsaaret bl. a. foretaget følgende Arbejder: 269 Lokomotiver er udgaaet af Værkstederne efter at være underkastet svær Reparation, 171 Lokomotiver efter at være underkastet let Reparation, 203 efter mindre Reparation uden Hjulafdrejning samt 12 nye Lokomotiver efter fuldendt Montering. Der er paasat 454 Hjulringe paa Lokomotivhjul, og 1 337 Par Lokomotivhjul er afdrejet (heri indbefattet de Hjul, der har faaet nye Hjulringe). 1 99 Lokomotiver er indsat ny Fyrkasse af Kobber. Der er indsat 40 998 nye og reparerede Kedelrør, og der er foretaget 259 afdækkede Kedelprøver, som for 136 Lokomotivers Vedkommende har været forbundet med indvendigt Eftersyn. 7 Lokomotiver har faaet i alt 8 nye Cylindre. 13 Lokomotiver er blevet forsynet med Overheder. 235 Lokomotiver er opmalet og lakeret.

Lokomotivernes Materialeforbrug.

I Regnskabsaaret 1923—24 er forbrugt 292 598 100 kg Kul, Koks, Briketter og Tørv og Udgiften hertil har været 11 874 008 Kr. 66 Øre. Det samlede Antal Lokomotivkilometer inkl. Rangering og Reservehold var 27 050 051 km og Forbruget pr. Lokomotivkilometer 10,82 kg, hvilket svarer til en Udgift pr. Lokomotivkilometer af 43,90 Øre og pr. kg Brændsel 4,06 Øre.

Til Sammenligning tjener at Udgiften pr. Lokomotivkilometer i 1922—23 var 42,94 Øre og pr. kg Brændsel 3,94 Øre.

Af Olie er forbrugt 587 453 kg til samlet Udgift af 173 436 Kr. 40 Øre. Forbruget pr. Lokomotivkilometer var 0,0217 kg, hvilket svarer til en Udgift pr. Lokomotivkilometer af 0,641 Øre og pr. kg Olie 29,52 Øre.

Til Sammenligning anføres at Udgiften pr. Lokomotivkilometer i 1922—23 var 0,852 Øre og pr. kg Olie 39,63 Øre.

Olieforbruget er fra 1922—23 til 1923—24 steget med 0,0002 kg pr. Lokomotivkilometer.

Ulykkestilfælde.

I Regnskabsaaret er i alt forefaldet 854 Ulykkestilfælde, heraf 20 døde, 70 haardt og 766 mindre haardt tilskadekomne. Af de 20 døde var 4 Rejsende, og 7 dræbte ved mangelfuld Bevogtning af Overkørsler eller ved uagtsomt Ophold paa Banen.

Skinnebrud.

I Driftsaaret har der i Hovedspor fundet 118 fuldstændige og 106 delvise Skinnebrud Sted og i Sidespor 127 fuldstændige og 13 delvise Skinnebrud.

Akselbrud.

Der har i Driftsaaret fundet følgende Antal Akselbrud Sted: Paa Lokomotiver og Tendere i Driften 1, ved Eftersyn 3.

Paa Personvogne: I Driften ingen, ved Eftersyn 2. Paa Post- og Rejsegodsvogne: Ved Eftersyn 1. Godsvogne: ingen.

Hjulringsbrud.

Paa Lokomotiver og Tendere: I Driften 2, ved Eftersyn 8, paa Personvogne 1 ved Eftersyn, og paa Godsvogne ved Eftersyn 15 Brud.

Sygestatistik.

Lokomotivførerne har i Gennemsnit haft 20,0 Sygedage i Driftsaaret, Lokomotivfyrbødernes 10,6 Sygedage.

Togførerne har gennemsnitlig haft 31,7 Sygedage og Togbetjente gennemsnitlig 11,0 Sygedage.

Lokomotivførernes Sygedage er fra forrige Regnskabsaar *steget* med 1,8 Sygedag og Lokomotivfyrbødernes Sygedage *steget* med 1,2 Sygedag.

BEDRIFTSRAADSTANKENS SEJRSGANG

Af cand. polit. P. P. Svejstrup.

I »Jern- og Metalarbejderen« for December Maaned findes hosstaaende Artikel, som vi finder Anledning til at gengive specielt paa Grund af, at Socialminister Borghjerg i December i Folketinget fremsatte Forslag til Lov om Bedriftsraad m. m.

I Aarene efter Krigen er Bedriftsraadstanken vokset stærkt og har vundet afgørende Sejr i flere af Europas Stater, saasom Tyskland, Østrig, Czechoslovakiet og Norge, hvor der er indført Bedriftsraad ved Lov. I andre Lande, som f. Eks. England, er Arbejderne og Arbejdsgiverne enedes om Oprettelsen af Raad, der i hvert Fald ligner det, vi kalder Bedrifts-

raad. I atter andre Stater, som Sverige og Danmark, er der forelagt Lovforslag, og Kampen herom bliver antagelig et af Hovedpunkterne i den kommende Tids politiske Strid.

