



28. Aargang N^o. 18.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. September 1928

DEN KOMMENDE TID

Vi staar nu igen over for en Revision af vore Lønninger og det dermed forbundne Arbejde, og det er jo aabenbart for alle, at Situationen ikke kan sammenlignes med den Situation, der forelaa da man i 1917—18 stod over for en Lønningslovrevision. Alene det, at vi nu ved, at det efter al Sandsynlighed bliver den Madsen-Mygdalske Regering der kommer til at præge den forestaaende Revision, maa give enhver Tjenestemand Anledning til at imødesee det kommende Forslag med ængstelige Forventninger. Andetsteds i Bladet vil man finde en Artikel fra »Jernbanetidende«, hvori findes Udtalelser fremsat i Venstrepressen om, hvorledes Lønningerne ligger i Forhold til Prisniveauet, og af hvilken det fremgaar, at saa godt som alle Tjenestemænd, der ikke henhører til de højere stillede Klasser, har for meget i Løn, og at de følgelig af Hensyn til en »retfærdig« Ordning maa nedad i Løn. Venstrepressen søgte ved sin Fremstilling at bibringe deres Læsere den Opfattelse, at de lavere lønnede Tjenestemænd havde for meget og de højere eller højst lønnede Tjenestemænd for lidt.

Under alle Forhold er der megen Sandsynlighed for, at vor nuværende Regering vil den Vej ud, et er i hvert Fald givet, at det sikkert er deres Mening at spare Penge enten det saa bliver paa ovenanførte Maade eller at man vil skride til et Forsøg paa at faa Nedsættelse over hele Linien. Imidlertid er der mange Ting der lader formode, at man vil den først omtalte Vej ud, herpaa kan Udtalelser fremsat i Rigsdagen og de ovenfor anførte Bladudtalelser tyde.

Ganske vist har der under den nu afsluttede Valgkamp fra ledende Venstremænds Side været fremsat Udtalelser om, at det ikke var Venstres Mening at fortsætte med yderligere Lønreduktion, og at det var Usandhed, naar noget saadant blev sagt. Det er af en vis Værdi, naar en saadan Udtalelse fremsættes; hvor meget Hold der er i den, vil man maaske senere faa Lejlighed til at konstatere.

Der foreligger altsaa i Venstres Presse Beregninger over, hvorledes Lønningerne burde ligge i Forhold til Pristallet 176, og disse Beregninger kan antagelig kun være opstillet for at vise Berettigelsen i at skære dem ned, saaledes at de efter deres Mening kommer i Overensstemmelse med Pristallet. Man søger at paa-vise, at Retfærdigheden vilde ske Fyldest, hvis man gik til en saadan Nedsækering, men man tager slet intet Hensyn til den Prisstigning, der faktisk skete fra 1908 til 1914 og som bevirkede, at Tjenestemændene i 1914 var stærkt optagne af en Lønningslovrevision, som Regeringen den Gang var indforstaaet med, men som kun blev udskudt paa Grund af Verdenskrigens Udbrud. Og det drejede sig dog den Gang om 14 à 15 Procent.

Venstre har uafsladelig været bekymret for Statskassen, og ogsaa medens Venstre sad ved Roret forrige Gang søgte man at fylde den slunkne Statskasse ved Nedsækering af Tjenestemændenes Lønninger. Ogsaa Hensynet til Parikronen var en Tid stærkt fremme og blev benyttet, og nu har man fundet Pristallet som et efter deres Mening brugbart Middel.

Hvorvidt det vil lykkes Regeringen at faa samlet Flertal i Rigsdagen for de eventuelle

Nedskæringer, den pønser paa, er en Sag for sig, og det vil Tiden vise. Ser vi tilbage paa Situationen i 1908, da Venstre ogsaa havde Magten, lød der ganske andre Toner, thi den Gang gav Venstre Tjenestemændene en antagelig Lønningslov ud fra den Motivering at Staten bør lønne sine sine Tjenestemænd godt. Det ser æsten ud, som Venstre er ved at vende Bøtten og er ved at naa den modsatte Opfattelse.

Men Tjenestemændene følger med og har et vaagent Øje for hvad der foregaar, og selv om man ikke er forvænt med at Løfter bliver holdt overfor os, maa vel Venstres gamle Ord om, at Staten bør lønne sine Tjenestemænd godt, stadig blive holdt i Hævd af Partiet. I disse sidste Trængselsaar, hvor vore tjenstlige Forhold er blevet forringet i en ganske uforsvarlig Grad, saaledes at der allerede gennem det Merarbejde, der maa udføres, ligger en Lønnedgang, tilsigtes der aabenbart at sætte Kronen paa Værket ved en Revision af vore Lønninger, hvorved Staten vil tjene Millioner.

Under alle Omstændigheder møder Tjenestemændene ikke uforberedt til en Lønningslovkampagne, hvis det skal være, og man vil faa at se, at der skal mere til end Ministeriets Lyst til Nedskæring.

FORHANDLINGER

Vi hidsætter et Par Forhandlingsprotokoller over Forhandlinger førte med Generaldirektoratet for Statsbanerne.

Den første er angaaende Udpegning af Kørelærere, hvilken Forhandling er foranlediget ved Skrivelse fra Organisationen grundet paa, at der findes ca. 50 Lokomotivfyrbødere, der endnu ikke har bestaaet den praktiske Lokomotivførerprøve, endskønt de forlængst har bestaaet den teoretiske Del.

Den i Ordre A 144 anførte Bestemmelse angaaende Kørelærere, der endnu ikke er traadt ud i Livet, medførte, som det vil ses, en længere Forhandling, bl. a. ogsaa om den eventuelle Godtgørelse, der skulde ydes de hertil udpegede Lokomotivførere, uden at der opnaaedes Enighed.

Det andet Spørgsmaal, der forelaa til Forhandling, var angaaende Indlæggelse i de faste Strækningsture af Afløsningstjeneste for Fri-

dage i Rangerturene, hvorunder Spørgsmaalet om de udviklede Kørselsfordelinger bragtes paa Bane. Samtidig fremførtes fra Organisation de uheldige Forhold vedrørende Lokomotivfyrbødernes Anvendelse som Haandværkere. Med Hensyn til begge de anførte Spørgsmaal blev der af Administrationen givet Løfte om Undersøgelse, hvilket forhaabentlig betyder, at disse Forhold ændres i Retning af Organisationens Henstilling.

PROTOKOL

over Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening den 26. Juni 1928.

Forhandlingerne førtes om: 1. Forskellige Spørgsmaal angaaende Lokomotivpersonalets Uddannelse jfr. Foreningens Skrivelse af 28. September 1926.

Til Stede ved Forhandlingen var: For Generaldirektoratet: Personalechefen, Maskinchefen, Kontorchef Lunn, Maskiningeniør Stahlschmidt, Fuldmægtig Garde.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Rich. Lillie, Kk., Soph. Jensen, Fa., K. Johansen, Gh. Sidstnævnte førte Protokollen.

Personalechefen: Bød velkommen og bemærkede, at de Spørgsmaal, hvorom Forhandlingen drejede sig, var lidet omfattende, og at der for saa vidt godt kunde have været forhandlet om dem tidligere, men man havde afventet en Lejlighed.

Med Hensyn til de Spørgsmaal, der omtales i Foreningens Skrivelse af 28. September 1926 er Forholdet det, at de jo for saa vidt ikke er aktuelle i Øjeblikket, fordi der ikke ansættes Personale.

Spørgsmaalet om Kørelærere er kun aktuelt, for saa vidt det angaar de ca. 50 Lokomotivfyrbødere, som ikke har haft Adgang til at bestaa den praktiske Lokomotivførerprøve; alle Aspiranter har indkørt Attester.

R. Lillie: Det er for saa vidt rigtigt, at kun en Del af de i Foreningens Skrivelse omtalte Forhold i Øjeblikket er aktuelle, men ud over Spørgsmaalet om Kørelærere er der dog Spørgsmaalet om Lokomotivmestrene. Man satte i sin Tid en Aldersgrænse for Adgangen til denne Stilling og samtidig fastsattes nogle Overgangsbestemmelser, som det er vor Opfattelse, at man intet Hensyn har taget til, en Række Lokomotivførere har ansøgt om at faa Adgang til Uddannelse til Lokomotivmestre, men ikke en eneste har man imødekommet, og nu er Tiden, — 2 Aar —, der fastsattes i Overgangsbestemmelserne, udløbet, vi har derfor ment, at Aldersgrænsen under Hensyn til Forholdenes Udvikling bør ophæves. Endvidere er der intet sket med Hensyn til den Uddannelse, som der kræves af Lokomotivmestraspiranter fra saavel Lokomotivpersonalet som Værkstederne.

Maskinchefen: Oplyste, at Spørgsmaalet om Overgangsbestemmelsen var undersøgt, og der vil nu blive

taget Hensyn til denne. Med Hensyn til Uddannelse af Lokomotivmesteraspiranter navnlig Haandværkerne, kunde Maskinchefen ikke udtale sig.

R. Lillie: Vi er bekendt med, at der i Øjeblikket ingen Aspiranter findes, som ikke har Attest, men der er de ca. 50 Lokomotivfyrbødere, som ikke har kunnet faa den praktiske Eksamen som Lokomotivførere. Nu er Situationen saaledes, at man fra Statsbanernes Side i meget stor Udstrækning gør Brug af ikke faguddannede Folk til Lokomotivfyrbøder-Tjenesten, et Spørgsmaal som vel nok kræver et Svar, da man har gaaende i Remiserne lokomotivtjenestuddannede faglærte Folk, men hvorledes Svaret end bliver, maa vi tage Afstand fra den om sig gribende Anvendelse af ikke faglærte som Lokomotivfyrbødere, den ikke faglærte kan ikke anerkendes som den rette Assistance for Lokomotivførerne, navnlig under unormale Forhold. Det var Maskindirektør Floor, som i sin Tid gik til Anvendelse af Arbejdsmænd, men de var kun tænkt anvendt som 2. Mand paa Rangerlokomotiverne og under særlige Personalforhold og da kun ved Godstogskørsel, men aldrig i hurtige Tog eller paa 1. Klasses Lokomotiver, nu anvender man dem overalt, vi maa advare mod denne udvidede Anvendelse.

Spørgsmaalet om Kørelærere nærmer sig nu sin Løsning, det har ogsaa trukket meget længe ud; selvfølgelig er vi indforstaaet med, at det Tal, som Uddannelseskommissionen foreslog, maa reduceres, hvormeget ved vi ikke.

Vi mener ogsaa, at der for Arbejdet som Kørelærer bør ydes en passende Godtgørelse, vi gaar ud fra, at man paa disse Pladser vil sætte de dertil egnede dygtigste Lokomotivførere, og der er her en Lejlighed for Administrationen, som ikke ofte gives, til at yde de paagældende en Paaskønnelse.

Kunde tænke sig en Godtgørelse for Kørelærere af 3 Kr. pr. Dag og for Kørelærere, der fungerer som Censorer, 10 Kr. pr. Dag.

Personalchefen: Bestemmelsen i Ordre A. 144 (p. 194) om, at den praktiske Prøve skal afholdes af en Maskiningeniør og en Lokomotivfører (Kørelærer), forstaar vi saaledes, at Lokomotivføreren skal udtages indenfor Kørelærernes Kreds. Hvormange der skal udtages til denne Virksomhed, der jo er en Censorvirksomhed, er noget tvivlsomt, men adskilligt navnlig Hensynet til en ensartet Bedømmelse kunde tale for en Begrænsning af Antallet, som man kunde tænke sig svarende til Sektionernes Antal. For saa vidt angaar Spørgsmaalet om Vederlag maatte det bemærkes, at den i Prøven deltagende Maskiningeniør ikke faar nogen Godtgørelse for Eksaminationen, idet han intet oppebærer udover Dag- og Timepenge for Turen. Ogsaa for Lokomotivførerne, der fritages for den øvrige Tjeneste, er Forholdet det, at Udpegelsen til at deltage i Prøven maa betragtes som en Honnør, og saafremt der desuagtet skulde blive Spørgsmaal om at yde Vederlag, kunde det maaske gives derved, at han oppebar Dag- og Timepenge i Stedet for Kørepenge.

