



25. AARG. N^o 5.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1925.

LOVFORSLAG OM KONJUNKTUR- OG STEDTILLÆG

Fremsat af Finansministeren i Folketinget den 20. Februar.

§ 1.

Kapitel 4 i Lov Nr. 489 af 12. September 1919 affattes saaledes:

§ 83.

Stk. 1.: Der ydes Statstjenestemænd, hvis Tjenestested er beliggende indenfor de af § 84, Stk. 2, omfattende Byer, et ikke pensionsgivende Tillæg, der benævnes Stedtillæg.

Stk. 2: Til Personer, der er ansatte paa Prøve i Stillinger, som er nævnte i denne Lov med senere Tillæg, og hvis Løn i Prøvetiden er fastsat ved Lov, ydes Stedtillæg efter samme Regler som for Tjenestemænd. Det samme gælder Elever, for saa vidt deres Løn er fastsat ved Lønningslov eller anden særlig Lov, samt de i § 12, Stk. 5, nævnte Personer, der er konstituerede i en Tjenestemandsstilling, dog at de sidste kun kan oppebære Tillæg i Forhold til Halvdelen af Grundlønnen for vedkommende Stilling.

§ 84.

Stk. 1: Stedtillæget udgør for de i Stk. 2 under a) henhørende Byer 588 Kr., dog ikke over 40 pCt. af Grundlønnen for den paagældende Lønningsklasse eller Stilling, for de under b) henhørende Byer 480 Kr.

aarlig, dog ikke over 32 pCt. af Grundlønnen, for de under c) henhørende Byer 360 Kr., dog ikke over 24 pCt. af Grundlønnen, for de under d) henhørende Byer 270 Kr. aarlig, dog ikke over 18 pCt. af Grundlønnen, og for de under e) henhørende Byer og Landkommuner 150 Kr. aarlig, dog ikke over 10 pCt. af Grundlønnen.

Stk. 2: Under a) henhører København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner.

Under b) henhører de store Købstæder samt de i Henhold til de efterfølgende Bestemmelser dermed i Klasse stillede Byer.

Under c) henhører de mellemstore Købstæder samt de i Henhold til de efterfølgende Bestemmelser dermed i Klasse stillede Byer.

Under d) henhører alle øvrige Købstæder samt de i Henhold til de efterfølgende Bestemmelser dermed i Klasse stillede Byer.

Under e) henhører saadanne Byer og Kommuner, som ikke kan henføres under d), men som dog ved Bedømmelsen af de i § 86, Stk. 3, nævnte Forhold, navnlig vedrørende Udgifterne til kommunal Skat, indtager en Særstilling i Forhold til almindelige Landkommuner.

Stk. 3: Forstadsbebyggelser, der ved den sidste almindelige Folketælling er henregnet til en Købstad, sidestilles i Henseende til Stedtillæg med Købstæder.

Stk. 4: Tjenestemænd, der ikke har fast Tjenestested, oppebærer Stedtillæg efter det Sted, hvor de bor.

Stk. 5: Samtlige Tjenestemænd under Søværnet betragtes som havende Tjenestested i København.

§ 85.

For Tjenestemænd, der har Tjenestebolig, udgør Stedstillægget kun Halvdelen af de i § 84, Stk. 1, nævnte Beløb.

§ 86.

Stk. 1: Det bestemmes ved Bevilling paa Finansloven for 1925—26 efter Indstilling fra Lønningsraadet, hvilke Byer der henhører under b), c), d) eller e).

Stk. 2: Fremtidig kan der ved Bevilling paa Finansloven hvert 3. Aar, første Gang dog paa Finansloven for Finansaaret 1926—27, foretages Forskydninger mellem de hidtil i § 84, Stykke 2, under b), c), d) og e) klassificerede Byer eller Kommuner. Samtidig kan hidtil ikke opførte Byer eller Kommuner optages under Stedstillægsklasserne eller hidtil opførte Byer eller Kommuner udgaa af disse.

Stk. 3: Klassificeringerne sker efter Indstilling af Lønningsraadet og efter dettes Skøn over de foreliggende Oplysninger om Udgifterne til Husleje, kommunal Skat samt over saadanne ganske særlige Forhold for Levevilkaarene, der maatte kunne begrunde en Forandring.

§ 87.

Stedstillægget udbetales efter de i § 31 fastsatte Regler og beregnes efter det Sted, hvor den paagældende Tjenestemand gør Tjeneste, henholdsvis har Bopæl, den 1. i den Maaned, i hvilket Beløbet udbetales.

§ 88.

Bestemmelserne i § 84, Stk. 1, om Stedstillæggets Størrelse vil være at revidere samtidig med Revisionen af Bestemmelserne om Konjunkturtillæg.

§ 2.

Kapitel 6 i Lov Nr. 489 af 12. September 1919 affattes saaledes:

§ 98.

Stk. 1: Der ydes samtlige Statstjenestemænd et ikke pensionsgivende Tillæg, der

udbetales maanedlig forud og sammen med Lønningen og benævnes Konjunkturtillæg.

Stk. 2: Personer, der er ansat paa Prøve i Stillinger, som er nævnt i denne Lov, og hvis Løn i Prøvetiden er fastsat ved Lov, ydes der Konjunkturtillæg efter samme Regler som for Tjenestemænd. Det samme gælder Elever, for saa vidt deres Løn er fastsat ved Lønningslov eller anden særlig Lov, samt de i § 12, Stk. 5, nævnte Personer, der er konstitueret i en Tjenestemandsstilling, dog at de sidste kun kan oppebære Tillæg i Forhold til Halvdelen af Grundlønnen for vedkommende Stilling.

§ 99.

Stk. 1: For de Tjenestemænd, der oppebærer Dyrtidstillæg i Henhold til § 92, Stk. 3 a, (gifte Mænd og dermedigestiliede), og for andre Tjenestemænd, der er fyldt 35 Aar, og som Staten ikke yder Op- hold med fuld Forplejning, udgør Kon- junkturtillægget fra 1. April 1925 at regne følgende aarlige Beløb:

For Tjenestemænd
med Grundløn og Alderstillæg:

Under 1500 Kr. $\frac{1}{3}$ af det samlede Beløb.		
Fra 1,500—1,599 Kr.	501 Kr.	aarlig
— 1,600—1,799 „	510 „	—
— 1,800—2,399 „	540 „	—
— 2,400—2,899 „	555 „	—
— 2,900—3,399 „	570 „	—
— 3,400—3,899 „	600 „	—
— 3,900—4,399 „	615 „	—
— 4,400—4,899 „	630 „	—
— 4,900—5,399 „	660 „	—
— 5,400—6,399 „	690 „	—
— 6,400—7,399 „	735 „	—
— 7,400—8,399 „	810 „	—
— 8,400—10,399 „	900 „	—
— 10,400— ell. derover	1,050 „	—

Stk. 2: For alle øvrige Tjenestemænd fastsættes fra 1. April 1925 at regne Kon- junkturtillægget til $\frac{2}{3}$ af de i Stk. 1 nævnte Beløb.

Stk. 3: Konjunkturtillægget udbetales efter den højere Sats, for saa vidt Tjeneste- manden opfylder Betingelserne herfor se-

nest Dagen før, Tillæget forfalder til Betaling.

Stk. 4: Naar samlevende Ægtefæller begge er berettigede til Konjunkturtillæg, udbetales der Manden Konjunkturtillæg efter Reglerne i Stk. 1. Hustruen udbetales der Konjunkturtillæg efter Reglerne i Stk. 1, hvis hun er over 35 Aar og ikke har Ophold med fuld Forplejning fra Staten, ellers efter Reglen i Stk. 2.

Stk. 5: For hver 2 fulde Portioner (2×54 Kr.), hvormed Dyrtidstillæget stiger over eller falder under Dyrtidstillæget 702 Kr. aarlig til gifte Mænd og dermed ligestillede forhøjes eller nedsættes Konjunkturtillæget med 10 pCt. beregnet af ovennævnte aarlige Beløb.

Stk. 6: Ved Udregning af Konjunkturtillæget bortkastes Brøkdele af Øre i de maanedlige Beløb, der bliver at udbetale.

§ 100.

Stk. 1: Enhver, der pensioneres i Henhold til denne Lov, ydes der et Konjunkturtillæg, som beregnes efter Reglerne i § 99, dog saaledes, at Pensionens Størrelse træder i Stedet for Tjenestemændenes Grundløn og Alderstillæg. De i § 69 nævnte forældreløse Børn oppebærer dog Konjunkturtillæget efter højeste Sats.

Stk. 2: Konjunkturtillæget udbetales maanedlig og forud sammen med Pensionen.

§ 101.

Forslag om Revision af ovennævnte Bestemmelser skal fremsættes senest den 1. Marts 1928.

§ 3.

Denne Lov træder i Kraft den 1. April 1925.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Ved Lov Nr 113 af 28. Marts 1923 blev der truffet Bestemmelse om Konjunktillæggets Størrelse i de to Finansaar 1923—24 og 1924—25. Statens samlede Udgift til Konjunkturtillæg androg ved denne Lovs Ikrafttræden ca. 35,5 Mill. Kr. aarlig. Ved

Loven nedsattes Beløbene successivt saaledes, at der ialt sparedes for Staten ca. 10 770 000 Kr., nemlig i Finansaaret 1923—24 ca. 3 340 000 Kr. og i 1924—25 ca. 7 430 000 Kr., hvoraf ca. 2 045 000 Kr. falder paa indeværende Finansaars sidste Kvartal, saaledes at det Aarsbeløb, hvormed Konjunkturtillæget er nedbragt ved 2 Aars Periodens Afslutning, er ca. 8 180 000 Kr. Aarsbeløbet udgør altsaa ved Finansaarets Udløb ca. 27,3 Mill. Kr. ($35,5 \div 8,2$).

I den Tid, der er forløbet siden Vedtagelsen af Loven af 28. Marts 1923 har Leveomkostningerne været stadig stigende. Det almindelige Pristal er gaaet op fra 198 til 221; Tjenestemændenes Dyrtidstillæg (beregnet efter Satsen for gifte Mænd og dermed ligestillede) er i samme Tid steget fra 486 Kr. til 702 Kr. aarligt. Denne Opgang i Dyrtidstillæget har imidlertid kun delvis raadet Bod paa den almindelige Prisstigning, og da Konjunkturtillæggets foran omtalte Nedgang, har virket i modsat Retning, er der i den Tid, i hvilken sidste Konjunkturtillægslov har været gældende, sket en Sænkning af Tjenestemandssstandens økonomiske Niveau. Regeringen har derfor, da Forslaget om en Revision af Loven skal forelægges inden 1. Marts d. A. fundet det rimeligt, at Konjunkturtillæget i det væsentlige føres tilbage til den Størrelse, det havde forud for den omtalte Revision. De Sætser, der foreslaas i nærværende Lovforslags § 2, Underparagraf 99, 1. Stk., er de samme, som var gældende i Finansaaret 1922—23, idet man dog har omregnet Tallene saaledes, at der ikke biver Brøkdele af Øre i Maanedsudbetalingerne. Derimod er den ved den sidste Konjunkturtillægslov indførte Ordning, efter hvilken ugifte Tjenestemænd under 35 Aar (og de med disse ligestillede Tjenestemænd med fuld Forplejning) kun oppebærer $\frac{2}{3}$ af det fulde Konjunkturtillæg, opretholdt.

Den ved Lovforslagets Konjunkturtillægsbestemmelser foraarsagede Merudgift for Staten er beregnet til 7,1 Mill. Kr.

Samtidig med at Satserne foreslaas ændrede, stilles Forslag om, at Konjunkturtillæggets Størrelse gøres afhængigt af Prisbevægelsen, dog ved en noget langsommere Bevægelse end den for Dyrtidstillægget gældende, idet Konjunkturtillægget kun ændres, naar Dyrtidstillægget stiger eller falder med 2 Portioner, (jfr. Lovforslagets § 2, Underparagraf 99, Stk. 5). Man har dog ment, at en Revisionsbestemmelse vedvarende var ønskelig, og det foreslaas, at der senest 1. Marts 1928 skal forelægges Forslag til Lov om Reglernes Revision.