Der er sikkert ingen Tvivl om, at Bedriftsraadstanken i Løbet af en kortere eller en længere Tid vil sejre, og det er derfor af Betydning, at Arbejderne begynder at forberede sig paa nogle af de nye Opgaver. Der er Grund til at tro, at mange af disse vil blive overordentlig vanskelige, men næppe umulige at løse, og det vil da være en Fordel for os her i Danmark, at vi kan nyde godt af de Erfaringer, som vort Naboland Tyskland har gjort i de 4½ Aar, hvor de tyske Bedriftsraad har været i Arbejde.

De tyske Bedriftsraadsskoler.

Der er jo nok dem, der mener, at de tyske Bedriftsraad er blevet en Skuffelse, idet de tyske Arbejdere i mange Tilfælde har manglet Forudsætninger for at kunne udnytte Bedriftsraadslovens Bestemmelser. Det er imidlertid en Mangel, som kan afhjælpes, og som forøvrigt allerede er ved at blive afhjulpet, idet de tyske Fagorganisationer i alle større Industriedistrikter har oprettet Bedriftsraadsskoler, hvor Arbejderne med tysk systematisk Grundighed faar Indblik i nogle af de Spørgsmaal, som er blevet særlig aktuelle for Bedriftsraadene. Disse Bedriftsraadsskoler giver som Regel deres Undervisning om Aftenen, f. Eks. 1 à 2 Gange om Ugen, og der naas ret langt ved, at Kursusene fortsætter fra Aar til Aar. Som en enkelt Undtagelse kan nævnes, at det tyske Metalarbejderforbund giver store samlede Kursus, hvortil Eleverne samles i 2—3 Uger i en mindre By og er udelukkende beskæftigede med Undervisning, idet Forbundet saa betaler deres normale Løn. Kundskabstørsten har dog været saa stor, at den lagt fra har kunnet tilfredsstilles paa denne Maade, og Staten har derfor i logisk Konsekvens af Bedriftsraadsloven oprettet 2 Skoler (i Berlin og Düsseldorf), hvor unge Arbejdere i 10 Maaneder kommer bort fra deres daglige Gerning og helt kan hellige sig Skolegangen. I den lange Tid kan der selvfølgelig opnaas et ganske godt Kendskab, baade til den Lovgivning, der har Interesse for Arbejderne, og til de Samfundsproblemer, der er særlig aktuelle og betydningsfulde.

Alligevel er man gaaet endnu videre og har søgt at skabe en direkte Forbindelse mellem de dygtigste af de unge vordende Førere og Viden-skaben, idet der i Tilknytning til Universitetet i Frankfurt am Main er oprettet et saakaldt Arbejderakademi. Her er det ogsaa Meningen, at Eleverne kommer i 10 Maaneder, men det er Tanken, at de skal have saa gode Forkundskaber, at der kan blive Mulighed for selvstændig

videnskabeligt Studium. Lærerne ved Arbejdsakademiet er dels ansete Universitetsprofessorer og andre, hvis videnskabelige Dygtighed er almindeligt anerkendt, saaledes det tyske Metalarbejderforbunds ansete nationaløkonomiske Medarbejder, Dr. Norbert Enstein.

Der er vistnok Grund til at vente, at det saaledes paabegyndte Samarbejde mellem Videnskaben og den praktiske Arbejderbevægelse vil faa stor Betydning for den kommende Udvikling, og jeg tror, der er Grund til at være glad ved, at Akademiets Lærer under et Studieophold, jeg havde i Frankfurt for nogen Tid siden, udtalte Ønsket om, at der ogsaa vilde komme Elever fra Udlandet, bl. a. fra Danmark, for at man ogsaa derigennem kunde naa et Skridt frem imod international Forsoning.

Mere videnskabelig Driftsledelse.

Man hører overalt fra Arbejdsgivernes Side, at Industrien umuligt kan betale højere Lønninger eller bevare 8-Timersdagen. Jeg skal ikke kunne sige, om det, saaledes som Forholdene ligger, er rigtigt, men hvis det er rigtigt, saa skyldes det, at den danske Industri ikke teknisk og organisatorisk er fulgt med i Udviklingen. idet ledende Industrimænd paa fuldt moderne Virksomheder baade i Tyskland, England og De forenede Stater hævder, at 8-Timersdagen er fuldt ud tilstrækkelig i en moderne indrettet Virksomhed.