R. Lillie: Gjorde opmærksom paa, at Ordren ikke skulde forstaas saaledes, som Personalchefen mente,

det er Lokomotivføreren, der fungerer som Censor, der har Ansvar for Togets Fremførelse, og samtidig skal han foretage en Bedømmelse af Eksaminanden, men maatte iøvrigt holde for, at Maskiningeniøren ogsaa skulde have samme Godtgørelse.

Maskinchefen: Mente, at det at være Kørelærer var en Æressag, som Lokomotivførerne maatte være stolte af at blive udpegede til.

Med Hensyn til Anvendelsen af Arbejdsmænd var denne ikke foruroligende eller særlig stor f. Eks. i 3. Distrikt ca. 4 Mand pr. Dag, og det var uden Tvivl forbigaaende, idet der som bekendt havde været stor Sygelighed.

Var enig med Personalchefen i Spørgsmaalet om Censorernes Antal.

Kunde ikke tage Lillies Advarsel mod Anvendelsen af Arbejdsmænd altfor højtidelig.

R. Lillie: I 1. Distrikt anvendes daglig 16—18 Arbejdsmænd som Lokomotivfyrbødere, men staar ganske uforstaaende overfor dette Forhold, hvorfor indkalder man ikke den bedre Arbejdskraft udefra, som man har i de afskedigede Aspiranter, i Stedet for at tage Arbejdsmænd udefra som Erstatning for dem, som anvendes ved Lokomotivtjeneste.

Hvor højtidelig en Advarsel skal tages kan være en Skønsag, men nu er Advarslen givet.

At Sygeligheden er større end sædvanlig, ved vi, men vi tror ogsaa at kende Aarsagen, man har strammet Tjenesten for kraftigt, og Lokomotivpersonalet er ved at køre træt, man er ved at glide ind i Forhold, som de var omkring 1914.

At sætte Kørelærernes Antal efter Sektionernes Antal vil efter mit Kendskab til Statsbanernes Organisation kun give 2 Kørelærere, hvilket vist nok er for faa.

Maskinchefen: Det skal forstaas saaledes, at der bliver 2 Kørelærere for Sjælland—Falster og 4 for Fyn og Jylland.

Personalchefen: Spørgsmaalet om hvorledes man evt. skal honorere de Kørelærere, som skal uddanne Aspiranter, maa man i Øjeblikket se bort fra, det, det her drejer sig om, er, hvorledes man skal stille sig overfor de enkelte, man nu udpeger af Hensyn til Censorvirksomheden, man kunde tænke sig at yde et Honorar af 3 Kr., hvilket svarer til Forskellen mellem Ingeniørers og Lokomotivførers Dag- og Timepenge.

Rich. Lillie: Maatte holde for, at Ingeniør og Lokomotivfører i dette Tilfælde stilledes ens, der maa ogsaa ydes Ingeniøren en Godtgørelse udover Dag- og Timepenge, og Lokomotivføreren maatte stilles lige med Ingeniøren med Hensyn til Dag- og Timepenge ganske som nu i Signalkommissioner.

Kontorchef Lunn: Gjorde opmærksom paa, at Spørgsmaalet ikke kunde løses paa Grundlag af den Bestemmelse, hvorefter f. Eks. Signalkommissioner behandlede, idet denne Bestemmelse i Loven kun tog Sigte paa Kommissioner nedsat af Administra-

tionen; at give Maskiningeniøren en Godtgørelse i Lighed med de, som ønskedes for Lokomotivførerne, vilde medføre Konsekvensen f. Eks. for de Prøver som Trafikinspektørerne afholder, hvorimod en Godtgørelse til Lokomotivførerne af 3 Kr. kunde glide ind under den gamle Regel for Censor ved den tidligere Lokomotivførerprøve.

Personalchefen: Vilde anbefale, at der ydedes Lokomotivførerne, som fungerede som Censor et Honorar af 3 Kr., dette Honorar vilde glide lettere ind i de gamle Rammer. Et Forslag, som gør Ændringer af de gældende Bestemmelser om Dag- og Timepenge nødvendige, vil næppe kunne gennemføres forinden Tjenestemandsløvens Revision. At give Ingeniører Honorar, vilde medføre Konsekvenser, og dette kunde man ikke gaa med til.

R. Lillie: Man maa ikke glemme, at det er af Betydning at stille Ingeniører og Lokomotivførere ens under de foreliggende Forhold. Der er ganske den samme Begrundelse her, som der er ved f. Eks. Signalkommissioner. Kunde derfor ikke erklære sig tilfreds med det af Personalchefen stillede Forslag, omtalte, hvorledes man under andre Forhold betalte Lærere og Censorer, kan man ikke foreslaa, at der f. Eks. ydes et Honorar af 5 Kr. pr. Eksaminand.

Personalchefen: Kunde ikke finde nogen anden Løsning end den af ham foreslaaede og vilde anbefale, at der gennemførtes en Ordning, at der ydedes Lokomotivførere et Honorar, der svarede til Forskellen mellem Ingeniørers og Lokomotivføreres Dag- og Timepenge; regnede man med, at Censorvirksomheden vilde tage ca. 8 Timer, vilde som foreslaaet 3 Kr. passe.

Soph. Jensen: Henlede Maskinchefens Opmærksomhed paa, at man i Aarhus til Stadighed anvendte en Lokomotivfører ved Kulprøvning, uden at der ydedes den paagældende nogen Godtgørelse, og bad om, at Sagen maatte faa en velvillig Behandling, naar den blev forelagt Generaldirektøren.

Maskinchefen: Lovede dette.

B. K. Ølgaard. K. Johansen.

PROTOKOL

over Forhandling ført mellem Generaldirektoratet for Statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening den 26. Juni 1928.

Forhandlingen førtes om: Spørgsmaalene om Afløsning for Fridage udenfor Hjemstedet ved Personale i faste Ture og den i Forbindelse hermed forekommende faste Anvendelse af Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere, jfr. Foreningens Skrivelse af 7. September 1927.

Til Stede ved Forhandlingen var: For Generaldirektoratet: Personalchefen, Maskinchefen, Kontorchef Lunn, Maskiningeniør Stahlschmidt, Fuldmægtig Garde.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Rich. Lillie, Kk., Lokomotivfører Soph. Jensen, Fa., Lokomotivfører K. Johansen, Gb. Sidstnævnte førte Protokollen.

Personalchefen: Med Hensyn til Spørgsmaalet fra 3. Distrikt om Afløsning for Fridage har man undersøgt Sagen, og Distriktet har oplyst, at det ved Tilrettelægnings af Tjenesten er lykkedes at bevare Linieturenes Bemanding, og at man for Skanderborgs Vedkommende derved har imødekommet et af Personalet udtrykkelig fremsat Ønske. En Begrænsning i Udnyttelse af Lokomotivfyrbødere til Afløsning for Lokomotivførere ved saadanne smaa Depoter medfører, enten at der maatte sættes færre Sæt i fast Tur for at kunne danne Reservehold, eller, at der fra større Maskindepoter maatte udkommanderes Personale til Afløsning, og dette kunde man ikke gøre for Tiden.

R. Lillie: Naar Sagen er rejst fra Organisationens Side, skyldes det Personalets Ønske herom. Distriktets Handlemaade maa vel have andre end de nu meddelte Motiver. Det har gennem mange Aar været saaledes, at Fridagsafløsninger udenfor Hjemstedet foretoges af Reservepersonale, og Distriktets Bevæggrund maa vist være den at spare Funktionsvederlaget til de Lokomotivfyrbødere, som man nu ved regelbunden Tjeneste benytter som Afløsere for Lokomotivførere, da man ikke har Lokomotivførere nok, altsaa man sætter Lokomotivfyrbødere til fast Afløsningstjeneste paa Rangerlokomotiverne i Strid med Bestemmelsen om, at disse Lokomotiver skal betjenes af Lokomotivførere.

Personalchefen: Det Udvalg, som i sin Tid foretog Beregningerne over, hvormange Lokomotivførere der skulde bruges til Rangerlokomotiverne, naar alle besættes med Førere, har kun regnet med de faste Ture, det viser den Beregning, som foreligger.

R. Lillie: Der er beregnet en vis Procent til Sygdom og Permission.

Personalchefen: Intet tyder herpaa.

R. Lillie: Der regnes altid med en vis Procent til alle saadanne Foreteelser, ønskede iøvrigt ikke at diskutere det foreliggende Dokument, før Administrationen havde opfyldt sine Forpligtelser, de som Dokumentet paalagde Administrationen. Efter de Overgreb, som har fundet Sted, er Drøftelserne her i Dag bedst tjent med, at man ikke kommer nærmere ind paa den Sag.

De Tjenestefordelinger, som foreligger f. Eks. for Skanderborg, Skjern, Herning og Glyngøre, er alt andet end klare og volder Personalet mange Vanskeligheder og megen Besvær.

Personalchefen: Kunde ikke anerkende, at det Foreningen i sin Tid givne Tilsagn angaaende Rangermaskinens Betjening ved Lokomotivførere var brudt. Tilvejebringelsen af det fornødne Antal Lo-

SKRIVELSER OG SVAR

komotivførere opnaaedes dels ved Bevilling dels ved Overførelse fra Strækningstjenesten som Følge af Besparelser. Gjorde opmærksom paa, at det var efter Foreningens Ønske, at et Antal Lokomotivførere, der var bestemt for Rangermaskinerne, blev anvendt ved Liniekørslen som Følge af Køreplanudvidelsen i Sommeren 1927.

Maskinchefen: Maatte erkende, at de omtalte Tjenestefordelinger var meget indviklede, vilde søge at faa Tjenesten klarere tilrettelagt.

R. Lillie: Det, det i første Række drejer sig om, er Funktionsvederlaget. Betjeningspørgsmaalet kommer vi nok over, vilde anmode om, at man søgte Forholdet ændret.

Personalchefen og Maskinchefen lovede, at det skulde blive nærmere undersøgt, om hvorvidt Turene er lagt paa en for kunstig Maade.

R. Lillie: Vi vil gerne med Herr Personalchefens og Maskinchefens Tilladelse paapege nogle beklagelige Forhold. I Remiserne i Nyborg, Sønderborg, Fredericia og Aarhus, mulig andre Steder, er stationeret Lokomotivfyrbødere, der arbejder som Haandværkere i Remisværkstederne, til Trods for at man mangler Lokomotivfyrbødere til Lokomotivtjenesten, og man anvender i deres Sted Arbejds mænd, det er efter vor Mening et ukorrekt Forhold.

Vi staar endvidere ganske uforstaaende overfor den Maade, hvorpaa der administreres i Distrikterne; i Roskilde havde man i Fjor efter Distriktets Mening 4 Lokomotivfyrbødere overkomplet, og de paagældende blev tvangsforflyttede, men siden de forlod Roskilde, har man haft Lokomotivfyrbødere udstationeret her. I Haderslev er det samme foregaaet, for øvrigt ogsaa andre Steder.

Et af de nyeste Tilfælde er fra Aalestrup, 3. Distrikt har erklæret at have en Lokomotivfører overkomplet her, den paagældende Lokomotivfører skulde forflyttes, og da han søgte Ringsted, blev han forflyttet hertil, men nu har man meddelt den paagældende, at han maa blive i Aalestrup, da man ikke kan undvære ham der, før man faar en Afløser for ham.

