



29. Aargang No. 1.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar 1929.

FRA AAR TIL AAR

Det nu forløbne Aar har, som det var at vente, været en stille Kamp mod det Tryk, der hviler paa Tjenestemændene som Følge af hele Nedsæringspolitikken. Der kan derfor ikke blive Tale om Fremgang; man har endda maattet føle sig tilfreds, naar altfor følsom Tilbagegang har kunnet undgaas. Aaret har for saa vidt været et roligt Aar, som der egentlig ikke er sket saadanne særlige Tildragelser som Aaret forud var saa rigt paa. Da tog Ministeriet jo kraftigt fat og bragte ud af Verden med nogle Pennestrøg forskellige af de Goder, Tjenestemændene havde forskaffet sig. Men var der i Grunden noget mere at tage fra Tjenestemændene, efter at man det foregaaende Aar uden anden Begrundelse, end Madsen Mygdals geniale Begrundelse, at man først maatte nedad med Tjenestemændenes Lønninger og dermed en Nedgang i de offentlige Udgifter, og deraf maatte naturlig følge den Konsekvens, Nedgang i Lønninger ogsaa for de private Arbejdere, hvilket har vist sig slet ikke at passe, og endvidere Prisniveauets Nedgang, hvilket ogsaa har spottet Regeringens Spaadom. Netop fordi Regeringen fik Held i sine Bestræbelser ved Forliget 1927 ved visse Forligsmægleres Hjælp har alle Tjenestemænd maattet betale forlods for den Fred, vi har levet under 1928. Og den har vi betalt meget for dyrt, navnlig naar tages i Betragtning, hvad de fleste af de Penge, vi har maattet afse, er blevet brugt til og skal bruges til. En Lysning bragte Aaret dog Tjenestemændene, og det er, at de Tjenestemænd, der havde været med til at bringe For-

liget af 1927 til Verden, nu er ude af Sagaen, ikke mere er i Organisationernes Tjeneste.

Det har i Aarets Løb ikke manglet paa Lyst fra Administrationens Side til at faa mere ud af Personalet end gørligt var, og dette har naturligvis i Særdeleshed vist sig paa Tjenestetidsomraadet, idet at Tjenestefordelingerne er strammet saa meget som gørligt, hvilket er en ret naturlig Følge af en forøget Kørsel, naar denne skal udføres af det samme Antal Personale eller et endog mindre Personale. Det er lykkedes Organisationen paa dette som paa adskillige andre Omraader at faa rettet en Del, men de Ønsker, der er fremsat af Organisationen, som f. Eks. med Hensyn til Forlængelse af Lokomotivførernes Ferie, et eventuelt Trøsttillæg til samme, har ikke kunnet finde Lydhørhed hos Regeringen enten paa Grund af Konsekvenserne eller paa Grund af den forestaaende Lønningsrevision. Saadanne Betænkeligheder har imidlertid ikke gjort sig gældende med Hensyn til det for Assistenterne fremsatte Krav angaaende den nye Avancementsstilling »Overassistent«. Vi noterer ikke dette, fordi vi paa nogen Maade skulde se skævt til nogen af vore Medansatte, men alene fordi Ministeriets Holdning synes os noget uforstaaelig overfor andre efter vort Skøn ligesaa berettigede fremsatte Krav. Men i Ministeriets Holdning læses derimod ret tydeligt, til hvilken Side dette ønsker at støtte sig ved den forestaaende Lønrevision. Herom er man imidlertid allerede tidligere blevet underrettet gennem Blade, der staar Regeringen nær, idet de har tilkendegivet, at det var »Retfærdighed«, de vilde, og en Følge heraf var den, at det var den bedre stillede Side

af Tjenestemændene, der eventuelt skulde have Lønpaalæg, naar Revisionen skulde foretages. Vi haaber imidlertid, at det ikke kommer til at gaa saa let for Regeringen med dens Revisionsplaner, som den haaber.

Det nye Aar kommer vel for en stor Del til at staa i Lønningsrevisionens Tegn, og af den Grund er det en uomgængelig Nødvendighed, at Tjenestemændene staar urokelig samlet, det der sidst skete, viser os tydeligt, at naar vi ikke staar samlet, risikerer vi, at det gaar os ilde. Derfor maa alle Bestræbelser samles om at møde alle Anslag med en Enhedsfront, og da skal vi nok klare os. Hertil kan vi knytte nogle Ord om Deltagelse i Oplysningsarbejde. Vil man efterhaanden opnaa Fordele for sin Stands eller sin Organisations Vedkommende, er det nødvendigt, at man søger at tilegne sig al den Viden, man kan overkomme, uanset om det skal koste Tid og Penge. Paa det Omraade er vi fuldstændig vore egne Herrer, vi kan selv bestemme de Retningslinier, vi vil gaa efter, saavel som den Maade, det skal ske paa. Alle Steder indenfor alle Fag er der en stigende Trang til Viden, til Kundskab, og det gælder nu at tilrettelægge Planer i den Henseende for den kommende Tid.

Vi hilser det nye Aar velkommen med dets Glæder og dets Skuffelser, vi skal jo over det altsammen, men vi møder det med det sædvanlige gode Humør og klare til at tage imod.

Med disse faa Ord vil vi gerne ønske alle vore Læsere et rigtigt

GLÆDELIGT NYTAAR!

FRA DET SVUNDNE AAR

Januar:

Statsbanerne foretager Afskedigelse af 19 Lokomotivfyrbøderaspiranter, der var antagne med fast Ansættelse for Øje.

Vi beskæftigede os i vort Fagblad med et Tilfælde, der var passeret paa Strækningen mellem Valby og København, hvor to Tog var kommet ind paa samme Interval. Sagen gav Anledning til forskellige Udtalelser i Dagspressen, i hvilken bl. a. en af Statsbanernes højere Embedsmænd søgte at reducere det passerede til en Bagatel.

Der indsendes Andragende om Forlængelse af Ferie for Lokomotivførere over 45 Aar.

Generaldirektoratet meddeler, at Motorvognsførerne Nø—H1 efter Organisationens Henstilling ogsaa vil faa Motorførertillæget 400 Kr. aarlig.

Februar:

Pristallet for Februar Maaned bekendtgøres og viser, at Priserne staar paa samme Niveau som ved foregaaende Pristals Offentliggørelse. Pristallet er stadig 176.

Normeringsforslaget for 1928—29 forelægges og er præget af Nedskæringen. Organisationens fremsender i den Anledning en Skrivelse til Generaldirektionen.

Der fandt en Forhandling Sted angaaende Motorvognsførernes lønningsmæssige Placering. Forhandlingerne førte til, at Generaldirektoratet til Normeringslovens 2den Behandling stillede Forslag om at udnævne 52 Motorvognsførere i 12 c Lønningsklasse.

Der afholdtes Hovedbestyrelsesmøde 17. og 18. Februar. Paa dette Møde vedtoges det at yde de Medlemmer, der var blevet arbejdsløse, en ugentlig Understøttelse.

Baneingenør I. Kristensen holder Foredrag om Signalreglementet.

Marts:

Lønningsraadets Formand, Departementschef K. N. Kofoed, holder Foredrag om: »Bør Tjenestemandsstillingen være en egentlig Livsstilling eller et tidsbegrænset Kontraktforhold«.

Den til Undersøgelse af Muligheden af at skaffe Statsbanerne forøget Trafik nedsatte Assistentkommission afslutter sit Arbejde og afgiver en udførlig Indstilling til Ministeren.

Forretningsfører for Dansk Jernbaneforbund Ch. Petersen bliver Landstingsmand i Stedet for afdøde Fru Nina Bang.

April:

Privatbanelokomotivmændene afholder Kongres i Sønderborg.

Maj:

Sommerkøreplanen træder i Kraft den 15. Maj. Samtidig tages det nye 3. og 4. Spor i Brug paa Klampenborgbanen. — Den udvidede Køreplans Ikrafttræden betyder en Stigning paa ca. 3000 km daglig.

Fra russisk Jernbaneforbund modtages Indbydelse til Deltagelse i en Kongres i Moskva. Indbydelsen blev ikke modtaget.

Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale afholder Repræsentantskabsmøde.

Juni:

Norsk Lokomotivmands Forbund afholdt Aarsmøde i Oslo.

Nordisk Lokomotivmandsforbund afholdt Kongres i Trondhjem.

I Tyskland forefalder flere Jernbaneulykker, der sættes i Forbindelse med de omfangsrige Personaleindskrænkninger.

Ved Bollnäs i Nordsverige fandt Natten til 22. Juni en frygtelig Ulykke Sted ved at et Hjælpe-lokomotiv stødte sammen med et Eksprestog. 16 Mennesker dræbtes og 20 saaredes.

Danske Jernbaners Afholdsselskab holdt Aarsmøde i Fredericia.

Jernbaneforeningen afholder Aarsmøde, paa hvilket Assistent L. Chr. Larsen faldt som Formand og afløstes af Trafikinspektør J. Okkels.