Det gøres ogsaa gældende, at hvis man fordelte Industrivirksomhedernes Overskud, vilde det kun betyde et forholdsvis minimalt Tillæg pr. Time. Dette kan i alt Fald i Øjeblikket ikke benægtes, men man har Ret til til Gengæld at spørge om, hvorfor Produktionen ikke er tilrettelagt paa en bedre Maade, saa at Udbyttet kunde blive saa meget større.

Dette vilde utvivlsomt være muligt, idet den danske Industri ikke er fulgt tilstrækkeligt med i den almindelige Udvikling og har været for optaget af andre Ting til at følge Tidens økonomiske, tekniske og organisatoriske Fremskridt. Det vil dog være illoyalt at bygge en Kritik af Industrien væsentlig paa, hvad der kom frem ved Landmandsbanksagens Behandling, idet man maa erindre, at de Virksomheder, der er omtalt i Beretningen, var slet ledede og ikke saadan uden videre kan bruges som Billede paa dansk Industri.

Kritikken bør derfor søge noget dybere, og jeg vilde gerne henlede Opmærksomheden paa, at den amerikanske Ingeniørforening for nogle Aar siden nedsatte et Udvalg til Undersøgelse af, hvorfor den amerikanske Industri ikke gav større Udbytte. Denne Undersøgelse kom til det Resultat, at vel kunde der lægges Arbejderne noget til Last, baade paa det ene og det andet

Punkt, men langt de største Fejl skyldtes Forømmelighed eller Sløseri fra Arbejdsgivernes Side. Det er hævdet, at det Arbejde, som blev udført paa 48 Timer, uden væsentlig større Anstrengelse, blot ved bedre Tilrettelæggelse, kunde udføres paa 36 Timer ugentlig, altsaa 6 Timer daglig. Der findes ogsaa nogle mindre dybtgående europæiske Undersøgelser, der viser, at den berettigede Kritik, der vil kunne rettes imod Arbejdsgivernes Ledelse, er langt større i Europa end i Amerika. Det er derfor et naturligt Krav, at videnskabelige Synspunkter i højere Grad bliver lagt til Grund for den industrielle Produktion, idet Samfundet vel nu har naaet det Stadium i Udviklingen, hvor Arbejdsgiveren ikke længere bør have Ret til at modsætte sig en Modernisering af Produktionen, fordi Fabrikken er hans private Ejendom.

Ved en saadan Modernisering af den industrielle Produktion maa et af Hovedpunkterne blive, at selvom det for den private Driftsherre kan være fordelagtigt at indskrænke Produktionen, forhøje Priserne og have megen Tomgang i Maskinarbejdet, maa det samfundsmæssige Synspunkt, at Maskinerne bør benyttes, og at Priserne sættes forholdsvis lavere, sejre, saaledes at man overalt benytter sig af den økonomiske Grundsætning, at de nødvendige Driftsomkostninger bliver mindre pr. Stk. jo større Fabrikkens samlede Produktion er.

Psycotekniske Undersøgelser.

Grundtanken i de af Københavns Kommune foretagne Undersøgelser af, hvilke Evner Drengene i Konfirmationsalderen har, er, at Samfundet i stedse stigende Grad er interesseret i, at det bliver de dygtigste, der faar den bedste Uddannelse og kommer i de vanskeligste Stillinger. Det kan jo heller ikke nægtes, at der er spildt megen Tid og mange Penge paa at uddanne udygtige Overklassebørn til Stillinger, som de ikke har evnet at bestride, og selv om man endnu kun er gaaet nogle Skridt i Retning af at lade Evnerne være det afgørende for Uddannelsen, saa er det sikkert en Vej, ad hvilken der endnu er meget at gøre.

Men Psycoteknikken bør ikke alene benyttes til at hjælpe Mennesker til at finde deres Plads her i Livet, den kan ogsaa hjælpe til, at Arbejdet tilrettelægges, saa at det bliver saa lidt anstrengende og enerverende som muligt, idet man nu om Sunder rent videnskabeligt kan sige, hvilken af 2 Arbejdsmetoder, der giver den mindste Træthed, det kan f. Eks. konstateres ved Undersøgelse af Blodtrykket, Aandedrætsforbruget og lignende.

Nu er det jo desværre ikke altid saadan, at Arbejdsgiverne har deres Opmærksomhed i tilstrækkelig Grad henvendt paa at faa Arbejdet

gjort saa let og betageligt som muligt, og der er derfor Grund til at glæde sig over, at det psycotekniske Institut »Orga« i Berlin staar i et udmærket Samarbejde med de berlinske Fagforeninger og forøvrigt ogsaa har indrettet et stort psycoteknisk Institut i Moskwa, der er forsynet md alle de Redskaber, som de russiske Videnskabsmænd kan have Brug for til at finde nye Metoder til at gøre Arbejdet lettere og mindre trættende.

Standardiseringen.