Foruden Bestemmelserne om Konjunkturtillæg indeholder nærværende Lovforslag Ændringer i de gældende Regler om Stedtillæg. Det er Finansministeriets Opfattelse, at det navnlig er i Byerne og af disse igen navnlig i de større Byer, at Tjenestemændenes Vilkaar tiltrænger en Forbedring, navnlig fordi Udgifterne til Husleje og Skat her ofte virker stærkt tryk-kende. Og hvad Hovedstadskommunerne (København, Frederiksberg og Gentofte) angaar, viser det sig, naar man sammenligner Tjenestemandslønninger og Lønninger for tilsvarende Arbejdere i de fri Erhverv, at Statslønningerne i visse Tilfælde ligger under de fri Erhvervs Lønninger.

Under disse Forhold har Regeringen fundet det rimeligt, at en Del af den Merløn, som man ved denne Lejlighed foreslaar ydet Statstjenestemændene, bliver givet ved en Forbedring af Stedtillægget. Denne Forbedring har man ment det rigtigt at foretage dels ved en Forhøjelse af selve Stedtillægssatserne, dels ved at Antallet af Stedtillægssatserne forøges til 5, hvoraf den højeste Sats fremtidig forbeholdes de 3 Hovedstadskommuner, medens der samtidig oprettes en ny Stedtillægssats for Byer og Landkommuner, hvor Levevilkaarene paa Grund af særlige Forhold, navnlig en særlig høj kommunal Skat er dyrere end i almindelige Landkommuner.

Hvilke Byer, der skal henføres til de forskellige Satser, er der ikke optaget For-

slag om i nærværende Lovforslag, men dette vil være at fastsætte paa Finansloven efter Indstilling af Lønningsraadet i Overensstemmelse med den hidtil fulgte Praxis. Det bemærkes i denne Forbindelse, at medens der hidtil er afgivet Indstilling hvert Aar om Ændringer i Klassificeringen, har man ment, at det fremtidig vil være tilstrækkeligt at have en Regulering hvert 3. Aar, dog saaledes, at den første Omregulering, som finder Sted efter nærværende Lovforslags Vedtagelse, skal foregaa efter 1 Aars Forløb. — Med Hensyn til Grundlaget for Bedømmelsen af Byernes Placering paa de forskellige Satser, foreslaas vedvarende, at Udgifterne til Husleje og kommunal Skat tillægges overvejende Betydning, men i Modsætning til tidligere gives der Adgang til ogsaa at tage Hensyn til saadanne ganske særlige Forhold for Levevilkaarene, som maatte kunne begrunde en Forandring.

Merudgiften ved de foreslaaede Ændringer i Stedtillægsbestemmelserne er beregnede til 2,6 Mill. Kr., saaledes at den samlede Merudgift ved nærværende Lovforslag for Finansaaret 1925—26 andrager ca. 9,7 Mill. Kr.

1. Behandling af Lovforslaget fandt Sted den 26. Februar, og saavel den socialdemokratiske Ordfører som det radikale Partis Ordfører gav det fremsatte Forslag sin Tilslutning. Derimod stillede Partiet Venstre sig fuldstændig afvisende, hvilket naturligvis ikke kan forundre Tjenestemændene efter den Holdning, Partiet hidtil har indtaget, naar Tjenestemændenes vitale Interesser skulde varetages. Dette Parti repræsenterer da ogsaa udelukkende Bondeinteresser, og det gaar forhaabentlig efterhaanden ogsaa fuldstændig op for Tjenestemændene, at fra dette Parti kan disse ikke vente noget godt. — Det konservative Folkepartis Stilling var den, at man mente, Tjenestemændenes Krav burde imødekommes, men samtidig hermed stillede Partiet Krav om, at Finansministeren skulde anvise Dækning for det Beløb, der

skulde anvendes. Et saadant Spørgsmaal mente Finansministeren, det ikke var berettiget at stille ud fra den Forudsætning, at man, naar man stillede sig velvillig overfor selve Realiteten i Sagen, maatte støtte Forslaget og afvente det Tidspunkt, da det kunde overses, hvorledes Statens finansielle Stilling vilde blive. Forslaget fremkaldte iøvrigt en bevæget Debat, men vi mener dog, at der ingen Grund er til at være nervøs, Resultatet bliver vel nok, at Forslaget ophøjes til Lov.

Forslaget henvistes til Folketingets Lønningsudvalg.

KONJUNKTUR- OG STEDTILLÆG

Det sidste Aars Prisstigning har vistnok bevirket, at alle Partier klar over, at Tjenestemændene har været Genstand for en ganske uberettiget og ganske uforsvarlig Nedsækning i de sidst forløbne Aar. I samme Periode, som Tjenestemændenes Lønninger er tvunget ned, har den øvrige Befolkning's Indtægter været stigende. Ifølge »Statistiske Efterretninger« har Indkomsten for 1923 udgjort 3175 Mill. Kr. imod 2954 Mill. Kr. i 1922. Det er en Indtægtsfremgang paa 221 Mill. Kr., som vore ærede Medborgere har formaaet at skaffe sig som Modvægt overfor Prisstigningerne. Skatteydernes samlede Formue er i samme Tid vokset fra 10 263 Mill. Kr. til 10 555 Mill. Kr. I denne Fremgang har Statens Tjenestemænd ikke kunnet deltage, da de i samme Tid maatte afgive 10 Mill. Kr. af deres Indtægt til den slunkne Statskasse. Det er ikke alene Byerhvervene, den overfor skitserede Stigning falder paa. Ogsaa Landboerne har i samme Periode forøget deres Indtægter ganske godt. En saadan Indtægtforøgelse er i og for sig glædelig, hvis disse Klasser, som har strøget denne store Gevinst, ogsaa kunde unde Tjenestemændene økonomisk Balance. Men det er netop disse Klassers Repræsentanter i Rigsdagen og da særlig den

Pinstrup'ske Fløj, som havde mest travlt med at faa Tjenestemændenes Lønninger ned.

Naar disse Linier læses, er Lovforslaget antagelig gennemført i Rigsdagen. Spørgsmaalet er da, om alle Tjenestemænd er tilfreds med den i Lovforslaget trufne Ordning? Landets forskellige Dagblade har i den sidste Tid haft alenlange Spalter omhandlende dette Spørgsmaal under Overskrifter som f. Eks. »Millionbevilling til Tjenestemændene« — »Tjenestemændene bruges som Valgtlæsk«, »Lokkemad til Tjenestemændene«. Disse Artikler har indeholdt stor politisk Redegørelse hver for sit Parti. Med andre Ord, der er gaaet Politik i Sagen! Alle Blade er dog enige om, at der er stor Tilfredshed iblandt Tjenestemændene ved den trufne Ordning. »Dansk Lokomotiv Tidende« er mere reserveret i sin Udtalelse, idet Bladets skriver: »Der er efter den Maade, Forhandlingerne er forløbet paa, al Grund til at sige Ministeriet Tak for den Forstaaelse, der vises Tjenestemændene.« — Maaske er man der klar over, at den trufne Ordning ikke er tilfredsstillende, hvad den nemlig ikke er, og det af to Grunde. Dels er det bevilgede Beløb alt for lille, dels er Maaden, hvorpaa Stedtillæget bliver ordnet, forkert. Lad mig begynde med at sige, at ingen faar for meget, men det, der gives til Grund for, at København skal være 120 Kr. over de større Provinsbyer, er ganske misvisende, for ikke at sige noget værre.

En af Jernbaneforbundets fremragende Mænd har fortalt mig, at indenfor Forbundet begrundede Københavnerne dette med, at vi ude i Provinsen alle havde Kolonihave, samt Lejlighed til at holde baa- de Høns og Ged. — Aa ja! der er maaske Københavnerne, som tror, at vi ude i Provinsbyerne gaar rundt med en lille Herregaard paa Ryggen, som vi i vor Fritid kan dyrke og deraf have en saa stor Aarsindtægt, saa vi kun regner med vor Løn som Lommepenge. Jeg tror ikke paa, at nogen Københavner indenfor Dansk Lokomotivmands Forening ser saaledes paa os

ude i Provinsen, hvad ogsaa er ganske fejlagtig, i den Retning har vi ikke større Muligheder end vore ærede Kolleger i København.

Finansministerens Begrundelse for Forhøjelsen af Stedstillægget i København er i Følge Dagbladene 1) den større Udgift til Befordring, 2) de særlige Beklædningskrav, samt 3) at Stedstillægget i København ikke er ændret siden 1919.

ad 1) Med den særlige Udgift til Befordring menes vel i Realiteten Sporvogns-penge. I København kører man langt for 20 Øre frem og 20 Øre tilbage. Rundt regnet bliver det 10 Kr. om Maaneden. Men Benyttelsen af Sporvogn skaaner saa Fodtøjet i mange Tilfælde, ogsaa Beklædningen. Den procentvise Del af Tjenestemænd, som nødtvungent bor langt fra Tjenestedet, er vel ikke større i København end i Provinsen, hvor man paa denne Konto har et Par Støvlesaaler til 8 Kr. om Maaneden + hyppig Nyanskaffelse af Fodtøj, saa Merudgiften for København bliver minimal.

ad 2) At man i København nødvendigvis maa gaa pænere klædt end i Provinsen, synes ikke indlysende. Snarere bliver det modsatte Tilfældet; thi en Lokof. eller Lokofb. i en lille By er kendt af alle, i en større By af mange, mens vore Kolleger i København er saa godt som ukendte.

ad 3) At Stedstillægget i København ikke er ændret siden 1919, beviser ikke, at Københavnerne har faaet for lidt siden 1919 i Forhold til det øvrige Land. Foreløbig er det kun anerkendt, at de øvrige Provinsbyer, som nu er i Klasse A, siden da retteligst bør placeres der. Dernæst anføres, at de almindelige Levevilkaar er taget med i Betragtning denne Gang. Det er vel nok bekendt, at København i den Henseende ikke nær kommer paa Højde med f. Eks. Aalborg, Randers eller Aarhus. Her skal nævnes Københavns Grønttorvs Priser, som ligger langt under de tilsvarende Priser i Aalborg. Kød er ogsaa billigere i København end her. Øvrige Varer til Husholdningen er, naar man henvender

sig de rigtige Steder, billigere i København end her. Tøj og Støvler købes langt billigere i København end her. Gas, Lys og Kommunekoks er billigere i København end i Aalborg. Tilbage er de hidtil anvendte Faktorer i Beregningen: Skat og Husleje. Skatteprocenten er i Aalborg i Aar 11 i København $6\frac{3}{4}$. En Lokomotivfyrbøder i Aalborg maa svare i Kommuneskat fra 150 Kr. til 400 Kr., saa kan Københavnerne selv sammenligne. Huslejen i Aalborg er maaske ikke i al Almindelighed saa høj som i København, men for Tjenestemænd, der er tilflyttet de to Byer i de senere Aar, næppe meget forskellige. For en 2 Værelses Lejlighed i Aalborg betales fra 400 til 800 Kr.

De ærede Forhandlere burde have haft for Øje, at man i de store Provinsbyer kan tilkomme samme Stedstillæg som i København. Fohaabentlig vil mange Tjenestemænd vide at protestere mod denne Del af Forslaget, saa en Oprykning for de større Provinsbyer snart kan finde Sted. En tilfredsstillende Ordning opnaas vanskeligt for alle Parter, det er rigtigt. Men man skal ikke derovre i Hovedkvarteret bringes det Indtryk, at vi ikke er klar over vore Levevilkaar sammenlignet med de tilsvarende i København.

A. 34.

Den ærede Indsender har tildels Ret i sine Betragtninger, men det er noget uheldigt at skille Medlemmerne, som det sker, i Københavnerne og dem udenfor København. Vi skal ikke indlade os paa at dementere, hvad Forbundsmanden har fortalt Indsenderen, det maa staa for Indsenderens Regning; men vor Ledelse, i hvilken der er Fletrtal af Provinsfolk, har meget vel set de paapegede Uretfærdigheder, hvorfor der ogsaa under Forhandlingerne er gjort Fosøg paa at ophæve de paapegede Fejl, omend uden det ønskede Resultat. Paa den anden Side vil det altid blive vanskeligt at naa til et Resultat, som alle kan erklære for helt tilfredsstillende og retfærdigt, ligesom det vel ogsaa vil blive

vanskeligt at forlige Modsætningerne i Opfattelserne af, hvor stort Stedtillæget bør være de forskellige Steder. Den ærede Indsenders Opfattelse af Forslagets hurtige Gang gennem Rigsdagen er noget for optimistisk, hvilket vil fremgaa af Bemærkninger andetsteds i Bladet.