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation afholder Delegeretmøde i Vejle.

Dansk Jernbaneforbund afholder Kongres i Helsingør.

Der føres Forhandling med Generaldirektoratet angaaende Udvælgelse af Kørelærere. — Samtidig forhandlede 3. Distrikts Kørselsfordelinger.

Juli:

Internationalt Transportarbejder Forbund afholder Kongres i Stockholm.

»Vor Stand« skifter Redaktør, idet Stationsforstander N. C. Henriksen overtager Redaktionen efter Frk. Westergaard.

I Dagspressen fortæltes det, at Burmeister & Wain havde bygget det driftssikre Diesellokomotiv og at Problemet dermed var løst. Det viser sig, at Burmeister & Wain har Diesellokomotiver under Bygning, og at det derfor ikke kan vides, hvorvidt Problemet er løst.

Nordisk Jernbanemand's Union afholder Sekretariatsmøde i Stockholm.

Venstreblade begynder at tale om Lønningslovrevision.

Der sker flere større Jernbaneulykker i England, Polen og Tyskland, der kræver mange Menneskeliv.

Julipristallet offentliggøres. Det viser ingen særlig Forandring og Tallet staar fremdeles paa 176.

August:

Der indtræffer i Tyskland en ny Jernbaneulykke, hvorved mange dræbtes og saaredes. Der nedsættes som Følge af de hyppige Ulykker i Tyskland en Kommission, der skal undersøge Driftssikkerhedsspørgsmaalet ved Banerne i Tyskland.

Venstreblade opstiller et Regnestykke, hvorefter de lavere stillede Tjenestemænd har for meget i Løn, medens de højere stillede har for lidt.

Der modtages Afslag paa Henvendelsen om forlænget Ferie for Lokomotivførere over 45 Aar.

September:

Der fandt Landstingsvalg Sted den 14. September, men Flertallet forrykkedes ikke.

Der afholdes Lokomotivmandskongres i Frankfurt a. Main, Tyskland.

Oktober:

C. O. afholder Bestyrelsesmøde og senere paa Maaneden Repræsentantskabsmøde.

Statsbanernes Driftsberetning for Aaret 1927—28 udsendes: Underskudet er stærkt forøget.

Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale, der ledes af Organisationerne, udbetaler ca. 19 000 Kr. i Bonus. Udbetalingen sker ved at der ikke opkræves Kontingent i 2 Kvartaler.

Der falder Dom i en Sag angaaende dobbelt Husførelse. Dommen gaar Sagsøgeren, Lokf. V. Johansen imod. Sagen appelleres til Højesteret.

Brande Afd. indvier en ny Fane.

Der falder Dom i en Sag anlagt af Lokf. R. C. S. Schultz, Gb., mod Organisationen. Organisationen vandt Sagen.

Organisationen aflagde Besøg paa Carlsberg Bryggerierne.

November:

Den nye Bane Frederikssund—Hvalsø aabnes for Drift.

Der falder Dom i en Sag angaaende Pension anlagt af pens. Lokf. J. A. Andersen mod Finansministeriet. Sagsøgeren vandt ikke Sagen.

Der fandt Besøg Sted i Rigsdagen og Repræsentationslokalerne paa Christiansborg.

Der afholdes Sekretariatsmøde i N. J. U. og N. L. F.

Finansministeren fremsætter Forslag i Folketinget om Oprettelse af Overassistentstillingen.

Der finder Forhandling Sted med Maskinchefen om forskellige Kørselsfordelinger.

December:

Valg til Bestyrelsen af Chr. IX Fond finder Sted. Lokf. E. Kuhn valgt.

Der udredes en Julehjælp til forskellige Lokfyrb., som har arbejdet i Værkstedet i lang Tid.

Der finder en Forhandling Sted med Generaldirektoratet angaaende Normeringslovforslaget 1929—30.

227 Lokomotivmænd har søgt Uddannelse som Motorførere.

Den af Lokf. H. C. Petersen og O. A. Liljekrans mod Organisationen anlagte Sag blev vundet af Organisationen.

ET ALVORLIGT TOGUHOLD

I Nr. 24 f. A. beskæftigede vi os med en Omtale af et mellem Skørping og Støvring forefaldet Uheld. Vore Bemærkninger herom har givet Anledning til Omtale i Dagspressen, og i »Ekstrabladet« for 21. December skrives der følgende — efter at Bladet har citeret vor Artikel (Udhævelserne delvis af os):

»Vi har forelagt Angrebet for Distriktschef Eir, hvis Lokomotiver altsaa — efter Dansk Lokomotiv-Tidende«s Paastand — bliver efterset fire Gange mindre end tidligere.

— Ja, *det er rigtigt nok* Eftersynet er blevet meget indskrænket, men Spørgsmaalet er, om det ikke tidligere har været *for meget* Vore Maskinteknikere, der har den bedste Uddannelse og en ikke ringe praktisk Erfaring, hævder, at det nuværende Eftersyn er tilstrækkeligt. Forholdet er vist det, at vi tidligere var for forsigtige, og at vi nu har praktisk talt samme Eftersyn som Udlandets Baner. Vi maa stole paa det, naar vore Sagkyndige siger, at det kan gaa, som det gaar nu.

— i øvrigt — fortsætter Distriktschefen — maa jeg sige, at jeg forstaar ikke Lokomotivfolkenes Aktion. De saver den Gren over, hvorpaa de selv sidder, naar de nu ligefrem advarer Folk mod at benytte Banerne

Denne fortsatte Skrigen op fra Personalets Side om Usikkerhed paa Banerne, har allerede gjort mange nervøse, og i Længden vil de kunne blive meget skadelige for os. Vi har de Sagkyndiges Ord for, at *alt er forsvarligt*.

Distriktschefen for 1. Distrikt indrømmer, som man ser, straks, at Eftersynene er blevet *meget* indskrænket, men tilføjer, at Spørgsmaalet er, om det ikke tidligere har været *for meget*. Vi kan ikke se andet, end at Distriktschefen aabent og ærligt har bekendt Kulør, og for saa vidt var der heller ikke andet at gøre, thi det, vi skrev, var overensstemmende med Sandheden. Derfor forbavses vi over senere i Interviewet at læse, at Distriktschefen ikke forstaar Lokomotivfolkenes Aktion, for »de saver den Gren over, hvorpaa de selv sidder«. Er det nu rigtigt? Vi kunde have Lyst til at spørge Distriktschefen m: hvorvidt det er hans Mening, at vi til alt, hvad der forefalder paa Jernbanen, til enhver Tid skulde være med til at dække over eller skjule de Angreb, der i Sparesystemets Aand gøres paa Ting, som er af væsentlig Betydning for Sikkerhedstjenesten, og navnlig naar vi paa Forhaand har erklæret os ganske uenige med den Administration, der trods vor Protest gennemfører f. Eks. det formindskede Eftersynstider.

Det kan vi ikke tjene Distriktschefen i, uanset om der som sædvanlig skulde blive os tillagt os Motiver, som naturligvis ikke er saa højsindede eller smukke som en Distriktscheffs. — Vi gør Folk nervøse og Distriktschefen beroliger — saadan ligger Landet — men hvem andre end den Administration, der har foretaget disse uheldige Indskrænkninger, gør Folk nervøse. Indskrænkningerne er Aarsagen, Følgen er Nervøsitet og aabenbar Uenighed mellem Distrikternes Chefer. Nu skal Distriktschefen endelig ikke tro, at den Gren, han taler om, ikke ogsaa bærer ham, selv om han har faaet sig anbragt helt inde ved Stammen, falder han nok ned sammen med Lokomotivfolkene — hvis det skulde ske — men som Følge af Lokomotivmændenes stærke Kendskab til Sikkerhedstjeneste, der er gaaet dem i Blodet, skal det nok lykkes tilsidst at stive Grenen af — gennem en sikker Betjening af Togene i Danmark.

I et Nr. af »Politiken« i Slutningen af December Maaned har fung. Distriktschef Dorph faaet optaget et Dementi af vor Paastand. Vi

skal blot henpege paa den aabenlyse Uoverensstemmelse, der er mellem de to Distriktschefer. Den ene erklærer højtideligt og med nogle skruede Bevisligheder, at der ingen Indskrænkninger er sket, medens den anden gives os Ret og siger, det er *rigtigt* de er blevet *meget* indskrænkede.

Vi finder ingen Anledning til at opholde os ved Hr. Dorphs Beregninger, Tal kan jo som bekendt baade bruges og misbruges, men vi er forbavset over, at Personalet paa 3. Distrikts Kontorer har Tid til at sidde og arbejde med den Slags Tøjeri for om muligt at redde Maskinbestyreren tørskoet hjem. Og lad os føje til, at egentlig burde vi ikke være forundrede over, at den Slags kommer fra 2. Distrikt, vi har jo flere Gange her i Bladet fremdraget dette Distrikts mærkværdige Afgørelser og denne nye skruede Forklaring falder saamænd godt i Traad med saa meget af det vi kender fra 2. Distrikt — der senere er blevet underkendt.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

UHELDET VED SKØRPING

Gennem Dagspressen og »D. L. T.« har man erfaret noget om det alvorlige Maskinuheld mellem Skørping og Støvring, den 11. December 1928. Heldigvis indskrænkede Uheldet sig til, at Toget standede mellem de to Stationer, da Uheldets Aarsag: En tabt Fjeder beskadigede Vacuumledningen saaledes, at Toget blev bragt til Standsning.