Ved Standardisering forstaar man Regler af hel og delvis teknisk Art, der deis tilsigter at gøre den produktive Virksomhed saa ensartet som muligt og dels tilsigter, at denne Ensartethed naas paa det til enhver Tid højeste tekniske Standpunkt.

Det er ganske ejendommeligt at lægge Mærke til, hvor pludseligt og voldsomt Standardiseringstanken er slaaet igennem i alle de store Industrilande i Aarene efter Krigen. Betydningen er ogsaa meget stor, særlig i de Lande, der lider mest under Kapitalmangel og haard Konkurrence. Standardiseringen betyder nemlig paa den ene Side, at man indskrænker Antallet af Former og Typer til et Minimum og derved giver Mulighed for Masseproduktion, idet hele Efterspørgslen skal samles paa de faa fastslaaede Standardtyper. Hvor meget dette kan hetyde ses bl. a. af et praktisk Eksempel fra Tyskland, hvor Forfærdigelsen af 100 Bolte af en bestemt Form ved almindelig Drejebænk kostede 75 Pfg., ved Revolverbænk 14 Pfg. og ved Automathænk 7 Pfg. Jeg skal ikke nævne flere Eksempler, men gøre opmærksom paa, at Standardiseringen endvidere har meget stor Betydning for Udvekslingen af Maskindele, idet Reservedele fra én Fabrik kan indføres i en Maskine, fabrikeret et helt andet Sted. Hvis saaledes en tysk Maskine, anbragt i Sydamerika, gaar i Stykker, skulde man tidligere som Regel hente Reservedelen i Tyskland, medens man, naar den nye Udvikling er gennemført, kun behøver at gaa til nærmeste Lager af tyske Reservedele.

Da Standardiseringen endnu ikke er helt gennemført, mærker man ikke saa meget til dens økonomiske Betydning, men den Dag er sikkert ikke fjern, da Standardvarer fra Tyskland og Amerika kan sælges her i Landet til en lavere Pris end vore Fremstillingsomkostninger, og Følgen af, at Danmark ikke er fulgt med i Standardiseringen, kan let blive en omfattende Arbejdsløshed, og da en saadan Arbejdsløshed jo ikke mindst vil ramme Metalindustriens Arbejdere, vil det være ønskeligt, om man ogsaa fra den Side slog til Lyd for, at ogsaa Danmark standardiserer, inden Tiden er løbet helt fra os.

Den Side af Standardiseringsarbejdet, som er længst fremme, er Standardiseringen af simple Konstruktionsdele, dels af mere almindeligt Art som Skruer, Bolte, Møttriker o. l. og dels af mere speciel Art (Normalisering). Paa dette Omraade er der udrettet et meget omfattende Arbejde, som jeg paa Grund af Spørgsmaalets store praktiske Betydning skal gøre Rede for nogle Hovedpunkter af.

Normaliseringen i De forenede Stater.

Landets Størrelse og naturlige Righed i Forbindelse med Manglen paa faguddannede Arbejdere førte i teknisk Henseende tidligt til udstrakt Anvendelse af arbejdsbesparende Maskiner; saadanne betaler sig kun i store stærkt specialiserede Virksomheder, der som oftest er Led af en eller anden Trust. De enkelte Truster regulerede snart Produktionen og normaliserede de enkelte Dele, som Trusten producerede. Produktionen af Normer centraliseredes paa enkelte Fabrikker, hvorefter Masseproduktion kunde gennemføres.

Under Krigen havde Staten i Forbindelse med forskellige Industrier centraliseret Normaliseringsarbejdet, og selv om Staten har trukket sig noget tilbage og forskellige uheldige Krigsnormer er opgivet, har Industrien dog holdt fast ved Normaliseringscentralen, idet man har været klar over dennes Betydning.

Vi skal belyse den Simplificering, som Normaliseringen betyder, gennem nogle Eksempler fra det amerikanske Jernbanevæsen. I Aaret 1903 var Antallet af overbyggede Profiler ved 55 Jernbaneselskaber ialt 188, i 1908, efter at Normaliseringen var gennemført, var Antallet formindsket til kun 5. Endvidere har man bl. a. normaliseret Lokomotivbygningen, saaledes at der nu kun bruges 12 forskellige Typer; under Arbejdet hermed har man bl. a. maattet normalisere 1297 Enkeltdeler.

Normaliseringen i Tyskland.