Vi skal endelig til Oplysning for den ærede Indsender meddele, at Aalborg, for saa vidt ikke den nye Bestemmelse var kommet med om Levevilkaarene, vilde være rykket ned paa Satsen under den, den for Tiden staar paa.

Red.

VOR PENSION

Det har siden Tjenestemandslovens Ikrafttræden været den almindelige Opfattelse, at den Bestemmelse i nævnte Lov om, at man kan vælge Pensionen beregnet efter de ældre Pensionsregler, kun i ganske særlige Tilfælde vilde faa praktisk Betydning, særlig da de Love (Nr. 660 af 22. Decbr. 1919 og Nr. 713 af 22. Decbr. 1920), som hjemlede Tillæg til de ældre Pensioner, var af ganske midlertidig Karakter (skulde fornyes hvert Aar).

Sagen har imidlertid skiftet Karakter, efter at disse Loves Bestemmelser i Henhold til Lov Nr. 173 af 1. Maj 1923, gældende fra 1. Juli 1923 er blevet permanent, og efter at Tillæget er steget til 35 pCt. henholdsvis 30 pCt. (for Pensioner under eller over 840 Kr. aarlig), idet der nu i ikke faa Tilfælde kan paaregnes højere Pension, selvom denne udregnes paa Grundlag af de ved Udgangen af Aaret 1918 gældende Lønningslove uden Hensyn til de ved senere Lov opnaaet Lønningsforbedringer, naar der lægges 35 pCt. henholdsvis 30 pCt. til.

At klarlægge en saa vanskelig Sag i sin Helhed i en kort Bladartikel vil ikke være mulig, men i det følgende skal gives nogle Udtalelser, der forhaabentlig vil lette Sagen noget, naar Valget skal træffes.

Man maa selvfølgelig straks se bort fra

alle, der er forfremmede *efter* 1. Oktober 1919, men tilbage bliver en stor Del Tjenestemænd lige fra Direktører til f. Eks. en eller anden Portør paa en københavnsk Station, hvilken sidste, ansat i Begyndelsen af 1919 — saafremt han opnaar en Levealder af 64 Aar — altsaa om ca. 30 à 40 Aar, vil kunne opnaa 8 Kr. mere aarlig i Pension efter Bestemmelserne i Statsbaneloven af 1903—08 end efter Tjenestemandsløven.

I det mellemliggende Tidsrum vil han faa mest efter Tjenestemandsløven.

Sagen vedrører dog særlig det store Antal Tjenestemænd, hvis Pensionsbeløb efter de ældre Bestemmelser bliver højere end efter Tjenestemandsløven, og som nu og et Stykke Tid ud i Fremtiden kan faa højere Pension, naar den beregnes af Vedkommendes tidligere lavere Løn, idet 35 pCt. henholdsvis 30 pCt. Tillæget kommer til.

For Lokomotivpersonalets Vedkommende skal anføres, at alle de ældste Lokomotivførere, alle Lokomotivførere, ansat *efter* 1903, samt alle Lokomotivfyrbødere kun kan staa sig ved at faa Pension beregnet efter Tjenestemandsløven. Det skal anføres, at højeste Pension efter Tjenestemandsløvens Regler er 2 733 Kr. 33 Øre aarlig for en Lokomotivfører, medens den efter de ældre Bestemmelser med 30 pCt. Tillæg kun udgør 2 591 Kr. aarlig.

Bestemt at paapege, hvem der vil staa sig ved at vælge gl. Bestem., og hvem Tjenestemandsløven, vil i mange Tilfælde være ugørligt, idet i hver enkelt Tilfælde Ansættelsesdag, Alder samt Spørgsmaalet om Afskedsaar og Dødsaar vil komme til at spille en Rolle.

Et Eksempel vil anskueliggøre dette. En Lokomotivfører, født 1874, ansat 1893, Lokomotivfører 1903 vil have følgende Pension at regne med:

	Efter Lov af 29/5 08.	Efter Tjenestemandsløven.
1925	2591 Kr.	2391 Kr. 67 Øre
1928	2591 »	2596 » 67 »
1930	2591 »	2733 » 33 »

Heraf vil altsaa ses, at denne Tjenestemand i Øjeblikket vil staa sig ved at vælge de ældre Pensionsbestemmelser; men i 1928 vil han faa ca. 6 Kr. mere aarlig efter Tjenestemandsløven og i 1930 ca. 140 Kr. mere aarlig. Hertil kommer saa det til enhver Tid gældende Dyrtids- og Konjunkturtillæg.

Enkepensionen beregnes efter de ældre Bestemmelser til Halvdelen af Mandens Pension, hvortil kommer fornævnte 30 pCt. Tillæg, medens den efter Tjenestemandsløvens Regler beregnes til $\frac{1}{2}$ henholdsvis $\frac{1}{3}$ af Mandens pensionsgivende Indtægt, eftersom Manden endnu ikke er pensionsberettiget eller ikke har en Pensionsalder af 5 Aar eller opfylder disse Betingelser.

Ved Valget nu vil dette Spørgsmaal ingen Betydning faa, thi Enker efter de Tjenestemænd, som vælger Pension efter gl. Bestemmelser, vil i Henhold til § 6 i Lov Nr. 173 af 1. Maj 1923 være berettiget til at faa deres Enkepension fastsat efter de Pensionsregler, som vil være gunstigst for dem.

Naar et Valg af saa stor Betydning fordres af Personalet, burde alt ligge klart, saa at ingen Tvivl var mulig, men i Stedet for som i de tidligere Statsbanelove — jfr. sidst Statsbaneloven af 1903—08 § 30, 2. Stk. — at have indsat i Tjenestemandsløven en Bestemmelse om, at man ved Afsked, henholdsvis Død, kan faa Pension efter de Regler, som til enhver Tid vil give det højeste Beløb, saa forlanges et Valg inden en bestemt Dag — 1. April 1925 — og hvem siger saa, at det Grundlag, der nu er bestemmende for Valget, er fast.

Er Tjenestemandsløvens Grundlønninger og Alderstillæg fast for al Fremtid?

Kan man gaa ud fra, at nævnte Lov Nr. 173 af 1. Maj 1923, selvom den i Øjeblikket er ligesaa permanent som Tjenestemandsløven, vil blive bevaret i Fremtiden?

Alle disse Ting maa tages i Betragtning, naar man skal vælge.

J. H.

NUTIDENS DAMPLOKOMOTIVER

Trafikens mægtige Opsving i de sidste to Aartier har naturligvis overvejende stillet stadig større Krav til Lokomotivernes Ydeevne. Trækkraft og Hastighed er vedvarende saaledes forøgede, at navnlig Amerikanerne nu hyppigt er naaet til den Grænse, som de driftssikre Fordringer stiller til Broer og Overbygning.

De amerikanske Lokomotivbyggere søgte i det væsentligste at tilfredsstille den vældigt stigende Trafiks forøgede Krav ved at forøge de kobledede Aksler (Mallet Lokomotiver) og ved betydelig Forhøjelse af Akselstrykket. Dette var muligt i det lykkelige Amerika til Dels paa Grund af den bedre Overbygning, men navnlig grundet paa Lokomotivbyggerens større Bevægelsesfrihed der.

Trods al Konkurrence med elektriske Lokomotiver og Motordrift har Damplokomotivet stadig kunnet hævde sig som det fornemste Trafikmiddel, og saa sent som i Maj 1923 skriver det amerikanske Tidsskrift »Railway Age«: »Hvor elektrisk Strøm kan fremstilles med Vandkraft er en meget billig Togbefordring mulig, men hvor Strømmen skal frembringes i et Dampmaskineanlæg er de ventede Fordele ikke saa sikre.«

Paa den tekniske Højskole i Hannover har Dr. Ing. Metzeltin holdt et Foredrag om Nutidens Damplokomotiver, som giver en glimrende Oversigt af Damplokomotivets Udvikling gennem Tiderne, som viser de store Resultater, man er naaet til med det moderne Lokomotiv og belyser de Perspektiver, som aabner sig for Damplokomotivets videre Udvikling i den kommende Tid. Foredraget, som er offentliggjort i »Hannomag Nachrichten«, skal vi i det følgende meddele.

Damplokomotivet, Nutidens vigtigste Trafikmiddel, er nu allerede over hundrede Aar gammel. Efter adskillige Udviklingstrin fremstod det allerede for os i »Rocket« (Raketten), som Stephenson leverede i 1829 til Liverpool—Manchester Banen og i Grundsætningen som den endnu anvendte Konstruktion. Den uindviiede maatte mene, naar han hører dette, at Lokomotivbygningen ikke havde bragt det videre i disse hundrede Aar end ganske simpelt forøget Størrelsen, saaledes som man ved at lukke en sammenlagt Avis op faar et stadig større Format.

Faktisk er Forstørrelsen en ganske vældig. »Rocket« havde 13 m² Hedeflade, vejede 4 t og ydede ca. 25 HK. Det nyere amerikanske Normallokomotiv har 630 m² Hedeflade, en Vægt af 165 t og en Trækkraft paa rundt 3000 HK. (se Fig. 1). Alene hvad en saadan Forøgelse indeholder i sig af aandeligt Arbejde, vil man

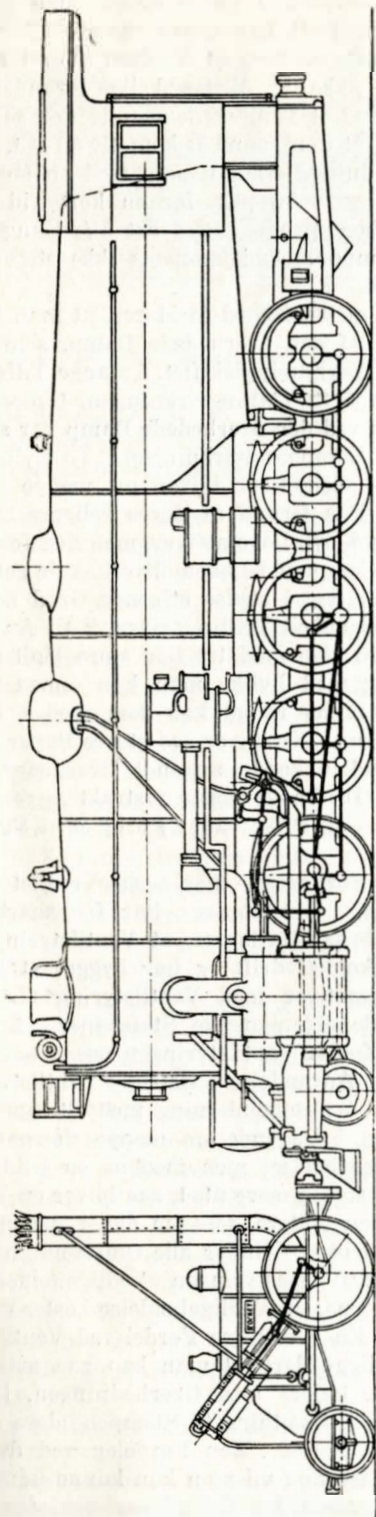


Fig. 1.

1829

Rocket

Hedeblade = 13 m².

Tjenstvægt = 4 t.

Trækkraft = 13 HK.

1923

Pensylvaniabankens Normallokomotiv.

Hedeblade = 630 m².

Tjenstvægt = 165 t.

Trækkraft = 3000 HK.

