



28. Aargang No. 23.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1928

STATSBANERNES DRIFTSBERETNING.

Af Beretningen om Driften for Aaret fra 1. April 1927 til 31. Marts 1928 meddeles følgende:

Det Statsbanerne tilhørende Banenet er i Driftsaarets Løb blevet udvidet med 27,34 km, idet den enkeltsporede Banestrækning Løgumkloster—Røde-Kro aabnedes for Driften den 3. Oktober 1927. Længden af det af Staten drevne Banenet udgjorde derefter i alt 2 483,85 km ved Udgangen af Driftsaaret. Længden af de dobbeltsporede Banestrækninger blev forøget med 4,43 km ved Ibrugtagning den 27. April 1927 af det nye 2det Spor paa Strækningen Tvingstrup—Hovedgaard. Den samlede Længde af dobbeltsporede Banestrækninger udgjorde ved Driftsaarets Udgang i alt 487,95 km. Foruden de paa den nyaabnede Banestrækning Løgumkloster—Røde-Kro oprettede 2 Stationer og 3 Billetsalgssteder med offentlig Sidespor er der i Aarets Løb oprettet 4 nye Trinbrætter, hvor enkelte Tog efter Behov standser for at optage eller afsætte rejsende, saa at der ved Driftsaarets Udgang i alt forefandtes 482 Ekspeditionssteder.

Som det vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt:

	Driftsaar 1927—28 Mill. Kr.	Driftsaar 1926—27 Mill. Kr.	Driftsaar 1925—26 Mill. Kr.
Samlede Driftsindtægter . . .	111 510	128 300	137 630
Rene Driftsudgifter	112 960	121 760	137 970
Afskrivning og Forrentning .	30 280	28 930	28 820
Ialt Udgifter	143 240	150 690	166 790
Nettooverskud	÷ 31 730	÷ 22 390	÷ 29 160

har det *rent regnskabsmæssige* Resultat af Statsbanedriften siden Driftsaaret 1925—26,

der var det første Driftsaar med de nye Regler for Afskrivning og Forrentning af den i Statsbanerne indestaaende Kapital udvist et Underskud paa henholdsvis ca. 29,2, ca. 22,4 og ca. 31,7 Mill. Kr. Selve Driften i de paagældende Aar har, naar man til Driftsudgifter henregner Udgiften til Afskrivning (gennemsnitlig ca. 9,7 Mill. Kr. aarlig) givet et Underskud af ca. 9,8 Mill. Kr. i 1925—26, ca. 3,0 Mill. Kr. i 1926—27 og ca. 11,5 Mill. Kr. i 1927—28.

Det økonomiske Resultat af Driften i 1927—28 har saaledes været noget daarligere end i de to nærmest forudgaaende Driftsaar, endskønt Driftsudgifterne i 1927—28 er faldet til ca. 113,0 Mill. Kr. fra ca. 138,0 Mill. Kr. i 1925—26 og ca. 121,8 Mill. Kr. i 1926—27. Dette stærke Fald i Driftsudgifterne kan i alt væsentligt føres tilbage til formindskede Lønningsudgifter, der dels skyldes Nedgang i Personaleaallet (ca. 1 100 Mand mindre end i 1926—27 og ca. 1 400 Mand mindre end i 1925—26), dels den ved Lov Nr. 126 af 27. Juni 1927 om Statens Tjenestemænd foretagne Nedsættelse af det fast ansatte Personales Dyrtids- og Konjunkturtillæg. Udgiften til Lønninger m. m. til det fast ansatte og til det løst antagne Personale udgjorde saaledes i 1927—28 ca. 77,1 Mill. Kr. imod ca. 84,8 Mill. Kr. i 1926—27 og ca. 94,9 Mill. Kr. i 1925—26 og androg herefter henholdsvis ca. 68,3 pCt., ca. 69,6 pCt. og ca. 68,8 pCt. af de samlede Driftsudgifter i hvert af Driftsaarene 1927—28, 1926—27 og 1925—26.

Naar det økonomiske Resultat af Driften i 1927—28 til Trods for dette store Fald i Driftsudgifterne alligevel ikke har været saa godt

som i de to nærmest forudgaaende Aar, skyldes dette den ret store Formindskelse af Driftsindtægterne.

Af nedenstaaende Oversigt:

	Drifts- aar 1927—28	Drifts- aar 1926—27	Forøgelse i For- hold til Drifts- aaret 1926—27	
			absolut	i %
Driftsindtægter:	Mill. Kr.	Mill. Kr.	Mill. Kr.	
Personbefordring.....	52 430	55 220	÷ 2 790	÷ 5.1
Gods- og Kreaturbefordring	49 990	63 980	÷ 13 990	÷ 21.9
Postbefordring.....	5 840	5 630	0 210	3.7
Andre Indtægter.....	3 250	3 470	÷ 0 220	÷ 6.3
Ialt.....	111 510	128 300	÷ 16 790	÷ 13.1

vil det ses, at kun Indtægten af Postbefordringen har været stigende, medens alle de andre Driftsindtægter har været faldende, saaledes at de samlede Driftsindtægter i 1927—28 i alt er gaaet ned med 16,760 Mill. Kr. eller ca. 13,1 pCt. fra Driftsaaret 1926—27.

For Personbefordringens Vedkommende skyldes denne Indtægtsnedgang alene et Fald i Befolkningsmængden, idet Taksterne for Befordringen i 1927—28 i det store og hele har ligget paa samme Højde som i 1926—27. Medens der saaledes paa de danske Statsbaner i 1926—27 i alt blev præsteret 1 084,8 Mill. Personkilometer, blev der i Driftsaaret 1927—28 kun præsteret 1 038,7 Mill. Personkilometer (Nedgang 4,2 pCt.), et Fald der — forholds- mæssigt set — var væsentlig større for I og II Klasse (10,7 pCt.) end for III (3,7 pCt.). Aarsagerne til denne Formindskelse i Befordringsmængden maa særlig søges i de daarlige Tider og i Konkurrencen fra andre Trafikmid- lers Side, og det maa formodes, at Nedgangen vilde have været betydelig større, hvis Køre- planen ikke var bleven væsentlig udvidet i Driftsaarets Løb, saaledes at Antallet af daglig kørte Personplantogkilometer i Driftsaaret 1927—28 var ca. 8,3 pCt. større end i 1926—27.

Med Hensyn til Nedgangen i Gods- og Krea- turbefordringsindtægterne stiller Forholdene sig anderledes. Her har der nemlig været en ikke helt uvæsentlig Opgang (2,1 pCt.) i Be- fordringsmængden, idet der i Driftsaaret 1927—28 i alt blev præsteret 575,7 Mill. Tonkilo- meter imod 564,1 Mill. Tonkilometer i 1926—27, en Stigning der har været særlig stor for Vogn- ladningsgodset (10,6 Mill. Tonkilometer), og her særlig kan føres tilbage til en Opgang i Befordringen af Foder- og Gødningssoffer

samt Kød- Flæsk o. l. Naar Indtægterne af Gods- og Kreaturbefordringen desuagtet er faldet med 13,990 Mill. Kr. (21,9 pCt.), er Grun- den hertil at søge i, at der fra 1. April 1927 blev foretaget en meget stor almindelig Nedsæt- telse af Taksterne for Befordring af Gods og Kreaturer, en Nedsættelse, der — som ovenfor paavist — ikke alene har standset Nedgangen i Godstrafiken, men ogsaa bragt den til at stige, om end ikke endnu tilstrækkeligt til at dække Fragttabet. Ogsaa for Gods- og Kreaturbefor- dringen gælder det, at Konkurrencen fra andre Befordringsmidler — navnlig Auomobilerne — griber stærkt ind.

Om de i øvrigt mere betydende Forhold for Statsbanernes Drift og Økonomi i Driftsaaret 1927—28 skal man i det følgende gøre Rede i store Træk.

Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe m. v.

Den samlede Import udgjorde ca. 345 000 t, der for Størstedelen leveredes fra Storbritan- nien.

Beholdningen af udenlandsk Brændsel ved Driftsaarets Begyndelse udgjorde ca. 119 000 t, det samlede Forbrug udgjorde ca. 368 000 t, og Beholdningen ved Aarets Udgang var ca. 96 000 t, svarende til ca. 3 Maaneders Forbrug.

Indkøbsprisen varierede fra Kr. 15,50 til Kr. 24,00 pr. t og udgjorde som Gennemsnit ca. Kr. 20,50 mod ca. Kr. 23,00 det foregaaende Aar. Priserne forstaas frit i Jernbanevogn eller frit i Krankasserne.

Efter at der til Lagerprisen, som i de sidste Maaneder af Driftsaaret 1926—27 steg som Følge af Tillæg af visse Jernbanefragter for Kul fra det sydlige Udland, var medregnet Ud- gifter til Udlevering, Optændingsmateriale m. v., blev det i Aarets Løb til Damplokomotiver, -færger og -skibe forbrugte Brændsel — ca. 356 000 t — ført til Udgift med ca. Kr. 9 320 000 eller gennemsnitlig ca. Kr. 26,00 pr. t, hvilket omtrent svarede til den i Udgift førte Pris pr. forbrugt t i det foregaaende Aar.