Da den tyske Industri efter 1871 voksede med amerikansk Hast, stod der en Mængde nogenlunde jævnbyrdige konkurrerende Virksomheder overfor hinanden. Hver af disse normaliserede saa vidt muligt indenfor sit eget Omraade, og der kom først rigtig Ensartethed i Arbejdet, efterhaanden som den tyske Ingeniørforening tog Ledelsen i sin Haand. Denne Forening udarbejdede i Forbindelse med de interesserede Myndigheder og de paagældende Industriledere forskellige Normer, der var i Stand til at vinde almindelig Anerkendelse som de bedste og billigste. Saaledes blev den tyske Vaaben- og Ammunitionfabrikation normaliseret, og man blev under Krigen, bl. a. takket være den senere Udenrigsminister Rathenaus

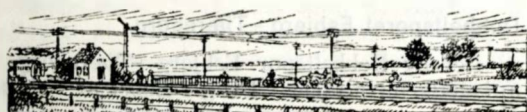
Forfatterskab, tidligt klar over, at den tyske Industri maatte gennemføre en ensartet Normalisering, hvis den skulde kunne hævde sig i den efter Krigen ventede haarde Konkurrencekamp.

Dette Arbejde er for en stor Del gjort i de forløbne 5 Fredsaar, og det vil sikkert ikke vare saa længe, inden Tyskland i sine Standardprodukter kan levere en Masseproduktion, som vi her i Danmark ikke kan konkurrere med, mindre fordi de danske Arbejders Lønninger er højere end deres tyske Kollegers, og mere fordi de tyske Industriledere i højere Grad har forstaaet at tage Fremskridtet i deres Tjeneste.

Sammenlignende Regnskabsstudier.

I Tiden før Krigen skete de industrielle Fremskridt som Regel ved Forbedringer, indfort saa paa den ene Fabrik og saa paa den anden, men efterhaanden som den tekniske Udvikling er skredet frem, bliver det i stedse højere Grad nødvendigt at foretage Forsøg og Undersøgelser, inden man gaar over til nye Arbejdsformer. Saadanne Undersøgelser kan til Tider være meget kostbare, og Industrien er i de store Lande i stigende Grad ved at gaa over til at foretage Undersøgelserne i Fællesskab og at arbejde sammen om at opnaa de bedst mulige Resultater. Dette er en stor samfundsmæssig Besparelse, men det vil i Praksis som Regel kræve, at de samarbejdende Virksomheder har første Klasses Regnskaber, udarbejdede efter ensartede Principper, saaledes at de forskellige Udgiftposter direkte kan sammenlignes. Dette regnskabsmæssige Samarbejde er særlig kommet i Gang i De forenede Stater, hvor den Kommission, der har haft til Opgave at kontrollere Trusterne, har arbejdet med disse Spørgsmaal, men Ideerne er optaget og gennemført af en Mængde amerikanske Industriorganisationer.

I Tyskland er det særlig den tyske Ingeniørforening, der har haft Opmærksomheden henvendt paa dette meget vigtige Punkt, og man er ogsaa i det sidste Aar ved at faa en langt større Ensartethed i de industrielle Regnskaber. Denne Side af Fremskridtsbevægelsen har man desværre hidtil ikke i tilstrækkelig Grad forstaaet her i Danmark, men vi vil næppe kunne komme udenom Spørgsmaalene. Arbejderbevægelsen er jo naturligt interesseret i en Modernisering af Produktionen og har vel ogsaa Forstaaelsen af, at det ikke mere er tidsvarende, at en eller anden Undersøgelse foretages 17 forskellige Steder, hvor et var tilstrækkeligt.



LØNNINGSINDTÆGT I KALENDERAARET 1924 FOR LOKOMOTIVPERSONALET

Lokomotivførere.		a	b	c	d
Grundløn 3000 Kr.	gifte	4611	4491	4401	4161
	ugifte	4395	4275	4185	3945
ugifte under 35 Aar		4224	4104	4014	3774
1 Alderstillæg à 300 Kr.	gifte	4911	4791	4701	4461
	ugifte	4695	4575	4485	4245
ugifte under 35 Aar		4524	4404	4314	4074
2 Alderstillæg à 300 Kr.	gifte	5211	5091	5001	4761
	ugifte	4995	4875	4785	4545
ugifte under 35 Aar		4824	4704	4614	4374
Lokomotivfyrbødere.					
Grundløn 2100 Kr.	gifte	3642	3522	3432	3192
	ugifte	3426	3306	3216	2976
ugifte under 35 Aar		3278	3158	3058	2828
1 Alderstillæg à 150 Kr.	gifte	3792	3672	3582	3342
	ugifte	3576	3456	3366	3126
ugifte under 35 Aar		3428	3308	3218	2978
2 Alderstillæg à 150 Kr.	gifte	3976	3856	3766	3526
	ugifte	3760	3640	3550	3310
ugifte under 35 Aar		3601	3481	3391	3151
3 Alderstillæg à 150 Kr.	gifte	4126	4006	3916	3676
	ugifte	3910	3790	3700	3460
ugifte under 35 Aar		3751	3631	3541	3301

Ovennævnte Beløb maa dog for de i *Sønderjylland* stationerede Tjenestemænds Vedkommende forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.