Enhver eftertænkssom Rejsende, og i Særdeleshed enhver Lokomotivmand vil spørge. Har D. S. B.s Administration lært af dette Uheld, eller lader man som intet og fortsætter i samme Skure? Besvarelsen af Spørgsmaalet vil blive fulgt med Opmærksomhed og ikke mindst fra Lokomotivmændenes Side.

Nu er selvfølgelig enhver klar over, at Brud paa Maskindele er meget vanskelig at gardere sig imod, selv om Personalet er aldrig saa paapassende; men Ting, som nærmest kommer ind under Konstruktionsfejl, bør de tekniske Ledere tage sig af.

Som før nævnt, skete Uheldet ved, at en Fjeder tabtes. Aarsagen skyldes ikke, som de fleste maaske tænker, at Fjederbladene havde forskubbet sig, eller Bøjlen, som holder Bladene sammen, var sprængt e. l. Nej, Aarsagen var den, at Pinden, som er anbragt i den bevægelige Fjederstrop, som hænges umiddelbart under Underlageret, og som ellers er sikret med en konisk Stift, var gaaet løs. Da Pinden er indsat, havde den Tid efter anden arbejdet sig ind i Akselkassekilen, saaledes at Pindens anden Ende er gaaet ud af det ene Hul i Akselkassen. Rystelserne, der foregaar, naar Farten er oppe paa 75—80 km, har saa foraarsaget Resten. Fjederen falder ned paa Skinnen faar et Slag, ryger op og slaar Hul i Va-

cuumledningen. Toget standser, og iøvrigt sker der ikke mere. Men er man sikker paa, at det vil gaa saaledes næste Gang?

Lille Aarsag kan sommetider faa stor Virkning Den lille Aarsag i nævnte Uheld, var sikkert den koniske Stift, som skal sikre Pinden mod at bevæge sig til nogen af Siderne, har været borte; men enhver, som har med det praktiske Arbejde at gøre, ved ogsaa, hvor let en saadan Stift kan tabes, særligt hvis den er drevet ud og ind flere Gange. Altsaa Hovedaarsagen til Uheldet, maa føres tilbage til den daarlige Sikring af Fjederstroppinden.

Til Slut kun dette, at en ny Sikringsmaade meget let kan anvises, og uden at det vil koste synderligt. For Eks. kan man paa Fjederstroppen anbringe en $\frac{1}{2}$ eller $\frac{3}{8}$ Tom. Skruer med Kontramotrik, saaledes at Skruen spænder paa Pinden i en boret Forsænkning. Pinden sidder hermed fast, og for Uheld af ovennævnte Art er man sikret. *Gnisten.*

DET NYE AAR!

Med dette Blad er det nye Aar begyndt og forhaabentlig dermed Indledningen til en ny og bedre Tid for os Lokomotivmænd, om det gamle Aar kan vi vist godt tale saa sagte, det bragte os kun Skuffelser og Resignation, men dette lærer os maaske til at faa revet Skyklapperne fra Øjnene og se, hvad der foregaar omkring os, det er vel ikke ret meget, vil man sige, for vi Danske har en Tilbøjelighed til at sige: hvad kan det nytte, og saa atter falde tilbage i en Døs. — Men det gamle Aar har vel givet os et alvorlig Memento om, at skal vi Lokomotivmænd hævde os i Kampen for Tilværelsen eller rettere sagt holde en truende Fattigdom ude, saa maa vi ud af Mørket og frem i Dagens klare Lys, for hele Herligheden ved vor Gerning er vel nok dette, at vi lever i en vis Ubemærkethed, fjærnt fra den store Offentlighed, kun optaget af at fylde vor Plads helt og holdent, men netop dette skulde man syntes havde Krav paa at blive honoreret fuldt ud som Tak for vel udført Arbejde — men desværre, der er saare langt igen —. Og kaster vi Blikket fremefter, vil vi se, at der er en lang og travl Arbejdsdag foran, for Hvilen kan falde paa; der er et Delegeretmøde, der stunder til, som selvfølgelig kommer til at beskæftige sig med store og principale Sager af vital Betydning, vel nok den største Sag i mange Aar, nemlig den kommende Lønningslov. Med hvilke Midler, vi skal naa frem til Maalet, maa den kommende Tids Arbejde give klart og rent Besked, for et er givet, at i den 10-aarige Periode, der er gaaet, er vore Lønninger i den Grad bleven nivelleret, at vi nu staar i Nærheden af Sultegrænsen, og i al Beskedenhed maa vi vel nok hævde, at vor Gerning fortjener en bedre Skæbne end at leve fra Haanden og til Munden, for det er jo en Kendsgerning, at mange, alt for mange maa forlade den opslidende Tjeneste i en ung Alder, grundet paa det Tempo Tjenesten bliver ført i, det bør vel ogsaa fremhæves, at ingen slipper levende herfra, uden man har faaet sit Men, det være sig Gigt, Nerverlidelse eller andre Sygdomme, som selvfølgelig er opstaaet af det rastløse Liv, som er sær-

præget for Lokomotivmændene. Et ved vi ogsaa, at fra foroven kan vi ikke vente Forstaaelse, det har Tiden vel nok belært os, men det staar nu til os selv at føre den kommende Tids Arbejde frem til Sejren med de Midler, vi finder for godt at anvende. Lad os derfor huske med Nytaarshilsen det Ord, som siger: At den, der elsker sit Barn, tugter det i Tide —!

O. Lønborg.

SAGKUNDSKAB

Distriktschefen for 1. Distrikt har overfor Ekstra-bladet udtalt, at Statsbanernes Sagkundskab har sagt god for Forberedelses- og Afslutningstiderne i deres nuværende Form, og som saadan kan man være rolig, alt er som det skal være efter Hr. Eirs Mening. At de samme Sagkyndige for nogle Aar siden om det samme havde en helt anden Mening, det tales der selvfølgelig ikke om. Dengang blev Forberedelsestiden udarbejdet sammen med Organisationen, og var efter vor Mening mere Sagkyndige, end de man har nu, og som Hr. Eir saa smukt forsvarede.

Hvem er i Grunden de Sagkyndige, er det ikke de, som man mange Gange har tænkt om: Gud bedre os for sligt Sagkundskab?

For nogle Aar siden byggede man et Kedelanlæg til ca. 650000 Kr. til at forvarme Togstammerne i Eng-haven; dengang det var færdig, viste det sig, at An-læget lige kunde holde Damp paa Ledningerne, men der var ikke noget til Forvarmning af Stammerne, man kasserede og bruger nu de gamle Fs Loko.

Eller Jernbanebroen i Struer, Midtsjællandsba-nen, Dobbeltsporet ved Vejle ogsaa fremdeles, altsam-men Statsbanernes Sagkundskab.

Den første Gang en S-Maskine skulde ind i Re-misen i Rungsted, tog den Porten med, skønt en Sag-kyndig havde maalt Porten op og erklæret, at Hul-let var stor nok, men det viste sig, at Sporene ikke var midt i Hullet, og derved opstod Katastrofen.

En Rejsende spurgte Hovedbanegaardens mest Sagkyndige, Stationsforstanderen, hvornaar Toget gik til Oppesundby, men fik det nedslaaende Svar, at der ikke var noget, der hed Oppesundby, det vidste denne store Sagkyndige ialtfald ikke. Det er den Slags Sagkyndige, som Hr. Eir mener, at naar bare de har garanteret, saa er alt godt. Men selvfølgelig ingen kan forpligte sig udover sin Evne.

Hovdingen.

ENIGHED — KUNDSKAB OG HJÆLP

Det er det Motto, danske Lokomotivmænd samles om. Enighed om, at Kundskab er Nutidens største Magtfaktor er der jo tilstede, men der maa saa til Gengæld ogsaa gives de Medlemmer, som tørster efter disse saa nødvendige Kundskaber fornøden Hjælp.

En Del Medlemmer inden for Afdeling 2 ønskede oprettet et af Afdelingen pekuniært, sagligt støttet Kursus til Opnaaelse af nødvendig Kundskab i Sam-fundsudvikling, og dermed Ophbyggelse af Organisa-tionsforstaaelse.