I Aarets Løb er endvidere anvendt en Del Tørv til Stationsopvarmning. Prisen har i Gen- nemsnit udgjort ca. Kr. 20,00 pr. t mod ca. Kr. 21,00 def foregaaende Aar.

Af efterfølgende Oversigt vil det fremgaa, hvorledes Banernes Udgifter til Brændsel til Lokomotiver, Færger og Skibe har stillet sig siden Verdenskrigens Udbrud.

Driftsaar	Forbrugt t	Udgift Kr.	Udgift pr. forbrugt t Kr.
1913-14	267 719	6 575 695	20.8
1914-15	316 856	6 543 206	20.7
1915-16	409 816	11 853 913	28.9
1916-17	408 940	20 145 453	49.3
1917-18	309 365	27 537 363	89.0
1918-19	307 153	36 292 486	118.2
1919-20	329 620	40 001 321	121.4
1920-21	303 225	59 981 122	197.8
1921-22	323 920	56 055 303	173.1
1922-23	329 743	13 040 070	39.5
1923-24	347 125	14 173 909	40.8
1924-25	356 713	15 978 648	44.8
1925-26	343 734	12 393 800	36.0
1926-27	332 722	8 688 700	26.1
1927-28	355 933	9 322 100	26.2

Vedligeholdelse af det rullende Materiel.

Den i Driftsaaret 1926—27 indtraadte Nedgang i Maskinværkstedernes Beskæftigelsesgrad, som navnlig var foranlediget ved Formindskeelse af Antallet af de tidsbestemte, større Lokomotivreparationer, fortsattes i 1927—28, men i Aarets sidste Kvartal har Arbejdsmængden i Lokomotivværkstedet i Aarhus dog atter været stigende. Vognreparationernes Antal viser for Centralværkstedet i København ligeledes en Nedgang, medens der i Centralværkstedet i Aarhus har været en mindre Stigning i Antallet af reparerede Vogne, sammenlignet med Aaret forud.

Som Følge af disse Forhold er Arbejderstyrken i begge Centralværksteder og af tilsvarende Grunde ogsaa i Maskinværkstedet i Nyborg formindsket med ialt ca. 100 Mand i Aarets Løb, og den i Aarhus stedfundne Indskrænkning af Styrken har gjort det muligt at ophøre med 2-Holds Drift i de med Vognarbejdet beskæftigede Værkstedsafdelinger.

I Driftsaarets sidste Kvartal har man forsøgt gennem en Nedsættelse af Akkordpriserne i Værkstederne at indvinde Spildetid, hvilket ogsaa er lykkedes, idet Arbejdsydelsen som Helhed er steget noget.

Udgiften til Vedligeholdelse af det rullende Materiel, indbefattet de egentlige Reparationsarbejder som er udført i Distrikterne, udgjorde i 1927—28 for Lokomotiver 13,7 Øre pr. Lokomotivkilometer, (16,1 Øre i 1926—27), og for Vogne 1,04 Øre pr. Vognakselkilometer*), (1,15 Øre i 1926—27).

*) Beregnet paa Grundlag af det paa Statsbanerne kørte samlede Antal Vognakselkilometer.

Med Hensyn til Reparationsudgifter for Lokomotiver maa dog tages i Betragtning, at der i 1927—28 har været et mindre Antal store Reparationer end i 1926—27.

Sporenes Vedligeholdelse og andre Forhold vedrørende Bane- og Signaltjenesten.

Almindelig Vedligeholdelse af Spor og Bygninger samt Signal-, Telegraf- og Telefonanlæg er i Aarets Løb bleven foretaget i fornødent Omfang, hvorhos man paa forskellige Strækninger har forstærket Sporet ved Indlæg af sværere Skinner og ved Forøgelse af Antallet af Sveller pr. Skinnelængde. Til den almindelige Vedligeholdelse af Hovedsporene er for samtlige Strækningers Vedkommende medgaaet i alt 35 477 løb. m. Skinner samt til Forstærkning 176 371 løb. m Skinner.

Den i foregaaende Driftsberetninger omtalte »Banevagsordning« er i Aarets Løb endvidere indført paa Banestrækningerne Viborg—Herning, Odde-sund Nord—Thisted og Esbjerg—Sig samt paa den nye Banestrækning Løgumkloster—Røde-Kro.

En ny Konstruktion af et V B Krydsnings-sporskifte 1 : 11 er fremstillet i Løbet af Aaret. Sporskiftet har bevægelige Hjertespidser i Dobbeltkrydsningerne og er udført med forbedret, elektrisk svejset Tungerodskonstruktion. Endvidere er der til samme Overbygningstype fremstillet nye »forsatte« Sporskifter 1 : 9 med forbedrede Kurveforhold af tilsvarende ny Tungerodskonstruktion som ovenfor nævnt; disse Sporskifter vil ogsaa blive lagt med koblede Stødsveller.

I Anledning af Anskaffelse af den 3-sporede Motorfærge til Storebæltsoverfarten er der fremstillet en ny Type Dobbeltsporskifte med Fuld-tunger til 32 kg Overbygning til Anbringelse ved Færgelejerne i Korsør og Nyborg.

De i 1926—27 fortsatte Forsøg med Anvendelse af særlige Signalordninger paa Led og Bomme til Vejledning for de vejfarende er i alt væsentlig bragt til Afslutning med Fastsættelse af en bestemt Signalttype, som nu er indført ved et betydeligt Antal Overkørsler.

Indtil 1922 har Statsbanerne anvendt den engelske Svelletype 8½" × 5" × 10" engl. (Sleepers), men fra nævnte Aar tillige den tyske Type 16 × 26 × 270 cm (Bahnschwellen I Kl.). De nævnte Typer vil fremtidig blive betegnet ved henholdsvis Type 2 og Type 1.

Der er i Driftsaarets Løb imprægneret 313 453 Stk. Fyrrecveller (269 636 Stk. i 1926—27), deraf 170 113 Type 2, og 14 773 Stk. Bøgesveller (4 868 Stk. i 1926—27). Gennemsnitsprisen for Imprægnering af Sveller har for Fyrresveller været 1,72 Kr. for Type 1 og 1,27 Kr. for Type 2 og for Bøgesveller 2,73 Kr. pr. Stk. mod henholdsvis 1,68 Kr., 1,22 Kr. og 2,63 Kr. det foregaaende Aar.

I Løbet af Driftsaaret er Længden af Bane-strækningerne, der er forsynet med Stenballast, bleven forøget med ca. 46,47 km, heri medregnet det nye 2den Spor paa Strækningen Tvingstrup—Hovedgaard.

Endvidere er der til Brug ved Vedligeholdelses-, Forstærknings- og Udvidelsesarbejder anskaffet 12 875 Stk. danske uimprægnerede Bøgesveller til en Gennemsnitspris af 4,97 Kr. pr. Stk. og 271 063 Stk. uimprægnerede udenlandske Fyrresveller til en Gennemsnitspris af 3,77 Kr. pr. Stk. Af Skinner er der indkøbt i Udlandet ca. 8 838 t til en Gennemsnitspris af 107,24 Kr. pr. t, af Forbindelsesdele er i Udlandet anskaffet ca. 4 162 t til en Gennemsnitspris af 129,83 Kr. pr. t, hvorhos der i Indlandet er købt ca. 1 260 t Forbindelsesdele til en Gennemsnitspris af 245,58 Kr.

I Maanederne August og Oktober 1927 og Februar 1928 fandt der paa Banestrækningerne Ringsed—Hvalsø og Ringsted—Næstved nogle mindre Dæmningsskred Sted, hvilket medførte, at Toghastigheden de paagældende Steder blev nedsat i kortere Tid.

(Fortsættes.)

SKRIVELSER OG SVAR

En Sag ang. Flyttegodtgørelse.

»Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved at rette Henvendelse til Generaldirektoratet i følgende Anledning:

Den 1. April 1926 blev Lokomotivfyrbøder K. Knudsen i Anledning af sin Forfremmelse til Lokomotivfører forflyttet fra Aalestrup til Glyngøre. Da det imidlertid paa Grund af Boligmangel i Glyngøre var ham aldeles umuligt i en overskuelig Fremtid at skaffe sig en Lejlighed dersteds, ansøgte han om at blive forflyttet til Assens og opnaaede da ogsaa saadan Forflyttelse den 1. Oktober 1927. Han lod derefter sit Bohave flytte fra Aalestrup, hvor hans Husstand jo fremdeles befandt sig, til Assens og

indgav til 2. Distrikt Regning over Befordringsudgifterne, som ialt udgjorde 107 Kr. 75 Øre, nemlig Fragt fra Aalestrup til Assens 62 Kr. 75 Øre og Udgifter til Vognmand 45 Kr.; men modtog fra Distriktet hoslagte Skrivelse af 25. Januar d. A., hvori det meddeltes ham, at Generaldirektoratet i Fragtgodtgørelse alene vilde udbetale ham det Beløb, som Flytninger over Strækningen Aalestrup—Glyngøre vilde have kostet, nemlig 42 Kr. 60 Øre, saaledes at der af de 107 Kr. 75 Øre altsaa kun godtgjordes ham 87 Kr. 60 Øre.