ET HJERTESUK

Mon der nogen vil laane Øre til et Hjertesuk fra det lille Glyngøre. Vi vor daglige Tur maa gøre Glyngøre—Skive, Skive—Glyngøre, gennem det fede Salling vi kører; men i Stedstillæg faar vi ikke en eneste Øre.

Her paa Pynten der er dog lidt sandet, og vi kan ej leve af Luften og Vandet. Hvad her man maa købe er langtfra billigt, og Torsken ej bider paa Krogen villigt. Hos Fisker, Slagter og Urtekræmmer vi stadig os over Priserne græmmer.

Skønt lille er Byen og landlig Gaden,
er Huslejen dog lige saa høj som i Staden,
og Skatten er større end i Hovedstaden.
Tidsvarende Skole ej findes her,
vore Børn maa rejse til Roslev,
paa dette Punkt er vi altsaa tilbage,
men det giver kun yderlig Grund til Klage.

Ja, regne og spare saa godt hun formaar,
maa — Mo'r — hver eneste Dag der gaar,
og for at købe lidt billigt til Torvs
maa hun rejse til Skive eller Nykøbing-Mors.
Der begge Steder de dog Stedtillæg faar,
hvad ogsaa vi haaber at faa i Aar.

A. B.



Ny Maskinlære.

Vi kan oplyse om, at der i Løbet af Foraaret vil blive udgivet en ny Maskinlære, der udsendes i to Bind, det ene omfattende ca. 400 Tekstsider, det andet Bind indeholdende Illustrationer. Den ny Maskinlære er udarbejdet af Maskingeniør B. Suanning, og vil blive tilstillet hver enkelt Lokomotivmand.

Statsbanernes Styrelse.

Forslaget om Statsbanernes Styrelse har været til 1. Behandling i Landstinget, og det høje Overhus gav Forslaget en meget venlig Modtagelse. Venstres Repræsentant Driftsbestyrelser Stensballe var navnlig begejstret for den socialdemokratiske Ministers Forslag.

Man kan derfor vente, at Minister Friis-Skottes Afsocialiseringsforslag snart vil blive vedtaget.

Skal vi have Briketter igen?

Der foretages for Tiden paa Statsbanernes Kulprovestation Forsøg med 7 forskellige Mærker Briketter, hvoraf de 5 er gamle kendte Mærker. Forsøgene vil antagelig være tilendebragte med Udgangen af Januar Maaned.

Lokomotivpersonalet vil sikkert ikke uden Protest modtage dette Brændsel paany, der specielt om Sommeren er en ren Plage for Personalet.

Lang Kørsel uden Skiftning af Lokomotiv.

De længste Strækninger der køres uden Lokomotivskifte i Amerika: For *Hurtigtog: Los Angeles—El Poso* ca. 1300 km. — *Parsons—San Antonio* ca. 1090 km. — *Kansas City—Denver* ca. 1030 km. For *Godstog: Del Rio—El Poso* ca. 728 km., *Sparks—Garlin* ca. 622 km.

Værkstedsgesamtsorganisationen.

Der har i den senere Tid hersket en beklæggelig Strid indenfor Værkstedsgesamtsorganisationen, idet at Smedene i stort Tal har udmeldt sig. Striden synes at være ved at kulminere, idet de københavnske Smede har udsendt et Blad »Smeden«. Forhaabentlig bilægges denne Strid snart, inden der slaas altfor meget i Stykker.

Politiinspektør Tage Jensens Afskedigelse.

Som bekendt meddeltes det Offentligheden den 12. Dec. f. A., at Politiinspektør Tage Jensen vilde blive opsagt til Fratræden med sædvanlig Varsel. »Ministeriernes Maanedssblad« meddeler nu, at Inspektøren har begæret Forhør indledet i Overensstemmelse med Tjenestemandslovens § 17, hvilken § formenes tilsidesat i den omhandlede Sag.

Jernbanebommene.

Forleden Aften afholdtes en Demonstration af Overbanemester Søllings Belysnings-system paa Jernbanebommene paa Lyngbyvejen. Demonstrationen overværedes af en Kreds af Statsbanemænd og Motorfolk. Ved den anden Over-skæring paa Lyngbyvej prøvedes et System Zeiss, der fandtes at være mindre godt end Overbanemesterens.

Trafikassistent Jacobsen, Tommerup, har for nogle Dage siden præsenteret en Opfindelse til Belysning af Jernbanebomme, og som af Sagkyndige betegnes som den hidtil bedste Løsning.

Opfindelsen bestaar i, at der paa Bommen anbringes en trekantet Kasse i en saadan Højde, at den ikke skjules, selv om Vogne passerer den. I Kassen er der tre Huller med rødt Glas — det internationale Stopsignal for Bilister — og den indvendige Side af Kassen er beklædt med Refleksspejl. Forsynet med en Petroleumslampe kan Signalet ses tydeligt tre Hundrede Meter borte.