Et Medlem stillede Forslag desangaaende paa et af Afdelingen afholdt Møde, der nedsattes et Udvalg til at undersøge alt Forslaget vedrørende, hvilket selv-følgelig er meget naturligt, ja vel! Forsaavidt dette

Udvalg vil præcisere fornøden Klassebevidsthed og ikke lader sig lede af Fraser, som paa Mødet udtalt, — vi magter det ikke pekuniært, — dette nu nedsatte Udvalg vil sikkert vide, at Livet er mere end Laksko og gennembrudte Strømper, bedst pyntede Hatte, Biografteatre og Dans, men at den, som er stærk i sin Tro og Viden, udholdende i sin Villen, og rank i sin Ryg, staar det lettest igennem.

Udvalget vil handle derud fra og gøre sit til, at Forslaget realiseres til Gavn for Medlemmerne og til-lige vor Organisation værdig.

København, i December.

A. E. Martinsen.

p. T. Medlem af Afdbest. 2.

AFDELINGS II MEDLEMMER

Paa Godsbanegaardens Lokomotivfyrbøder Afdelings-møde den 13. December 1928 var et Forslag til Behand-ling, som mødte stor Modstand fra Bestyrelsens Side, da Bestyrelsen henviste til Afdelingens økonomiske Stilling. Forslaget kommer paa Dagsordenen paa Generalforsam-lingen i Januar 1929, som maa blive besøgt talrigt af Godsbanegaardens Lokomotivfyrbødere.

Lokfb. K. A. Jespersen.

Lønningsindtægt i Kalenderaaret 1928 for Lokomotiv- og Motorpersonalet.

	a.	b.	c.	d.	e.	f.
Lokomotivførere.						
Grundløn 3000 Kr. gifte	4074	4029	3909	3819	3699	3579
ugifte	3784	3739	3619	3529	3409	3289
ugifte u. 35 Aar	3688	3643	3523	3433	3313	3193
do., 1. A. T. 300 Kr. gifte	4374	4329	4209	4119	3999	3879
ugifte	4084	4039	3919	3829	3709	3589
ugifte u. 35 Aar	3988	3943	3823	3733	3613	3493
do., 2. A. T. 600 Kr. gifte	4692	4647	4527	4437	4317	4197
ugifte	4393	4348	4228	4138	4018	3898
ugifte u. 35 Aar	4294	4249	4129	4039	3919	3799
Motorførere.						
Grundløn 2880 Kr. gifte	3943	3898	3778	3688	3568	3448
ugifte	3659	3614	3494	3404	3284	3164
ugifte u. 35 Aar	3564	3519	3399	3309	3189	3069
do., 1. A. T. 240 Kr. gifte	4194	4149	4029	3939	3819	3699
ugifte	3904	3859	3739	3649	3529	3409
ugifte u. 35 Aar	3808	3763	3643	3553	3433	3313
do., 2. A. T. 480 Kr. gifte	4434	4389	4269	4179	4059	3939
ugifte	4144	4099	3979	3889	3769	3649
ugifte u. 35 Aar	4048	4003	3883	3793	3673	3553
Lokomotivfyrbødere.						
Grundløn 2100 Kr. gifte	3154	3109	2989	2899	2779	2659
ugifte	2874	2829	2709	2619	2499	2379
ugifte u. 35 Aar	2781	2736	2616	2526	2406	2286
do., 1. A. T. 150 Kr. gifte	3304	3259	3139	3049	2929	2809
ugifte	3024	2979	2859	2769	2649	2529
ugifte u. 35 Aar	2931	2886	2766	2676	2556	2436
do., 2. A. T. 300 Kr. gifte	3463	3418	3298	3208	3088	2968
ugifte	3179	3134	3014	2924	2804	2684
ugifte u. 35 Aar	3084	3039	2919	2829	2709	2589
do., 3. A. T. 450 Kr. gifte	3613	3568	3448	3358	3238	3118
ugifte	3329	3284	3164	3074	2954	2834
ugifte u. 35 Aar	3234	3189	3069	2979	2859	2739

Ovennævnte Beløb maa dog for de i Sønderjylland statione-rede Tjenestemænds Vedkommende yderligere forhøjes med 120 Kr. (midlertidigt Løntillæg.)

Hvad har man Ret til at fradrage i den skattepligtige Indtægt.

Man har af sin skattepligtige Indtægt Ret til at fradrage det Beløb, der er betalt i Skat i det sidst forløbne Kalenderaar. Dernæst er det Beløb, der er betalt til Pensionskassen, skattefrit. Beløbet, der her er Tale om, udgør $2\frac{1}{2}$ pCt. af Grundløn og Alderstillæg for det første Halvaar og 3 pCt. for det sidste. Endvidere det Kontingent, der er betalt til Sygekassen. For Medlemmer af Statsbanepersonalets Sygekasse udgør Kontingentet $1\frac{3}{4}$ pCt. af Grundløn og Alderstillæg. Fremdeles det Kontingent, som ydes til den lovmæssige Invalideforsørgelse. Dernæst hvad man i indeværende Aar har erlagt som Rente (*ikke* Afdrag af Gæld). Hvad man har svaret i Præmie til Livs- og Ulykkesforsikring.

Skatteyderen kan ligeledes forlange foretaget det efter Loven tilladte Fradrag af eventuelle Beløb, som Hustruen tjener ved Selverhverv. Dette sidste Fradrag foretages af Skattemyndighederne. Efter Skattelovens § 8, Stk. 2, indrømmes der Fradrag af Halvdelen af det Beløb. Hustruen har tjent ved Selverhverv, dog ikke udover Halvdelen af følgende Beløb: 1600 Kr. i København og Frederiksberg, 1400 Kr. i Købstadskommuner og de sønderjydske Flækker og 1200 Kr. paa Landet.

ILSENBURG-DIESELLOKOMOTIVET

Diesellokomotivfabriken *Fürst Stolberg-Hütte*, *Ilsenburg* i Harzen, har i de senere Aar bygget kompressorløse Totakt-Dieselmotorer til Kørekraner. Den kompressorløse Totakt-Dieselmotor er den nyeste Konstruktion af

Dieselmotoren. De derved indvundne Erfaringer har været Anledning til, at *Fürst Stolberg-Hütte* har taget denne Konstruktion af Dieselmotoren, der hidtil ikke har fundet Anvendelse i Motorlokomotivdrift, i Brug som Fremdrivningsmaskine i Motorlokomotiver.

Til de tyske Rigsbaner har Firmaet leveret 80/85 HK Diesellokomotiver. Forsøg med Firtakt-Dieselmotorer i Lokomotivdrift, som den bygges af forskellige Firmaer, skal have ført til, at de tyske Rigsbaner har bestemt sig for *Ilsenburg* kompressorløse Totakt-Dieselmotor.

Rigsbanerne tilstræber at anvende Diesellokomotiver til Rangering i saa stor Udstrækning som muligt, og i den Hensigt er for Tiden et Samarbejde mellem nævnte Firma og Rigsbanerne i Gang med at konstruere et kraftigt Diesellokomotiv med den kompressorløse Totakt-Dieselmotor og den Firmaet tilhørende patenterede *Usinger-Friløbs-Friktionskobling*, hvormed man er i Stand til at regulere Drivkraftens Overføring paa Drivhjulene efter Forholdene (Gearskiftning) uden at afbryde Drivkraftens Virkning i Trækkrogen.

Ilsenburg Diesellokomotivet ses i Fig. 1. Det er 4 m langt og bestaar i det væsentlige af følgende Hoveddele: Motoren, Kraftoverføringsmidlet og Lokomotivstellet. Motoren, som bygges paa *Fürst Stolberg-Hüttes* egne Værksteder, er bygget til Lokomotivdrift og

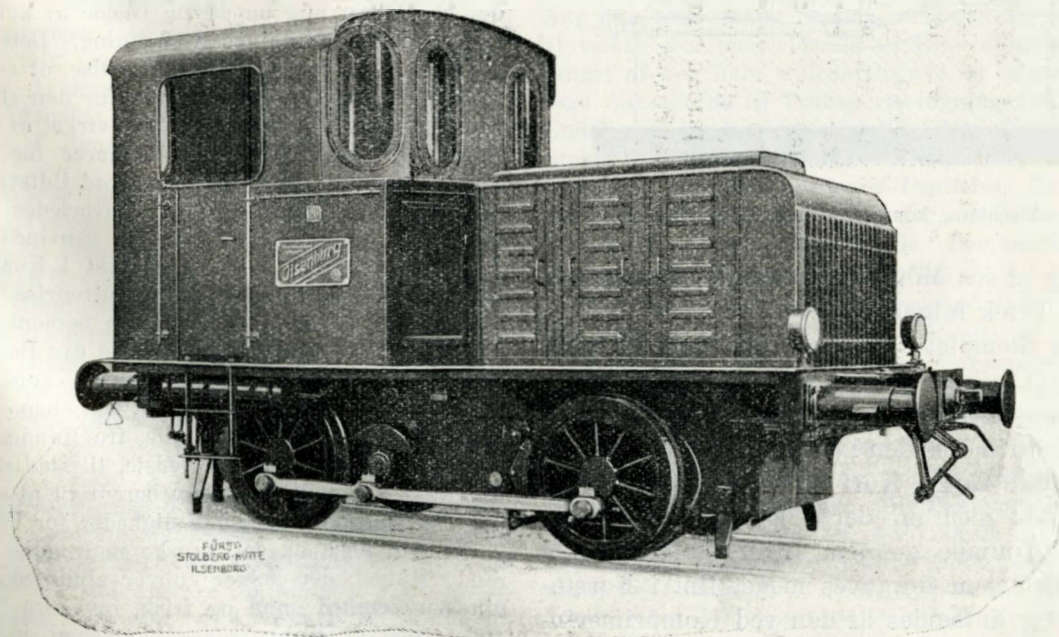


Fig. 1. *Ilsenburg*-Diesellokomotivet.

holdt meget kraftig i alle Dele. Den arbejder i Totakt og er derfor meget enkel i Konstruktion.

