



29. Aargang N^o 16.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. August 1929.

GODSTOGSBREMSSENS INDFØRELSE I SVERRIG.

Efter det svenske Jernbaneforbunds Blad »Signalen« gengiver vi følgende angaaende Kunze-Knorr Bremsens Indførelse i Sverrig.

I Pressen blev det nylig fremhævet, at der ikke behøvedes Togførere paa Godstog med Kunze-Knorr Bremse, hvilket foranledigede en Diskussion om Trafiksikkerheden m. m. Uden at gaa ind paa dette Spørgsmaal turde en kortfattet Redegørelse for det økonomiske Resultat ved Svenske Statsbaner af Indførelsen af Kunze-Knorr-Bremsen for Godstog være af Interesse.

Allerede inden man begyndte at indføre Kunze-Knorr Godstogsbremsen ved Svenske Statsbaner anvendtes gennemgaaende Trykluftbremse ved Malmtransporterne paa Linien Luleå til Rigsgrænsen. Den hertil afsatte Del af Vognparken var udrustet med den sædvanlige Etkammerbremse med Hjelpeledning, d. v. s. samme Bremsesystem, som Ungarn 1913 førte frem for den internationale Bremsekommission. Eftersom Malmtrafikken er helt adskilt fra den øvrige Godstrafik ved Svenske Statsbaner blev Udrustningen af det øvrige Godstogsmateriel fuldstændig uberørt af Malmvognsparken, da den svenske Rigsdag i 1919 besluttede at indføre Kunze-Knorr-Bremsen som gennemgaaende Godstogsbremse.

Arbejdet herpaa begyndtes i 1920. I den oprindelige Plan beregnedes Bremsemonteringen af det tilstedeværende Materiel, hvilket Arbejde skulde udføres paa Banernes egne Værksteder, at skulde vare ti Aar, og Arbejdet skulde saa-

ledes være fuldført 1930. Imidlertid viste det sig under Arbejdets Udførelse, at den fastsatte Tid uden Vanskelighed kunde afkortes, og da dette saavel udfra trafikteknisk som ud fra et økonomisk Synspunkt var meget ønskeligt, er Monteringsarbejdet udført saaledes, at dette praktisk talt var fuldenendt ved Aarskiftet 1927—1928. Til dette Tidspunkt var 96,5 pCt. af samtlige Godstog trykluftbremsede.

Antallet med fuldstændig Bremseudrustning forsynede Godsvogne, som oprindeligt var ansat til at holdes ved 30 pCt. af samtlige Godsvogne, har af Hensyn til de private Jernbaners og Nabolanden Godsvogne, som indgaar i Svenske Statsbaners Tog, og hvilke Vogne kun er forsynede med Trykluftledning maattet forøges til 35 pCt. af Godsvognsparken.

Ved Monteringen Tilendebringelse fandtes følgende Lokomotiver og Vogne: 498 Godstogslokomotiver med Apparater for Kunze-Knorr-Bremse, 7910 Godsvogne med Bremse, 14 798 Godsvogne med Ledning, 220 Pakvogne for Godstog med Bremse og 167 do. med Ledning.

Paa Grund af Lokomotiv- og Vognparkens Udrustning med Kunze-Knorr Bremsen har man i Hovedværkstederne maattet indrette Specialafdelinger for Revision af Reguleringsventilerne m. m. Endvidere er der anskaffet Materiel til Brug ved Undervisning af Personalet. Derimod har man endnu ikke fundet Anledning til at anlægge stationære Kompressor anlæg paa Banegaarde for Afprøvning af Bremsen.

De særlige Forhold, som paa Grund af Verdenskrigen har været raadende i økonomisk Henseende, har indvirket i høj Grad paa Bekostningen. Saavel Arbejdsløn som Materialepriser har varieret meget betydeligt i Monte-

ringsperioden. Først i 1924 indtraadte nogenlunde konstante Forhold. Det kan saaledes nævnes, at Middelprisen for Udrustningen af en toakslet Godsvogn med K.-K.-Bremsen gik op til højst 2 145 Kr. og lavest til 1 328 Kr. Der er Anledning til at fremhæve, at svensk Fabrikation af Bremseapparaterne paabegyndtes 1920, og at man fra 1923 fabrikerede samtlige Dele selv.