Foreningen kunde tænke sig, at Generaldirektoratets Synspunkt er det, at den Forflyttelse, som hjemler den paagældende Ret til Flyttegodtgørelse, er Forflyttelsen fra Aalestrup til Glyngøre, medens der efter Tjenestemandsløvens § 867, Stk. 5 ikke vil kunne tilstaa ham Godtgørelse for Forflyttelsen fra Glyngøre til Assens, da der mellem Forflyttelserne ikke er forløbet 5 Aar. Heroverfor skal man dog bemærke, at Ordlyden i den anførte Lovbestemmelse efter Foreningens Mening ikke forhindrer Ydelse af den ansøgte Godtgørelse. For at en i Anledning af en Forflyttelse ydet Flyttegodtgørelse skal have den Virkning at udelukke Flyttegodtgørelse for en anden Forflyttelse, maa der formentlig i det mindste stilles det Krav til den først ydede Godtgørelse, at den er af samme Art som den senere Godtgørelse. Man mener med andre Ord, at den Omstændighed, at der — som in casu — er ydet Godtgørelse for dobbelt Husførelse i Anledning af Forflyttelse fra Aalestrup til Glyngøre til Assens forbundne Befordringsudgifter. Men i hvert Fald synes det givet, at Bestemmelsens Formaal, som er at forhindre, at Tjenestemænd ved efter eget Forholdsbefindende at skifte Onholdssted kunde paahyrde Statskassen Udgifter, ingenlunde fører til Nægtelse af Godtgørelse i det foreliggende Tilfælde, hvor Forflyttelsen til Assens udelukkende skyldes Tjenestemandens fuldud rimelige Ønske om at opnaa et Onholdssted, hvor han kan bo sammen med sin Familie. Hertil kommer, at Statskassen ved at imødekomme Lokomotivførerens Ønske om Forflyttelse til Assens har sparet Udgifter, som de ellers havde maattet afholde, nemlig fortsat Udbetaling af Godtgørelse for dobbelt Husførelse. Under alle Omstændigheder maa det synes ubilligt, at Lokomotivføreren foruden alle de Ulemper og Bekostninger han har haft i Anledning af de nævnte Forflyttelser, skal lide et positivt Tab paa 20 Kr. 15 Øre derved, at der nægtes ham Godtgørelse af et Frægtbeløb, som tilmed er kommet Statsbanerne selv tilgode. Endelig skal man gøre opmærksom paa, at der vist nok i et tidligere med nærværende analogt Tilfælde er ydet vedkommende Tjenestemand fuld Befordringsgodtgørelse.

Under Henvisning til foranstaaende skal Foreningen indtrængende anmode Generaldirektoratet om at ville tilstaa Lokomotivfører Knudsen en yderligere Godtgørelse af 20 Kr. 15 Øre i Anledning af de omskrevne Forflyttelser.

Ærbødigst

P. F. V.

Rich. Lillie.

Herpaa svarede Generaldirektoratet den 14. August d. A. saaledes:

»I et hertil indsendt Andragende af 24. Maj d. A. J. Nr. 1720 har Dansk Lokomotivmands Forening anholdt om, at der maa blive udbetalt Lokomotivfører K. Knudsen, der den 1. Oktober f. A. efter Ansøgning blev forflyttet fra Glyngøre til Assens, Godtgørelse af alle Udgifterne ved den i Anledning af bemeldte Forflyttelse stedfundne Flytning af hans Bohave fra Aalestrup til Assens. I denne Anledning skal man herved meddele, at da Lokomotivføreren for mindre end 5 Aar siden, nemlig den 1. April 1926, samtidig med Forfremmelse blev forflyttet fra Aalestrup til Glyngøre, savner man Hjemmel til at yde ham Godtgørelse ud over, hvad en Flytning af hans Bohave imellem disse to Stationer vilde have kostet, og man har derfor ikke set sig i Stand til at imødekomme Andragendet. —

P. G. V.
(sign.) E. Lunn.

J. Rohleder.«

Imidlertid var Foreningen ikke tilfreds med denne Afgørelse, hvorfor der paany fremsendtes Skrivelse om Sagen. Denne Skrivelse havde følgende Ordlyd:

»Efter at Foreningen i et udførligt motiveret Andragende af 24. Maj d. A. havde anmodet Generaldirektoratet om at tilstaa Lokomotivfører K. Knudsen en yderligere Godtgørelse af 20 Kr. 15 Øre i Anledning af Forflyttelse fra Glyngøre til Assens, har Generaldirektoratet i Skrivelse af 14. f. M. meddelt, at der, da Lokomotivføreren for mindre end 5 Aar siden samtidig med Forfremmelse blev forflyttet fra Aalestrup til Glyngøre, savnes Hjemmel til at yde ham Godtgørelse udover, hvad en Flytning imellem disse to Stationer vilde have kostet, og at Andragendet derfor ikke har kunnet imødekommes.

Rent bortset fra Holdbarheden af den af Generaldirektoratet truffene Afgørelse, er selve Ordlyden af Svaret faldet Foreningen noget for Brystet, thi Forholdet er jo ikke — som Svaret nærmest synes at tyde paa — det, at Foreningen har overset Bestemmelsen i Tjenestemandslovens § 867, Stk. 5, om den 5-aarige Karens eller været blind for Bestemmelsens Fortolkelighed, idet man i Andragendet tværtimod har omtalt haade Ordlyden af og Formaalet med Bestemmelsen og derhos paapeget, at Statsbanerne ved Forflyttelsen til Assens har sparet Udgifterne ved fortsat Udbetaling af Godtgørelse for dobbelt Husførelse samt indvundet et Fragtbeløb. Selv om det nu vel kan omdiskuteres, hvilken Værdi man vil tillægge de forskellige af Foreningen fremsatte Argumenter, mener man dog, at disse ikke er saa betydningsløse, at de end ikke fortjener at imødegaas. Den Form, som Generaldirektoratet har anset det for passende at ikklæde sit Afslag af Foreningens udførligt begrundede Andragende, kan Foreningen imidlertid vanskeligt opfatte paa anden Maade end som en Tilkendegivelse af, at Foreningens Argumentation er af en saadan Art, at den ikke er Imødegaaelse værd,

men en saadan Tilkendegivelse er efter Foreningens Mening uberettiget.

I Henhold til foranstaaende forventer man, for saa vidt Generaldirektoratet fastholder sit Afslag, at modtage en nærmere Begrundelse af dette.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.«

Generaldirektoratets Stilling ændredes imidlertid ikke, hvad følgende Svar viser:

»Efter at man ved Skrivelse herfra af 14. August d. A., J. Nr. L. 1248, havde meddelt Dansk Lokomotivmands Forening, at man savnede Hjemmel til at imødekomme Sammes Andragende om, at der maatte blive ydet Lokomotivfører i Assens K. Knudsen Godtgørelse for alle Udgifterne ved en i Anledning af hans ansøgte Forflyttelse fra Glyngøre til Assens stedfundne Flytning af hans Bohave fra Aalestrup til Assens, har Foreningen i Skrivelse af 2. d. M., J. Nr. 1782, besværet sig over, at de i Foreningens nævnte Andragende anførte Argumenter ikke er blevet imødegaaet.

I denne Anledning skal man næst at bemærke, at Ordlyden af Stk. 5 i Tjenestemandslovens § 867 efter Generaldirektoratets Mening udelukker en Imødekommen af Foreningens Andragende, herved meddele, at man som anført i den nævnte Skrivelse herfra af 14. August d. A. savner Hjemmel til at tilstaa den paagældende større Godtgørelse end allerede ydet, og at man ikke i de i Foreningens Andragende nævnte Grunde har fundet tilstrækkelig Anledning til at søge en saadan Hjemmel tilvejebragt.

P. G. V.
Ølgaard.

E. Lunn.«

Angaaende Genantagelse af Lokomotivfyrbøderaspiranter og Reserverlokomotivfyrbødere.

Med Udgangen af August Maaned 1927 afskedigede Statsbanerne 30 Lokomotivfyrbøderaspiranter og med Udgangen af December s. A. afskedigedes yderligere 19 fast ansatte Reserverlokomotivfyrbødere. Af disse havde alle de pr. 31. December 1927 og nogle af de pr. 31. August 1927 afskedigede gennemgaaet den for Lokomotivfyrbøderaspiranter foreskrevne Uddannelse paa Jernbaneskolen, en Omstændighed, der bevirkede, at Generaldirektoratet nødig vilde afskedige de paagældende, paa hvem saadan Uddannelse var ofret, men Administrationen skred dog til Afskedigelserne, idet man hævdede at have for stort Antal Lokomotivpersonale.