Stemplet aabner og lukker Indstrømnings- og Udstødskanalen, saaledes at Kamaksel, Ventilstænger, Vippearme, Indstrømnings- og Udstødsventiler, der ved Firtaktmotoren ofte er en Kilde til Driftsforstyrrelser, bortfalder. Som Brændstof kan anvendes billige Olier: Raaolie, Gasolie, Brunkultjæreolie, Parafinolie, Massut samt de fleste Planteolier.

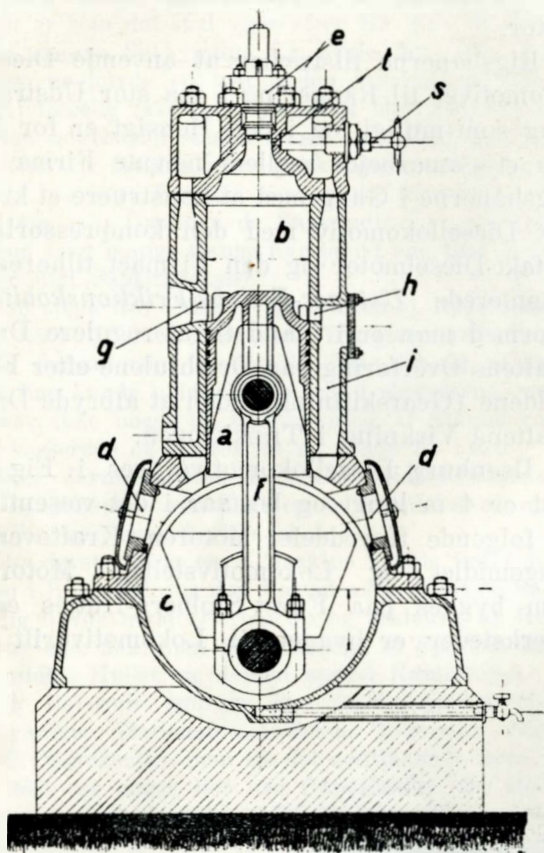


Fig. 2. Ilsenburg kompressorløse Totakt-Dieselmotor.

I Fig. 2 ses Motoren. Arbejdsprincippet er i grove Træk følgende:

Naar Stemplet *a* bevæger sig opad i Cylinderen *b* (Opslaget), indsuges gennem Ventilerne *d* atmosfærisk Luft i Krumtaphuset *c*; samtidig komprimeres den i Cylinderen over Stemplet værende Luft. Kort før Stemplet er i Top, indsprøjtes med en dertil særlig konstrueret Brændstofpumpe gennem Brændstofventilen *s* Brændolie, som forstøves meget fint i Forstøveren *t* og antændes af den ved Komprimeringen stærkt ophedede Forbrændingsluft. Ved Forbrændingen udvikles i Cylinderen Arbejds-

gas af et stort Tryk, som driver Stemplet nedad (Nedslaget), hvorved den udviklede Energi gennem Stempelstangen *f* overføres til Krumtappen. Kort før Nedslaget er til Ende, blotter Stemplet Udstødskanalen *g*, og Spildegassen strømmer da gennem denne og Lyddæmperen ud i det fri.

Straks efter at Udstødskanalen er aabnet, aabnes Indstrømningskanalen *h*, og den i Krumtaphuset noget sammentrykkede Luft (Skylleluften) strømmer gennem Kanalerne *i* og *h* ind i Cylinderen over Stemplet, som ved sin Form retter Luftstrømmen mod Cylinderens Top, hvorved Spildegassen uddrives fuldstændig. Den i Cylinderen tilbageblivende Luft komprimeres under Stemplets Opslag, og den beskrevne Arbejdsgang begynder forfra.

TRANSPORTAGENTURETS VIRKSOMHED.

Foredrag i Jernbaneforeningen den 22. November 1928
af Trafikinspektør Arn. Jensen.
(Efter »Vor Stand«.)

Idet jeg takker Foreningen, fordi den har anmodet mig om gennem et Foredrag at ville meddele Foreningens Medlemmer det nærmere Forløb af den Undersøgelse angaaende Transportforholdene, som Generaldirektoratet afvigte Vinter lod iværksætte Landet over og samtidig meddele nogle Oplysninger om det Arbejde for Erhvervelse af Trafik, der nu udføres gennem Transportagenturet, kan jeg udtale, at det har været mig en særlig Glæde at kunne efterkomme denne Forenings Anmodning. Dette saa meget mere, som jeg har den Opfattelse, at den til mig rettede Anmodning er et Udtryk for den almindelige Interesse som Personalet — upaavirket af de senere Aars ikke ringe Modgang — nærer for Banernes Ve og Vel, mulig ogsaa i nogen Grad Udtryk for Personalets Betænkkeligheder over, hvorledes det atter skal blive muligt for Banerne at genvinde noget af det, der aabenbart for alle er tabt i Konkurrencekampen med andre Befordringsentrepriser.

Lad mig da først — som min personlige Opfattelse af det for Banerne forholdsvis nye Begreb Konkurrence — anføre, at Konkurrence — sund Konkurrence — kun er af det gode, idet den anspænder eller efterhaanden vil anspænde alle, fra Bunden til Toppen, til stadigt at yde det bedste, til stadigt at være paa Vagt, til stadigt at være beredt til at sætte ind, hvor en Indsats rummer Muligheder for Udbytte.

Konkurrence er det ganske nødvendige stimulerende Middel, der holder enhver almindelig Føjretningsevne sund og frisk, og mere end noget andet Sted er Konkurrence paastrængt indenfor en Virksomhed, der — som Banerne — gennem mange Aar faktisk har haft Monopol paa store Parter af

Transporter. Monopolvirksomhed, der ubestridt er saare behagelig for sin Udøver, men mindre bekvem for den Forbruger, der er henvist til at dække sit Behov gennem Monopolet, er altid befængt med Unoder af forskellig Art, Unoder der kun kan borteliminere ved Monopolets Bortfald. Der er derfor ingen særlig Anledning til Bekymringer over den Konkurrence, vi nu er ude for. Vi maa se Situationen i Øjnene og tage Kampen op, hvis ikke vil Virksomheden hensygne. Vi maa fjerne det, der ikke længere er tidssvarende i vor Forretningsgang, og vi maa ved nye Midler og forbedrede Præstationer søge atter at erhverve, hvad der er tabt.

Viljen til at tage Arbejdet op under de nye Former, der dikteres ved Monopolets Bortfald, er utvivlsomt til Stede; mange faglige Artikler i Personalets Foreningsblade har vidnet derom, og at Administrationen ikke Maaned efter Maaned gennem de senere Aar roligt har kunnet se Befordringsmængden vige, er selvsagt. Forbedringer i Beredskabet af forskellig Art er da ogsaa gennemført, *den* indgaaende Undersøgelse af Transportforholdene paa hver enkelt Station, der ene kunde klarlægge Forholdene fuldt ud, blev iværksat, og Administrationen har allerede nu draget Konsekvenserne af adskillige af de Kendsgerninger Undersøgelsens Resultater fastslog.

Om Undersøgelsens Start, Udvikling og Fuldførelse, om enkelte af de Resultater Undersøgelsen har givet, og om de nye Veje Banerne er i Færd med at slaa ind paa, skal jeg da søge at gøre Rede.

Det Udvalg der har undersøgt Transportforholdene Landet over, blev nedsat af Generaldirektoratet i September Maaned 1927, med den Opgave, at tilvejebringe de fyldigst mulige Oplysninger om Konkurrencen — navnlig for Godstrafikens Vedkommen — og at faa konstateret om, eventuelt i hvilken Udstrækning og paa hvilke Maader, Modforanstaltninger lod sig træffe.

Undersøgelsen blev ledet af Trafikchefen, og overdraget til mig med Trafikinspektør K. A. R. Sahl, 2. Distrikt, Aarhus, som Leder af Arbejdet inden for 2. og 3. Distrikts Omraader. Et Antal Assisterter blev stillet til Raadighed for Arbejdet i Marken.