Den totale Pris for Godstogsbremsens Indførelse beløb sig til: for Godstogslokomotiver 1 985 761 Kr., for Godsvogne 11 858 028 Kr., for Værksteder og Undervisning 120 931 Kr. og for Administration 130 193 Kr. eller tilsammen 14 094 863 Kr.

Allerede i 1920 trykluftbremsedes visse Godstog. Denne Trafik var af ringe Omfang. Først i 1921 indførtes planmæssig Trykluftbremsning af visse ordinære Fjerngodstog. Efterhaanden er saadan Bremsning indført i flere og flere Tog saaledes, at i 1928 praktisk talt samtlige Godstog trykluftbremsedes.

Vedrørende opnaaede Personalbesparelser fremhæves. I 1919, der var det sidste Aar med udelukkende Haandbremsning af Godstog, anvendtes gennemsnitlig pr. Dag 878 Mand i Konduktørtjeneste og 1 388 Mænd som Bremsere. Samtlige Bremsere tjenestegjorde i Godstog, medens Konduktørerne gjorde Tjeneste i saavel Person- som Godstog.

Aar 1920 indførtes 8 Timers Arbejdsdag. Dette medførte en Forøgelse af Konduktøran-

tallet med 7,7 pCt. og af Bremsepersonalet med 10 pCt. Fra 1. Juli 1920 gik man over til et lavere Antal betjente Bremsere, hvorved Antallet af Bremsere i Togene reduceredes. Den herved forarsagede Formindskelse i Antallet af Bremsepersonalet beløb sig til 16 pCt. Saa fremt 8 Timersdagen og den nye Bremsetabel var bleven indført i 1919, skulde der være anvendt 1 883 Mand, d. v. s. 477 Konduktører og 1 411 Bremsere. Efter vedkommende Jernbanemyndigheds Udregning udgjorde det totale Antal sparede Bremsere i 1927 til 1 061 Mand og Besparelserne i Personalomkostninger til 3 326 000 Kr.

Nogen Forøgelse af det stationære Personale har ikke været nødvendig paa Grund af Trykluftbremsens Indførelse. Nogen Formindskelse af Lokomotivtjenesten er ikke opstaaet. Ganske vist er Hastigheden for Godstog blevet forøget til 60 km pr. Time, men denne Omstændighed har med den nuværende Trafik ikke afstedkommet nogen Besparelse af Lokomotiveller Togpersonale.

Om Resultatet af Trykluftbremsens Indførelse i Godstog meddeles, at i 1927 spares 3 326 000 Kr. paa Personalekontoen, men herfra maa trækkes Forøgelse i Omkostninger ved Driften 170 000 Kr., Vedligeholdelse 245 000 Kr. tilsammen 415 000 Kr., hvorved den egentlige Besparelse beløber sig til 2 821 000 Kr., hvilket udgør ca. 20 pCt. af Totalomkostningerne 14,1 Mill. for Trykluftbremsens Indførelse.

VORT LØNNINGSANDRAGENDE

Vi gengiver nedenstaaende det Andragende, der af vor Organisation er tilsendt Lønningskommissionen:

Dansk Lokomotivmands Forening, som repræsenterer ca. 99 pCt. af Statsbanernes Lokomotivpersonale (Lokomotivførere, Motorførere og Lokomotivfyrbødere), tillader sig herved overfor den ærede Lønningskommission at fremsætte følgende, som man beder Kommissionen venligst medtage ved sine Overvejelser og Drøftelser, naar Lokomotivpersonalets Lønningsforhold m. v. kommer til Behandling:

- 1) Beregning af Pensionsalder.
- 2) Beregning af Pension.
- 3) Nedsættelse af Aldersgrænsen.
- 4) Lønninger.
- 5) Klassificering.