Siden 1. September 1927 er 47 Lokomotivførere afgaaede eller meddelt Afsked fra Tjenesten og alle er og vil blive erstattet ved Forfremmelse af et tilsvarende Antal Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere, yderligere er Lokomotivfyrbødernes Antal ved direkte Afgang blandt disse formindsket med 9, saaledes at det forhaandenværende Antal Lokomotivpersonale nu er 56 mindre end Tilfældet var 1. Sep-

tember 1927. Foreningen skal ikke her komme ind paa Betragtninger over, hvorvidt det nuværende Antal Lokomotivpersonale er tilstrækkeligt stort til Bestridelse af Trafikken, men indskrænke sig til Oplysninger om, at man — selv efter at de til Værkstederne fortsatte Lokomotivfyrbødere og Reservelokomotivfyrbødere med enkelte Undtagelser atter er taget ud til Lokomotivtjenesten, og selv om der anvendes en Del Arbejdsmænd til Lokomotivfyrbødergerning — stadig modtager Meddelelser om, at Ansøgninger om Tjenestefrihed er nægtede paa Grund af Personalemangel.

Foreningen tillader sig derfor indtrængende at henstille til Generaldirektoratet at de ovenomtalte afskedigede Reservelokomotivfyrbødere og Lokomotivfyrbøderaspiranter genantages snarest, ligesom man tillader sig at ansøge om, at Genantagelsen sker paa Grundlag af det Tidsrum de paagældende har været beskæftiget ved Statshaverne.

Da en Imødekomme af nærværende Andragende vil vække Glæde i mange Hjem, tillader man sig ogsaa bl. a. med Henviisning til, at Lokomotivpersonalet er det eneste Jernbanepersonale, der har været udsat for Afskedigelser blandt de fastansatte, at haabe paa Generaldirektoratets velvillige Behandling af Andragendet.

Ærbødigt
P. F. V.
Rich. Lillie.

I en hertil indsendt Skrivelse af 21. Juli d. A., J. Nr. 1757, har Dansk Lokomotivmands Forening anholdt om, at de paa Grund af Personalereduktionerne i Fjor afskedigede Lokomotivfyrbøderaspiranter og Reservelokomotivfyrbødere snarest maa blive genantaget samt om, at Genantagelsen maa ske paa Grundlag af det Tidsrum, i hvilket de paagældende har været beskæftiget ved Banerne.

I denne Anledning skal man, efter at Sagen har været gjort til Genstand for nærmere Undersøgelse, herved meddele, at Statshaverne fremdeles har overtalligt Lokomotivpersonale, og at man som Følge heraf ikke for Tiden har set sig i Stand til at beskæftige dem af de afskedigede Reservelokomotivfyrbødere og Lokomotivfyrbøderaspiranter, der ikke allerede er genantagne; men at man som hidtil vil have dem i Erindring, naar det bliver muligt atter at antage Personale.

Hvad dernæst angaar den Rækkefølge, i hvilken de paagældende ønskes genantaget, har man ment at kunne fravige det under Forhandlingen mellem Generaldirektoratet og Foreningen den 18. August f. A. i denne Henseende indtagne Standpunkt, men man har foranlediget, at der ved Antagelse af Ekstrapersonale fortrinvis og saa vidt muligt i Aldersorden antages afskediget Personale, for saa vidt de paagældende findes egnede.

Andersen Alstrun.

E. Lunn.

Angaaende Sluthanen.

I Nr. 19 d. A. Side 225 har vi optrykt en Skrivelse angaaende Sluthanernes Anbringelse paa Lokomotiverne. Herpaa er den 24. November indløbet følgende Svar:

I Anledning af Foreningens Skrivelse af 14. September d. A. — Nr. 1778 — angaaende Ophevaring af Sluthanen til Togenes Varmeledning i E-Vognene i Stedet for paa Lokomotiverne meddeles, at hvert Varmekilde d. v. s. saavel Lokomotiver som Kedelvogne efter de gældende Regler skal medføre en Sluthane.

I Tog, som kun opvarmes fra Lokomotivet og som ikke medfører E-Vogne (Godstog med enkelte Personvogne, Udflugtstog, Hjælpetog m. v.) samt ved Forvarmning fra Lokomotiv af enkelte Personvogne vilde man, saafremt Foreningens Forslag gennemførtes, komme til at mangle Sluthaner, og man ser sig derfor ikke i Stand til at imødekomme Foreningens Ønske.

For at begrænse Anvendelsen af Lokomotivernes Sluthaner har man i Sagens Anledning anmodet Distrikterne om at instruere alle vedkommende om at anvende Kedelvognenes Sluthaner i alle Tog, der medfører kolde Kedelvogne og som opvarmes fra Lokomotivet.

P. G. V.
Ove Munk.

H. Mamsen.

FRA MEDLEMSKREDSEN

DISCIPLINEN PAA GB.

Paa Kontorerne i 1. Distrikt har man haft overmaade travlt i den senere Tid med at udsende Skrivelser til Lokofyrbødere, naar de er mødt fra 10 Minutter og opefter forsent til Tjeneste, og forespurgt om Grunden til, at man har mødt saa sent, ja, man har endog Eksempler paa, at vedkommende Lokofyrbøder ikke aner, han er kommet forsent, ingen har savnet ham, hverken Depotet eller Lokoføreren, men ved en Fejlskrivning i Mødeprotokollen har en Lokomester eller fung. op ad Dagen set, at Vedkommende maa være mødt forsent og straks faret i Blækhuset, og saa er det, at Maskinbestyreren mener, at Disciplinen er i Fare og maa haandhæves, og vedkommende faar en af de omtalte Skrivelser til Besvarelse. Vedkommende tænker ved sig selv, hvorfor haandhæves Disciplinen ikke først overfor Kontorpersonalet, det som direkte er underlagt Maskinbestyreren, som man ser tilsyneladende hver Dag møder fra en 1/2 Time og mere forsent; men det gør tilsyneladende ikke noget; her er ingen Disciplin nødvendig.

Er Lokofyrbødere paa Gh. da mindre præcise til at møde til Tjeneste, da tør jeg nok paastaa, det er de ikke, men paa andre Depoter, der kan man hente dem, saa mærker Distriktet det jo ikke, og saa er det kun paa Gh., det er galt. Man maa da huske paa Forholdene, i en stor By af en Udstrækning

som København, hvor mange har fra 45 Minutters Cyklekørsel, eventuelt 1 Times Sporvognskørsel med Omstigninger fra deres Hjem og til Remisen (mange Gange med 8 Timers Hvil), der kan let indtræffe Forsinkelser paa en eller anden Maade paa saa lange en Vej, særlig naar Tjenesten begynder fra 2—6 om Morgenen; det skulde man tro var let at regne ud paa Baggrund af, at Maskinbestyreren hver Dag kan se, hvor det kniber for hans Kontorpersonale at møde Kl. 9.

Derfor bare rolig, Hr. Maskinbestyrer, Disciplinen er der, men man forbedrer den ikke ved den Slags Irritation, man maa indrømme, at der er enkelte, som tilsyneladende godt kunde trænge til at strammes lidt op i den Retning, men lad det saa blive dem (de findes i Depotets sorte Bog), og ikke de som engang hver 4. Aar kommer forsent, for de kommer ikke hurtigere, fordi de faar en Skrivelse til Besvarelse.
Hordingen.

NY LOKOMOTIVTYPE. HØJTRYKS-DAMPLOKOMOTIVET »WINTERTHUR«.

Fødevandet strømmer paa sin Vej fra Fødepumpen til Kedlen først gennem Fødevandsforvarmeren 30, som er anbragt paa Siden af Kedlen, hvor det opvarmes til 80—90 Gr. C.; dernæst gennem Føde-Sikkerhedsventilen 16 ind i Røggas-Fødevandsforvarmeren 17. Her opvarmes Fødevandet omtrent til Fordampningstemperaturen, forinden det gennem Kontraventilen 18 strømmer ind i Kedlens øverste Tromle 1.

Kedlen ses i Fig. 4. Den bestaar af tre Tromler, deraf en stor foroven og to smaa forneden. Tromlerne er forbundne indbyrdes ved Hjælp af tre Vandvægge og et Antal Rørele-

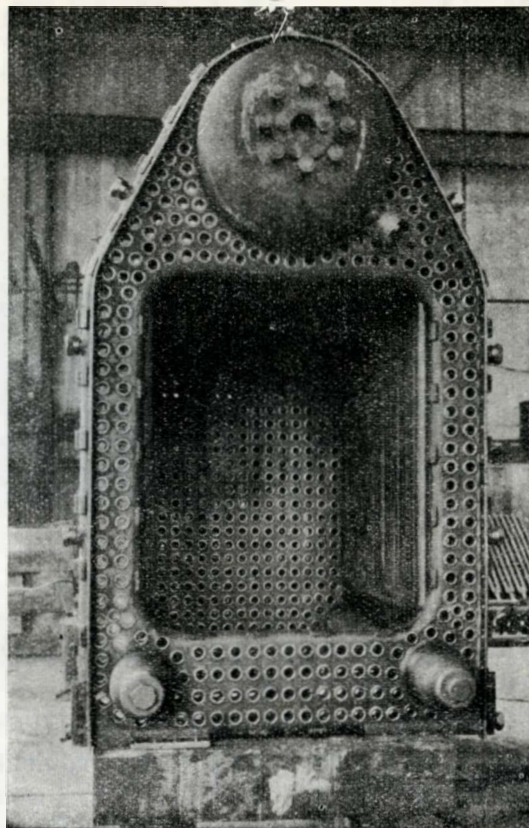


Fig. 5. 60 at Højtrykskedlen set fra Røgkamret.