Den stillede Opgave krævede en effektiv Undersøgelse af Transportforholdene paa hver enkelt Station som en uomgængelig Betingelse for at skabe det fornødne Grundlag for Bedømmelsen af den foreliggende Situation. En Inddeling af Landet i 19 Undersøgelsesomraader blev derfor foretaget, og ved denne Inddeling tog man i videste Udstrækning Hensyn til, at de indenfor hvert Omraade liggende Provinsbyer burde behandles sammen med deres naturlige Opland.

De til Undersøgelsen udtagne Assisterter fik udleveret det fornødne Materiale, herunder en Arbejdsplan, saaledes at der blev skabt Sikkerhed for, at Undersøgelsen vilde bringe Administrationen netop de Oplysninger, der var nødvendige til Bedømmelsen af Konkurrenceforholdene.

Der blev ved denne Arbejdsplan blandt andet paa-

lagt den enkelte den Opgave, indenfor det ham tildeelte Omraade at søge klarlagt, hvorledes Befordringen foregik uden om Jernbanen, saaledes at der derved blev samlet et solidt Materiale til Bedømmelse af Mulighederne for Erhvervelsen af Transporter pr. Jernbane. Nødvendigheden af et indgaaende Samarbejde med Stationerne (Godsekspeditionerne) og iøvrigt med Driftens Personale blev herved paapeget overfor den paagældende. Yderligere blev det indskærpet, at det paa Undersøgelsens første Stadium ene drejede sig om Indsamling af Oplysninger (om Godsmængder, Godsarter, Befordringspriser samt Aarsagen til, at anden Befordring blev foretrukket for Jernbanebefordring).

Efter Tilvejebringelsen af alle Oplysningerne for et vist Omraade, der maatte siges at høre sammen, skulde den paagældende derefter efter almindelige af Lederne givne Anvisninger udarbejde et Resumé med Forslag om, hvad der efter hans Mening burde foretages for at erhverve den Trafik, der naturligt hørte hjemme paa Banerne.

Det vil saaledes ses, at den enkelte Undersøger har haft rig Lejlighed til at komme frem med det, der laa ham paa Hjerte, og jeg maa tilføje, at ihvorvel alle fremkomne Forslag ikke fuldt ud har kunnet accepteres, er intet Forslag dog lagt hen, uden en indgaaende Overvejelse af de Muligheder Forslaget rummede.

For statistisk at faa belyst Transportsvingningerne paa hver enkelt Station enedes man om, efterhaanden som Undersøgelsen skred frem, at lade de i Undersøgelsen deltagende Assisterter foretage Udvalg af Driftsberetningerne, at tilvejebringe en Sammenligning mellem Transportmængden paa hver enkelt Station i Driftsaaret 1913—14 og i Driftsaarene 1923—27, dels for ved Undersøgelsens Afslutning at have tilvejebragt en ikke unyttig Sammenstilling over Transportsvingningerne i de senere Aar paa hver enkelt Station, dels for derved straks at vække den paagældende til Eftertanke over Omfanget af den ham stillede Opgave og anspore til at søge Aarsagerne til Transportsvingningerne klarlagt. Endelig vilde den paagældende derved faa tilvejebragt en Introduktion til den enkelte Station, et Grundlag for *den* nærmere Drøftelse, der maatte være en nødvendig Betingelse for, at Undersøgelsesarbejdet forløb paa bedste Maade. Den anviste Fremgangsmaade viste sig meget nyttig.

Stationerne (Godsekspeditionerne) har beredvilligt ydet al mulig Støtte til Fremme af Arbejdet, og i det store og hele har ogsaa Forsenderne beredvilligt gjort Rede for Aarsagen til, at man i saa mange Tilfælde foretrak anden Befordring for Jernbanebefordring. Forsenderne har overfor Undersøgelsespersonalet fremsat de Anker, man havde mod Banernes Befordringstider, Tarifbestemmelser, Eks-peditionsform, Behandling af Publikum m. v., og der blev derved tilvejebragt vigtige Oplysninger, blandt andet for Løsningen af Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af bedre Rapport til Banernes Kunder. Alle-rede paa dette Stadium af Undersøgelsen lykkedes det ved Oplysninger om Banernes Befordringstider

og Takster — tildels ved Samarbejde med Distrikterne — at erhverve Transporter af forskellig Art.

Den faste Rapport til Lederne blev tilvejebragt ved regelmæssige Møder, og ved Undersøgelsens Afslutning blev det tilvejebragte Materiale bearbejdet og en Betænkning fremsendt til Generaldirektoratet (Februar 1928).

Forinden jeg herefter gaar over til at gøre Rede for Omfanget af den mod Banernes Godsbefordring indsatte Konkurrence, vil nogle faa statistiske Oplysninger være af Interesse. Sammenligner vi Befordringsmængden i Førkrigsaaet 1913—14 og Aaret 1926—27.

1913—14 befordret	Tons	6 289 700
1926—27 —	—	6 164 800
er Tilbagegangen		124 900

Tons ikke særlig stor, men erindrer vi, at Landets Omraade i Mellemtiden er blevet forøget med Sønderjylland, at Befolkningen er tiltaget i Antal, at der dog er indført Forbedringer i Driften af forskellig Art, ændres Billedet totalt.

Til nærmere Tydeliggørelse af den stedfundne Tilbagegang skal jeg anføre nogle Eksempler fra sjællandske Stationer:

	Ank. og Afs. Gods.		Ialt:
	1913—14	1926—27	
	Tons	Tons	Tons
Holbæk, lokal	113 000	74 000	39 000
Lejre	11 000	8 600	2 400
Næstved, lokal	102 000	86 000	16 000
Hillerød lokal	76 500	34 000	42 000

Svinetransporterne er et sørgeligt Kapitel for sig. Jeg skal blot nævne Dem Tallene paa Svin ankommet til Holbæk Station.

1923—24	26 335	Svin
1926—27	2 381	—

Hovedaarsagen til denne store Nedgang i Befordringsmængden er Konkurrencen fra andre Befordringsentrepriser, en Konkurrence, der lader sig dele i følgende 3 Hovedgrupper:

Stærk Udbygning af Landets Provinshavne med deraf følgende større Skibstrafik paa Havnene.

Medens Landets Forsyning med Importvarer (Korn, Foderstoffer, Brændsel, Olie m. v.) tidligere skete over forholdsvis faa og store Havne, et Forhold, der gav Banerne betydelige Transporter, har Udbygning af Provinshavne, baaret frem af Provinsbyernes Ønsker om at frigøre sig for Afhængigheden af Hovedhavnenes Importfirmaer, medført en betydelig Omlægning af Importhandelen. Herved er store Transporter gaaet tabt for Banerne, og til nærmere Belysning af de stedfundne Forskydninger skal jeg eksempelvis anføre Transporttallene for Holbæk, der i Mellemtiden har faaet sin Havn udvidet:

Aar	Afsendt		Ankommet	
	Helbæk	Holbæk tr. (Odsherredsb.)	Holbæk	Holbæk tr. (Odsherredsb.)
	Tons	Tons	Tons	Tons
1913—14	40 898	16 321	72 320	53 601
1926—27	40 077	20 887	35 473	21 122

Altsaa en Nedgang i ank. Gods (lokal og transit) paa ca. 70 000 Tons.

Selv om man ved Bedømmelsen af de stedfundne Forskydninger ogsaa maa tage i Betragtning, at den samlede Importmængde varierer under Hensyn til Høtsudbytte, Industriens Beskæftigelsesgrad m. v. har Havneudvidelser dog medført en meget betydelig Tilbagegang i Banernes Transportmængde, nemlig i første Række Transporter fra Hovedhavn til paagældende Havneby, men tillige har Importfirmaerne i Provinsbyer med Havn fravristet Hovedimporthavnene et betydeligt Antal Oplandskunder, der betjenes dels ved Lastautomobiler i nærmeste Opland, dels ved Jernbane, men dog saaledes, at Importvarens Transportlængde med Jernbane er blevet mindre end tidligere. De samlede Udgifter ved Varens Transport fra Udland til Forbruger maa derved være blevet væsentlig nedbragt, idet Importfirmaerne i de store Havnebyer ikke har været i Stand til at imødegaa Konkurrencen paa anden Maade end gennem Etablering af Filialer i Provinsbyerne. Disse Filialer forsynes da søværts.

Den stedfundne Udvikling kunde mulig have været standset i Opløbet ved Indførelse af billige Takster for Befordringerne til og fra Hovedhavnene, og det er vel et Spørgsmaal, om ikke Landet i sin Helhed havde været bedre tjent med forholdsvis faa og store Havne og billig Jernbanetransport til og fra disse, fremfor med et Supplement af mindre Havne, der virker noget hæmmende paa Skibstrafikens hurtige Afvikling, ogsom, efter de Klager at dømme, der nu og da har foreligget, navnlig i de senere Aar, er saa dyre i Drift og Vedligeholdelse m. v., at ekstraordinært høje Havneafgifter er en Betingelse for Opretholdelsen af Havnene.