For saa vidt angaar de Bestemmelser i Tjenestemandslovens 1. og 3. Del, hvortil man i det følgende ikke har fremsat Bemærkninger, henholder man sig iøvrigt til det af Centralorganisation I overfor den ærede Kommission fremførte.

ad 1. *Beregning af Pensionsalder.*

I Lov om Statsbanernes Ordning af 27. Maj 1908 fandtes i § 29 Stk. e. en Bestemmelse af følgende Ordlyd: »Ved Pensionsberegningen ansættes hvert Aar, i hvilket den til Pension berettigede har haft Ansættelse som Lokomotivfører, Lokomotiv- eller Skibsfyrbøder, Togfører eller Togbetjent, til 1½ Aar«. Denne Bestemmelse bortfaldt desværre ved Gennemførelsen af Tjenestemandsløven af 12. September 1919, hvorfor Foreningen under Henvisning til nedenanførte tillader sig at andrage den ærede Lønningskommission om, at omhandlede Bestemmelse for saa vidt angaar vore Medlemmer genindføres i den kommende Tjenestemandsløve.

Foreningen har foretaget en Undersøgelse af Lokomotivmændenes Alder ved Afgang fra Tjenesten, hvad enten Afgangen skyldes Død eller Pensionering; Undersøgelsen strækker sig over de sidste 15 Aar, og det har vist sig, at Gennemsnitsalderen ved Afgang fra Tjenesten er 53,5 Aar. Naar Gennemsnitsalderen er saa lav, følger heraf, at Lokomotivmændene kun har 23,5 pensionsgivende Aar; d. v. s., at kun en mindre Del af disse opnaar højeste Pension.

Ved den nys omtalte Undersøgelse har man endvidere konstateret, at det alene er de i Tjenestemandsløven af 12. September 1919 fastsatte Overgangsbestemmelser, der har bevirket, at ca. Halvdelen af de i 15 Aars Perioden afgaaede Lokomotivmænd har opnaaet højeste Pension, hvorimod Anvendelse af de nugældende Pensionsregler uden Overgangsbestemmelserne, som kun gælder for de før 1. Oktober 1919 ansatte, vilde have foraarsaget, at ikke mere end ca. Trediedelen af de i Perioden afgaaede vilde have opnaaet højeste Pension, og Muligheden for en Forhøjelse heraf maa vel betegnes som et beskedent Ønske.

Naar den omtalte Bestemmelse i sin Tid er blevet indført i Lønningslovene, kan man sikkert gaa ud fra, at Aarsagen har været, at den Tjeneste, vore Medlemmer udfører, er af saadan Beskaffenhed, at det har været nødvendigt at indføre Bestemmelsen for at muliggøre, at i hvert Fald et passende Antal kunde opnaa højeste Pension.

Det turde heraf fremgaa, at Genindførelse af den omhandlede Bestemmelse er paakrævet, for saa vidt Begrebet »nøjeste Pension« ikke skal være uopnaaeligt for langt den overvejende Del af Lokomotivmændene. Man henleder Kommissionens Opmærksomhed paa, at flere Lande anvender følgende Beregningsform 1 Aar = 1½ Aar ved Udfindelsen af Lokomotivpersonalets Pensionsalder.

Endelig kan det tilsigtede ogsaa opnaas ved en særlig, hurtigere stigende, Pensionskala, hvilken Form ligeledes anvendes visse Steder i Udlandet.

Vi føler os forvisset om, at en retfærdig Bedømmelse af de anførte Forhold vil medføre, at den ærede Kommission imødekommer Foreningens Henstilling.

ad 2. *Beregning af Pension.*

Under Henvisning til § 29 Stk. c i Lov om Statsbanernes Ordning af 27. Maj 1908, tillader man sig at henstille, at der ved Udregningen af Pension til Lokomotiv- og Motorførere samt Lokomotivfyrbødere beregnes Pension af et Kørepengebeløb, der for Lokomotiv- og Motorførere ansættes til 500 Kr., og for Lokomotivfyrbødere til 350 Kr.

Man tillader sig endvidere at andrage Kommissionen om, at der i den nugældende Tjenestemandsløvs § 56 indsættes en Bestemmelse om, at dersom en Lokomotivmand paa Grund af svigtende Syn maa afgaa fra Tjenesten, regnes dette lig Tilskadekomst i Tjenesten, idet vi henviser til, at der — bortset fra Søfartspersonalet — ikke findes nogen Tjenestemandsgruppe, for hvem en Fagsygdom kan være saa skæbnesvanger, som svigtende Syn kan være for Lokomotivpersonalet, idet denne Lidelse eventuelt kan medføre Fjernelse fra Tjenesten.