menter. Til Kedlens Revision findes i den øverste Tromle et Mandehul; paa de nederste Tromler, Vandvæggene og Rørelementerne findes Revisions- og Renseklapper. Overhederen bestaar af et vertikalt anordnet Rørsystem, medens Rørene i Røggas-Fødevandsforvarmeren ligger horisontal. Saavel Overhederen som Røggas-Fødevandsforvarmeren kan, naar de af-

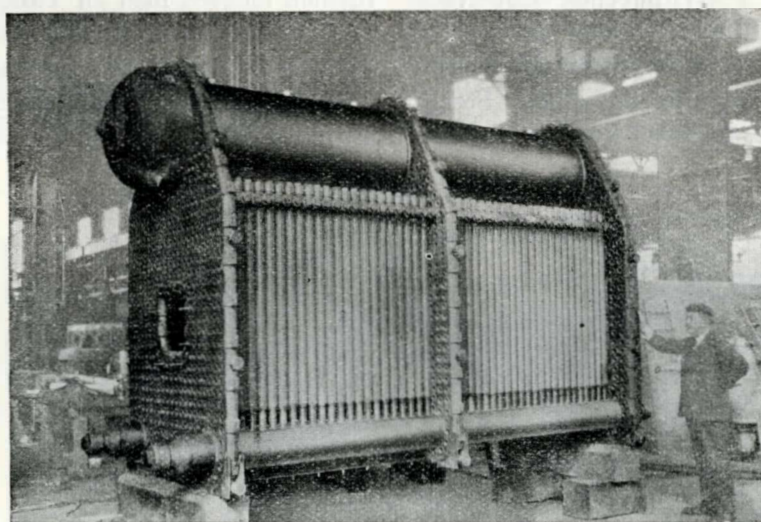


Fig. 4. 60 at Højtrykskedlen Patent Winterthur.

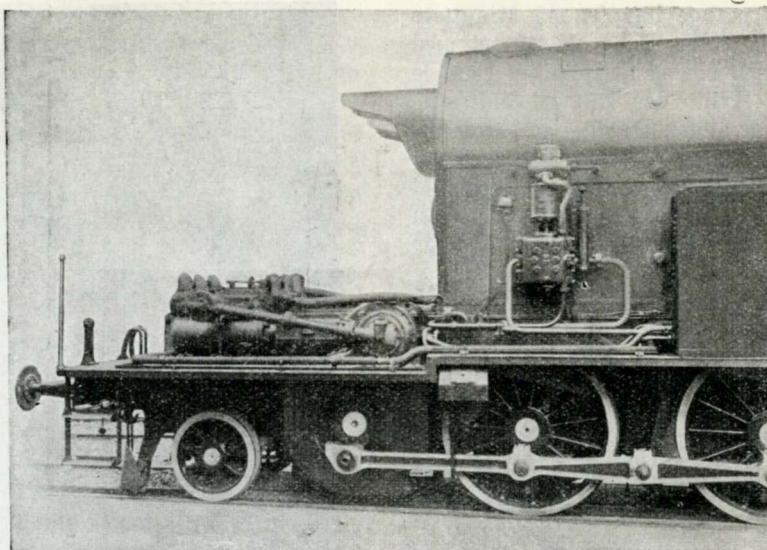


Fig. 6. Højtrykslokomotivets Drivværk.

monteres, adskilles, saaledes at hvert Rørellement kan revideres enkeltvis.

Ved Forsøg med fuldstændig urensset (kalkholdigt) Vand har det vist sig, at der ved denne Kedeltype ikke aflejrer sig Kedelsten i selve Kedlen, og at der kun udskiller sig smaa Mængder Slam i de nederste Tromler, hvorfra den nemt kan fjernes ved Udvaskning. Fast Kedelsten forekommer kun i Fødevandsforvarmerne, som paa en nem Maade kan renses.

Dampmaskinen er en trecylindret Jævnstrømsmaskine, Fig. 6—9. Gennem Indstrømningsventilerne og Kanalerne i Cylinderdækslerne strømmer Dampen ind i Cylindrene og ekspanderer. Efter Ekspansionen forlader Spilledampen Cylindrene gennem Udstrømningskanalen midt i Cylindrenes Løbeflade. Naar Stemplet gaar tilbage, lukker det for Udstrømningskanalen, og Kompressionen begynder. Cylindrene er parallel anordnet. Stempellerne bærer sig selv, hvorved kun én Stopbøs-

ning pr. Cylinder er nødvendig. Stopbøsningerne bestaar af fjedrende Metalsegmenter, som let kan udveksles. Krumtapakslen hviler i fire Lejer, og er i begge Ender forsynet med et Tandstempel, som fjedrende griber ind i Tandhjulene paa Forlagsakslen.

Damptilførslen reguleres af Indstrømningsventiler; Fyldningsforandringer sker ved Hjælp af Kamme af forskellig Form, som er anordnet paa en i Tværretning forskydelig Styreaksel. Maskinen har i hver Køreretning seks forskellige Fyldningstrin. Ved Kørsel under Afspærring kan Indstrømningsventilerne holdes aabne ved Trykluft. Cylindrene smøres ved Hjælp af en Stempelpumpe. Styringsdelene løber i et Oliebad, medens Krumtapmekanismen smøres med en Tandhjuls-Tryksmører.

I Modsætning til den almindeligt anvendte Kraftoverføring til Drivhjulene, overfører Drivstængerne Krumtappens Bevægelse til et Punkt i Midten af de forreste Koppelstænger,

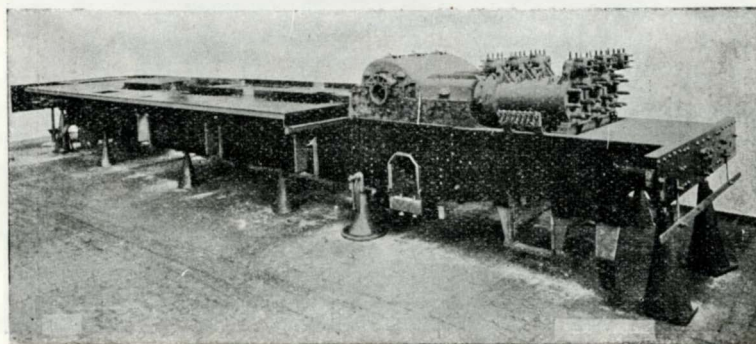


Fig. 7. Lokomotivrammen med Maskinen.

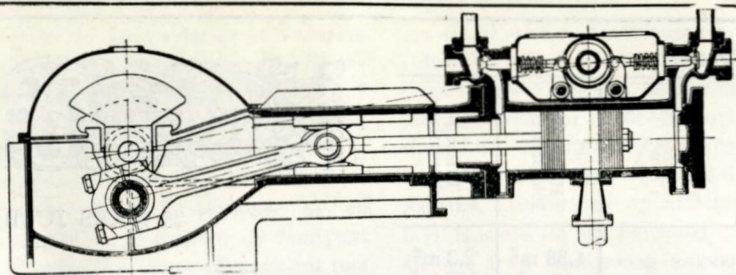


Fig. 8. Længdesnit af Maskinen.

hvorved den skadelige Indflydelse af Lokomotivets fjedrende Bevægelser praktisk talt ophæves. Lokomotivet ses tjenestefærdigt i Fig 1. Tomvægten er 62,8 t, og Tjenestevægten er 75,0 t.

Fordelene ved Højtrykslokomotivet kan sammenholdes i følgende:

1. Betydelig Kulbesparelse, derved billigere Drift og Aflastning af Lokomotivfyrbøderens Arbejde.

2. Betydelig Vandbesparelse, derved en større Aktionsradius. Ved samme Aktionsradius som almindelige Damplokomotiver kan den døde Vægt reduceres og den effektive Trækkekraft forhøjes tilsvarende, desuden bliver Kalkstenaflejringen i Forvarmeren mindre, og Rensnings- og Reparationsudgifter ikke saa store.

3. I Modsætning til Turbine- og Diesellokomotiver er Højtrykslokomotivets Vægt ikke større end almindelige Damplokomotiver, ligesom dets Anskaffelsespris omtrent er den samme som for de sidstnævnte.

4. Betjeningen af Højtrykslokomotivet er lettere end almindelige Lokomotiver.

5. Enkel Konstruktion af Kedel og Maskine og kun faa Hjælpeindretninger, hvorved Kilderne til Uregelmæssigheder reduceres til et Minimum.