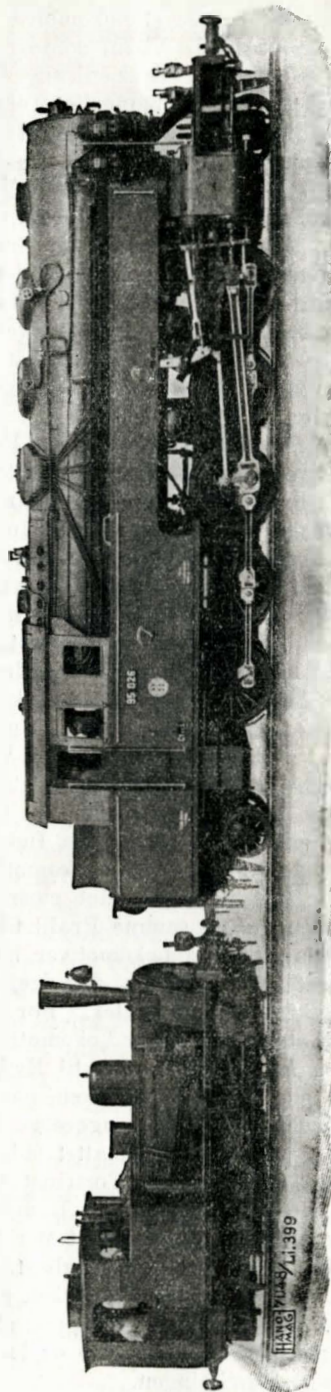


Fig. 2. Tyske Tenderlokomotiver som Størrelsessammenligning Litra 3 (Rangemaskine) Tjenstvægt = 36 t.

Litra T 20 Tjenstvægt = 127 t.

kunne tænke sig. Har man bygget en Dampmaskine paa 3000 HK., saa vover man sjældent straks et Spring op til 6000 HK., fordi mangt og meget unddrager sig Beregning selv her, hvor man bygger Maskinen paa fast Grundlag. Hvor meget mere da ikke ved et Lokomotiv, hvis Underdel er en vaklende Vogn, som ved enhver Ujevnhed ved Banen, ved enhver Eftergiven af Underlaget, ved enhver daarligt anbragt eller ved Driften udkørt Kurve er udsat for Paa-virkningen, som kun *tilnærmelsesvis lader sig vurdere*, hvis Drivværk ikke skal arbejde tilforladeligt i rene og varme Maskinrum, men ude i Storm og Uvej, i Støvskeer og Snestorm, i Hede og Kulde, hvis talrige arbejdende Dele Lokomotivføreren i Modsætning til Maskinpasseren ikke bestandig kan iagttage ved at føle dem efter. — Og et stort Iltogslokomotiv har nu undertiden 20 Aksellagere, 10 Stanglagere, 4 Krydshoveder og 8 Paralleler.

Ved den Præstation, som ligger i Forøgelsen af Lokomotivets Størrelse, maa man tage i Betragtning, i hvilket snævert Rum, naar der tales om evropæiske Forhold, man maa indpasse et saadant fuldstændigt Dampanlæg paa 2000 HK. med Kedel, Maskine og Gangtøj. 3 m i Bredden og 4,5 m i Højden staar til Disposition. Kun Længden er ubegrænset, men ogsaa dette er kun tilsyneladende, thi straks træder Driftsbestyrelsen frem og siger, den har kun Drejeskiver med en Diameter af 20—22 m. Anlægget maa ogsaa kunne optage 30 m³ Vand 15 t Kul, Gasbelysningsindretning og Lufttryksanlæg for Bremsen, maa have Opholdsrum for Betjeningen og en Række forskellige Indretninger. Ogsaa for de amerikanske Lokomotiver med deres 3000 HK. staar paa det nærmeste kun det samme Rum, den samme Profil til Raadighed. De amerikanske Lokomotiver har derfor mere udvidet sig i Længden, dog drejer det sig her stadig kun om faa Meter. For at opnaa den nævnte store Ydelse har Lokomotivet naturligvis ogsaa maattet drage sig til Nytte de Erhvervelser eller Erobringer, som har ført til Dampmaskinens Fuldkommengørelse. Men her ved har det næsten altid maattet lade det stationære Dampmaskinanlæg Fortrinet, thi meget som uden videre er muligt ved Dampmaskiner kræver hyppigt ved Lokomotivet særlige Hjælpemidler for at kunne blive brugbart. Og med al dette maa Betjeningen blive enkelt og simpel, thi Føreren har ikke alene Maskinen at betjene, men han maa ogsaa, hvad der er langt vigtigere, iagttage Strækningen.

I 80 Aarene indførtes Compoundvirkningen i Lokomotivbygningen. Hovedvanskeligheden laa i en Biomstændighed, nemlig i Opfindelsen af en brugbar Igangsætningsindretning, thi Lokomotivet maa sætte i Gang i enhver Krum-

tapstilling og under Udøvelsen af den største Trækkraft. Anvendelsen af Compoundvirkningen bragte betydelige Besparelser. Men Compound-Lokomotivet har ogsaa mange Ulemper og den største er den, at Ydelsen eller Kraftudfoldelsen ikke er tilstrækkelig foranderlig. Hvis man ved et Tvilling-Lokomotiv antager 20 pCt. og ved et Compound-Lokomotiv 40 pCt. som normal Fyldning, saa kan man med en Maksimalfyldning paa 70 pCt. for en kort Tid faa Tvilling-Lokomotivets Ydelse sat 3½ Gang op, medens Compound-Lokomotivets ikke stiger til det dobbelte.

Denne Omstændighed forklarer, at man med Indførelsen af den overhede Damp, som begyndte ved Aarhundredskiftet, i mange Tilfælde vendte tilbage til Tvillingvirkningen, tilmed da Besparelsen ved den overhede Damp var større end ved Compoundvirkningen. To Cylinder Compound-Lokomotiver bliver nu næppe bygget mere. Paa Grund af deres roligere Gang foretrakkes 4 Cyl. Lokomotiver, men dog for det meste som Compound-Lokomotiver. I de senere Aar kommer dog i stede stigende Grad Lokomotiver med enkelt Trillingdrivværk til Anvendelse, det vil sige med tre lige store Højtryks-cylindre, og med hvilke man kan opnaa omtrent det samme rolige Løb som med 4 Cyl. Lokomotiverne. Nu bliver ved større Baner næsten kun udelukkende anvendt Overheder-Lokomotiver. De finder ogsaa udstrakt Anvendelse paa Side- og Privatbaner særlig med Smaarsoverheder.

I denne Forbindelse maa ogsaa Ventilstyringen nævnes. »Hannomag« har for snart 20 Aar siden bragt Bevis for, at Ventilstyring er mulig i Lokomotivdrift og har bygget et stort Antal Lokomotiver med Ventilstyring (Lentz) særlig til de oldenborgske Statsbaner. I den nyeste Tid finder Ventilstyringen ogsaa temmelig udstrakt Anvendelse i Østrig. Ventilstyringen opnaar i Sammenligning med Stempelgliderstyringen i Begyndelsen næppe nævneværdig Dampbesparelse; men medens en Glider i Drift bliver stadig mere utæt, saa bliver en Ventil med Tiden tættere, selv om den i Begyndelsen er noget utæt. Under alle Omstændigheder formindsker Ventilstyringen Vedligeholdelsesomkostningerne, thi Vedligeholdelse koster mange Penge. En yderligere Fordel ved Ventilstyringen vil ligge deri, at man kan gaa maaske 30—50 pCt. højere med Overhedningen, fordi Ventilerne i Modsætning til Stempelglidere ikke behøver at smøres. Men Fordelen ved denne større Overhedning vil man kun kunne udnytte, naar man udmaaler Cylindrene saaledes, at man kan køre med smaa Fyldninger. Ved Fyldninger paa 30—40 pCt. er for Tiden den nedstrømmende Damp endnu overhedet.

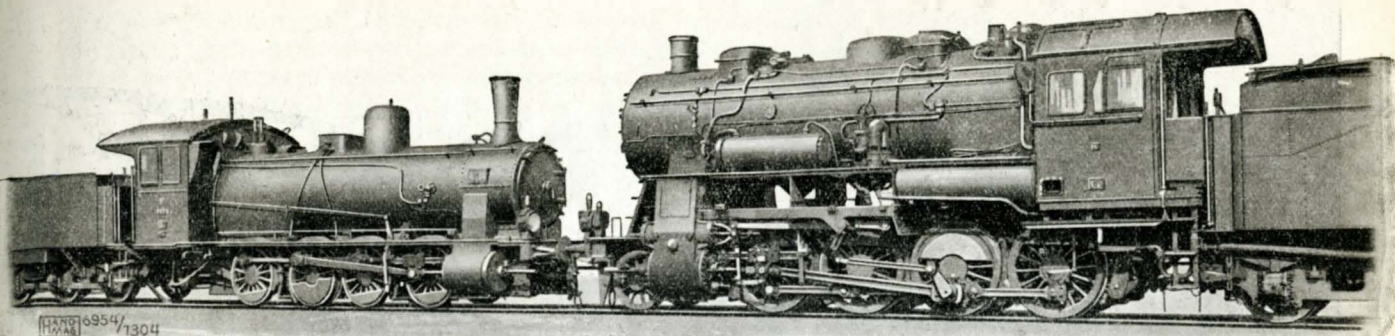


Fig 3. De tyske Rigsbaners D Godstogslokomotiv Litra G 7¹ og 1 D Godstogslokomotiv Litra G 8².

G 7¹.
Hedeflade = 153 m².
Tjenstvægt = 52,6 t.
Trækkraft = 12250 kg.

G 8².
Hedeflade = 225,4 m².
Tjenstvægt = 83,4 t.
Trækkraft = 16800 kg.

For smaa Fyldninger er de nu ved Lokomotiverne almindelige Kvadrantstyringer ikke egnede, hvadenten de bevæger Glidere eller Ventiler. Man anvender dem da næsten heller aldrig mere ved stationære Dampmaskiner. Løsningen vil maaske ligge i en Ventilstyring, som ikke betjenes ved Ekscentriker, saaledes som f. Eks. ved Caprotti's Ventilstyring,*) som nu allerede over et Aar med godt Resultat er blevet prøvet ved de italienske Statsbaner. Ogsaa de højere Damptryk, til hvilke vi utvivlsomt i den kommende Tid vil gaa over, gør en anden Styring end Kvadrantstyringen ønskelig. De nuværende Damptryk beløber sig til 14—16 Atm., men Lokomotivkedlen kan i sin nuværende Skikkelse godt bygges for Tryk paa omkring 20—25 Atm.**)

Den sidste store Forbedring er Indførelsen af Fødevandsforvarmning, som næsten udelukkende sker ved Hjælp af Spildedamp, nemlig Spildedampen fra Fødepumpen, Luftpumpen og en Del af Maskinens Spildedamp. Den giver teoretisk en Besparelse paa ca. 10 pCt. praktisk dog gennemgaaende nogle Procent mere, fordi Kravene til Kedlen bliver sat ned og denne derfor arbejder nogle Procent bedre. En væsentlig Forbedring er ogsaa den ved større Banner nu hyppigt i Forbindelse med Fødevandsforvarmeren anvendte Kedelstensudskillere. Den næste Forbedring turde maaske være Forbrændingsluftens Forvarmning ved Spildforbrændingsgassen.

Naar Indførelsen af Forbedringerne hyppigt

kun er foregaaet tøvende, saa maa man herved betænke, at Brændselsbesparelse i Lokomotivtjenesten ikke har samme store Betydning som i Dampmaskindriften. Naar en Industribedrift har tre 1000 HK. Dampmaskiner, hvoraf en i Reserve, og man antager, at de to Maskiner med 8 Timers Arbejdstid i 300 Dage om Aaret er belastet med gennemsnitlig 90 pCt., saa yder Anlægget i Stedet for de mulige

$$3000 \times 24 \times 365 = 26\,280\,000 \text{ HK./Timer}$$

$$\text{kun } 4\,320\,000 \text{ HK./Timer,}$$

bliver altsaa udnyttet til 16½ pCt.

Men Lokomotiverne ved de store Jernbaner har stadig kun en Udnyttelsesværdi af ca. 4 pCt. Man vil forbaus over dette Tal, men det er udregnet fra forskellige store Jernbaner, og har stadig vist sig at passe. Dette lave Tal er paa ingen Maade begrundet i Lokomotivet, thi Reparationer og indbefattet Reservehold vil under normale Forhold ikke naa de ovenfor for stationære Anlæg beregnede Reservehold paa 33 pCt., men det ligger i Jernbanedriftens Egenart. Et Lokomotiv paa ca. 1000 HK. vil f. Eks. under en 3 Timers Kørsel paa langt nær ikke yde 3000 HK./Timer. Vi maa fradrage Opholdene og Bræmsetiderne (hvor Ydelsen er = 0) og Igangsætningstiden (hvor Ydelsen kun er = ½). Lokomotivet maa i sin regelmæssige Turnus ogsaa køre lettere Tog. Drejer det sig om Bjergstrækninger, saa vil Lokomotivet den halve Tid køre uden Damp, nemlig ned ad Faldene. Efter hver Tur indtræffer en flere Timers Hviletid. Denne er til Dels nødvendig for at rense og efterse Lokomotiverne. Det er sjældent gørligt omgaaende at returnere fordi et tilsvarende Tog ikke findes. Besætter man Lokomotivet enkelt, saa opviser det kun 6—8 Timers Tjeneste i Døgnet og saaledes kommer noget andet til. Man ser heraf, at Anskaffelses-

*) Vi skal i en senere Art. beskrive denne Styring.