Vi vil gerne henstille, at disse Forhold undersøges, og vi vil ogsaa anmode om, at det tages under Overvejelse at indkalde nogle af de afskedigede Aspiranter som Erstatning for Arbejds mændene, skulde det vise sig, at der kun er Brug for dem i en Periode, maa man afskedige dem igen, det forekommer os meningsløst at anvende den mindre egnede Arbejds kraft, som Arbejds mændene er, og bekoste Uddannelse paa dem, naar man udenfor har den som Lokomotivmand uddannede Maskinarbejder arbejds løs.

Maskinchefen lovede at undersøge disse Forhold.

B. K. Ølgaard. K. Johansen.



Sag angaaende et Ur.

Lokomotivfyrbøder i København R. P. Ditlevsen (979) har henvendt sig til Foreningen i Anledning af, at han ved et Maskinuheld under Tjenesten har faaet ødelagt sit Lommeur, saa det ikke mere kan repareres.

De nærmere Omstændigheder, der foraarsagede denne Urbeskadigelse, er som følger:

Skærtorsdag, d. 5. April, var Ditlevsens tjenstgørende som Lokomotivfyrbøder paa Maskinen for Særtog 8022 Korsør—København. Ved Togets Passage af Sorø St. vilde den højre Fødeventil ikke lukke sig efter Injectorens Benyttelse, hvorfor Lokomotivfyrbøderen maatte entre ud paa Barrieren for at lukke den Hane, der afspærrer Forbindelsen mellem Kedlen og Spilderøret. Da der i saadanne Tilfælde hurtig kan blæse en betydelig Del Vand af Kedlen, og der saaledes kan opstaa Fare, maa der altid handles hurtigt for at faa omtalte Afspærringsventil lukket. Under Arbejdet hermed mistede Lokomotivfyrbøderen sit Ur, som muligt er blevet revet ud af Lommen, da han gik forbi en eller anden af de paa Barrieren anbragte, fremstaaende Ting, f. Eks. Fødepumpen; thi for at komme til den nævnte højre Fødeventil, skal Lokomotivfyrbøderen entre fra Førerhusets venstre Side helt uden om Lokomotivets Forende, hvor der er saa ringe Plads, at man for at komme forbi forskellige Maskindele maa trykke sig tæt op ad disse.

Det tabte Ur blev fundet af en Baneformand og tilsendtes Lokomotivfyrbøderen, men det er saa ødelagt, at det næppe kan repareres. Da Uret er et Halvkronometerur, som har kostet 60 Kr., ansøgte Lokomotivfyrbøderen 1. Distrikt om at faa Skaden erstattet; hvilket dog afsloges med Henvi sning til, at Aarsagen formentlig maatte være, at Urkæden er blevet grebet af en eller anden Ting paa Barrieren, saa Uret under den skyndsomme Bevægelse over til Uheldsstedet paa Maskinen er revet op af Lommen. Men dette at anvende Urkæde i Tjenesten har 1. Distrikt anset for Uforsigtighed, hvorfor der ingen Erstatning kunde gives. Heroverfor maa Foreningen tillade sig at fremhæve Nødvendigheden af netop at have Uret anbragt i og fastholdt ved en Kæde, i modsat Fald vildet meget hurtigt falde ud af Lommen; thi Lokomotivfyrbøderens Gerning medfører overordentlig mange foroverbøjede Bevægelser, baade ved Fyringen, ved Opsmøringen og ved at entre op i Tenderen, man har da ogsaa Eksempel paa, at en Lokomotivfyrbøder, som ikke anvendte Urkæde, under Fyringen paa en O-Maskine tabte sit Ur paa Fyrskovlen, just som den skulde ind i Fyrhullet.

Da Distriktets Afvisning af Erstatning i Virkeligheden viser, at Distriktet finder, at der var Anledning til at imødekomme Erstatningskravet, dersom der ikke var udvist Uforsigtighed, og da Foreningen som anført maa hævde, at noget saadant ikke kan siges at have været Tilfældet, tillader man sig under Henvi sning til det i nærværende Skrivelse anførte at ansøge Generaldirektoratet om at yde bemeldte

Lokomotivfyrbøder Ditlevsen Erstatning for den omtalte Urbeskadigelse, der er opstaaet ved og direkte forårsaget af et mindre Maskinuheld, som netop paa Lokomotiver Litra P, — hvor man ikke fra Førerpladsen kan komme ud paa Maskinens højre Barriere — kræver hurtig Handling.

Man tillader sig at forvente Generaldirektoratets forstaaende Behandling af dette Andragende og imødeser æret Svar snarest belejligt.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

I Anledning af, at Dansk Lokomotivmands Forening i et hertil indsendt Andragende den 21. Maj d. A. J. Nr. 1712, har anholdt om, at der maa blive ydet Lokomotivfyrbøder i København Nr. 979 R. P. Ditlevsen Erstatning for et ham tilhørende Lommeur, der under hans Tjeneste paa Særtog Nr. 8022's Maskine den 5. April d. A., tabtes under Kørselen i Nærheden af Sorø Station, og senere fandtes i ødelagt Tilstand, skal man herved meddele, at man under Hensyn til de i Sagen oplyste ganske særlige Omstændigheder har ment at kunne tilstaa Lokomotivfyrbøderen enten en Erstatning paa 25 Kroner eller tillade, at der gratis udleveres ham et Tjenesteur. Man forventer, at Foreningen foranlediger, at den paagældende til 1. Distrikt meddeler, hvilket Valg han maatte træffe.

P. G. V.

I. Harhoff, fg.

Høgsgaard, Fm.

En Fripassag.

Hr. Lokomotivfører A. Hansen,

Aarhus H.

I Anledning af det af Dem fremsendte Andragende om Eftergivelse af et Beløb paa 83 Kr. 80 Øre, der af Regnskabskontrollen er udsat til Deres Tilsvær for for mange forbrugte Familiefripas i 1927 — hvilken Overskridelse skyldes, at De, der havde mistet Deres Notebog med opnoterede forbrugte Fripas, paa en Forespørgsel paa Maskindepotet i Aarhus om Antallet af disse har modtaget forkerte Oplysninger — meddeles herved, at da de ansatte i Henhold til Fribeholdningsbestemmelserne, Ordre A. 41, 3 d., selv personlig er ansvarlige for, at det tilladte Antal Familiefripas ikke overskrides, har Generaldirektoratet ikke set sig i Stand til at imødekomme det ansøgte.

Under Hensyn til Størrelsen af det til Deres Tilsvær udsatte Beløb har Generaldirektoratet efter Omstændighederne derimod ment at kunne tillade, at Beløbet indeholdes i Deres Lønning i 5 maanedlige Rater.

Mølgaard.

Lokomotivfører A. Hansen, Aarhus, har paa Grund af bortkommen Lommebog med Regnskab over forbrugte Familiefripas stølet paa de ham af Aarhus Maskindepot givne Oplysninger angaaende Antallet af forbrugte Familiefripas og er derved kom-

met til i 1927 at rekvirere og benytte 2 Familiefripas for mange, idet det har vist sig, at de af Aarhus Depot til Lokomotivfører Hansen givne Oplysninger var urigtige. Som Følge heraf er den paagældende Lokomotivfører blevet afkrævet Kr. 83,80 som Tilsvær for de 2 overtalligt anvendte Familiefripas.

Lokomotivfører A. Hansen beklager den skete Fejlrekvirering, men da denne er sket efter Aarhus Depots fejlagtige Oplysninger, følger han sig ogsaa noget brøstholden over at skulle betale et saa stort Beløb, som det der her er Tale om.

Foreningen tillader sig derfor at forelægge Sagen for Generaldirektoratet, idet man skal tillade sig at fremlæve, at selv om det maa indrømmes, at den ansatte selv personlig er ansvarlig for, at det tilladte Antal Familiefripas ikke overskrides, saa kan den lokale Depotadministration i nærværende Tilfælde ikke helt siges at være ansvarsfri for den skete Fejl; thi Ordlyden i Ordre Serie A. 41 Side 308

»Udstederen af Fripassene skal føre Kontrol med, at det aarlige Antal af 18 henholdsvis 12 Familiefripas ikke overskrides. Til Brug ved Førelsen af en saadan Kontrol anvendes en Journal (Formular Nr. A. 31)«

maa dog forudsætte, at den førte Kontrol er rigtig, ellers bliver den jo unødvendig. Ved Aarhus Depot føres Kontrolbogen af een af Lokomotivmestrene, hvilket skulde give størst Garanti mod Fejl, og selv om det jo er menneskeligt at fejle, saaledes som Aarhus Depot i nærværende Tilfælde har gjort, saa er det ligesaa menneskeligt at tabe sin Notesbog, hvilket Lokomotivfører A. Hansen beklageligvis har gjort. Disse sammenfaldende Omstændigheder har foranlediget den stedfundne Rekvirering af for mange Familiefripas.

Foreningen tillader sig derfor at andrage Generaldirektoratet om, at de Lokomotivføreren afkrævede 83 Kr. 80 Øre efter de foreliggende Omstændigheder eftergives ham, dog saaledes, at de for mange anvendte Fripas i 1927 overføres til indeværende Aars Regnskab, hvorefter der i Aaret 1928 kun kan udstedes 16 Familiefripas til den paagældende.

Forventende Generaldirektoratets forstaaende Behandling af nærværende Sag tillader man sig at udbede Svar snarest belejligt.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

I Skrivelse af 22. Maj 1928, J. Nr. 1715, har Hovedbestyrelsen ansøgt om, at Lokomotivfører A. Hansen, Aarhus, der i 1927 har forbrugt 2 Familiefripas ud over det tilladte Antal (18), og til hvis Tilsvær der derfor af Regnskabskontrollen er bleven udsat et Beløb paa 83 Kr. 80 Øre, maa faa dette Beløb eftergivet mod, at de for meget forbrugte 2 Familiefripas i 1927 overføres til hans Forbrug i indeværende Aar, hvorefter der i Aaret 1928 kun skulde kunne udstedes 16 Familiefripas for Lokomotivføreren.

Den omhandlede Fripasoverskridelse skyldes, at Lokomotivføreren, der havde mistet sin Notesbog med Noteringer om forbrugte Familiefripas, paa en

Forespørgsel til Maskindepotet i Aarhus om Antallet af disse har faaet forkerte Oplysninger desangaaende, idet der var begaaet en Fejl ved Førelsen af Familiefripaskontrolbogen.

I denne Anledning skal man herved meddele, at man efter de særlige i Sagen foreliggende Omstændigheder har ment rent undtagelsesvis at kunne tillade, at de i 1927 for meget forbrugte Familiefripas overføres til 1928, og det til Lokomotivførerens Tilsvær udsatte Beløb paa 83 Kr. 80 Øre bortfalder derfor, og vil blive ham tilbagebetalt i den Udstrækning, hvori det allerede er blevet indeholdt i hans Lønning.

Det tilføjes, at vedkommende Maskindepots Forsømmelighed ved Førelsen af Familiefripaskontrolbogen er bleven paatalt.

P. G. V.

Ølgaard.

V. Tauson.

OMKRING FORHANDLINGSRETEN

I den seneste Tid er der indenfor Københavns Politi fremkommet den ejendommelige Situation, at Politidirektøren har nægtet at føre Forhandlinger med Formanden for Københavns Politiforening, Overbetjent Dyberg. Baggrunden for dette Skridt maa naturligvis ses i de Begivenheder indenfor Politiet, der indtraf i Foraaret og medførte Hr. Dybergs og andres Afskedigelse. Det kan ikke nægtes, at Offentligheden dengang fik et ejendommeligt Indtryk af Tønen indenfor Politikorpset, ja man kan vel næsten sige, at Forhandlingsretten var gaaet saadan over Gevind, at der maatte en Udluftning til for Korpsets egen Skyld. Politistyrken gik nu den Vej som en Demonstration mod Ledelsen at genvælge den afskedigede Hr. Dyberg til Formand, saaledes at det var med ham, at Politidirektøren fremtidig skulde forhandle. Den juridiske Hjemmel hertil fandt man i den fra Tjenestemandslovens § 25 direkte overførte Regel i den kommunale Vedtægt, hvorefter der i Forhandlingerne kan deltage en Forretningsfører for en anerkendt Organisation, der ikke behøver at være ansat i Staten. Det paagældende Skridt fra Korpsets Side var næppe særlig klogt, navnlig naar man tager de fornævnte Begivenheder, der ikke flatterede Betjentenes Bestyrelse særdeles meget, i Betragtning. Forhandlingsretten er her i Danmark et haarfint Produkt, og Tjenestemændene maa være behændige, for at Linen overhovedet skal kunne bære.