6. Kedlens Konstruktion gør det muligt at kontrollere denne indvendig og udvendig.

7. Ved den særlige Anordning af Fødevandsforvarmeren forekommer ingen fast Sten i Kedlen.

8. Kedelstenen i Forvarmeren kan let fjernes med et mekanisk Apparat.

9. Udblæsning af Overhederens og Forvarmerens Rørelementer behøves ikke foretaget saa ofte.

10. Den nye Kedelkonstruktions Anvendelse saavel i Skibe som til Lokomotiver.

11. Maskinen er tilgængelig fra alle Sider.

12. Krumtap- og Styremekanismen løber i Olie i et støvtæt Rum, hvorved opnaas betydelig mindre Slid og længere Levetid.

13. Tandhjulsudvekslingen tillader en stødfri Igangsætning og fremkalder et mere konstant Tryk paa Drivtappen. Derved kan Adhæsionsvægten udnyttes bedre.

14. Drivværket er meget fint afbalanceret.

15. Lokomotivsystemet tillader at bygge Lokomotiver med meget stor Ydeevne.

Prøvekørsel med 60 at Højtrykslokomotivet i Sammenligning med et 12 at Tvilling-Lokomotiv.

Midt i Januar 1928 kørtes paa de schweitsiske Forbundsbaner Prøvekørsler med Højtrykslokomotivet og et af Forbundsbanernes 12 at Heddamp-Tvilling-Lokomotiv Serie B 3—4 for at konstatere Kul- og Vandbesparelsen med Højtrykslokomotivet i Forhold til 12 at Lokomotivet. Begge Lokomotiver, hvis Di-

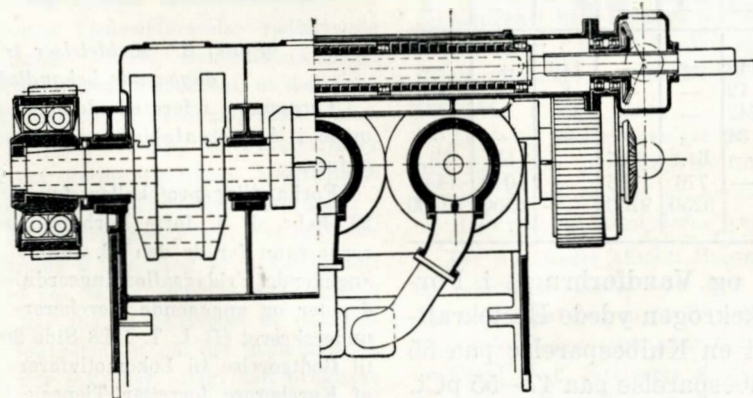


Fig. 9. Tværsnit af Maskinen.

Tabel 1.

	Højtryks- lokomotiver	Tvilling- lokomotiver
Risteflade.....	1.33 m ²	2.3 m ²
Fordampningshedeflade	97 m ²	120 m ²
Overhedeflade	20 m ²	32.2 m ²
Damptryk	60 at	12 at
Vandbeholdning i Kedlen	2.7 m ³	4.9 m ³
Cylinderantal	3	2
Cylinderdiameter	215 mm	540 mm
Slaglængde	350 mm	600 mm
Tandhjulsoversætningsforhold	1 : 2.5	—
Drivhjulsdiameter	1520 mm	1520 mm
Maksimalhastighed	80 km	75 km
Tomvægt (Tvillinglokomotiv m.Tender)	62.8 t	64.2 t
Tjenestevægt	75.0 t	90.8 t
Kulbeholdning	2.7 t	4.0 t
Vandbeholdning	6.2 m ³	16.0 m ³

mensioner ses i Tabel 1, kan med Hensyn til Trækkekraften regnes som hørende til samme Klasse, ligesom begge Lokomotiver har Kul- og Vandbeholdning til samme Aktionsradius. Tvilling-Lokomotivet var tre Maaneder forinden revideret, og var saaledes i bedste Stand. Prøveturene kørtes paa hinanden følgende Dage med samme Vejrforhold og Tog paa Strækningerne Winterthur—Romanshorn og Winterthur—Stein—Säckingen uden Standsning paa Mellemstationerne.

Prøvetogene fremførtes under Medvirkning og Kontrol af de schweitsiske Forbundsbaner, som havde stillet Personale og Dynamometervogn til Raadighed. Brændslet bestod udelukkende af BB Briketter med en laveste Varmeværdi af 7300 VE. Resultaterne ses i Tabel 2.

Tabel 2.

	Winterthur— Romanshorn	Højtryks- lokomotiver	Tvilling- lokomotiver	Winterthur— Stein— Säckingen	Højtryks- lokomotiver	Tvilling- lokomotiver
Længde i km	112	—	—	149	—	—
StørsteStigning pro mille	12	—	—	8	—	—
Togvægt i t	242	—	—	300	—	—
Akselantal	31	—	—	40	—	—
Middelhastigh. i km/Tim	—	61.8	60.7	—	55	53.5
Kulforbrug i kg	—	776	1176	—	1012	1449
Vandforbrug i l	—	5250	9700	—	6550	12200

Sætter man Kul- og Vandforbruget i Forhold til de paa Trækkekrogen ydede Hestekrafttimer resulterer det i en Kulbesparelse paa 35—40 pCt. og en Vandbesparelse paa 47—55 pCt.

F. Spøer.



25 AARS JUBILÆUM.



N. C. Kristensen.

Den 1. December fejrede Lokomotivfører N. C. Kristensen, Skive, 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand. Jubilæaren har i de forløbne 25 Aar flyttet en Del omkring, idet han fra 1. Dec. 1903 fra Aarhus-Værkstedet forfremmedes til Lokomotivfyrbøder i Frederikshavn, senere i Aalborg, Glyngøre, Aarhus samt i Vejle fra 1. April 1910 som Rangerfører. Ved Forfremmelse til Lokomotivfører blev Jubilæaren stationeret i Slagelse, hvorfra han den 1. Aug. 1926 efter Ansøgning forflyttedes til Skive som Depotforstander. Jubilæaren er paa denne Maade bleven kendt af mange og afholdt af alle. Jubilæaren har altid været et tro Medlem af Organisationen, tillige er han en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivmand, som man kan sige om, at han kun har Venner og er en Pryd for sin Stand. Hvorfor vi ønsker for Jubilæaren, at han nu paa sin Retrætepost vedblivende maa føle sig tilfreds med sit Arbejde, og dermed til Lykke med Festsdagen.

C. C. N.

REFERAT AF HOVEDBESTYRELSESMØDET
DEN 15.—16. NOVEMBER 1928.

M. Morteusen fraværende den 15. Alle til Stede den 16.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkondtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden
angaaende behandlede Sager.

Formanden refererede de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde i August afgjorte og behandlede Sager. Af disse anføres:

Forhandlingsprotokollen for de den 1. Okt. 1925 og 29. Febr. d. A. førte Forhandlinger angaaende Motorførerne samt for de den 26. Juni d. A. førte Forhandlinger angaaende Fridagsafslønningsordningen ved nogle Rangerdepoter og angaaende Kørelærere foreligger godkendt og underskrevet (D. L. T. 1928 Side 204 og 206); med Hensyn til Godtgørelse til Lokomotivførere, der i deres Egenskab af Kørelærere forretter Tjeneste som Censorer ved den praktiske Del af Lokomotivførerprøven, har Generaldirek-

toratet godkendt, at der ydes de paagældende et Vederlag af 3 Kr. pr. Dag, samt at der for Fraværelsen fra Hjemstedet ydes dem Timepenge i Stedet for Kørepenge. I Fortsættelse af den den 23. Juni 1927 førte Forhandling angaaende Begrænsning af forflyttedes Tilbageholdelse (D. L. T. 1927 Side 271) har Generaldirektoratet besvaret Foreningens fornyede Henvendelse om Fastsættelse af en Maksimumstid, idet det meddeler, at dersom en forflyttet Tjenestemand efter i to Maaneder at være tilbageholdt paa det hidtidige Stationeringssted fremsender motiveret Andragende om, at Forflyttelsen iværksættes, vil Andragendet blive taget under velvillig Overvejelse. Den 13. Okt. d. A. førtes Forhandling angaaende Spørgsmaalet om Udbetaling af Forskelsløn til de Lokomotivfyrbødere, der forretter Maskinarbejdertjeneste i Remiseværkstederne; Foreningens Repræsentanter fastholdt, at de paagældende enten burde have samme Løn som de Maskinarbejdere, de er beskæftigede sammen med eller snarest bringes ud til den egentlige Lokomotivtjeneste, endvidere paapegede man forskellige Depoters Dispositioner ved den tjenstlige Anvendelse af bemeldte Lokomotivfyrbødere; Generaldirektoratet kunde af Hensyn til Konsekvenserne ikke imødekomme Foreningens Ønske om Udbetaling af Forskelsløn, men lovede at undersøge de paaklagede Forhold, ligesom der blev givet Udtryk for, at samtlige Lokomotivfyrbødere sikkert inden lang Tid anvendtes i Lokomotivtjenesten. Generaldirektoratet har sendt afslaaende Svar i Sagerne angaaende Forbedring af Tjenesteancienniteten for Lokomotivfyrbøder C. H. Gjortsvang, angaaende Lokomotivmands Adgang til frivilligt at gennemgaa Lokomotivmandskursuset paa Jernbaneskolen, angaaende Flyttegodtgørelse til en Lokomotivfører, som paa Grund af, at han ikke kunde faa Lejlighed i den By, hvortil han ved Fremmelse forflyttedes, søgte og kom til et andet Depot, der er længere borte fra hans Lokomotivfyrbødertjenestested, end Depotet, hvortil han forfremmedes; Administrationen vil ikke yde Flyttegodtgørelse for den faktiske Flytning, men kun for den kortere Afstand mellem de to sidstnævnte Byer. I Sagen angaaende Trøstillæg til Lokomotivførere meddelte Generaldirektoratet, at det dels som Følge af at Finansministeriet udtaler, at Statens Lønningsudgifter som Helhed maa nedbringes, dels under Hensyn til den forestaaende Revision af Lønningsloven, ikke har ment det hensigtsmæssigt at tage Stilling til Foreningens Andragende. Generaldirektoratet har godkendt Fordelingen af Marketenderiets Overskud for 1927, D. L. F. faar som sin Part Kr. 3360. Foreningen har flere Gange beskæftiget sig med en Sag om en Lokomotivfører, som paa Grund af en gammel Tjenesteforseeelse vedblivende har maattet forrette Rangertjeneste, Generaldirektoratet har nu imødekommet Foreningens Ønske om, at den paagældende kommer til at forrette Strækningstjeneste. Man har med Udsigt til et Resultat arbejdet for Forandringer (Forbedringer) i den af Administrationen udarbejdede Plan vedrørende de foreslaaede Velfærdsforanstaltninger i Slagelse. I Skrivelse til Generaldirektoratet har man erindret om Sagen angaaende Forandring af Lokaleforholdene i Kalundborg samt om Sagen angaaende Karbade i Gb. Remise. Desuden har man i Skrivelse til Generaldirektoratet behandlet Spørgsmaalet om det utilladelige i, at Lokomotivfyrbødere, der ikke har aflagt den praktiske Lokomotivførerprøve, anvendes til Lokomotivførertjeneste,