**) I det amerikanske Tidsskrift „Railway and Lokomotive Engineering“ fra Januar beskrives et Højtrykslokomotiv bygget til „Delaware & Hudson Jernbanen“ og med et Damptryk af 350 pound pr. Tomme = ca 24,5 Atm. Overs. Anm.

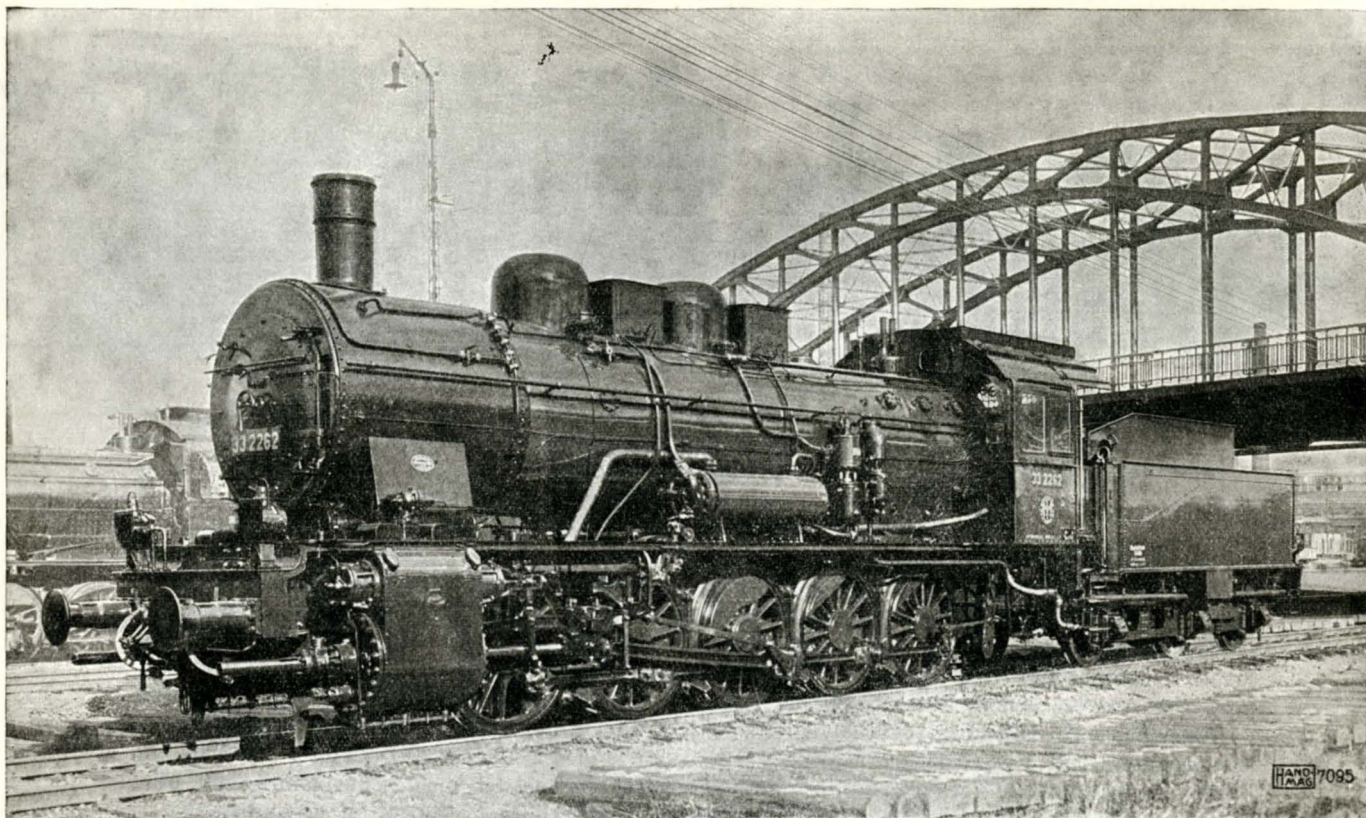


Fig. 4. De tyske Rigsbaners *Hanomag E Trolling Overheder* Godstogslokomotiv Litra G 10.
Hedeflade = 202 m² Tjenstvægt = 71,1 t. Trækraft = 15700 kg.

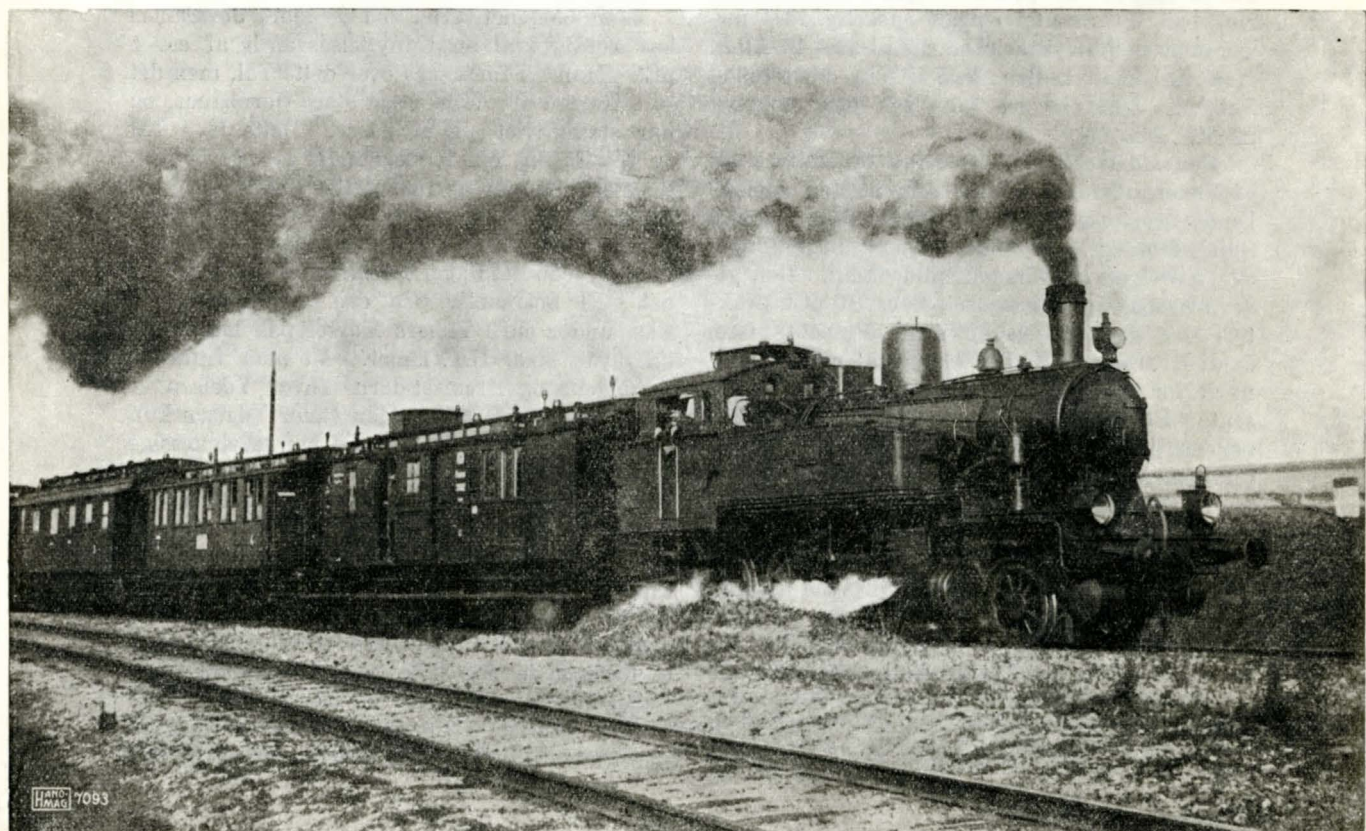


Fig. 5. *Hanomag 1 C Sidebane Tenderlokomotiv*. Litra T9^a i Drift paa en tysk Sidebanestrækning.

omkostningerne ved et Lokomotiv spiller en ganske anden Rolle end ved stationær Drift, og at det er langt vanskeligere at økonomisere højere Anskaffelsesomkostninger end der. Amerikanerne regner, at Lokomotivudgifterne fordeles sig omtrent som følgende:

- $\frac{1}{3}$ Brændsel
- $\frac{1}{3}$ Vedligeholdelse og Fornyelse
- $\frac{1}{3}$ Personale.

For Tyskland kan man paa Grundlag af Driftsberegningerne regne med omtrent de samme Tal. Man ser ogsaa Jernbanedirektionens ikke ganske ubegrundede Frygt for Indretninger, som i højere Grad lægger Beslag paa Førerens Opmærksomhed og bortleder ham fra lagttagelsen af Strækningen. Et eneste Uheld, og med Beskadigelser som ofte maa beregnes med Millioner Guldmark, er ikke let at udligne gennem Kulbesparelser. En Million Guldmark svarer (regnet for 1924) til det samlede Kulforbrug for 4 Millioner Lokomotiv/km. Sparer altsaa en Indretning eller Forbedring paa Lokomotivet 10 pCt. Kul, saa maa der ydes 40 Millioner Lokomotiv/km for at opveje en Uheldsbeskadigelse paa 1 Million Guldmark.

De ovenfor anførte Særegenheder ved Jernbanedriften gælder naturligvis ogsaa for elektriske Lokomotiver. Ganske vist er disse efter Afslutningen af deres Tur atter tjenesteklar efter en maaske kort Undersøgelse; men i Almindelighed mangler det returnerende eller modgaaende Tog, ogsaa de maa vente. Den fordelagtige Nytte bliver Fortsættelsen af Kørslen med det samme Tog, som maaske paa Hovedstationen har et Kvarters Ophold. I Virkeligheden har man, navnlig i de Forenede Stater, ladet de elektriske Lokomotiver løbe igennem paa store Strækninger, men ogsaa Damplokomotiverne.*) Med de nuværende Indretninger med Vipperist o. s. v. er ogsaa Damplokomotivet paa et Kvarter klar til at køre videre. Man har ogsaa i Tyskland og ikke blot forsøgsvis ladet Iltogslokomotiver køre igennem, f. Eks. fra Dortmund til Berlin (471 km) med Personaleskiftning i Hannover (Hannover—Berlin 256 km.)

De ovenfor anførte Angivelser om den ringe Udnyttelsesværdi gælder naturligvis kun som Gennemsnit. I enkelte gunstige Tilfælde lader sig opnaa væsentlig højere Udnyttelsesværdier. Her kan da naturligvis af økonomiske Grunde de elektriske Lokomotiver vinde Terrain, medens der imidlertid efter den almindelige Mening svigter en økonomisk Udnyttelse ved almindelig Indførelse ved store Jernbanenet, som

drives med Kul, thi overfor deres Kulbesparelser staar for høje Anskaffelsesomkostninger, til hvilke ogsaa yderligere maa regnes Andelen for Kraftværket, Ledningsanlægget og de nødvendige Værkstedsanlæg. Dette er ogsaa den nuværende amerikanske Anskuelse.**)

Som ovenfor nævnt opviser de elektriske Lokomotiver nævneværdige Kulbesparelser over for de moderne Overhederlokomotiver; men Damplokomotivets Udvikling maa endnu paa langt nær ikke anses for afsluttet.