Politidirektøren har da skaaret igennem Situationen ved under Henvisning til de særlig for Politiet gældende Regler i Politiloven af 1863 og Instruksen af 1869, der ikke formentes at kunne ophæves ved en Magistratsvedtægt, at nægte at føre Forhandlinger med Hr. Dyberg, da denne ikke er Tjenestemand og derfor ikke undergivet den særlige Diskretion, der selv i Forhandlingssager maa herske indenfor Politiet. Vi gaar ud fra, at en saa fortrinlig Jurist som Politidirektøren har sin Jura i Orden ved denne Afgørelse, og, som vi tidligere har antydnet, vil Forhandlingsretten indenfor Politiet formentlig have bedre Chancer efter Afgørelsen. Men vi skynder os med at tilføje, at Regelen i Tjenestemandslovens § 25 er intakt, da Afgørelsen kun kan være begrundet ved særlige Forhold indenfor det kommunale Politi.

*

Forhandlingsretten er jo nu snart 20 Aar gammel, idet den indførtes i 1910 for Etaternes Vedkommende og generaliseredes i 1919 til at gælde for alle Statens Tjenestemænd. Om Forhandlingsrettens Betydning vil der være forskellige Meninger; nogle tillægger den overdreven Betydning, andre undervurderer den ganske. Sandheden er vel den, at der mellem en forstandig Administration og forstandige Tjenestemænd kan opnaas Resultater, der er i begges Interesse. Vi skal saaledes paapege Resultaterne af Forhandlingerne om de sønderjydske Tillæg, hvor det lykkedes »Samraadet« ved en dybtgaaende Undersøgelse at overbevise Administrationen om sit Standpunkts Retfærdighed og gennemføre en Ordning, som tidligere var fornægtet af Sparekommissioner og Rigsdag.

Forhandlingsretten lider imidlertid af den samme Mangel som hele Tjenestemandsloven, at den er uden ethvert retligt System; den binder som al dansk Forvaltning i den rene Opportunitet, hvilket giver Holdningsløshed og manglende Retning. Ved Anordningen af en virkelig administrativ forsvarlig Voldgiftsret vilde Forhandlingsretten faa et egentlig Indhold.

I Tider som disse, hvor en ret strid Vind bærer mod Tjenestemandsklassen, turde det iøvrigt være paa sin Plads at paapege, at Forhandlingsretten ikke er en ensidig Tjenestemandsinteresse, men af lige saa stor Betydning

for Staten selv. Ja. egentlig mener vi, at det er Staten, som i de forløbne Aar har nydt de største Resultater af Forhandlingsretten derved. at naar Tjenestemændenes Repræsentanter havde givet deres Tilslutning til de fremsatte Forslag, der som oftest havde Reduktionens og Nedskæringens Karakter, da var man ogsaa i Almindelighed sikker paa, at Ordningen blev loyalt respekteret fra Tjenestemændenes Side. De, der i disse Aar har taget Stødet af indenfor Tjenestemændenes Kreds, burde i Virkeligheden af Staten bespises paa Prytaneion. Under disse Omstændigheder maa vi betegne den Agitation, der fra visse Sider i Øjeblikket føres ogsaa mod Tjenestemandsoorganisationerne. som uretfærdig og uforsvarlig.

*

Indenfor de eksisterende Statstjenestemandsoorganisationer er det alene Tjenestemænd selv, der fører Forhandlingerne paa deres Kollegers Vegne. Der findes vist kun et Tilfælde, nemlig indenfor Dansk Jernbaneforbund, hvor Foreningen ledes af en Forretningsfører, der imidlertid stadig er Tjenestemand. Det er utvivlsomt langt at foretrække, at denne Tilstand opretholdes; men Forudsætningen derfor er imidlertid, at der gives TjenestemandsoRepræsentanterne fair play fra Overordnede Side. Det er jo ikke altid helt let med Kraft at skulle kaste sig ind mod en Afgørelse, truffet af den højeste Myndighed og højeste Visdom. Der kræves Takt fra begge Sider. Ikke helt sjældent har det indenfor »Samraadet« været drøftet, om man ikke maatte gaa over til Antagelse af en Forretningsfører, der stod frit i sin Kamp for Tjenestemændenes Interesser. Vi skulde beklage, om man saa sig nødsaget til at gaa denne Vej.

Men saaledes som Forholdene nu engang er, maa vi forbeholde os Regelen i Tjenestemandsoovens § 25 om Forhandling ved Forretningsfører urørt for Statens Vedkommende.

(Ministeriernes Maanedstidende.)

EN ER FOR LILLE OG EN ER FOR STOR

Venstres Presse er for Øjeblikket i Færd med at tale om den forestaaende Lønrevision. Paa Foranledning af en Artikel i »Vor Stand« forsikrer Regeringens Aviser, at Tjenestemandsostanden for Tiden har sit paa det tørre

og at det er den rene Galmandssnak at sætte en Lønrevision i Forbindelse med Lønforbedring.

Navnlig, siger Venstrepressen, er de saakaldte smaa Lønninger i Virkeligheden store, medens de saakaldte store er for smaa, Departementschefer og Kontorchefer har altfor lidt, de skal ophjælpes i god Overensstemmelse med denne Regerings hele økonomiske og socialpolitiske Synspunkt. Regeringspressen begrundet sit Standpunkt med følgende Tal, som vi citerer efter »Randers Dagblad«, »Ringkøbing Amts Dagblad« m. fl. fra 23. ds.

»Det stiller sig da saadan ved en Sammenligning med 1914, at en Departementschef den Gang havde 8000 Kr. og nu 12 778 Kr., men skulde, hvis Pristallet lægges til Grund, have 14 070 Kr.

En Kontorchef havde 5500 Kr., har nu 9025, men skulde have 9680 Kr.

En Fuldmægtig havde i Begyndelsesløn 2400 Kr., i Slutløn 3300 Kr., har nu henholdsvis 5912 og 6670 Kr., han skulde efter Pristallet have 4124 og 5808 Kr.

En Adjunkt havde i Begyndelsesløn 2400 Kr., i Slutløn 4000 Kr., har i Øjeblikket henholdsvis 4572 Kr. og 6790 Kr., men skulde have 4124 Kr. og 7040 Kr.

En Assistent havde i Begyndelsesløn 1470 Kr., i Slutløn 2790 Kr., har i Øjeblikket henholdsvis 3274 Kr. og 4512 Kr., men skulde have 2587 Kr. og 4910 Kr.

En Togfører havde i Begyndelsesløn 1770 Kr., i Slutløn 2490 Kr., har i Øjeblikket 4074 Kr. og 4692 Kr., men skulde have 3115 Kr. og 4382 Kr.

En Lokomotivfører*) havde i Begyndelsesløn 1410 Kr. og i Slutløn 1890 Kr., har i Øjeblikket henholdsvis 3154 Kr. og 3613 Kr., men skulde have 2481 Kr. og 3326 Kr.

En Portør havde i Begyndelsesløn 1260 Kr., i Slutløn 1740 Kr., har nu henholdsvis 2854 Kr. og 3304 Kr., men skulde have 2617 Kr. og 3062 Kr.

Det vil altsaa ses, at medens en Departementschef og en Kontorchef, maalt paa Basis af Pristallet, har maattet afgive henholdsvis ca. 1300 og 655 Kr., saa har Tjenestemænd i de laveste Lønningsklasser et Tillæg.

Vi skal ikke komme nærmere ind paa at

*) Skal være Lokomotivfyrbøder.

Red.

belyse disse Tal, hvis Opgave i den nævnte Presse jo heller ikke er at vejlede, men tværtimod at vildlede Offentligheden. Venstrepressen selv ved jo meget vel, at Udgangspunktet 1914 fortegner Billedet, fordi Tjenestemanden allerede den Gang var sænket ned paa et Løn-niveau, som laa 12—15 pCt. under Pris-niveauet.

Venstrepressen ved fremdeles meget godt, at de allerhøjeste Embedsmænd før 1914 var relativt højt lønnede i Forhold til Middel- og Underklasserne, og at det er Organisationernes og Demokratiets Værk, at der her er sket en Udligning.

Men ogsaa denne demokratiske Udvikling vender Venstre Ryggen til nu og erklærer kynisk, at det virkelig er Meningen, at der paa ny skal skæres af de lavere Lønninger. Vejen forberedes nu ved Brugen af gale Tal, Offentligheden skal præpareres. Herregud, der er jo intet at sige til, at Portøren skal miste de ca. 200 Kr., han i Følge Venstres Reguladetri har for meget, at Assistenten paa den lave Lønning skal aflevere fra 300 til 500 Kr., at Togføreren skal af med 300 Kr. o. s. v. Og det er da kun Udtryk for den højeste Retfærdighed, at Departementschefen og Generalen ved samme Lejlighed faar de ca. 1500 Kr., som disse Herrer i saa høj Grad savner og som ligefrem er berøvet dem efter Venstres Mening.

Vi har i vor indledende Artikel i dettet Nr. skrevet, at Venstre og Højre saamænd nok vil mødes i et Lønforlig, som betyder Lønreduktioner for de smaa og Lønforhøjelser for de store. Da vi skrev denne Artikel var Venstres ovenfor anførte Lønbetragtninger, som fandtes i de paagældende Blade for 23. August, os endnu ikke bekendt. Men vor Formodning om et Lønforlig mellem Højre og Venstre paa dette Grundlag var altsaa rigtig. Venstres Sammenligninger og »Forklaringer« viser, at Forliget allerede er en Kendsgerning. — Kontrakten er afsluttet.

(Jernbunetidende).

DE FINSKE TJENESTEMÆNDSS LØNKAMP

(Ministeriernes Maanedssblad.)

Lønspørgsmaalet er stadig brændende i finske Tjenestemandskredse, og Dagspressen bringer talrige Udtalelser om det i sine Spalter.

Saaledes har »Hufvudstadsbladet« udtalt sig om Sagen i en Leder betitlet »Olustigt perspektiv« i stærkt pessimistisk Aand. — Bladet minder først om, hvorledes man af den Diskussion, der gik forud for Lønningsregulativet af 1924, fik den Opfattelse, at det blot var »en gammel Fordom, at Lønningerne burde staa i et vist Forhold til det Ansvar, de Kvalifikationer og den Uddannelse, der fordres til det paagældende Tjenestehverv.« Om Mulighederne i Øjeblikket hedder det videre i den ganske karakteristiske Artikel:

Vi for vor Del er langt fra overbeviste om, at Aktionen vil lykkes indenfor den nærmeste Fremtid. Med al Respekt for den veltalende Motivering — noget stærkt Indtryk vil den næppe gøre paa Rigsdagsflertallet. Alle ved, at Lønreguleringen efter Dyrtiden ikke gav Tjenestemændene fra Mellemgruppen og opefter mere end Halvdelen af, hvad Prisstigningen beløb sig til. Man kender de Vanskeligheder, der møder, naar Talen er om at faa de bedste Mænd til at træde i Statens Tjeneste. Paa Skolelæsesnæts Omraade truer den Udvikling, det har taget med ubesatte Embeder eller Embeder, der varetages af ganske inkompetente Vikarer, med at blive rent ud katastrofal. Dispensations-systemet breder sig frodigt, og de lovmæssige Kompetencekrav bliver mere og mere generende. Og saa kommer der en Ting til, som der forsigtig hentydes til i Tjenestemændenes Henvendelse: »Det turde ikke være utænkeligt eller umuligt, at endog umoralsk uvederhæftige Elementer vil begynde at brede sig i Statsemployéerne, saa længe Systemet med de lave Lønninger er raadende.« Alle ved, hvad der sigtes til. Paa rent Svensk kan Problemet formuleres saaledes, at Bestikkelsessystemet snart skal lade høre fra sig.