om 2. Distrikts Fortolkning af Tjenestetidsreglerne, om Udfyldelse af Lokomotivførernormativerne i Slagelse og Odense, om Forøgelse af Lokomotivførerantallet ved Normeringsloven for 1929—30, om Ændringer paa Lokomotiver Litra S, om Varmeledningens Sluthanes Anbringelse i Togenes Pakvogne, om Lettelser i Tjenestefordelinger i Aarhus, Lunderskov og Silkeborg og om Refusion af crlagt Husleje for en Lejebolig. Man har ved Bisidder assisteret i en Auditorsag angaaende et Rangeruheld. Der har været afholdt forskellige Instruktionsmøder med Afdelingens Tillidsmænd. Den af Lokomotivfører V. T. A. Johansen mod Statsbanerne anlagte Sag angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse, hvilken Godtgørelse Banerne har nægtet J., fordi han ikke har villet tage Bolig i en ham tilbudt Barak, har været behandlet i Landsretten den 8. Oktober d. A. Retten afviste Spørgsmaalets Afgørelse ved Domstolene, idet dette efter Rettens Mening henhører under Administrationen. Dommerne har dog sandsynligvis fundet Spørgsmaalet af principiel Betydning, thi Sagens Omkostninger ophævedes, Sagen appelleres. Pensioneret Lokomotivfører J. A. Andersen har anlagt Sag mod Finansministeriet for at opnaa Pension som Tilskadekommen, Sagen behandledes i Landsretten den 13. November d. A.; Andersens Sagfører (Højesteretssagfører Heilesen) forlangte Sagen udsat for at skaffe nye Oplysninger. Lokf. R. C. S. Schultz, Gb., har udmeldt sig af Foreningen, han skyldte et Beløb paa den af ham tegnede Feriehjemssandel (200 Kr.), hvorfor han anmodedes om at indbetale dette. Gennem en Sagfører meddelte han Foreningen, at han ikke alene ikke vilde betale det afkrævede Beløb, idet han i Tilfælde af Retssag ved Vidneførsel vilde dokumentere, at Foreningen havde modarbejdet ham i Stedet for at støtte ham, der blev derfor udtaget Stævning mod ham. Ved Behandlingen i Byretten den 22. Oktober d. A. indgik han paa at betale det skyldige Beløb samt 15 Kr. i Sagsomkostninger. Til Tuberkuloseforeningen T. B. er bevilget 10 Kr. i Juleunderstøttelse.

Efter forskellige Forespørgsler bl. a. angaaende Indkøb af Klæder gennem Marketenderiet i København, Driftsudvalget har ikke ment at kunne imødekomme Foreningens Henstilling om at virke for Klædeindkøb paa Afbetaling, godkendtes Formandens Beretning.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

Forretningsudvalget har afholdt 2 Møder; de fleste af de under Punkt 2 refererede Sager er gennemgaaet og behandlet af Forretningsudvalget. Samme Udvalg har gennemgaaet hele Formen for Anbringelse af Foreningens Pengemidler, i hvilke Banker og Sparekasser de kontante Beløb anbringes, og for hvilke Beløb der indkøbes Obligationer.

Af de af Besøgsudvalget planlagde Besøg har Besøget paa Carlsberg Bryggerierne fundet Sted den 4. Oktober og den 17. November er arrangeret Besøg i Rigsdagen og Repræsentationslokalerne paa Christiansborg.

Der har været afholdt Repræsentantskabsmøde i C. O. og Sekretariatsmøder i N. J. U. og N. L. F. Foreningen har ved Soph. Jensen og Hasberg været repræsenteret ved den tyske Lokomotivmandsorganisations Delegeretmøde.

Fra I. T. F. foreligger Meddelelse om, at det paa sidste Kongres vedtoges, at der indenfor Jernbanesektionen skal

nedsættes et Tillidsmandsraad, som skal sammenkaldes, naar der foreligger vigtige Sager. Dette Raad skal sammenkaldes i Januar 1929, ved hvilken Lejlighed bl. a. Spørgsmaalet om Eenmandsbetjening af Lokomotiver skal behandles. Til at repræsentere vor Forening valgtes Formanden og M. Mortensen.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning og det kritiske Udvalgs Bemærkninger.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 13. November 1928. Det kritiske Udvalg fremsatte enkelte Bemærkninger og Forespørgsler. Efter at disse var besvarede, toges Regnskabsoversigten til Efterretning.

Punkt 5. Sager henvist fra Kredsene.

En Sag angaaende Gennemførelse af fri Anciennitet for alle Turbesættelser og en Sag angaaende Forandring af Foret i Skindtrøjer og i Veste henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag angaaende Bogskab til Lokfbr. Frh. og angaaende Soveværelset i Vedde henvistes til Velfærdsudvalget.

En Sag angaaende en Lokf.s Forflyttelse til Ar., forinden hans Plads i Ansørgernes Rækkefølge berettigede dertil, henvistes til videre Behandling i Kreds I.

Punkt 6. Behandling af Kredsens Stilling til den kommende Lønningslovsrevision.

Hovdbestyrelsen debatterede indgaaende, hvilke Krav Foreningen skulde fremsætte ved en Lønningslovsrevision. Til denne Sags videre Behandling nedsattes et Udvalg bestaaende af Formanden, Soph. Jensen, Aug. Andersen, J. Boyesen og J. Knudsen. I Motorføreranliggender suppleres Udvalget med A. S. Petersen.

Punkt 7. Eventuelt.

Det henstilledes til Velfærdsudvalget at arbejde for, at alle Røgbrændere snarest sammensvejses i Stedet for at sammennittes.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE DEN 14. NOVBR. 1928

Aug. Andersen fraværende.

Punkt 1. Formandens Beretning.

Kredsformanden aabnede Mødet og bød Velkommen. Angaaende Sagen fra Gb. om Motorføreres Anvendelse som Lokomotivførere forelaa der en ny Skrivelse. Der forelaa ogsaa fra Ar. en Skrivelse angaaende samme Sag. Efter at disse Sager var behandlede vedtoges det at tilsende de paagældende en Svarskrivelse. Omtalte derefter en Sag angaaende en Prøvekørsel paa Ar.—Ryomgaard, som er rejst overfor Generaldirektoratet. Endvidere behandlede en Sag angaaende manglende Fridag og om Fjerpuder til Briksen i Stedet for Krølhaarspuder, der kunde udveksles ved Henvendelse til Depot eller Distrikt. Omtalte Vesteryggenes Foers Farve, som ønskedes forandret fra sort til graat, dette Spørgsmaals Fremme vedtoges. Endelig en Sag angaaende Signalers Anbringelse ved Trinbrætter og en Forflyttelsessag.

Punkt 2. Kvartalsberetning fra Kassereren.

Regnskabet viste en Indtægt paa 34 475.37 Kr. og en Udgift paa 27 695.71 Kr., og Regnskabet balancerer med 34 475.37 Kr.

Regnskabet var ganske normalt og toges til Efterretning.

Punkt 3. Den forestaaende Lønrevision.

Den foreliggende Situation behandledes meget indgaaende. Saavel selve Lønsørgsmaalet som de til Lønningsloven knyttede Bestemmelser blev underkastet en 1ste Behandling og henvistes derefter til Behandling i den samlede H. B., idet man enedes om bestemte Retningslinier.