Apparatet koster 30 Kr.

Den nye Hovedbanegaard i Aarhus.

Efter Forlydende agter Statsbanerne til Foraaret at gaa i Gang med at opføre den nye Hovedbanegaard i Aarhus. Aarhus Byraad vil paa Grund af den nødvendige Regulering af Banegaardspladsen forespørge Statsbanerne om, hvor stærkt Arbejdet vil blive forceret.

Togulykke paa Londons underjordiske Bane.

Forleden indtraf et Uheld paa Londons underjordiske Bane paa Grund af, at et elektrisk Sporskifte svigtede. To Jernbanefunktionærer blev alvorlig kvæstede, og Trafiken standsede i ca. 2 Timer.

Dobbeltsporet Esbjerg—Tjæreborg.

Det ny Dobbeltspor Esbjerg—Tjæreborg vil antagelig blive taget i Brug i Løbet af Februar Maaned.

Færgesammenstødet

Forhørene i Anledning af Færgesammenstødet i Storebælt er nu afsluttet, og Sagen ligger fuldstændig belyst. Generaldirektoratet skal nu træffe Afgørelse i Sagen, men efter Forlydende vil der ikke blive rejst Tiltale mod nogen.

Besøg paa A/s Frichs Fabrikker.

Fredericia Afdelinger havde arrangeret Besøg paa Frichs Fabrikker i Aarhus, der fandt Sted den 31. Oktober og 10. December 1924. Ved begge Besøg deltog ca. 80 Lokomotivmænd fra Fa., Nyborg og forskellige Underafdelinger. Begge Besøg var meget vellykkede.

Motortog paa Statsbanerne.

Til Foraaret vil der efter alt at dømme blive indført Motorvognsdrift paa Strækningen Nørrebro—Hellerup. Vognene bygges af »Scandia« og »Thrige«, og er saaledes dansk Arbejde. Prøvekørslerne vil efter al Sandsynlighed blive foretaget paa Strækningen Aarhus—Riis Skov.

Det overvejes efter Forlydende at gaa over til Motordrift for Persontogskørselens Vedkommen- de paa Strækningen Skelskør—Dalmose.

TAKSIGELSER

Lokfyrbødere, Haandværkere og Vognpasse- re i Sønderborg takkes paa det hjerteligste for den store Deltagelse, der fra deres Side vistes mig den sidste Dag i det gamle Aar. Det var mig overordentlig kært at modtage den stolte Pengegave, men endnu mere kært var det mig, at mine gamle Arbejdskammerater derigen- nem viste mig, at jeg ikke var forladt eller for- glemt i min Nød. Jeg vil aldrig kunne glemme dette, der beviste mig Sandheden af det gamle Ord, at i Nøden skal man kende sine Venner. Derfor kære Kammerater hjertelig Tak og glæ- deligt Nytaar.

Sønderborg i Januar 1925.

F. Knudsen.

For al mod mig vist Opmærksomhed og Vel- vilje i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum tak- kes hjerteligst.

O. Larsen, Eshjerg.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

I Henhold til Vedtægternes § 6 fratræder efter Tur den 1. Maj d. A. nedennævnte Be- styrelsesmedlemmer m. fl.

Bestyrelsen: Trafikinspektør R. Harboe og Assistent P. Glim. *Suppleanter:* Fuldmægtig C. P. Pedersen og Kontrolør E. Heurlin. *Re- visor:* Kontrolør C. Møller-Holst. *Revisorsup- pleant:* Kontrolør Feilberg.

Samtlige Fratrædende med Undtagelse af Kontrolør Feilberg er villige til at modtage Genvalg. Kandidatlister indsendes til Bestyrel- sen inden Udgangen af Januar Maaned.