POSITIVE FREMSKRIDT

(Efter Finanstidende.)

Det var i November 1921, at Priskurven her i Danmark naaede sit Toppunkt, da noteredes Finanstidendes Prisindex i 403; Aaret derefter var Index sunket ned til 186. Med dette voldsomme Jordskred i sit Prisniveau væltede *Krisen* ind over Landet. Siden dengang er forløbet *syv magre Aar*, hvor et Kraftspild af Ord har været ødslet paa at finde Midler mod Krisen. Tab og Skuffelser, Sammenbrud og Af-

sløringer har floreret i denne Periode, der for den almindelige Bevidsthed staar som en *Nedgangstid* for vort Land. Det kan da være paa sin Plads paa et Tidspunkt, da Blikket spejder uroligt ud i Fremtiden efter Hjælp, at pege paa, hvad der rent talmæssigt kan oplyses om Syvaaret.

Danmarks Folkemængde er siden 1921 vokset med ca. 235 000 Individer. Det har været muligt at skaffe Underhold og Arbejde til Størstedelen af denne Udvidelse. Arbejdsløshedsprocenten i 1921 var ca. 20 mod nu 14, som endda næsten udelukkende koncentrerer sig om Byerhvervene. Ganske vist har man i nogen Udstrækning maattet ty til udenlandske Laan; Nettogælden til Udlandet er forøget fra 750 til ca. 1200 Mill. Kr., men særlige Forhold har nødvendiggjort dette Tilskud til Drifts- og Anlægskapitalen, bl. a. Sønderjyllands Istandsættelse.

Omsætningen med Udlandet er, maalt i Kroner, omtrent uforandret 3,2 Milliarder, men *Kronens* Købeevne er steget rundt regnet med 35 pCt.. Ligesaa er Skatteindtægt og Formue opretholdt, endog noget forøget. Skatteindtægten er vokset fra 3 365 til 3 492 Mill. Kr., Formuerne fra 9 328 til 9 999 Mill. Kr., hvor det atter maa erindres, at Pengeværdien er blevet større. Heroverfor staar, at Kredit- og Hypotekforeningernes Udlaan er steget fra 2 506 til 3 497 Mill. Kr., en usædvanlig Kreditanspændelse, der vidner om, hvor tung Byrden nu maa være for mange Erhverv, der udvidede sig i sin Tid, men som selvfølgelig ogsaa hænger sammen med Tilvæksten i Produktion og Folketal; og glemmes maa det ikke, at Størstedelen deraf blot betegner en indre Formueomlægning i Landet selv.

Totalindtrykket kan derfor næppe siges at være ugunstigt. Trods alt er der gjort *positive Fremskridt*, og saa haard Krisen end er følt, har den bevirket en Bevægelse fremefter. Det fører Tanken hen paa den snigende lange Kriseperiode fra 1873 til 1894, den, som af Datiden kaldtes »de døde Aar«. De af os, som har oplevet den, vil erindre de bestandige Klager over Tidens Tryk, over det manglende Initiativ og den megen Fattigdom. Sværest følte det i 1880'erne, da Krisen ramte Landbruget. I hin tyveaars Periode steg Pengeværdien 40 pCt.; Prisniveauet faldt altsaa tilsvarende. Mange bukkede under, men alt i alt var det dog en

Fremgangens Tid, hvor *et helt nyt Danmark* byggedes op, og hvor solide Formuer i Stilhed samledes. Da København i 1888 holdt sin store Udstilling, fik man undrende Blikket op for, hvad der var skabt i Trængselstiden.

Er det ikke noget lignende nu? Statistiken maler et Billede frem, der ikke bekræfter det gængse Sortsyn, og det umiddelbare Indtryk, man har af Befolkningens Levevis tyder just heller ikke paa Tilbagegang. Tænker man sig tilbage blot til Aarene før Krigen, vil man finde, at Befolkningen nu er bedre klædt, hygiejnisk bedre plejet og har Adgang til flere Livsnydelser end dengang. Det er ikke et Mindretal, nogle heldige udvalgte indenfor en Overklasse, der blander med Luksus og Elegance, men typisk for Billedet er det tværtimod, at det *er brede Folkelag*, som er løftet ind i denne Velstand.

Vil man sammenligne med andre Lande, vil man de fleste Steder finde en nogenlunde tilsvarende Udvikling dér. Det er som om hele det menneskelige Leveniveau takket være Krigens tekniske Indgreb, har løftet sig. Mens før i Tiden et Proletariat hensmægtede i Samfundets Dyb, overladt til sin Skæbne som *Afgrundens Folk*, er det nu under Navn af *de arbejdsløse* draget frem i Lyset og Genstand for Samfundets Forsorg. Trods den Krise, Verdensdelen har gennemgaaet, er der foretaget en Konjunkturomlægning i Livsvaner og Forbrug, som har været Løftestangen for en ny Produktion. Det er vistnok endnu mere udpræget andet Steds end her, f. Eks. i Amerika, men vi skridter dog med, og hvis Klagerne lyder noget stærkere herhjemme end dér, turde en medvirkende Aarsag være at søge i vor Nationalkarakter.

Totalindtrykket er, at Krisens Bund er passeret, og at *Forholdene er ved at tilpasse sig* efter de Konjunkturændringer, der har fundet Sted. En pludselig Sceneforvandling er naturligvis ikke at vente, men en gradvis Lettelse af Trykket kan maaske dog haabes.

FRA DAGSPRESSEN

MOTORDRIFT PAA SØNDERJYDSKE BANER

Lokomotivmester Nielsen ved det herværende Maskindepot (Sønderborg) er forflyttet til Langaa som Lokomotivmester af første Grad, og Pladsen vil efter hans Fratræden ikke mere blive besat.

Denne Forflyttelse er, efter hvad vi erfarer, det

første Skridt henimod en fuldstændig Nedlæggelse af Statsbanernes Maskindepot her i Byen.

Efter hvad vi har bragt i Erfaring, er det Meningen at basere hele Jernbanedriften i de sønderjydske Landsdele (undtagen Hovedstrækningen Padborg—Vamdrup) paa Motordrift.

Statsbanerne har dels hos Frichs, Aarhus, dels hos Burmeister & Wain, København, bestilt 3 store nye Diesel-Lokomotiver, som bliver betydelig større end de Diesellokomotiver, som i Øjeblikket er stationeret i Tønder og som er indsat paa Strækningerne Tønder—Højer Sluse og Tønder—Løgumkloster—Rødekro.

Disse Lokomotiver vil, saasnart de er færdige, blive indkørte, saavidt vides paa Frederikssundbanen. Indkørslen vil ske med Mandskab fra Sønderjylland, saaledes at de bliver fortrolige med de nye Vogne. Derefter vil Vognene blive stationerede i Tønder og skal herfra foruden de nævnte Strækninger besøge Trafiken paa Strækningen Tønder—Sønderborg og et Par almindelige Motorvogne skal indsættes paa Broager Banen paa Strækningen Tørsbøl—Padborg.

— Hele Motordriften staar endnu paa Forsøgsstadiet, man er endnu ikke klar over, hvilke Typer der er de bedste. Det kunde da synes, som om de Forsøg — thi andet og mere er de jo dog ikke endnu — anstilles med for mange Vogne. Og ganske særligt kunde det synes forkert at tage en enkelt Landsdels hele Jernbanenet til disse Forsøg.

Denne Overgang til Motordrift paa de sønderjydske Statsbaner betyder, at Lokomotivdepoterne i Tønder og Sønderborg skal nedlægges, idet Godstrafiken, der som hidtil skal ske med Damptog, skal udføres fra Maskindepotet i Padborg. Det betyder samtidig, at alle de Lokomotivmænd, som ved Genforeningen er kommen herved og nu herved har fundet sig et Hjem, skal forflyttes. Mange af dem har Fortrøstning til, at de kunde blive herved, t. E. selv købt eller bygget sit eget Hus, og da dette er sket i den dyre Tid, vil en saadan Forflyttelse i de allerfleste Tilfælde for de paagældende Tjenestemænd betyde et økonomisk Tab.

Men ogsaa for de Byer, i hvilke disse Tjenestemænd nu er ansat, betyder Nedlæggelsen et Tab. Maaske ikke saa meget for Tønders Vedkommende, idet denne By i Stedet for Lokomotivdepot faar Motorvognsdepot, selv om dette ikke giver saa mange Tjenestemænd. Men for Sønderborgs Vedkommende betyder det ikke saa lidt. Nedlæggelsen af Lokomotivdepotet vil for Sønderborgs Vedkommende betyde, at ca. 25 Lokomotivførere og Fyrbødere, 4 Maskinarbejdere og ca. 10 Depot- og Remisearbejdere (med Familier) skal flytte bort fra Byen. Regner man disses gennemsnitlige Indtægt til 3300 Kr., hvilket ikke vil være meget forkert, betyder det for Byen en mindre skattepligtig Indtægt paa ca. 130 000 Kr., et Beløb som hidtil ogsaa er kommet Byens handlende og næringsdrivende til Gode. Særligt haardt, vil det ramme Byen, efter at man ogsaa har nedlagt Sønderø Landsret, hvilket medførte, at en hel Del fastlønnede forlod Byen.

Vi vil derfor haabe, at Planen ikke bliver til Vir-

kelighed, og at man ikke henlægger disse Forsøg med Motorvogne til dette lille begrænsede Omraade, men til et større Omraade — vi vil her ganske se bort fra, at Trafiken paa Strækningen Sønderborg—Tinglev i hvert Fald til visse Tider vanskeligt kan opretholdes af Motorvogne. Men det maa de sagkyndige bedømme.

(Heimdale 29. Aug.)

FRA MEDLEMSKREDSSEN

DER ER FORSKEL!

For nogen Tid siden rejste jeg i Kupé sammen med 2 graahaarede Personer, der begge havde Frikort til 2. Kl.

Den ene var en forhenværende Politiker, der til Tak for, at han i 25 Aar havde siddet i Folketinget og uden Vrøvl og selvstændige Meninger havde stemt efter sit Parti's Ordre, havde faaet sit livsvarige Frikort, da han tog sin Afsked.

Den anden var en gammel Lokomotivfører, der efter ca. 40 Aars Tjeneste i D. S. B. havde faaet sin Afsked og fra den Dato — maatte aflevere sit Frikort.

I Samtalens Løb sagde den gamle Fører til mig: Er der nu ikke noget irriterende og ydmygende i, at jeg, der i 40 Aar har arbejdet i Statens Tjeneste og deraf over 25 Aar som Lokofører, og som saadant udført et Arbejde, der altid er forbundet med Farer og haardt Arbejde og altid under fuldt personligt Ansvar og navnlig efter Systemskiftet under Overordnede, som kun synes at tænke paa at udnytte og genere os, skal aflevere mit Frikort den Dag, jeg faar min Afsked, medens en Politiker, der intet kender til personligt Ansvar og altid sidder med en rigelig Indtægt for sit saakaldte Arbejde (foruden sin private Virksomhed), faar et nyt Frikort, naar han gaar ud af det politiske Liv som Partiets Tak for trofast og lydigt Arbejde, men vel at mærke paa Skatteborgernes Regning.