De Forbedringer, som tidligere er omtalt ved stationære Maskiner, vil maaske have foranlediget Spørgsmaalet, hvorfor ikke ogsaa Dampkondensationsanlæg bliver anvendt ved Lokomotiver. Paa dette Omraade er der i den senere Tid blevet arbejdet meget. Det foreløbige Resultat er i Korthed dette, at Stempellokomotivet vel egner sig for Arbejde med Dampkondensator, men ikke lader sig bygge. Vil man tilsvarende benytte Vakuomet (Røgkammeret), saa kan man af Hensyn til Profilen ikke komme videre frem med udvendige Cylindre. Man maa altsaa tage Rummet mellem Rammerne med til Hjælp for Cylinder og Drivværk. Derfor maa Kondensatoren anbringes paa Tenderen, og den afspændte Damp ledes derhen. Men da hertil vil være nødvendig Ledninger med en Diam. af ca. 600—700 mm og bevægelige Forbindelser, saa maa denne Opgaves Løsning foreløbig strande herpaa. Ganske anderledes ligger dog Sagen, naar man gaar bort fra den prøvede Stempelmaskine og vender sig til Turbinen. At Dampturbinen er en fuldtud brugbar Maskine som Drivkraft for et Lokomotiv, og at den selv indenfor visse Grænser opfylder alle Betingelser, som man maa stille til en saadan Kraftmaskine, det er bevist gennem Bygningen af to Turbine-Lokomotiver ved Ljungström i Sverrig og Escher-Wyz i Schweiz. Dampturbinen sætter i Gang under Belastning, den tillader enhver ønsket Ydelses- eller Hastighedsforandring, og hvad der ogsaa er en Fordel, den har kun rundtløbende — ingen frem- og tilbagegaaende — Dele, og den sparer ca. 40 pCt. Damp i Modsætning til Stempellokomotivet med Dampudstødene, men den kræver herved et Vakuum paa mindst 85 pCt. Den vil i Fremtiden blive den skarpeste Konkurrent for det elektriske Lokomotiv.

Turbinen tager kun ringe Plads, og den la-

*) F. Eks. Missouri, Kansas og Texas Banen 1090 km. Union Pacific 905 og 775 km. Chicago, Burlington og Quinsy 775 km.

**) Saa sent som den 28/23 skriver det amerikanske Tidsskrift „Railway Age“: „Our best steam locomotives can now fully equal the efficiency of electric locomotives using current generated in steam power Stations“ „Vore bedste Damplokomotiver kan nu fuldkommen maale sig i Ydeevne med elektriske Lokomotiver, som bruger Strøm udviklet i Dampkraftstationer“.

der sig anbringe paa Tenderen, saaledes som Ljungström har gjort, og Tenderen bliver da Drivtender, eller man kan ogsaa saaledes som Escher—Wyz—Zoelly og i den nyeste Tid Krupp—Zoelly har gjort det, bygge Turbinen foran, tværs for Røgkammeret. Sidstnævnte Konstruktion tiltaler Teknikerne mere. Begge Konstruktioner lader hele Rummet mellem Rammerne fri til Kondensatoren. Spørgsmaalet om Baglænskørsel er hos Ljungström løst ved et Vekselhjulsdrev, hos Escher—Wyz derved, at en Bakturbine er befæstiget paa Turbineakslen. Det svenske Turbinelokomotiv har allerede kørt i lang Tid. I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 23 f. A. har vi beskrevet Krupps Turbinelokomotiv, som er bygget efter det schweitziske Mønster men med forskellige Forbedringer. Det prøves paa Strækningen Berlin—Hannover.

Dampens Kondensation kræver en stedse Genafkøling af Vandet, da man jo ikke kan medføre ubegrænsede Vandmængder. Dette sker hos Escher—Wyz og Krupp ved et Risle-tag, som er bygget over Tenderen. Ljungström har bygget en Kondensator for ren Luftafkøling. Forsøgene viste, at om Vinteren, det vil sige i Frostvej, kunde det nødvendige Vakuüm opnaas, men for Sommervarmen strakte den der byggede Kondensator øjensynlig ikke til. Vilde man ogsaa vælge den stor nok hertil, saa maatte man lave Tenderen usædvanlig lang og bygge temmelig stærke Ventilatorer, thi den under Kørslen opfangede Luftmængde er ikke tilstrækkelig her, saaledes som ogsaa f. Eks. ved Automobilkølere.

En Ulempe ved Turbinen for Lokomotivdrift tør naturligvis ikke forties. Turbinens Økonomi aftager stærkt med Omdrejningstallet, og man maa derfor stræbe efter stedse at lade Turbinelokomotivet løbe med Turbinens normale Omdrejningstal, det vil sige med ensblivende Hastighed. Turbinelokomotivet vil derfor være særlig anvendelig for saadanne Tog, som køre lange Strækninger med tilnærmelsesvis samme Hastighed. Det vil i det mindste i sin hidtidige Udførelse være uøkonomisk til Rangertjeneste og Bybanedrift.

Enhver Varmeteoriker ved, at man i Dampdriften kun ufuldkommen udnytter den Varme, som er stillet til vor Raadighed i Kullene, og at vi f. Eks. med Oliemotoren opnaar en ganske betydelig højere termisk Virkningsgrad. Igenom flere Aar har man derfor arbejdet hen til at gøre Oliemotoren eller Dieselmotoren, som forbrænder Raaolie, anvendelig for Lokomotivdrift. Vi har tidligere her i Bladet beskrevet Diesellokomotivet.

Efter at have omtalt Forbedringerne ved Lokomotivet, skal nu ikke undlades at give i det mindste nogle Tal om Kulforbruget. Man maa

ved Lokomotivet skelne mellem indiceret Trækraft paa Omkredsen af Drivhjulene og den effektive Trækraft i Tenderens Trækkrog. Da den indicerede Trækraft ikke alene tjener til at trække Toget men ogsaa til at bevæge Lokomotivet fremad, saa er denne Trækraft selvfølgelig større end den effektive. Hyppigst ser man den effektive Trækraft angivet, fordi den lettest og sikrest lader sig maale (ved Dynamometret). Men denne Værdi lader sig kun sammenligne, naar den er baseret paa samme Hastighed. Da nu Lokomotivet ved hurtigtkørende Tog opfanger den største Del af Luftmodstanden (stigende med Kvadratet af Hastigheden), saa lyder Forbrugstallene pr. H. K./Time i Tenderens Trækkrog rigelig store. I Dampmaskinbygningen er man vant til at regne med Forbrugstal pr. indiceret H. K./Time, og vi giver her følgende Tal: Et godt Damplokomotiv forbruger under Kørslen med fuld Belastning af Kul pr. H. K./Time følgende:

Tvilling mættet Damp	1,80 kg
Compound mættet Damp	1,50 »
Tvilling overhedet Damp	1,42 »
Compound overhedet Damp	1,37 »
Compound overhedet Damp med Fødevandsforvarmer	1,20 »
og efter gode, uangribelige Beregninger: Compound overhedet Damp med Fødevandsforvarmer og Kondensation	0,975 kg
Turbolokomotiv med Fødevandsforvarmer og Kondensation	0,619 »
Samme med Forvarmning af Forbrændingsluften	0,63 »

Til Slut vil man maaske spørge, hvor ligger Grænsen for Damplokomotivbygningen? I Europa ligger Grænsen for Tiden — man vil maaske forhaves — i Trækkrogen. Man har for hele Mellemeuropa nøjagtige Forskrifter for Koblingernes Dimensioner. Disse Dimensioner tillader ikke yderligere Forstærkninger. Man kan ikke forstærke Bøjlen, fordi den da ikke vilde passe ned i Gabet eller Munden paa de gamle Trækkroge. Man kan heller ikke forstærke Koblingen, fordi den da vilde blive for svær til at en Mand kunde løfte den. Man søger derfor foreløbig Afhjælpning deri, at man fremstiller de Dele, hvortil der stilles de største Krav, af særligt udsøgt og værdifuldt Materiale.

Naar man ser bort fra denne Begrænsning, saa maa Sammenligningen med de amerikanske Konstruktioner, for hvilke der, som tidligere nævnt, kun staar en lidt større Ladeprofil til Raadighed, lade erkende, at vi ogsaa for den europæiske Profil uden Vanskeligheder kan bygge Lokomotiver, hvis Ydeevne er fra 50 til

100 pG. højere end den almindelige. En væsentlig Rolle herved spiller naturligvis Akseltrykket, fordi Hjulantallet er afhængigt heraf, og dette maa man begrænse, hvis man ikke vil gaa over til flerdelt Drivværk som f. Eks. Mallet. For Tiden er i Tyskland paa Hovedstrækningerne almindeligt anvendt et Akseltryk paa 18 t. De nye Rigsbanelokomotiver, som bliver hyggede, vil faa 20 t Akseltryk, hvilket man i England allerede har anvendt i flere Aar. Man agter endvidere at forstærke Overbygningen saaledes, at man i en Aarrække kan gaa op til 25 t. Akseltryk. I Amerika forekommer allerede nu Akseltryk paa 30 t. Da man ikke behøver at frygte for at anbringe 6 koblede parallelle Aksler i een Ramme, saa kan man hurtigt gaa op til 120 t. i Adhæsionsvægten og i Løbet af nogle Aar til 150 t, medens det sværeste tyske Lokomotiv, 1 E 1 Tenderlokomotivet Litra T 20 *), kun har en Adhæsionsvægt paa 95,3 t (Tjenstvægt 127,4 t).

Udnyttelsen af det høje Akseltryk betinger naturligvis ogsaa tilsvarende, men ikke forholdsvis Forøgelse af Ristefladen, hvis Betjening ved Haandkraft sluttelig vil berede Vanskeligheder. Da griber den automatiske Fyring ind. I Amerika kører allerede ca. 6000 Lokomotiver med mekanisk Fyring. Ogsaa i Forbedringen af Fyringsomraadet henholdsvis Kedlen vil man opnaa yderligere Besparselser. Under alle Omstændigheder bliver der, navnlig i Forbindelse med Turbinen, endnu et stort Felt for Damplokomotivets Videreudvikling, og man tør ikke tro, at i de næste 10 Aar det Tilfælde skulde indtræffe, at Lokomotivkonstruktøren maatte strække Vaaben for en given Opgave og skulde sige: »Et Lokomotiv til de store Krav, De forlanger, kan jeg ikke bygge.«

B—x.



BEMÆRK! JUBILÆUM!

Det er Hensigten fremtidig at optage i Bladet, der udgaar den 20. i Maaneden, Biografier af de Lokomotivmænd, der den følgende 1. kan holde Jubilæum.

Denne Foranstaltning iværksættes første Gang den 20. ds. for Jubilarer den 1. April,

I den Anledning anmodes Afdelingsformændene om senest den 11. ds. at indsende Fotografi m. m. til

Redaktionen.

*) Beskrevet i „Dansk Lok. Tid.“ Nr. 15, 1924.

Lokomotivfører H. P. Rasmussen, Nyborg, fejrede den 1. Marts sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand, idet R. ansattes fra Aarhus Vk. den 1. Marts 1900 i Nyborg, hvor han har været stationeret alle 25 Aar.

Jubilaren er en pligtopfyldende og behersket Lokomotivfører, en trofast og interesseret Organisationsmand og en tjenstvillig Kammerat. — Til Lykke

T.



J. P. T. Ruelykke.

Lokomotivfører J. P. T. Ruelykke, Østerbro, fejrede ogsaa den 1. Marts 25 Aars Jubilæum. Jubilaren blev ansat paa gamle København H., ved Godsbneggaardens Aabning flyttedes han dertil og kom i 1903 til Østerbro, hvor han siden har forrettet Tjeneste. R. er kendt som en rolig og pligtopfyldende Mand, agtet og afholdt af alle, og han har altid vist Lokomotivmandsforeningen sin Interesse. Afdelingen sendte de bedste Ønsker i Dagens Anledning.

Herm. Unschuld, Fm.



Hr. Redaktør!

Maa jeg takke Dem, fordi min sidste Artikel fandt Optagelse, og ikke gik i Deres omfangsrige Papirkurv.

Jeg har i den Anledning strammet mig an, og beder om Optagelse for et Par Bemærkninger igen. Thi nu maa der vise sig noget, nu Generaldirektøren formaner os til at arbejde med paa at fremskaffe det store forventede Overskud, som vi alle haaber og venter paa, og som vi alle stræber efter at naa. Jeg kommer til at tænke paa Historien om Forsvarsministerens Søn, vor gamle Kending, som efter »Berlingske Tidende«s Røverhistorie skulde have givet sig til at studere til Artilleriofficer. Det var maaske ikke en tosset Vej at gaa, det er jo ikke sikkert, at her bliver saa godt at være, naar Udbyttet skal bringes op.