Banerne maa imidlertid nu gøre sig fortrolig med, at de Transporter, der er tabt ved Havneudvidelser, næppe atter kan erhverves, idet det formentlig samfundsmæssigt set vil være udelukket ved Takstændringer eller Særaftaler at gribe virksomt ind til Fordeel for Import over Hovedhavnene.

Konkurrencen fra Smaaskibe.

Inden Skibsmotoren for Smaaskibe naaede sin nuværende driftssikre Form, var Banerne ikke i nævneværdig Grad generet af denne Konkurrence. Forholdet er nu dette, at Skibsmotoren praktisk talt har gjort disse Fartøjer uafhængige af Vind og Vejr, og herved er en nogenlunde sikker Befordring opnaaet. Fragterne, der beregnes, ligger ikke fast, men Befragtning overtages til opnaaelig Pris (Jernbanens Takster er et godt Beregningsgrundlag for Mægler eller Skipper). D. f. D. S. lider ogsaa herunder. Dets Forsendelser paa Nykøbing F. synes saaledes efter Statistiken at være dalet i de sidste Aar med ca. 50 pCt.

Automobilkonkurrencen.

Antal *Lastbiler* i Drift: Aar 1924 9 836, Aar 1927 15 548, pr. 30. September 1928 Stigning yderligere 15 pCt.

Konkurrencen er navnlig sat ind i de senere Aar, først paa den rene Nærtrafik (Afstanden 20—25—30 km ud fra Hovedstad eller Provinsby), senere over længere Afstande (50—60 km), og i den seneste Tid over Afstande paa indtil 120 km, f. Eks. over hele Sjælland.

Medens Automobilbefordringen i den rene Nærtrafik bringer Goder for Befolkningen, som vanskeligt kan erstattes ved Jernbanebefordring, skulde det vel være muligt for Banerne at gøre sig gældende over længere Transportafstande, at finde de rette Midler til at modvirke Konkurrencen.

Det vil da være rettest først at gøre sig klart, hvilke Goder Automobilbefordringen har bragt Befolkningen. Blandt andet kan nævnes:

Befordring fra Dør til Dør.

Fragtkørere er tillige Befolkningens Kommissio-nær.

Personlig Overbringelse af Bud, Besørgelse af Ærinder, der ligger udenfor selve Transportop-gaven.

Hurtig Befordring indenfor samme Dag, over kor-tere Afstande indenfor Timer.

Muligheder for hyppig Tilgang af Varer og der-med for betydelig Indskrænkning af Varelagre; Frigørelse for en væsentlig Part af tidligere i Varelager bunden Kapital.

Under ustabile Prisforhold (vigende Priser) Midlet til Begrænsning af Lager og dermed til Overfø-relse af Risiko til Grossist eller Importør.

Nedgang i Omkostningerne ved Varernes Distri-bution.

For Grossistfirmaerne, navnlig i Provinskøbstæ-derne, Midlet til den personlige og hyppige Rap-port til Kundekredsen, der er en nødvendig Be-tingelse for at fastholde og udvide den.

Automobilkunkurrencen deler sig naturligt i føl-gende væsensforskellige Arter:

Forskellige større Firmaers Kørsel med egne Lastbiler.

Efter de foreliggende Oplysninger drives en saa-dan Kørsel i vid Udstrækning, navnlig udkøres Va-rer som Mel, Margarine, Colonial m. v., og disse Varer udkøres over ret store Afstande, fra Kjøben-havn saledes over store Dele af Sjælland, fra Pro-vinsbyer som Holbæk og Slagelse saa langt, som der kan køres paa en enkelt Dag, og fra de større fynske og jyske Provinsbyer iøvrigt ganske under samme Forhold og i samme Udstrækning.

== (Fortsættes.)



VOGNLÆRE

Vi henleder Opmærksomheden paa den i dette Nummer paabegyndte Vognlære, der indeholder en udførlig Be-skrivelse af Vognmateriellet ledsaget af talrige Illustration-er.

Interesserede Læsere kan ad denne Vej faa en god Vejledning i Vognenes Bygning og Konstruktion og komme i Besiddelse af et Hæfte med Oplysninger af stor Værdi.

Tag derfor de midterste Sider ud af Bladet og opbe-var dem.

DØDSFALD

Den 30. November 1928 afgik Lokomotivfører C. J. H. Jantzen, Kh. Gb., ved Døden efter længere Tids Sygdom. Den lille Jantsen, som han i daglig Tale kaldtes, gjorde i de senere Aar Tjeneste ved Dybbølsbroens Remise og kørte som Følge deraf paa Holte—Klampenborg. Jantzens Afsked forelaa allerede inden Døden hentede ham, og der skulde saaledes ikke forundes ham en Hviledag ovenpaa den lange Arbejdsdag. J. blev 61 Aar gammel og paa-begyndte sit Arbejde ved Statsbanerne allerede 1881 som Lærling. Han blev ved sin Forfremmelse til Fører i 1899 stationeret her i København. J. var kendt som den alletider ligvægtige Mand og altid med et Smil paa Læben, ingen Under han derfor ingen Uvenner havde, og han nød en ganske ubetinget Agtelse blandt de Tjenestemænd, han færdedes blandt. Vi kan tilføje, at han som Lokomotiv-mand i enhver Henseende udfyldte sin Plads paa en Maa-de, der tjener Standen til Ære. Ved Begravelsen, der fandt Sted den 5. December fra Solbjerg Kirkegaard, var der mødt talrige deltagende Lokomotivmænd for at vise den lille Jantzen den sidste Ære, ligesom Faner fra Organisa-tionen paraderede ved Baaren.

Ved Graven bragte Organisationens Formand Jantzen en Tak saavel for hans Troskab mod Standen som for hans noble Færden som Tjenestemand.

Hans Minde vil leve længe blandt os.

c. m.



I den amerikanske Jernbanearbejdslov

(Railway Labor Act 1926) betegnes Speditionsforret-ninger som Jernbaneforretninger og deres Tjenestemænd som Jernbanetjenestemænd. Loven giver udtrykkelig Tje-nestemændene Ret til frit at vælge Organisation. Videre forpligter den Arbejdsgiverne og Arbejdstagerne til at



træffe kollektive Aftaler om Arbejdsvilkaarene, samt forbyder Arbejdsgiverne paa nogen Maade at blande sig i Arbejdstagerens Organisations- og Repræsentationsvæsen og omvendt.

5000 Tjenestemænd ved »American Railway Ekspres Kompagni« i New York er uden Undtagelse organiserede i det amerikanske Jernbanetjenestemandsforbund. Speditionsselskabet vægrede sig imidlertid ved at anerkende denne Organisation som Personalets faglige Repræsentation og at forhandle med denne.

Helt uventet erklærede alle 5000 Mand Kl. 10 om Aftenen den 15. Oktober Strejke, hvis Ledelse — trods Ulovligheden — alligevel overtages af Organisationen. Inden der var gaaet 48 Timer, havde Selskabet kapituleret, hvorefter Strejken afblæstes. Efter 4 Dages livlige Forhandlinger undertegnede en kollektiv Overenskomst.

En Lønaktion

førtes i Begyndelsen af 1928 ved de franske Jernbaner, hvilken 1. April sluttedes med en mindre Lønforhøjelse. Kravet lød paa Ligestilling af Jernbanemænd og Stats-tjenestemænd m. H. t. Fastsættelse af Minimallønninger paa 8000 Frcs. pr. Aar. Der opnaaedes en Minimalløn paa 6850 Frcs., med Præmier 7050 Frcs.

Det franske Jernbaneforbund paabegyndte da en Pressekampagne, som varede hele Sommeren. Den 26 Oktober fremlagdes nye Krav for Jernbaneselskabet og Regeringen; denne Gang krævedes en Minimalløn af 10,800 Frcs. Underhandlingerne førte til en Overenskomst mellem Regeringen og Jernbaneselskabet paa Basis af en Minimalløn af 8000 Frcs. Lønforhøjelsen udgør indtil 11 pCt.

Efter Afkortning af Pensionsafgiften bliver tilbage for Tjenestemænd 7520 Frcs. og for Jernbanemænd 7420 Frcs. af Minimallønnen. Regeringen hævder, at Jernbanemændene dermed er ligestillet med Statstjenestemænd fra og med 1. Januar 1930. Forskellen paa de 100 Frcs. udjævnes paa forskellig Maade ved Frirejser o. l.

SYGEKASSEN

Jernbanelæge W. Ottesen, Amagerbrogade 73, har fra 1. Januar 1929 Konsultationstid: Hverdage Kl. 12—13, Onsdag tillige Kl. 18—19.



Ovedført som ekstraordinære Medlemmer:

Lokomotivmester C. F. Berg Pedersen, Skanderborg.

Lokomotivmester A. E. Jensen, Brande.

Pens. Lokomotivfører N. J. F. Rohde, København Ø.