Her synes jeg egentlig, at vor Hovedbestyrelse kunde sætte lidt Arbejde ind paa at udvirke, at vi Gamle fik Lov til at beholde vort Frikort, det vilde være en Opmærksomhed, som vi alle vilde sætte Pris paa, selv om de fleste af os ikke vilde benytte det ret tit.

Saalænge man kører, er Lysten i 9 af 10 Tilfælde meget ringe særlig under de senere Tiders Administration; naar man saa har faaet sin Afsked og mulig har Lyst og Tid til at se lidt af gamle kendte Steder, ja, saa har man 6 Fripas om Aaret og Konen ingen, og Raad til at betale Billetten er der ikke. Resultatet er let at regne ud.

Skulde der være Frygt for Misbrug af Frikortet til personlige Erhverv, f. Eks. Rejseledsager for svaigelige eller syge Mennesker, kan der jo blot sættes det Forbehold, at det ikke maa bruges til Rejser i privat Erhverv.

Gammel Fører.

HR. SØRENSEN »SPARER«

Ifjor Efteraar udregnede den berømte Hr. Sørensen, at den ene Rangerfører i Oddesund Nord kunde spares. Generaldirektoratet var meget lydhør, og trods Distriktets og Stationens energiske Protest blev der givet Ordre til, at den ene Mand skulde »spares«.

Som bekendt er det Hr. S. højeste Ønske at faa afskaffet Rangermaskinerne og lade Togmaskinerne rangere, det er efter hans fænomenale Indsigt og Erfaring det mest sparsommelige. Saa lavede Hr. S. en af sine berygtede — undskyld berømte — Kørselsfordelinger: Depotforst. blev beordret til at gøre Tjeneste hele Dagen, og Togmaskinen skulde, hvad der er Hr. S. Fryd og Glæde, rangere.

Depotforst. kvitterede for Hr. S. Elskværdighed med øjeblikkelig at indgive sin Ansøgning om at blive forflyttet. Saa gik der en Maanedstid, og Publikum klagede over de bestandige Togforsinkelser. I den følgende Maaned begyndte saavel lokale Aviser som Jyllandsposten at skrive meget skarpe Artikler om de forrykte Forhold paa Thybanen, samtidig begyndte Bilerne at køre fra saavel Oddesund som de sydlige Stationer til Thisted, og der var Tale om at lave fast Rutebil; saa blev det dog Distriktet for broget, da Personbefordringen var gaaet stærkt ned, og paa et Møde i Oddesund maatte Hr. S. tage imod meget ubehagelige Udtalelser.

Resultatet af Konferencen blev, at den gamle Ordning blev indført igen, men Biltrafikken kunde man jo ikke forbyde, saa Tabet af Persontrafikken er stadig tydelig.

Et betegnende Eksempel paa Hr. S. Sparemanier er, at den Dag, da Depotforst. skulde have fri, maatte der sendes en Rangerfører fra Struer derop for at rangere. Den anden Rangerfører boede der stadig, *men maatte intet bestille*, da Aviserne fik fat paa dette forrykte Forhold, holdt det dog op efter ca. 2 Maaneders Forløb.

Hr. S. Sparsommelighed er altsaa resulteret i, at D. S. B. mistede en stor Del af Personbefordringen og nu maa betale Flyttegodtgørelsen til en Del forskellige Rangerførere, da Oddesund N. nu en Gang ikke er et Sted, der er særligt efterspurgt. Til Gengæld var der en Del Bilejere paa Thy, der fik en let Termin og glad Jul; men om det kan siges at være D. S. B. Embedsmænds Sag er vel tvivlsomt. Et Rygte gik, at de forskelligere Bilejere vilde samle sammen til en pæn Takadresse til Hr. Sørensen, men det var *maaske* kun et Rygte, han havde dog ærligt fortjent det.

Ved Nedlæggelsen af Holstebro Depot blev et Par Førere overflødige og blev forflyttet.

Depotforstanderen var sygemeldt for længere Tid og vilde efter al Sandsynlighed ikke køre mere. Nu skulde man jo tro, at en saa sparsommelig Mand som Hr. S. vilde regne ud, at det saa var virkelig besparende at lade den ene Fører forblive ved Depotet, saameget mere som han havde eget Hus og skolesøgende Børn, det vilde jo ogsaa være humant, men mulig af den sidste Grund fandt Hr. S. det mest »sparsommeligt« at faa ham forflyttet.

Resultatet af Sparsommeligheden blev altsaa, at

D. S. B. maatte betale Føreren fuld Erstatning for Tvangsforflyttelsen og tillige betale Udkommando til en anden Fører. Mon ikke vor nye Maskindirektør, der er Forretningsmand, kunde opnaa nogle mærkværdige Resultater af Hr. Sørensens Sparsommelighed ved at lade en forretnings- og regnskabskyndig Mand eftergaa hans Forslag og Udregninger.

Gammel Fører.

»EN RØST FRA EN AF DE GAMLE LOKOMOTIVFYRBØDERE«

Da Motorfører-Spørgsmaalet altid har været mig en Gaade, kunde jeg ønske at fremsætte nogle Betragtninger.

Jeg har vanskeligt ved at se de Kvalifikationer, som berettiger de yngre Kolleger til at opnaa disse Pladser. De økonomiske Fordele, som vi ældre Lokofyrb. har arbejdet for at naa frem til snart en Menneskealder og ikke opnaaet endnu, dem naar de Mennesker, som kun har været ansat 7 til 8 Aar eller mindre. Da jeg nu yderligere af vort sidste Blad erfarer, at der er rettet Henvendelse til Generaldirektoratet om samme Uniform for Motorfører som for Lokomotivfører, forekommer det mig, at vi er vel langt ude; thi det er jo en Kendsgerning, at Motorførerne rekrutteres fra flere Lejre indenfor D. S. B. Jeg mener derfor, at ligesom der er Forskel imellem Lokof. og Lokofyrb., saaledes bør der ogsaa være det imellem Lokof. og Motorfører, da deres Arbejde efter min Mening ikke godt taaler at side-stilles med Arbejdet paa et Damplokomotiv.

De Anskuelser, jeg her har fremsat, vil jo nok fra forskellig Side blive udlagt som en Slags Misundelse, men det vil jeg lade de forskellige Medlemmer selv om at afgøre, jeg er i hvert Fald sikker paa, at adskillige ældre Kolleger deler mine Synspunkter. Det skulde ligge langt fra mig med disse Linier at lave nogen Splittelse indenfor vore Rammer, men jeg maa formene, at ligesom der er Forskel i lønningsmæssig Placering, saaledes maa Uniformsspørgsmaalet ogsaa kunne løses, saa der bliver Forskel i Uniformeringen, hvorved det kan ses, hvem der er Lokomotivfører, og hvem der er Motorfører.

H. A. Henriksen, Lokomotivfyrbøder, Vg.

BORSIG TRYKLUF-TLOKOMOTIVER
TIL TUNNELBYGNING I
APPENNINERNE

Efter Borsig-Zeitung ved F. Spoer.

(Fortsat).

Medens de udgravede Masser fra det nordlige og det midterste Arbejdssted bestod af Mergel og Ler, var det paa det sydlige Arbejdssted en haard Klippe, som maatte gennembrydes.

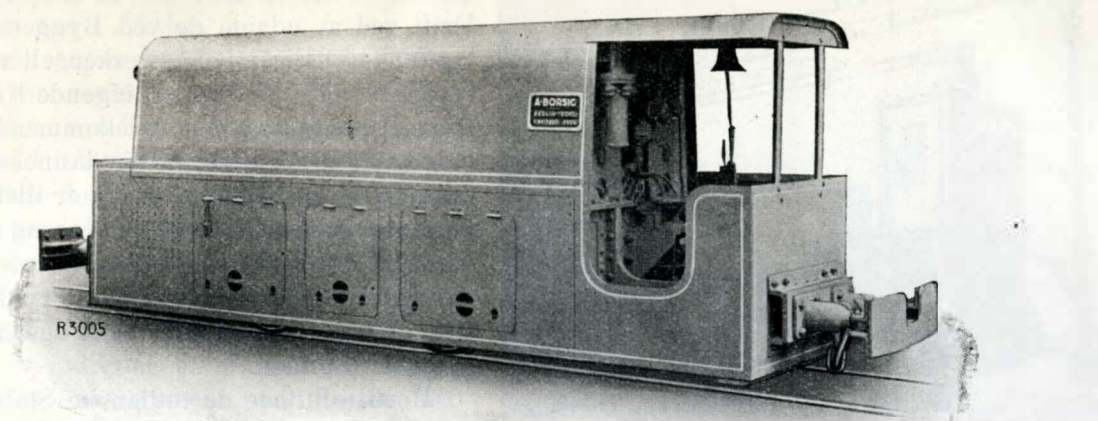


Fig. 7. Lille Compound-Trykluftlokomotiv.

Cylinderdiameter H. T.	200 mm
Cylinderdiameter L. T.	340 mm
Slaglængde	300 mm
Hjuldiameter	700 mm
Hjulstand	1200 mm
Luftbeholderens Indhold	1400 l

Lufttryk i Beholderen	200 at
Lufttryk i H. T. Cylindrene	16—18 at
Tomvægt	12 t
Tjenestevægt	12,3 t
Trækkekraft	ca. 1875 kg
Sporvidde	750 mm

Her brød paa talrige Steder Vand ind til stor Fare for Mandskabet og Materiellet. Ved det nordlige Arbejdssted forekom Methangas, som foraarsagede Eksplosioner, saa Dele af de forholdsvist bløde Tunnelvægge styrtede ned; derfor maatte der træffes Foranstaltninger til at beskytte Lokomotiverne. Af den Grund blev disse overbygget fuldstændig med en Staalbeklædning, som Fig. 7 viser, en Foranstaltning, som har vist sig meget formaalstjenlig.

Lokomotiverne arbejder ved Compoundvirkning med For- og Mellemvarmning af Arbejdsluften. I dertil byggede Kompressor anlæg, Fig. 8 og 9, komprimeres Luft til et Tryk af 200 at og akkumuleres i et Luftmagasin, hvorfra den gennem Rørledninger ledes til Arbejdsstederne. Ved Hjælp af en Fyldeindretning, der er let at betjene, fyldes Lokomotivernes Luftbeholdere. Luftmagasinerne bestaar af et Antal Luftflasker af Form som de kendte Iltflasker, men betydelig større: 3 m lange, 400 mm indvendig og 450 mm udvendig Diameter. Flaskerne er fabrikeret af Borsig-Værket, hvor hver Flaske under Kontrol af Materiale og Forarbejdning er presset ud af en Staalblok ved flere Behandlinger i en hydraulisk Presse og prøvet med et Vandtryk af 300 at. Flaskerne er i et bestemt Antal med Forbindelsesstykker forenet til et Hele og forsynet med de foreskrevne Sikkerheds- og Afspærringsindretninger, Fig. 10 og 11. Naar et Lokomotiv fyldes, varer det, efter

at Fyldeledningen er paaskruet, 2 til 3 Minutter inden Lufttrykket i det stationære Magasin er udlignet med Trykket i Lokomotivets Luftflasker; der er da et Tryk af 175 at. begge Steder.

Arbejdsgangen i et Trykluftlokomotiv ses i Fig. 12. Naar Trykket i Lokomotivets Magasin er 175 at er Trykluftens Temperatur +15 Gr. C. Fra Magasinet gaar Trykluftten gennem en Reduktionsventil, der nedsætter Trykket til 16—18 at., ind i Arbejdsbeholderen, en cylindrisk Beholder med et Antal gennemgaaende Rør. Gennem Rørene strømmer den varme Grubeluft og opvarmer den ved Ekspansionen afkølede Trykluft, saa Isdannelser paa Beholderen undgaas.