Hvad mener De, Hr. Redaktør? —

Skulde man forsøge, thi ved Hærvæsenet bliver der vel ikke Tale om at fremskaffe Overskud, det kunde ellers snart være paa Tide. Men

for at komme ind i Hæren forlanges der vel, at man skal være modig. Men hvor mange er vel modige? Thi tænk, paa Gb. var der nok én modig Mand, og han »ranthe« ud af Organisationen, fordi han mente, han var klogere end andre, (hvad der absolut ikke behøver at være Tilfældet). Ja, det er saa sandt, saa sandt! Men naturligtvis, kan man ikke gøre sig bemærket paa en fordelagtig Maade, maa man tage, hvad der byder sig.

Hvor mange Mand kan en rask Skræder maaltage paa 3 Min.? En Mand fra Thisted fortalte mig en Dag, at Skræderen havde meddelt Lokomotivfyrbødere, Vognpassere og Portører, at han kom tilstede for at tage Maal, og den Tid, der var levet til dette Arbejde, var 3 Min.!! Tror De ikke, at de Jakker, han laver, kommer til at sidde? For det tror jeg. — Altsaa skidt!

Ja, vi skal stræbe, nu skal vi høre Manden, der »ranthe«, fortælle, hvorledes Organisationen skal være efter hans Ho'ede og det for taknemlige lyttende Tilhørere! — Han er bleven noget!

Med Haandslag og Hilsen
Caspar Røgbrænder.

Hr. Redaktør.

Maa jeg bede om Plads i vort Blad til at udtrykke min dybeste Medfølelse for Underskrivelsen af en Artikel »Fra det daglige Liv« i Bladets Nr. 4 af 20. Februar 1925.

Kære Hr. »Caspar Røgbrænder«.

Ak du milde, sikke et Vejr det vedbliver at være, jeg kan godt forstaa, du er bleven vaad om Fødderne; men ved den rette Behandling kommer du nok over det igen.

Det maa være Feber. Du ser Lygtemænd, Smede og forskellige andre Taager, som du giver Liv. Har du læst dine 10 Bud rigtig igen, og forstaaet dem; der staar bl. a. i disse, at Ledelsen er for at vejlede, men ikke for at vildlede sine Medlemmer.

Ork ja, vi staar langt tilbage. Vi har endnu ikke lært at begynde med at læse bagfra, vor Lærdom har dog altid været »Fremad og Opad«, for det maa den lille Notits jo læses, som du gentæller i Citatet; jeg kan jo ikke faa andet ud af Do. 1 og Do. 2, at man indordner sin Lidenhed og sig selv til der, hvor man er kommen fra, og vend dine Tanker tilbage mod dine tidligste Forfædre, for vi (*Ledelsen*) er som Forældre for Jer, og skal tilfulde varetage Eders og vore egne Interesser og Tarv.

Ak, kære Caspar, jeg kan godt forstaa, du ikke kan lide disse saakaldte Rygtesmede; du ser i din Febervildelse saaledes, at de vil gøre Jer Rangen stridig til at spise Kirsebærrerne alene, sligt frabedes og skal paatales, for naar nu alt er saa smukt tilrettelagt, er det ikke nødvendigt, at anderledes tænkende skulde ødelægge det store uegennyttige Arbejde, I har udført.

Og man forstaaer din Omtanke for os; den er vi dig Tak skyldig for, at du vil advare os, du mener at se, at nogen derude gaar som i en Rus, kunde det ikke tænkes, at det føres med den stadige Østenvind fra »Byen«.

»At være og ikke være« er to forskellige Ting.

At man er midt i Karnevalstiden, giver jeg dig fuldt ud Ret i, og at den givne særlige Oplysning til os fra Ledelsen, kun er en Karnevalsspøg. Jeg maa kun beklage, at det var dig, der skulde lide derunder.

Jeg har ogsaa haft det Held at finde et lille Digt, som jeg skal tillade mig at citere.

Naar man slaar i en Flok, den man rammer sig vrider.

Og det gør mig saa ondt, at du under det lider. Tag Forklædningen af, det dig sikkert vil lindre, Saa Smerten din bliver nok noget mindre.

Har du Sølengen set, bli'r der sikkert nok le't, Du tror vel ej just, vi er ud i August.

Som man raaber i Skov, saa henter man Svar. Træd ej Katten paa Halen, skarpe Kløer den

har,
Jeg mener ej Halen, men Katten, min kære;
Den river dig kun, hvis du ej la' den være.
Hav Tak, kære Caspar, Tak for din Daad,
Tak for de faderlige Raad.

Vi dig beundrer, du er saa sikker,
Du under Stol ej noget stikker.

For os serveres den bedste Ret,
Indpakket blidt i Sukkervat.

Saa Bitterheden ej man smager,
Alt glide skal ned som søde Kager.
En Lykke for os, at din Hest er en Kæp,
Vi da ej faar Sorg, den med dig løber væk.
Til Slut nu Godmaaren,
Med Hilsen fra Gaarden.

NB. God Bedring og paa snarligt hjerteligt Gensyn.

Ærb.
Jasper Ildfænger.

Vi har forelagt denne Artikel for »Caspar Røgbrænder«, der har sendt os følgende Svar:

Ærede Hr. Jasper Ildfænger!

Ild, Ild, Ild,
Jasper er jo vild,
Vaas, Vaas, Vaas,
Snakker som en Gaas.
Bare jeg dog ku' ham fatte,
tror jeg nok, jeg ham vil skatte
Hør! Hør! Hør!
du er ganske ør!

Fut, Fut, Fut,
er du snart kaput,
Sød, sød, sød,
Ho'edet lagt i Blød.
Det har dog vist lagt for længe,
til et Ophold ku' du trænge,
Hør! Hør! Hør!
du sku' haft det før!

Tak, Tak, Tak
for dit Prat og Snak,
Bak, Bak, Bak,
tusind, tusind Tak.
Nu jeg tror, at jeg vil slutte,
man skal ej med Blækket rutte.
Hør! Hør! Hør!
bliv nu ej for skør!

Med Tak for Optagelsen.

Caspar Røgbrænder.

„KARNEVAL PAA GAARDEN!“

Hr. Redaktør.

I Lok. Tid. for 20. Februar d. A. har »Kaspar Røgbrænder« faaet optaget nogle Bemærkninger, som slutter med et Digt om »Karneval paa Gaarden«.

At der nu midt i Karnevalstiden ikke skulde være Løjer dér, vilde jo være mærkeligt, navnlig naar man af Tale og Skrift ved, at »Fastelavnsløjer« er noget, man dér driver flere Gange aarlig, hvad enten det er ved Jule- eller Pinsetid.

Men naar »Kaspar«, som aabenbart er stedkendt, har en Formodning om, at der er Karneval og gerne vil gøre det ganske Land bekendt med »Løjerne«, saa synes jeg, om ikke af Hensyn til »Deltagerne«, der sikkert kun omfatter $\frac{1}{10}$ af samtlige Lokomotivmænd paa »Gaarden«, saa dog af Hensyn til Tilskuerne i den øvrige Del af Landet, at »Kaspar« skulde have fortalt os lidt om »Løjerne« og om hvad han saa, da Masken faldt.

Da han imidlertid ikke har gjort det, og jeg meget nødig vil have, at Lokomotivmændene ude i Landet faar et forkert Indtryk af »Fastelavnsløjerne«, vil jeg gerne have Lov til at omtale nogle af de sidste »Løjer« og endelig hvad »jeg« saa, da Masken faldt.

Løjerne foregaar i flere Scener, mellem hver Scene ca. 14 Dage.

1. Scene!

En veltalende og »fint underrettet« Lokomotivfører fortæller sin undrende Samtid, d. v. s. de øvrige Deltagere i »Fastelavnsløjerne« — »at nu skal Kørepengene falde bort til Fordel for en Forbedring af Konjunkturtillægget for samtlige Tjenestemænd«! For yderligere at understrege, at hans Oplysninger er fuldt troværdige, meddeler han, at han har Oplysningerne fra sine (sic!) politiske Forbindelser — Hm!

Tableau! Dansen gaar!

2. Scenen i flere Afdelinger.

1. Afdeling. Hovedbestyrelsen har handlet 6 Familiefripas bort.

Der indsendes Protestskrivelse Dagen efter — efter — at Sagen er afgjort.

2. Afdeling. Med Brask og Bram kræves indvarslet et Protestmøde.

Mødet afholdes.

Stemningen nærmest mat!

Det hele har Karakter af »en Storm i et Glas Vand! — — 9 — — af Mødets ca. 50 Deltagere stemmer for et Mistillidsvotum til Kreds 1's Bestyrelse.

— Imidlertid er det paa Mødet blevet oplyst, at samme Lokomotivfører, som arrangerede 1. Scene, paa Delegeretmødet i 1917 anbefalede Tanken om eventuelt som Kompensation for Gennemførelse af Familiefripasordningen, — at give 4 Familiefripas.

Denne Aabenbaring afføder naturligvis — Panik.

3. Afdeling. Den paagældende har nu gravet Referatet fra Delegeretmødet frem af »Kommoden« og søger at bevise —, at han ikke har ment noget med det, han sagde. —

Denne Afdeling er henlagt til et Skabsværelse paa »Gaarden«.

Tableau! Skaal! Der spilles op til næste Dans.

3. Scene!

Hovedbestyrelsen har indmeldt »Dansk Lokomotivmands Forening« i »Dansk Jernbaneforbund«.

Iscenesætteren af denne Scene kendes desværre ikke —, men den i de foregaaende Scener omtalte Lokomotivfører viser sin Interesse for Sagen ved at ønske Lokomotivfyrbøderne »til Lykke« med Indmeldelsen. —

Tableau! Masken falder under en mægtig Fanfare fra et mindre Orkester.

Da Masken falder! — Hvem ser man som Arrangør af 1. Scene, som medvirkende i 2. Scene og som stærkt interesseret i 3. Scene. —

— Man maa forbavses!

— En forh. flereaarig Afdelingsformand paa »Gaarden«.

— Ja, undskyld jeg maa støtte mig lidt til Dørstolpen.

Er det muligt, at Manden, der gaar indsvøbt i »Demokratiets fagre Klædebaand«, er saa naiv, at han mener at kunde bilde sine Medansatte ind at »han« ved Besked, eller er det hans politiske Forbindelser, der har taget ham »ved Næsen«, (godt det saa var en Papnæse) og faaet ham til at løbe saa grundig med »Limstangen«.

— »Jernbanetidende« skrev, da Bladet dementerede Rygtet om Kørepengene — »at det (Rygtet) Smedearbejde var et daarligt Stykke Smedearbejde« —, jeg følger til: »navnlig da det er udført af en Smed«.

Ser man paa Fripassagen! Ja, Skæbnen er en underlig Fugl — den har ikke været ham særlig venlig stemt. Manden, der aldrig trætted, naar Talen er om at være demokratisk i Handle- og Tænkemaade, maa, for dog at gøre noget — fornægte det Barn, han stod Fader til i 1917.

Ja, undskyld, Hr. Redaktør, hvis jeg har faaet det meget Demokrati galt i Halsen, Demokrati stiger og falder maaske ligesom Dyrtilstillægget, og saa er der vel sket flere Ændringer fra 17 til 25.

Men maaske er det kun en »akrobatisk Mellemakt«, medens Scenen skifter.

3. Scene, Uha! Hvilket Kunstværk!!

Hvorfor F. tog Manden dog ikke Næsen af, da han var paa Hovedet i »Kommoden« efter Referatet fra 1917, og fandt Referatet fra 1920 med det samme, saa havde han dog, ved at opfriske, hvad han sagde, da man behandlede D. L. F.s Indmeldelse i Nordisk Jernbanemænds Union«, kunnet opnaa at optræde uden »Svømmebælte«. —

Men trods alt, gør det mig ondt for Manden. Der var jo dog en Gang han betød noget. Det var den Gang, da han som Afdelingsformand — naar et eller andet var mislykkedes for ham — med en vis »Patos« sang det kendte »Refrain« for Medlemmerne: — »Det kan I takke Hovedbestyrelsen for!