Udnævnelse fra 1.—1.—29:

Lokomotivfyrbøder F. Mogensen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. P. L. Bjerglund, Østerbro, til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder T. C. Steffensen, Østerbro, til Lokomotivfører i Holstebro (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder C. Petersen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Frederikshavn (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder S. E. Boye, Aalborg, til Lokomotivfører i Thisted (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder N. K. Hansen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Struer (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder L. G. Jensen, Nyborg, til Lokomotivfører i Oddesund N. (Depotforst.) (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ans. fra 1.—1.—29:

Lokomotivfører P. V. Jarnholt, Gjedser, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører Th. Christensen, Orehoved, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører R. N. Rasmussen, Brande, til Orehoved.

Lokomotivfører F. K. Nielsen, Struer, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfører O. P. Petersen, Skjern, til Esbjerg.

Lokomotivfører H. J. Høi, Holstebro, til Struer.

Lokomotivfører H. V. Nielsen, Thisted, til Gjedser.

Lokomotivfyrbøder A. Pedersen, Viborg, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder P. C. Hartvigsen, Herning, til Viborg.

Lokomotivfyrbøder J. A. Pedersen, Randers, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder G. F. Gjødese, Struer, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder N. P. Jensen, Struer, til Aarhus H.

Lokomotivfyrbøder E. Mikkelsen, Struer, til Skanderborg.

Lokomotivfyrbøder N. P. E. Madsen, Aarhus H., til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder C. O. Nielsen, Kbhavns Godsbgd., til Østerbro.

Lokomotivfyrbøder H. F. Brade, Kbhavns Godsbgd., til Østerbro.

Lokomotivfyrbøder S. A. Pedersen, Fredericia, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder P. M. Frandsen, Aarhus H., til Fredericia.

Afsked:

Lokomotivfører F. B. Hansen, Aalborg, efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pens. fra 31.—1.—29 (min. Afsk.).

Lokomotivfører N. P. Kristensen, Korsør, efter Ans. paa Grund af Svagelighed med Pens. fra 31.—1.—29 (min. Afsk.).

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 9. Januar.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
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 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEK

NYE BØGER

Sj.- Falster.	Jyl.- Fyn	
15031	13417	Egeberg, Edvard: Fra Kirkens Port.
15032	13441	Malling, Mathilde: Kongsager.
15033	13429	Holst, Bertha: Vibe.
15034	13405	Vollquartz, Ingeborg: En ubetydelig Kvinde.
15035	13432	Keable, R.: Simon Peter.
15036	11460d	Michaelis, Karin: — — — Synd, Sorg og Fare.
15037	13446	Munch-Steensgaard: Bersærken.
15038	13414	Budden, J.: Jungle-John.
15039	13443	Meyn, N.: Atlantis Skatkammer.
15040	13451	Reinhard, C.: Den ensomme Ulv.
15041	13458	Thyregod, S. T.: Blandt Landstrygere.
	13390	Bædeker: Greece.
15042	13431	Jensen, J. P.: Ewald og Wessel, fortalt for Ungdommen.
13791d	12327d	Gard, Roger Martin du: Familien Thibault IV Del Konsultationen.
	12327e	do. do. V Del. Sorellina.
15043	13459	Uldall, Dorette: Eventyrske.
15044	13449	Ott, Estrid: Ungen.
15045	13444	Nikaely, Lisa: Hittebarnet.
15046	13453	Rochau, Else: Fru Baggers Døtre.
15047	13463	Vollquartz, Ingeborg: Slottet i Skyerne.

15048	13448	Presskorn-Thygesen, N.: Lille Frøken Man-gepenge.
15049	13433	Kielgast, Ellinor: Lappepigen.
15050	13430	Hørlyck, Helene: Børnene i Urskoven.
15051	13481	Knox, John: Emigrant-Drengen.
15052	13424	Heinberg, Erna: Splejsen.
15053	13491	Romaine, J.: Duskammerater.
15054	13483	Lagerlöf, Selma: Anna Svärd.
15055	13472	Ehrencron-Kidde, A.: Julen paa Brorstrup.
15056	13488	O'Griffith, G.: John Bunyan.
15057	13476	Hammer, Ludvig: Paa Livets Tærskel.
15058	13473	Elkjær, Sigurd: Holle Arvidsdatter.
15059	13420	Falek, Naja: Lykkens Omveje.
15060		Roberts, Roy: Hævneren.
15061	13498	Thiese, F.: Kvinderov.
15062	13474	Grønbech, K. B.: Kommandantens Døtre.
15063		Halvorsen, F.: I Lysthuset.
15064	13471	EGGE, P.: Han og hans Døtre.
15065	13479	Kirk, H.: Fiskerne.
15066	13467	Berendsohn, W. A.: Selma Lagerlöf.
15067	13465	Aakjær, J.: Fra min Bitte-Tid.
15068	13486	Linck, Olaf: Den store Børneven Holbøll.
15059		Hohlenberg, J.: Goethes Faust i det tyvende Aarhundrede.
15070	13490	Ring, Barbra: Dengang da Jeg var Pige.
15071		Lie, Erik: Erindringer fra et Dikterhjem.



GRAVMONUMENTER

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

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen.

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK

fra

Vilh. Langes Fabriker

Forlanges overalt.

orlanges overalt.



Til Tjenestemænd ved D. S. B.

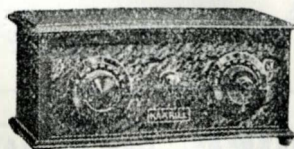
Idet jeg takker for behagelig Forretningsforbindelse i det forløbne Aar, hvilken jeg haaber maa fortsættes i Fremtiden, ønsker jeg Dem et godt og heldbringende Nytaar.

Med Højsagtelse

J. V. JENSEN, Skrådermester.

Gl. Kongevej 135 B. Vester 4610.

Køb danske Varer!



ALT I
RADIO



Støt dansk Industri!

Aut. Forhandler. Alle nye Apparatyper. Billige Priser. Rabat til Medl. af D. L. F. Radioteknisk Prøveanstalt. Fineste Hjælpemidler.
1. Kl. Udførelse, Christensen, Vesterbrogade 98 A. Vester 8173.

Til alt Kontorarbejde



Smith
Premier
først
og
bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
Jernbanegade 6.
Tlf. 7319. København. Tlf. 7337.

Ægteskabsbogen

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

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.

Støt dansk Industri!

Køb altid kun
ENGEL & KISKYS

HOSTEARTIKLER

Tapet

billigst.

R A B A T

til Medlemmerne.

HAMMERICHSGADE 4
Tlf. Byen 3707.

Spar Penge!

Køb Deres

Vin direkte fra Vinlageret

og spar Mellemandlerfortjenesten.

Vesterbros Vin-Import

(Grundlagt 1896)

Ingerslevsgade 108

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

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

Bandager og Sygeplejeartikler
i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.



Køb danske Varer!

Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klas-
ses Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion,
Kjoler og Drengetoj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters.
Konfektions-Bestillinger til Lagerpris.

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højagtelse

J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135B. Vester 4610.
Uden Udbetaling Uden Udbetaling

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

TANDLÆGE
TAGE HANSEN'S EFTF.
S. A. MARTENSEN
KONSULTATION: 10-3 OG 6-7
LØRDAG: 10-2

ENGHAVEPLADS 6 TLF. VESTER 3330

AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE



S. & C. BRØCHNER,
Juvellerer & Guldsmid.
Jægergaardsgade 5. Aarhus
Tlf. 6844

Jensen & Nielsen

Stort Udvalg i
moderne Gravmonumenter
Kirkegaardsvej 1. - Tlf. 1379.
Aarhus.

Edv. Rasmussens
Møbeletablissement.

Studsøgade 24-26
Telf. 403 Aarhus Telf. 403

Leverer alt i Møbler, Gulvtæpper
og Portieretæpper til absolut
billigste Priser

Gjarmester

S. Mikkelsen

Fr. Alle 164 Telf. 6490

Rammer, Malerier og
Rullegardiner i stort
Udvalg

— sælges paa Ratebetaling —

Frederiksbjerg
Installations Co.

Tlf. 6813. Fr.-Allé 99. Tlf. 6814.

RADIO (Ladestation).

Behagelig Betaling, billigste Priser

P. GILBE A/S

(under Clemeus Bro)

AARHUS

har alle

Nyheder i Skotøj
til billigste Dagspris.

Se vore Vinduer.

Hør vore Priser.



Bageri og Conditori

Hj. af Vinkelvej og Sonnesgade
anbefales Lokomotivpersonalet.

Leverandør til Markedet.

— Morgenbrød bringes. —

Telf. 2053. E. Rosholm Olesen.

BARBER & FRISØR

Klipning 75 Ø.

Barbering 25 Ø.

R. WIEGHORST

de Mezasvej 2 — Aarhus

J. CHRISTENSEN

Tlf. 5080 Fr. Alle 120 Tlf. 5080

Frugt, Blomster, Kranse
i stort Udvalg

DAG OG NAT
Telefon 202

Lillebiler
billig og god

Frederiksgade 32

DAG OG NAT
Telefon 202