ad 3. *Nedsættelse af Aldersgrænsen.*

Under Henvisning til Tjenestemandsløvens § 54, hvori er bestemt, at der for visse Klasser af Tjenestemænd kan fastsættes Bestemmelse om, at disse paa et tidligere Tidspunkt end det i Paragraffen angivne har Pligt eller Ret til at søge deres Afsked fra Statsbanernes

Tjeneste, tillader Foreningen sig herved at andrage den ærede Lønningskommission om at ville foranledige, at der for Lokomotivpersonalets Vedkommende fastsættes Bestemmelse om, at enhver under dette Personale henhørende Tjenestemand iøvrigt under de i § 54 og følgende Paragraffer gældende Bestemmelser er pligtig til at søge sin Afsked fra Udgangen af den Maaned, hvori han fylder 65 Aar, samt at Retten til at erholde Afsked med Pension paa Grund af Alder indtræder, naar de nævnte Tjenestemænd er fyldt 60 Aar.

Naar vi fremsætter dette Ønske skyldes det, at saavel tekniske Forhold som trafikale Forhold i de senere Aar er undergaaet omfattende Forandringer, hvoraf eksempelvis skal nævnes: større og mere komplicerede Lokomotiver, hurtigere kørende Tøg, hyppigere Toggang m. m. Den daglige Tjeneste stiller meget store Krav til Lokomotivpersonalet, særlig til Lokomotivførers Nerver og til hans minutiose Paapasselighed og Aarvaagenhed, saaledes at disse Tjenestemænd er opslidt paa et betydeligt tidligere Tidspunkt end Tjenestemænd i Almindelighed. Det er bekendt, at Lokomotivmændene paa Grund af de Forhold, hvorunder de udfører deres Tjeneste, allerede i ret ung Alder lider af Gigt og lign. Sygdomme, endvidere er det af Læger udtalt, at den paa et kørende Lokomotiv herskende intensive Støj angriber og nedsætter Høreevnen. Som omtalt i det foregaaende Afsnit (ad 1) har det vist sig, at Lokomotivmandens Gennemsnitsalder, naar han forlader Banernes Tjeneste, er ca. 53,5 Aar. Ved denne Undersøgelse er endda Lokomotivmænd, som i en meget ung Alder er afgaaet ved Døden, ikke medregnet, i saa Tilfælde vilde Gennemsnitsalderen være blevet betydelig lavere.

Aldersgrænsen for Lokomotivmænd er da ogsaa i adskillige europæiske Lande lavere end i Danmark; f. Eks. skal en Lokomotivmand i Sverrig og Holland afgaa fra Tjenesten ved det 60. Leveaar; i Østrig og Norge er Grænsen 65 Aar, hvilket for de nævnte Lande tillige er en lavere Aldersgrænse end fastsat for andet Personale.

ad 4. Lønninger.

Lokomotivfyrbødere 3150 Kr. aarligt, stigende hvert 3. Aar med 180 Kr. indtil 3690 Kr.

For saa vidt en Lokomotivfyrbøder 15 Aar efter sin Ansættelse i denne Stilling ikke har opnaaet Forfremmelse, ydes der ham endnu et Tillæg stort 200 Kr.

Motorførere 3990 Kr. aarligt, stigende hvert 3. Aar med 300 Kr. indtil 4590 Kr.

Lokomotivførere 4200 Kr. aarligt, stigende hvert 3. Aar med 360 Kr. indtil 5280 Kr.

I de anførte Lønninger, der bør være af samme Størrelse uanset om Lokomotivmanden er gift eller ugift, er indbefattet de nugældende Konjunktur- og Dyrtidstillæg, men ikke Stedstillæg, hvilket Tillæg altsaa skal lægges til de i Betragtning kommende Løntal.