Men Menneskene er nu en Gang nogle utaknemmelige Asener, de vil bl. a. ogsaa have Forandringer, naar det gælder Underholdning, og blev ogsaa ked af at høre den samme Melodi tidlig og silde, og Manden blev sat af. Jeg forstaar derfor ogsaa, at han nu føler sig forsmaaet, tilsidesat og skuffet over saa megen Troløshed. — Men nu er det vel for stedse forbi; den gode Maske har vel gjort, at Manden saa længe har kunnet give Numre til bedste. Ved et Uheld er Næsen kommen saa langt frem, at den blev synlig for andre end Deltagerne, forhaabentlig faar han nu nok at gøre med at faa restaureret den.

Som Tidsfordriv kan han jo saa spille Kort med sin uorganiserede Kammerat.

Dem, der hidtil har været tavse Tilskuere, skal i Fremtiden nok selv sørge for, naar de ønsker lidt Adspredelse, f. Eks. i ny og bedre Indstudering at holde »Karneval paa Gaarden«.

»Ratio«.



Privatbanernes Lokomotivmands Forbund

er i Henhold til Meddelelse i »Jern og Metalarbejderen« optaget i Centralorganisationen af Metalarbejdere i Danmark.

»Jern- og Metalarbejderen« skriver: Efter forudgaaende Forhandlinger mellem Repræsentanter for Privatbanernes Lokomotivmands-Forbund, d'Hr. N. Th. Brix og N. Madsen samt Repræsentanter for D. S. og M. F. anmodede nævnte Lokomotivmands Forbund under 23. Januar Centralorg. af Metalarbejdere om Optagelse ledsaget af bl. a. følgende Bemærkninger:

»Vi staar som en Afdeling af Privathanefunktionærernes Forbund, men har opsagt vort derværende Medlemsskab fra April d. A.

Vi er tilsluttet De samvirkende Fagforbund gennem ovennævnte Forbund, men blev optaget som Landsorganisation i De samvirkende Fagforbund i 1916, forinden de øvrige 3 Afdelinger indenfor Forbundet vedtog Indmeldelse. Da de

øvrige 3 Afdelinger vedtog Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, blev Privathanefunktionærernes Forbund optaget som Forbund i De samvirkende Fagforbund.

Vi ønsker ganske naturligt at bevare vort Medlemsskab i De samvirkende Fagforbund og anmoder Centralorganisationen om at være os behjælpelige dermed.

Vi har et Medlemstal paa 530. Hoslagt følger 1 Eksempel af vort Forbunds Love, som vi er indforstaaet med at ændre i Overensstemmelse med Centralorganisationens Vedtægter, dog ønsker vi at bemærke, at vi gerne vil beholde vor nuværende Vedtægt for Arbejdsløshedskassen.

Tirsdag den 3. Februar holdt Centralledelsen for Kartellet Møde og besluttede enstemmigt at imodekomme Lokomotivmændenes Anmodning om Indmeldelse, og selv om man ikke vil indlade sig paa Sammenslutning med Organisationer, der hævder Særinteresser, saa var dog intet at indvende imod, at denne Forening faar opfyldt sit Ønske om indtil videre at bibeholde deres nuværende Arbejdsløshedskasse, da der jo i Forvejen er en Organisation, nemlig Dansk Metaltrykkerforbund, som ikke er tilsluttet Metalarbejdernes Arbejdsløshedskasse.

Optagelsen af denne Organisation, hvis Medlemmer i al Almindelighed er udgaaet fra Smiede- og Maskinfaget, er der Grund til at hilse med Tilfredshed.

Et amerikansk Kæmpelokomotiv

er under Bygning for Detroit—Toledo—Iron-ton Jernbanens Regning. Lokomotivet, der skal anvendes til svære Godstog, har en Længde af 35.7 Meter, en Højde af 4.6 m og en Bredde af 3 Meter. Det kommer til at veje omkring 308 ton og er forsynet med 16 Drivhjul. Lokomotivet leveres af Ford Motor Co. og Vestinghouse Co.

Vidunderdampkedlen.

Den tyske Ingeniør Becker lader til at skulle forarsage en hel Revolution paa Varmeteknikens Omraade. Dampkedlen vil altsaa optage en Kamp med Eksplosionsmotorerne og vinde sit tabte Herredømme tilbage.

Den nye Dampkedel er ikke større end en almindelig Kakkeldov, og Rørsystemet indtager kun en Tohundrededel af Rumindholdet i almindelige Kedler af samme Kapacitet. Det er i og for sig ikke nogen Dampkedel i almindelig Forstand, idet Vandet presses ind i pulveriseret Form og øjeblikkelig omdannes til Damp, Kedlens Betjening og Reguleringen af Trykket er automatisk, og al Slags Brændsel kan bruges. Forsøgskedlen er bygget til et Tryk af 150 Atmosfærer, Størrelsen er 30 × 90 × 130 cm og beklædt med Chamottesten paa Indersiden. Hurtigfordamperen inde i Kedlen er 45 × 45 × 45 cm.

Fire Minutter efter Brændslets Antændelse er Trykket 20 Atmosfærer, og selv om Dampen straks føres til Maskinen viser det sig ikke paa

Manometret, idet Dampudviklingen foregaar umaadelig hurtigt, Provekedlen, som blev benyttet ved Eksperimenterne, leverede 300 kg Damp pr. Time, og det har vist sig, at der ikke afsættes Kedelsten i Rørsystemet, fordi der ved Dampudviklingen foregaar en anden kemisk Proces end ellers.

Man staar utvivlsomt her overfor en Opfindelse af vidtrækkende Betydning, fordi den ikke alene er uhyre brændselsbesparende, men ogsaa viser helt nye Veje og ny Anvendelse for Dampen.

Banerne og Bilerne.

Den 28. Februar afholdtes det tidligere omtalte Møde mellem Repræsentanter for Regeringen, Færdselsorganisationer, Vejautoriteter, Trafiketatene, Privatbanerne, Rutebilerne m. m. Trafikministeren indledede, og efter ca. 3 Timers Diskussion sluttede Mødet. Ministeren bebudede nedsat et Udvalg, der skal beskæftige sig med Sagen.

Jernbanebroen

over Roskilde Fjord ved Frederikssund er blevet overdraget Firmaet Kampmann, Kjerulff & Saxild i Entreprise.

25 Aars Jubilæum.

Da det ved Henvendelse til hver enkelt Lokomotivfører, som har Lokomotivførerjubilæum den 1. April, har vist sig, at kun 9 af de 33 Jubilærer har ønsket at deltage i den paatænkte Fest, aflyses denne. C. A. Lillelund.

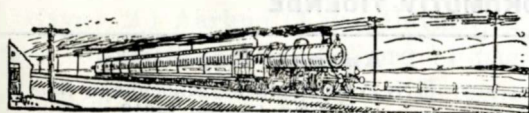
A/S Civilefaternes Sommerhuse

afholder Generalforsamling i Fælleslokalerne, Vesterbrogade 18, København.

Paa Dagsordenen staar Beretning, Regnskab, Fordeling af Overskud, Indkomne Forslag og Valg af Bestyrelse og Revisorer. Regnskabet for 1924 udviser et Overskud af 2638 Kr. 92 Øre, og Bestyrelsen foreslaar udbetalt 6 pCt. i Udbytte til Aktionærerne. Den eventuelle Udbytteudbetaling begynder paa Generalforsamlingen mod Aflevering af Kupon for 1924, der ogsaa kan indsendes (med nøjagtig Adresse) til Godsbestyrer Buch, Københavns Godsbanegaard, hvorefter Udbyttet tilstilles pr. Giro i Løbet af 14 Dage.

„Allingaabro Julemandsfamilie“

bøder alle sine Venner modtage en oprigtig Tak for den store Offervillighed, saa at vi denne Gang kunde købe 94 200 Julemærker. Opgørelsen er forsinket paa Grund af det ene Familie-medlems Bortgang. Til næste Jul startes atter, og Familien forøges da med 3 Medlemmer for at kunne naa alle Ruterne. »Julemanden«.



SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Ordinær Generalforsamling afholdes Lørdag den 28. Marts Kl. 8 Aften i Bibliotekslokalerne, Istedgade 3, 1. S., Kbhvn. B. Dagsordenen er: I Aflæggelse af Beretning. — II Fremlæggelse af Regnskab. — III Eventuelt.

TIL MEDLEMSLISTEN

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

1—2—1925. Lokfb. Asp. H. F. Brade og J. Rohde, Kbhvn. Gb.

1—3—1925. Lokfb. Asp. A. R. C. Rasmussen, Frederikshavn.

Udmeldt.

Lokomotivfører J. F. Ranthe, Københavns Godsbanegaard.

RETTELSE TIL ADRESSEFORTEGNELSEN

Lokomotivførerkredsen.

Eshjerg: Kassereren rettes til: I. P. Iversen, Finsensgade 42.

Skanderborg: Formanden rettes til: J. F. Christensen, Østergade 10.

Repræsentanten rettes til: N. C. Nielsen, Nørregade.

Vamdrup: Kassereren rettes til: V. Heft-holm, Nygade 21.

Repræsentanten rettes til: V. Heftholm, Nygade 21.

Langaa: Formanden rettes til: N. L. Laursen.

Brande: Formanden rettes til: M. Rasmus-sen, Rønneallé 17.

Brande: Repræsentanten rettes til: J. J. Jensen, Stationsvej.

Tønder: Formanden rettes til: A. D. Jørgen-sen, Hørupsgade 28.

Tønder: Kassereren rettes til: S. P. Bjørnaa, Carstensgade 18.

Tønder: Repræsentanten rettes til: A. M. Beck, Strucksallé 62.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Slagelse: Formanden rettes til: C. Christen-sen, Valbyvej 31, 2. S.

Langaa: Kassereren rettes til: Kr. Sønder-gaard, Skolegade.

Repræsentanten rettes til: Kr. Søndergaard, Skolegade.

Brande: Kassereren rettes til: O. Zorn, Torvegade.

Repræsentanten rettes til: O. Zorn, Torvegade.



Udnævnelse fra 1—3—25:

Lokomotivfyrbøder J. M. M. Jensen, Korsør,
til Lokomotivfører i Orehoved (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1—3—25:

Lokomotivfører A. Larsen, Skjern (Depotfor-
stander) til Skive vedblivende med Funktion
som Depotforstander.

Lokomotivfører K. A. Egevang, Orehoved,
efter Ansøgning til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder A. P. Andersen, Odde-
sund Nord (Rangerfører) efter Ansøgning til
Korsør.



Grethe's Magasin

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
Prisliste vil være til Eftersyn hos
d' Hrr. Afdelingsformænd ved stør-
re Depoter.

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

Drenge- og Pige-konfektion.

Eget Fabrikat. Altid billigst.
10 pCt. til Funktionærer.

Istedgade 84.
Glenthøjs Eftf.

Bemærk

LÆDERHANDELEN
Ny Carlsbergvej 24

Telf. V. 9422 x. Lars Mathiesen.

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

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 LIVSFORSIKRINGSSELSKAB

Tegner alle Arter
Livsforsikringer

„KOLDINGHUS“
KOLDING
Oprettet 1898

Statstelf. Nr. 23
Central 300

SPECIALITET: { Livsforsikring med Alderdomsforsørgelse.
Kapitalforsikring med Arverente.

„Vesterhus“ Herreekviperer - 29, Istedgade 29

Alt i Herrelingeri til Dagens billigste Priser.
Stort Udvalg i Gummikravetøj.
Jernbanefunktionærer 6 pCt. Rabat.

A. Larsens Eftf., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.
Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

A. Olsens Eftf., Dybbølsgade 20,

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

Blomsterforretningen

„CANA“

Vesterfælledvej 67

Telefon Vester 9921

Buketter, Kranse og Blomster altid billigst



Amk. Gummivare

Industri Vestergade 3 Kbhvn. B.
Modersprøjter, Sanitets- & Sygeplejeartikler
III. Prisliste mod 30 Åre i Frimrk.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4196
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. Postopkræv-
ning. Bestilling paa
mindst 18 Pd. portofrit.

København Honninghus, Graabrødretorv 4, Kbhvn. K.
Telef. 6024. Største og eldste Specialfirma. Grdl. 1829.

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

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.

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

Frederiksborg Bogtrykkeri, Falkonerallé 11.