Naar Luften har virket i Højtrykscylindren, strømmer den med et Tryk af 5 at. og en Temperatur af $\div$ 30 Gr. C. ind i en lignende Beholder, Mellemvarmeren, hvor den opvarmes til + 15 Gr. C. Efter at have arbejdet i Lavtrykscylindren gaar Luften, hvis Tryk og Temperatur er henholdsvis 0,5 at. og $\div$ 25 Gr. C., gennem et Udgangsrør ud i fri Luft, hvorved den med sin sidste Kraft frembringer Træk gennem Mellemvarmerens Rør.

Det undgaas ikke, at der efter længere Tids Brug formedelst den stærkt afkølede Trykluft danner sig Islag paa Cylindre og Rør, men dette har ingen skadelig Indflydelse og forsvinder hurtigt, naar Lokomotivet holder stille. Den varme Tunnelluft, som ved Tunnelbunden

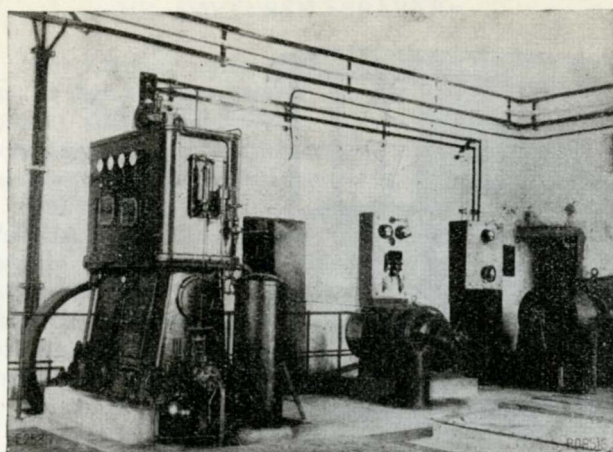


Fig. 8. Kompressoranlægget ved Lagaro og Vernio.

viser en Temperatur paa + 25—30 Gr. C., er saaledes et virksomt Middel til at opvarme Arbejdsluften, hvis Temperatur falder saa stærkt ved at arbejde (ekspandere) i Lokomotivet. Paa den anden Side bidrager den udstømmende kolde Luft til at forbedre Luften i Tunnellen. Lokomotivet betjenes som almindelige Damplokomotiver; der maa i Brugen tilstræbes det mindst mulige Forbrug af Trykluft, som i Gen-

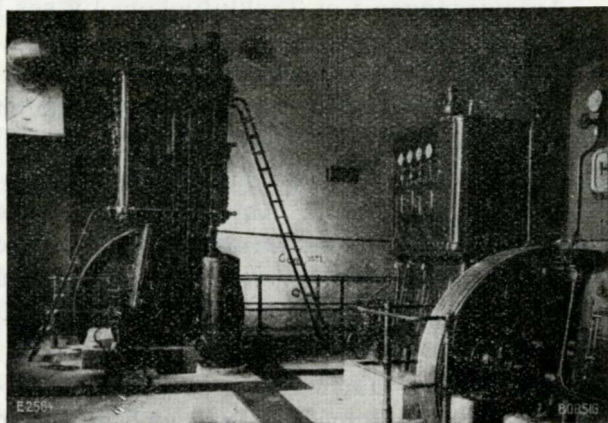


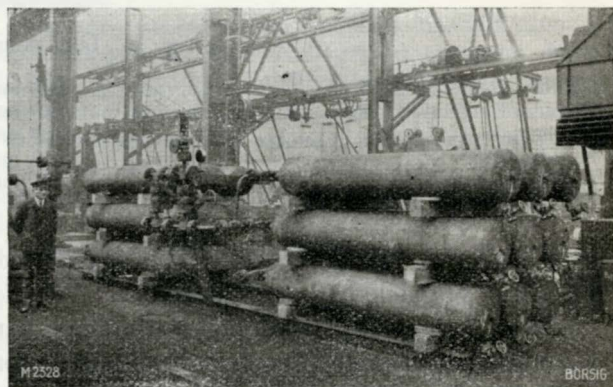
Fig. 9. Kompressoranlægget ved Landino.

nemsnit beløber sig til 1 à 1,2 m³ pr. Tonkilometer.

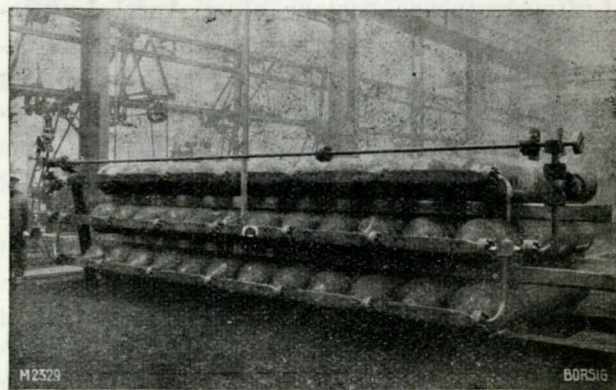
Transporten af Jord og Sten gennem Tunnellen i dens første snevre Profilmål, 1100 mm, er i enhver Henseende udført tilfredsstillende. De smaa Trykluftlokomotiver kørte Vognene med Udgravning dertil, hvor Tunnellen var udbygget til Normalprofil, videre kørtes Vognene i den første Tid af Damplokomotiver. Men selv i den udbyggede Tunnel viste det sig efterhaanden som Tunnellen blev længere, at Dampdriften maatte forlades af Hensyn til Luften i Tun-

nellen. Det laa nær for at indføre elektrisk Drift ved at udvide de ved Byggstederne anlagte Diesel-Elektricitetsværker, eller ved at faa Strøm fra en i Nærheden liggende Kraftcentral, men grundet paa den forekommende Methan-gas og de uundgaaelige Gnistdannelser ved elektrisk Drift, en Fare der ogsaa er tilstede i mange Kulgruber og har været Aarsag til Eksplosioner, foreslog Borsig under Henvisning til de gode Resultater med de smaa Trykluftlokomotiver at anvende Trykluftdrift ogsaa i den udbyggede Tunnel.

Hertil sluttede de italienske Statsbaner sig.

Fig. 10. Luftmagasin med 6 m³ Indhold.

Det drejede sig om store, ydedygtige Lokomotiver, da der skulde fremføres Tog bestaaende af 40 Vogne over en 5 km lang Strækning; men da disse kun skulde køre i den udbyggede Tunnel, kunde Konstruktøren give Lokomotiverne den normale Form med udvendige Cylindre og Styring, Fig. 13. De smaa Lokomotiver til Tunnellens Gennem boring kunde nøjes med 4 Luftflasker; de store maatte derimod have 12 Luftflasker for at udføre det planlagte Arbejde. Det foreskrevne Akseltryk af 6 t maatte ikke

Fig. 11. Luftmagasin med 12 m³ Indhold.

overskrides, af den Grund blev Lokomotivets Vægt fordelt paa 4 Aksler.

Temperaturen er i den udbyggede Tunnel betydelig lavere end i den snevre udborede Tunnel og synker ved Tunnelmundingerne under Nulpunktet i Vintermaanederne; de store Lokomotiver maatte derfor udrustes med en virksom Luftforvarmer. Arbejdsbeholderen virker som Forvarmer paa samme Maade som paa de smaa Lokomotiver, men til Opvarmning af Tryklufften paa dens Vej fra Højtryks- til Lavtryks-cylinderen er indrettet en Forvarmer med et Trækulfy, et Arrangement som Borsig sædvanlig anvender paa Tryklufftlokomotiver, der arbejder i lav Temperatur.

Det Forhold, at de forskellige Lande efter Krigen stræber efter at fremme egen Industri, har gjort det vanskeligt at opnaa Bestillinger i Italien, hvilket ogsaa har bekræftet sig ved dette Tunnelanlæg. En Del af Materiellet skulde bygges i Italien, og italienske Lokomotivfabriker gjorde sig store Anstrengelser for at faa Leverancen af Tryklufftlokomotiverne. Men da Højtrykskompressorer og Tryklufftlokomotiver endnu ikke var bygget af nogen italiensk Maskinfabrik, overdrog de italienske Statsbaner

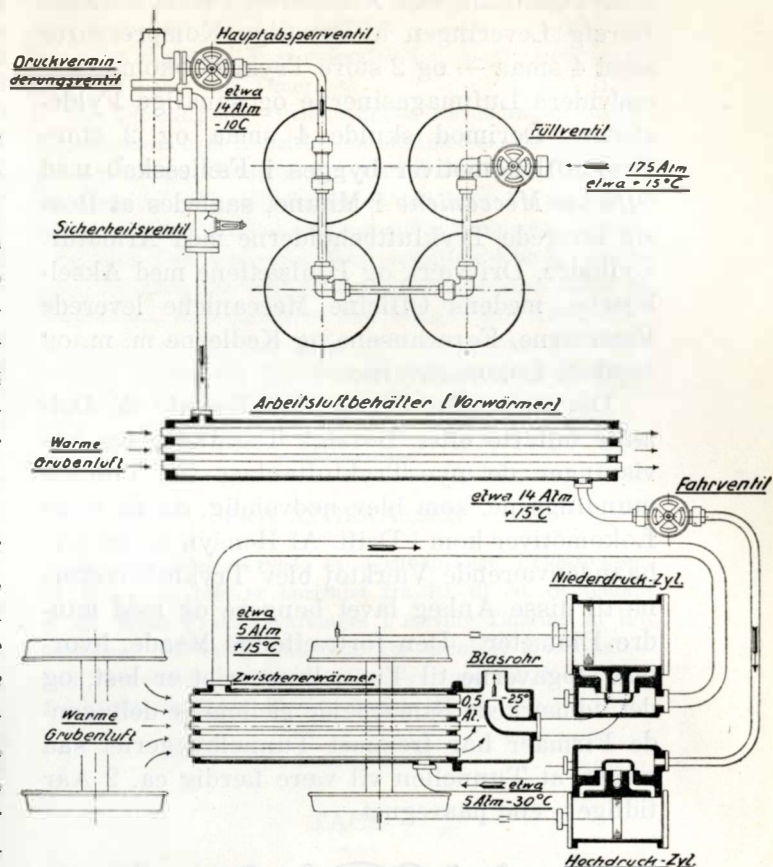


Fig. 12. Tryklufftens Arbejde i Lokomotivet.

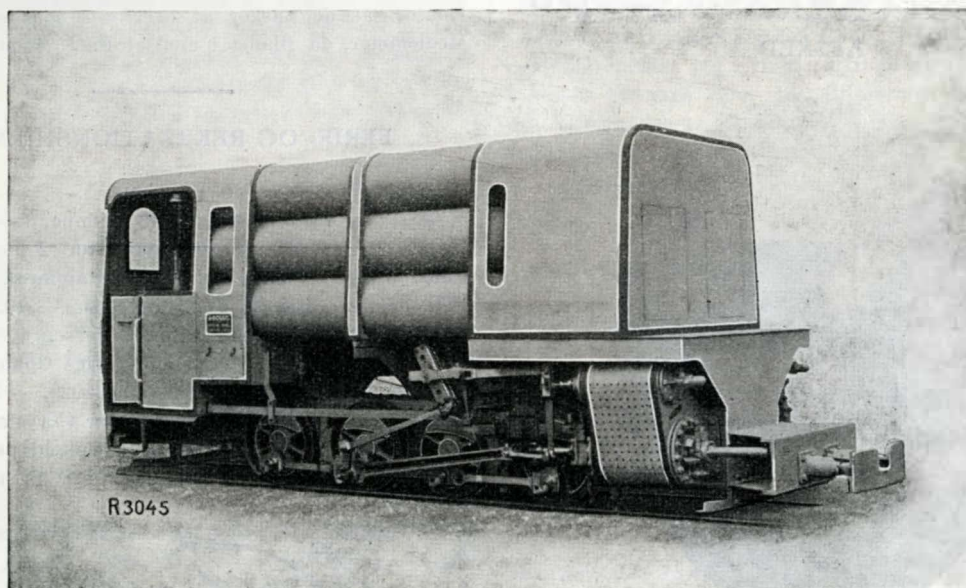


Fig. 13. Stort Compound-Tryklufftlokomotiv.