Idet man gaar ud fra, at Lønningskommissionen kommer til det Resultat, at en Del af Tjenestemændenes Lønninger ogsaa fremtidig skal kunne reguleres efter forskellige samfundsmæssige Forhold, gør man opmærksom paa, at Foreningen er indforstaaet med, at en Del af de foreslaaede Lønninger dannes af et Reguleringstillæg, der kan tjene til at tilpasse Lønningerne efter f. Eks. Prisforhold, Levestandard og Lønninger i de private Erhverv.

ad Lokomotivfyrbødere. Naar Foreningen foreslaar de anførte Lønsatser, er det i Overensstemmelse med den Stilling Lønningskommissionen af 1917 indtog; idet denne Kommission, der generaliserede samtlige Statstjenestemandsstillinger, indførte en Løngruppe, som gennemførtes indenfor saa at sige samtlige Styrelsesgrene, nemlig en Gruppe, hvori Haandværkere eller Stillinger, til hvilke der kræves haandværksmæssig Uddannelse, placeredes (jævnfør Bemærkningerne til Paragrafferne 430, 612, 637, 652 m. fl. i det af nysnævnte Kommission udarbejdede Lovforslag; for Statsbanernes Vedkommende 14. Lønklasse). Selv om det maa hævdes, at de Stillinger, vor Forening repræsenterer, ikke tjenestemæssigt kan sidestilles med nogen anden Stilling indenfor Statstjenestens Rammer, kunde man dog se nogen

Forstaaelse derved, at Begyndelseslønnen for Tjenestemænd i 14. Lønklasse ved Gennemførelsen af Tjenestemandsloven af 12. September 1919 ansattes til en Sum, som svarede til det da oplyste med Hensyn til Haandværkerlønninger i Metalindustrien (de 3 første Kvartalers Gennemsnitsløn var i 1919 165 Øre pr. Time). Det man dengang opnaaede er imidlertid bortelimineret gennem de stedfundne Lønnedsættelser, saaledes at ikke alene samtlige Lokomotivfyrbøderlønninger, men endog Lokomotivførerlønnen saa godt som alle Steder er lavere end de Lønninger, Staten betaler Maskinarbejdere, der er beskæftiget ved f. Eks. Orlogsværftet, Hærens Værksteder samt Statsbanernes Værksteder og Remiser. Ud fra samme Betragtninger, som de af fornævnte Lønningskommission anlagte, fremsætter Foreningen nu sine Forslag til Lønninger for Lokomotivfyrbødere; ved Beregningen er anvendt de i Foråret 1929 gældende Lønninger i Metalindustrien. Det maa nemlig hævdes, at Lokomotivfyrbøderstillingerne, hvortil kun udtages Maskinarbejdere og Klejnsmede, hvis Kvalifikationer for Lokomotivtjenesten undersøges og bedømmes ved forskellige Prøver, der afsluttes med en Eksamen paa Jernbaneskolen, ikke kan være af mindre Betydning for Staten, end de Maskinarbejderstillinger, hvorfra Lokomotivfyrbøderne udgaar. Disse Tjenestemænds Begyndelsesløn bør derfor ikke være lavere end Maskinarbejdernes Gennemsnitsløn, saa man ophæver det nuværende Misforhold, at Maskinarbejdere ved Forfremmelse til Lokomotivfyrbødere faar en Løn, som ligger betydeligt under den oppebaarne Maskinarbejderløn.

ad Motorførere. Den overvejende Del af disse Tjenestemænd er udgaaet fra Lokomotivfyrbødernes Rækker; idet Administrationen for disse Stillingers Vedkommende kræver en forudgaaende Uddannelse og Indsigt i Motorteknik. Efter at være udtaget som Motorføreraspirant underkastes den paagældende de foreskrevne Prøver paa Jernbaneskolen, een for almindelige Benzinmotoranlæg m. v. og een for dielelektriske- samt benzinelektriske Anlæg m. v. Motorførernes Gerning er Fremførelse af Tog, der almindeligvis ikke er saa store som Tog, der fremføres af Damplokomotiver, men som dog kræver en Paapasselighed og Agtpaagivenhed, der bør honoreres med Lønninger, som ligger noget over Lokomotivfyrbøderlønnen, men lidt under Lokomotivførerlønnen.

ad Lokomotivførere. Disse Stillinger er Lokomotivfyrbødernes naturlige Avancementstillinger, hvortil endvidere de fra Lokomotivtjenesten udgaaede Motorførere kan avancere. Lokomotivførerstillingerne opnaas i Almindelighed 14—16 Aar efter Ansættelse som Lokomotivfyrbøder. Som dem, der i langt overvejende Grad har Ansvar for Togenes præcise og sikre Fremførelse over Banelinierne, har Lokomotivførerne Aar efter Aar set deres Gerning gjort mere og mere anspændende, ikke alene som før nævnt ved Betjeningen af de større og mere komplicerede Lokomotiver, hurtigere kørende Tog og hyppigere Toggang med deraf følgende flere Uregelmæssigheder — Forhold, der alle stiller større og større Krav til Lokomotivførernes Agtpaagivenhed —; men ogsaa derved, at Indførelsen af Motor-drift ved Togfremførelse efterhaanden har beslaglagt en betydelig og stigende Del af den lettere Damplokomotivtjeneste.