Bestyrelsen.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER NYE BØGER

Sj. Falst.	Jyl.- Fyn	
13084	11524	Eriksholm, Anders: Menneske- nes Børn.
13085	11565	Bang, Oluf: Byen.
13086	11511	Ring, Barbra: Unge Fruer.
13091	11521	Dinesen, Marie: I de unge Dage.
13092	11526	Gravlund, Thorkild: Troldkedlen.
13093	11520	Barfod, Thorkild: En Hjertefejl.
13094	11522	Eggers Olga: De tre paa Torvet.
13095	11518	Dansk Jernbaneforbund 1899— 1924.
13098		Kinck, Hans E.: Steder og Folk.
13101	11578	Korch, Morten: Godtfolk.
13104		Geijerstam: Inger.
13106	11592	Wiborg, Julli: Frøken Tornerose.
13107	11570	Mazar de la Garde: Ni Aar i Australien.
13109	11580	Olesen, Løkken: Niels Halds Hjem.
13110		Gjerløff, Chr.: Det tabte Land.
13111		Anker, N. Roll: Kvindesind.
13112		Dansk Lokomotivmandsforening 1899—1924.
13113	11569	Galsworthy: Spilleren.
13115	11589	Rønberg, G.: Konsulens Hus.
13116	11590	Sandemose, A.: Ungdomssynd.
13118	11568	Bøjsen-Møller, Jutta: Træk fra et langt Liv.
13123	11577	Jørgensen, Johs.: Breve fra As- sisi.
13125	11579	Leopold, Svend: Augustines Ca- pricer.
13126	11586	Rasmussen, Emil: Mens Stor- mene gaar.
13127a-b	11274a-b	Hanssen, H. P. Fra Krigsti- den.
13134	11616	Vinsnes, J. F.: Lille Benedikte.
13140	11612	Ricard, Olfert: Bedre Frem.
13141	11594	Benson, R. H.: Indvielse.
13146	11613	Roberts, Ch.: Kampe i Vildmar- ken.
13148	11597	Caine, Hall: Mona.
13151	11595	Bojer, Johan: Vor egen Stamme.
13152		Falkberget, Johan: Nordenvin- dens Land.
13156	11617	Vollquartz, I.: Et dejligt Sted.
13161	11599	Dahl, Kai R.: Paa Isflage langs Østgrønland.
13164		Blæksprutten 1924.
13165		Svikmøllen 1924.
13173		Benneche, O.: Der kalder et Horn.

TIL MEDLEMSLISTEN

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

Den 1. December 1924: Lokfb. Asp. O. G. Andersen, København G.



Udnævnelse fra 1—1—25:

Lokomotivfyrbøder P. Hansen, Kbhavns Godshg., til Lokomotivfører i Sønderborg (min. Udn.).

Lokomotivfører A. A. E. Güthler, Korsør, til Lokomotivfører (Depotforst.) i Oddeund Nord (min. Udn.).

Haandværker W. Petersen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Tinglev.

Haandværker J. Petersen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder i Tinglev.

Haandværker H. M. Jørgensen, Nyborg, til Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn.

Haandværker E. Dyrberg, Eshjerg, til Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn.

Haandværker P. S. Brøndum, Tønder, til Lokomotivfører i Vamdrup.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1—1—25:

Lokomotivfører A. Jensen, Randers, til Aarhus Ø.

Lokomotivfører (Depotforstander) G. Hansen, Skive, til Randers med Ophør af Funktion som Depotforst.

Lokomotivfyrbøder J. R. J. From, Kalundborg, til Kbhavns Godshg.

Lokomotivfyrbøder H. P. K. Hansen, Tinglev, til Kalundborg.

Lokomotivfyrbøder N. B. Pedersen, Tinglev, til Korsør.

Lokomotivfyrbøder P. A. Rasmussen, Haderslev, til Nykjøbing M. (Rangerfører).

Lokomotivfyrbøder J. M. Nielsen, Kalundborg, til Holbæk (Rangerfører).

Lokomotivfyrbøder A. V. A. Rundstrøm, Vamdrup, til Kalundborg.

Afsked.

Lokomotivfører C. P. M. Qvist, Kbhavns Godshanegaard, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pens. fra 31—3—25 (min. Afsked).



Grethe's Magasin
A/S

Vesterbrogade 63,
Hj. af Dannebrogsgade.

Dame- & Børnekonfektion
samt Kjoler

Aarligt Udsalg.
25—50 pCt. Rabat.
RATEBETALING.

Lokomotivmænd.

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

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

KØBENHAVNS KOLONIAL FORSYNING

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

Største Kolonial- og Konserves-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 LIVSFORSIKRINGSSELSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“
KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALTET: Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

Nærværende Nummer er afleveret
paa Avispostkontoret d. 20. Januar.

Blomsterforretningen

„CANA“

Vesterfælledvej 67

Telefon Vester 9921

Buketter, Kranse og Blomster altid billigst



Amk. Gummivare

Industri Vesterbrogade 3 Kbhvn. N.
Mødersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prislister mod 30 Øre i Frimærk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemænd 10 pCt. Rabat

Vesterbros Vinimport Absalonsgade 34

Tlf. Vester 452 x

Tlf. Vester 452 x

Ægte
Honning

Billigst i Danmark.
6 Pd. 7 Kr., 9 Pd. 10 Kr.
inkl Spande. Sendes
overalt pr. Postopkrævning.
Bestilling paa
mindst 18 Pd. portofrit.

Københavns Honninghus, Graabrødretorv 4, Kbhvn. K.
Telef. 6024. Største og ældste Specialfirma. Grdrl. 1829.

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 Vesterbrogade 73, København B.

Telefon Central 14613.

Kontortid Kl. 10—4.