Cylinderdiameter H. T.	325 mm	Lufttryk i Beholderen	200 at
Cylinderdiameter L. T.	560 mm	Lufttryk i H. T. Cylindrene	14—16 at
Slaglængde	350 mm	Tomvægt	23,5 t
Hjuldiameter	700 mm	Tjenestevægt	24,3 t
Hjulstand, fast	1700 mm	Trækkekraft	ca. 4000 kg
Hjulstand, total	2600 mm	Sporvidde	750 mm
Luftbeholderens Indhold	4200 l		

med Tilslutning fra Ministeriet i Rom Firmaet Borsig Leveringen af samtlige Kompressorer samt 4 smaa — og 2 store Trykluftlokomotiver, endvidere Luftmagasinerne og samtlige Fyldesteder. Derimod skulde 4 smaa og 2 store Trykluftlokomotiver bygges i Fællesskab med *Officine Meccaniche* i Milano, saaledes at Borsig leverede Trykluftbeholderne med Armatur, Cylindre, Drivværk og Hjulsættene med Aksellejerne, medens *Officine Meccaniche* leverede Rammerne, Førerhusene og Kedlerne m. m. og samlede Lokomotiverne.

Det italienske Firma *Stabilimente di Dalmine* udførte efter Borsigs Tegninger og Anvisninger de nye Trykluftanlæg ved Tunnelmundingerne, som blev nødvendig, da de store Lokomotiver kom i Drift. Af Hensyn til det forhaandenværende Værktøj blev Trykluftflaskerne til disse Anlæg lavet længere og med mindre Diameter. Den fortræffelige Maade, hvorpaa Opgaverne til Tunnelbyggeriet er løst, og det udmærkede Samarbejde mellem de deltagende Firmaer har fremmet Tunnelbyggeriet saa meget, at Tunnellen vil være færdig ca. 2 Aar tidligere end paaregnet.



AFSKED



C. A. Lillelund.

Med Udgangen af August Maaned forlod Lokomotivfører C. A. Lillelund, Korsør, de aktive Lokomotivmænds Rækker efter op imod 40 Aars Tjeneste ved de danske Statsbaner.

C. A. Lillelund blev ved Omorganiseringen af Or-

ganisationen i 1915 Medlem af Lokomotivførererkredsens Bestyrelse og blev Formand for Kredsen 1921, til han i 1925 efter eget Ønske afgik fra dette Tildshverv. Lillelund har med en aldrig svigtende Omhu arbejdet paa bedste Maade for sine Kollegers Interesse, og han har foruden dette Arbejde i faglig Henseende udført et stort Arbejde som Repræsentant i Statsfunktionærernes Laaneforening paa en Maade, som i enhver Henseende maa siges at være fortjenstfuldt og efterfølgelsesværdig, og som specielt Laantagerne har haft Grund til at være glade for.

Vi vil gerne benytte Lejligheden til at sige Lillelund Tak for det udmærkede Samarbejde i de forløbne Aar og en varm Tak for hans Arbejde for Organisationen og samtidig udtale Haabet om, at hans Helbred, som har været noget vaklende den sidste Tid, maa blive fuldt tilfredsstillende igen, saaledes at det velfortjente Otium, han nu er gaaet ind til, maa blive langt og lyst for ham og for hans Familie.

BEMÆRK!

Paa given Foranledning skal vi henlede Opmærksomheden paa, at det medfører Vanskeligheder bl. a. Stansning i Forsendelsen, og unødvendige Udgifter, naar Medlemmer ved Adressforandring undlader at meddele Posthuset i det Postdistrikt, hvor de boede, den nye Adresse, hvortil Bladet skal sendes.

Samtidig gøres opmærksom paa, at Medlemmer af Dansk Lokomotivmænds Forening, som afskediges fra Tjenesten, men som fortsat ønsker at staa i Foreningen samt at faa Dansk Lokomotiv Tidende tilsendt, forinden Afgang fra aktiv Tjeneste, maa meddele til Foreningens Kontor, at de ønsker at overføres som ekstraordinære Medlemmer, da Bladet i modsat Fald vil blive inddraget.

FERIE- OG REKREATIONSHJEMMET

Følgende Numre er udtrukne:

3097 en Radiomodtager (3 Lamper). — 3852 Et 8 Dages Ophold paa Feriehjemmet for 2 Personer i Sæsonen 1929. — 3344 Et Fotografiapparat. — 2432 En Fyldepen. — 3195 En Sølvkompotske. — 1033 Et 8 Dages Ophold paa Feriehjemmet for 1 Person i Sæsonen 1929. — 1042 En Cykle. — 148 Et 8 Dages Ophold paa Feriehjemmet for 2 Personer i Sæsonen 1929. — 3394 En Sølvflødeske. — 3731 En Radiomodtager (Krystal). — 643 En Grammofon. — 1535 Et 8 Dages Ophold paa Feriehjemmet for 1 Person i Sæsonen 1929. — 2302 Enkelte Værker.



Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund

fejrede den 20. August 40 Aarsdagen for dets Stiftelse. Forbundet udsendte i den Anledning et med mange Illustrationer forsynet Nr. af »Metalarbejderen«, der ligeledes indeholdt Artikler af de nulevende af Forbundets Formænd.

Vor tyske Broderorganisation

holdt i Dagene den 19. og 20. September Landsmøde i Frankfurt a/M. D. L. F. var ved denne Lejlighed repræsenteret ved Lokofører Sophus Jensen og Lokofyrb. A. Hasberg.

Udstilling af Togmateriel.

I Forbindelse med de paa Turist- og Radioudstillingen i København udstillede Modeller af Lokomotiver m. m. er der paa Københavns Hovedbanegaard opstillet et Tog bestaaende af det nyeste Materiel. Udstillingen er aaben i Dagene fra 15.—23. September, og det anbefales vore Medlemmer at aflægge denne et Besøg.

Rangerlokomotiv med opretstaaende Dampkedel.

Et Rangerlokomotiv, som let kan tilpasse sig efter forskellige Driftsforhold og bl. a. med Fordel anvendes til Transport af Hel- eller Halvfabrikata indenfor en større Fabrikvirksomheds Omraade, er nylig fremstillet i Amerika. Dette Lokomotiv adskiller sig fra det almindelige deri, at den direkte Kobling mellem Maskine og Drivhjul — en Ordning som for de ringe Hastigheder, der under nævnte Driftsforhold er Tale om, viser sig at give saavel uøkonomisk som uregelmæssig Drift — er undgaaet.

Lokomotivets Drivmaskine er en trecylindret Jævntryksdampmaskine, opretstaaende og med Kædeudveksling, koblet til begge Hjulaksler. Med rigtigt Valg af dette Omsætningsforhold kan en hurtigløbende og følgerlig lille Maskine anvendes.

Kedlen er som ovenfor nævnt ligeledes opretstaaende og har overalt svejsede Samlinger. Dens Pasning lettes, idet Kullene fra en Rystetragt af sig selv glider ind paa Risten, hvorved opnaas omtrent automatisk Fyring. Lokomotivførerens Plads er mellem Kedel og Maskine, og han har alle Styringsmidler under let Kontrol fra denne Plads, saa Betjeningen i enhver Henseende kan udføres af een Mand. Naar hertil kommer Fordele i Retning af lav Anskaffelsespris, lille Vægt og ringe Kul- og Olieforbrug, tør denne Lokomotivtype antages at have Fremtidsmuligheder.

T. f. M.

Enox Pladesav.

Under dette Navn er der i London bragt et nyt Stykke Værktøj i Handelen.

Det er, som det fremgaar af Navnet, beregnet paa Pladearbejde, et Omraade, hvor den saa nyttige »Nedstryger« er stærkt begrænset i Anvendelighed paa Grund af sin Form.

Enox Sav er nærmest en Kopi af den fra Snedkerfaget kendte »Gradsav« — et kort Savblad befæstet i en Rygskinne med opadbøjet Haandgreb — kun med den Forskel, at medens Gradsavens Tandrække er parallel med sin Rygskinne, er Savbladet paa Enox Sav formet som en spidsvinklet Trekant, hvis ene Side, Tandrækken, danner en Vinkel paa ca. 25 Gr. med Rygskinnen.

Automobilfabriken Lancia

anvender som Materiale for sine Motorstemplar, dels Aluminium, dels Støbejern. Fremstillingen af Støbejernstemplerne foregaar efter særdeles velgennemtænkte Metoder, idet Stempellegemet, saasart det grovere Skrub-

arbejde er udført, indsættes i en Udgældningsovn, hvor Materialets Støbespændinger faar Lejlighed til at udlignes. Ovnene, der opvarmes ad elektrisk Vej, kan behandle 300 Stemplar samtidig; disse udsættes for en Temperatur af 180° C. i Løbet af 6 Timer.

Til Udboring for Stempeltappen anvendes en særlig Boremaskine, hvis Konstruktion adskiller sig betydelig fra det sædvanlige. Stemplet indspændes i en særlig Opspændingsklemme; Borespindlerne, en for hver Stempelknast, roterer i lodret Stilling over og under Klemmen. Spindlerne har kun roterende, ikke længdeforskydelig Bevægelse, og Klemmen med sit indspændte Stempel løftes og sænkes, saa Borespindlerne kan udføre dette Arbejde.

Naar man her har valgt at anbringe disse i lodret Stilling, skyldes det Hensynet til Bortfjernelsen af Borepaanerne.

FRA SYGEKASSEN

Det meddeles herved, at Jernbanelæge Friderichsen, Gl. Kongevej 140, er bortrejst fra 10. til 30. September d. A. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Reservelæge, Dr. med. Vollmond, der afholder Konsultation paa Frederiksberg Hospital, Lægegangen, Kl. 1—2, Telefon Godthaab 764 v eller Godthaab 1055.

TACK

Undertecknad får på det hjärtligaste tacka Formanden för Dansk Lokomotivmands Forening, Herr Rich. Lillie, för all tjänstvillighet och personlig älskvärdhet han visat mig under min studieresa i Danmark.

Tillika vågar jag uttala den förhoppningen, att de intryck och erfarenheter jag i rikligt mått blivit delaktig av, skall i sinom tid vara egnat till att bidraga till utvecklandet och befästandet av samhörigheten och förbindelserna mellan Nordens Lokomotivmän.

Köbenhavn, den 14. September 1928.

Walter Nyberg,
Lokomotivförare
vid S. J. i Finland.

**Overført som ekstraordinære Medlemmer:**

Pens. Lokomotivfyrbøder P. J. Blohm, Daugaard St.
Lokomotivfyrbøderaspirant A. A. Johansen, Kongsvang, Aarhus.

Pens. Lokomotivfører F. J. Møller, Nyborg.



Afsked.

Lokomotivfører P. V. Mortensen, Viborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31—10—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører J. C. Jakobsen, Assens, p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 30—9—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører N. N. Nielsen, Frederikshavn, p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31—12—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører P. T. A. Ovesen, Aalborg, p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31—12—28 (min. Afsk.).



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garantien

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

Vilh. Langes Fabriker

Forlanges overalt.

Forlanges overalt

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlenschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

Ægteskabsbogen

Hvordan man begrænser Børnefødslerne
Oplysende — 18 gode Billeder
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,
Vestergade 3. København K.

Køb danske Varer!



Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibsøl i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvflasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

„Odense“ Pilsner

den mest velmagende Pilsner



Komplet Lager af
Briller og Pincenes
EDVARD MØLLER
Brillehuset, Vesterbrogade 36.

Støt vore Annoncører!



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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.