Punkt 4. Eventuelt.

Der forelaa intet til Behandling.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE ONSDAG D. 14. NOVBR. 1928.

Alle til Stede.

Punkt 1. Meddelelser fra Kredsformanden.

En Lokomotivfyrbøder har erholdt Funktionstillæg som tidligere var afslaaet Vedkommende.

Kullempning i Strib er efter Henvendelse til 2. Distrikt ordnet tilfredsstillende for Nyborg Afdeling, ligeledes er der givet Nyborg Afdeling Lempeskovle efter Ønske.

Til Motorkursus i Aarhus er der givet Tilskud i Lighed med tidligere Tilskud.

Formanden gennemgaar øvrige Meddelelser, som foreligger siden sidste Møde.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

Angaaende Forstaaelse af Begrebet »letter Tjeneste«, er det nu afgjort, at en fast Rangertur ikke kan betragtes som lettere Tjeneste.

Efter at Vinterkøreplanen er traadt i Kraft og man endnu har Arbejdsmænd, som udfører Lokomotivfyrbødergerning, drøftedes dette Forhold indgaaende, og navnlig fordi der endnu er Lokomotivfyrbødere, som udfører Haandværkergering i Remisen.

Angaaende Udtagelse af Lokomotivfyrbødere til Motoruddannelse ønsker Administrationen at udtage disse efter Indstilling og Kvalifikation.

Kredsen fremsætter Ønske om, at de uddannede ansættes efter Anciennitet, naar der ikke foreligger særlige Grunde.

Punkt 3. Kassererens Beretning.

Regnskabet balancerer pr. 12. Nov. 1928 med 30 431 Kr. 61 Øre.

Regnskabsoversigten toges til Efterretning.

Punkt 4. Den kommende Lønningslovsrevision.

Kredsbestyrelsen drøftede meget indgaaende, hvorledes Lokomotivfyrbøderne burde aflønnes saavel under Hensyn til, at de er udgaaet fra Haandværkerstillingen, som efter deres Tjenestes Beskaffenhed.

Efter Behandlingen henvistes Sagen til Hovedbestyrelsen.

Punkt 5. Eventuelt.

Angaaende Forespørgsel om Tillidsmandsmødernes Afholdelse oplyste Kredsformanden, at man har Erfaring for det hensigtsmæssige i Formen.

Der ankes over Motorførernes Benyttelse, naar Motor-køretøjerne er utjenstdygtige.

Man er enige i, at Motorførerne ikke skal generes ved Tildeling af anden Tjeneste.

Angaaende Lokomotivfyrbødernes Anvendelse som Lokomotivførere trods det, at de ikke ifølge Ordre har den foreskrevne Prøve, har man flere Eksempler paa.

A. A. H.

STATSBANERNES TELEFONNUMRE

Vi henleder Opmærksomheden paa, at Statsbanerne saavel for Generaldirektoratets som for Distriktets Vedkommende kaldes paa Telefon Central 400. Denne Ordning er traadt i Kraft. Der kaldes altsaa ikke mere paa 1104, naar Samtale med Personbanegaarden eller Distriktschefen ønskes — men paa Central 400.

Fornøden Rettelse i Lommehaandbogen under 1. Distrikt Side 67 bedes foretaget.

Det er ogsaa Hensigten, at Telefon Central 181 til Maskinbestyreren, Gb. Maskindepot, Lokomotivførerstuen m. m. skal forandres til Central 400, men det vil sandsynligvis først ske i Januar eller Februar Maaned 1929.

Meddelelse om naar Iværksættelse af denne Forandring vil ske, vil senere fremkomme.

LOKOMOTIVFYRBØDERKREDSSEN.

Af Hensyn til indkomne Klager over, at Tilskudet til Afdelingernes Administration, efter den ændrede Kontingentaftakortning, indgaar for sent, henstilles det herfor til Afd. Kassererne at indsende Kvartalsopgørelserne i sidste Halvdel af December Maaned.

Carl Petersen.

D. L. F. AARHUS AFDELINGER

afholder Juletræ Fredag den 4. Januar 1929 Kl. 7 Aften i Østergades Hotel, hvortil Foreningens Pensionister venligst indbydes.

Festudvalget.

DØDSFALD.

Søndag den 18. November blev Lokomotivfyrbøder Robert Johansen, Gb., bisat fra Krematoriet. Venner og Kollegaer havde fyldt det store Rum for at vise ham den sidste Ære ved at overvære hans Bisættelse, og man forstaaer den store Sorg for hans nærmeste, som hans tidlige Bortgang er, særlig naar man ved, at han var den yngste af 3 Brødre, som hans gamle Fader og Moder har mistet i Løbet af 2 Aar.

Robert Johansen var en god Kammerat og Organisationsfælle, som vil blive savnet imellem os.

Lokomotivfyrbøder J. Knudsen, Gb., bragte ham en sidste Hilsen fra saavel Organisationen som Kammeraterne paa Gb. og udtalte et Ære være hans Minde.

J. Knudsen.



Ved Jordskælvet

i Japan 1923 ødelagdes ved Ildsvaade og paa anden Maade ikke mindre end ca. 50 Banegaarde og Stationer. Herved ødelagdes fuldstændig ca. 80 Damp- og elektriske Lokomotiver samt omkring 1000 Jernbanevogne. Trods disse store Tab af Materiel og store Udgifter til Genopbygning af Jernbanerne har Banerne alligevel kunnet udvise Overskud, saa maa dette tilskrives foruden den voksende Persontrafik de store Transporter af Bygningsmateriel m. m., som blev en direkte Følge af Ødelæggelsen, og at alt skulde bringes i Orden igen i de ødelagte Omraader. Paa det 14200 km lange japanske Jernbanenet blev i Driftsaaret 1926—27 befordret ikke mindre end 720,33 Millioner Rejsende og 73,6 Millioner Ton Gods.

Af rullende Materiel findes nu 3911 Damplokomotiver og omkring 70000 Vogne. Indførelse af elektrisk Drift blev afbrudt ved Jordskælvet, men ogsaa i denne Henseende er man kommen godt i Gang. Der er nu omkring 100 km under Arbejde for Omlægning til elektrisk Drift.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører C. J. Olsen, Kbhvn. Ø.

Pens. Lokomotivfører P. J. Jensen, Kbhvn. G.



Udnævnelse fra 1—12—28:

Lokomotivfyrbøder B. Rejnhardt, Esbjerg, til Lokomotivfører i Bramminge (Depotforstander) (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder R. N. Rasmussen, Kbhvns Godsbgd., til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder K. G. Madsen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Aalestrup (min. Udn.).

Forflyttelse fra 1—12—28:

Lokomotivfører E. K. H. V. Jensen, Ringsted, efter Ansøgning til Kbhvns. Godsbg.

Lokomotivfører A. C. Jørgensen, Korsør, efter Ansøgning til Kbhvns. Godsbg.

Lokomotivfører J. G. Milne, Holbæk, efter Ansøgning til Kbhvns. Godsbg.

Lokomotivfører J. A. Mathiesen, Brande, efter Ansøgning til Ringsted.

Lokomotivfører A. A. Olsen, Aalestrup, efter Ansøgning til Korsør.

Lokomotivfører J. E. Pedersen, Gjedser, efter Ansøgning til Holbæk.

Lokomotivfører J. E. Frederiksen, Oddesund Nord (Depotfst.), efter Ansøgning til Gjedser.

Lokomotivfører L. T. Hassø, Assens, til Aabenraa.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1—12—28:

Motorførerne H. P. Christensen, Næstved, og C. S. J. Hobo, Aarhus H., samt Motorførerne M. Sørensen, Assens, og P. Els, Viborg.

Afsked:

Lokomotivmester H. N. P. C. P. Jørgensen, Kbhvns. Godsb., p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 28—2—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører V. P. Hansen, Sønderborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31—12—28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører H. M. Petersen, Nyborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pens. fra 31—1—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører C. J. H. Jantzen, Kbhvns Godsb., e. Ans. p. Gr. af Svagelighed m. Pens. fra 31—1—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører N. C. Hansen, Nyborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 31—1—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører E. Pedersen, Kbhvns Godsb., p. Gr. af Svagelighed med Pens. fra 28—2—29 (min. Afsk.).

Afgaaet ved Døden:

Lokomotivfører J. C. Pedersen, Kbhvns Godsb., den 11—11—28.

Lokomotivfyrbøder J. R. Johannesen, Kbhvns Godsb., den 13—11—28.

Lokomotivfører G. J. H. Jantzen, Kbhvns Godsb., den 30—11—28.



GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen — V. Fælledvej
(Ved Vester Fængsel) • Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.

Spar Penge!

Køb Deres

Julevin direkte fra Vinlageret
og spar Mellemhandlerfortjenesten.

Vesterbros Vin-Import
(Grundlagt 1896)
Ingerslevsgade 108

CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK

fra

Vilh. Langes Fabriker
Forlanges overalt. orlanges overalt.

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!



Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 6. December.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementpris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.