Idet vi iøvrigt henviser til det i denne Skrivelses 1. og 2. Afsnit anførte om Lokomotivtjenestens Indvirken paa dens Udøvere, maa vi hævde, at Lokomotivførernes Løn bør fastsættes som anført.

ad 5. *Klassificering.*

Vi tillader os at gøre opmærksom paa, at som Tjenestemandsloven nu fastsætter Lønningerne for de enkelte Lønklasser, er Forholdet det, at Lønnen i nogle »højere« placerede Lønklasser er mindre end i Lønklasser med »lavere« Placering; det er efter vor Opfattelse et Forhold, som bør ændres.

Som omtalt i Indledningen repræsenterer Dansk Lokomotivmands Forening ca. 99 pCt. af Statsbanernes Lokomotivpersonale. Dette Personales Tjeneste hører afgjort til den betydningsfuldeste Del af Sikkerhedstjenesten; der maa overvaages med samme usvækkede Agtpaagivenhed Nat og Dag, Hellig og Sønn, i Taage og i klart Vejr, i Sne og Kulde saavel som i den stærkeste Sommervarme; en Tjeneste, som ikke alene er psykisk, men ogsaa

fysisk nedbrydende. Det turde være almindeligt bekendt, at Lokomotivtjenesten i taaget Vejr, i Snefog og under Islag i særlig høj Grad skærper de Krav, der stilles til Lokomotivpersonalets Agtpaagivenhed og Ydeevne, saa Personalet under saadanne Forhold anspændes til Grænsen af det menneskeligt mulige.

Da det her omtalte Personales Tjeneste, som før nævnt, ikke kan sidestilles med nogen anden Gerning indenfor Statstjenestens Rammmer, maa de paagældende Tjenestemænd have Krav paa, at der ved Fastsættelsen af deres Lønninger tages tilbørligt Hensyn til alle Forhold.

Ærbødigst
Paa Foreningens Vegne
SOPH. JENSEN.

PRISNIVEAUET.

Det statistiske Departement har siden Juli 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget.

Resultatet af den nu foretagne Beregning fremgaar af nedenstaaende Oversigt, i hvilken er meddelt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2 000.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:

	Juli 1914	Juli 1928	Oktbr. 1928	Jan. 1929	April 1929	Juli 1929
Fødevarer	835	1 280	1 222	1 230	1 249	1 243
Klæder, Fodtøj, Vask	225	446	446	445	441	440
Bolig	248	478	478	478	485	485
Brændsel og Be- lysnings	81	150	148	150	154	150
Skatter, Kontin- genter o. lign.	203	473	459	459	456	444
Andre Udgifter .	408	685	685	694	694	694
Ialt	2 000	3 512	3 438	3 456	3 479	3 456

*Udgiften, beregnet i Procent af Udgiften i Juli 1914
(Udgiften i Juli 1914 = 100):*

	Juli 1914	Juli 1928	Oktbr. 1928	Jan. 1929	April 1929	Juli 1929
Fødevarer	100	153	146	147	150	149
Klæder, Fodtøj, Vask	100	198	198	198	196	196
Bolig	100	193	193	193	196	196
Brændsel og Belys- ning	100	185	183	185	190	185
Skatter, Kontingen- ter o. lign.	100	233	226	226	225	219
Andre Udgifter	100	168	168	170	170	170
Ialt	100	176	172	173	174	173

Kr., fordeler sig paa de sædvanlige benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder, dels pr. Juli 1914, dels efter Opgørelserne pr. Juli og Oktober 1928 samt Januar, April og Juli 1929. Endvidere er meddelt Tal for den procentvise Stigning for de enkelte Varegrupper, idet hver enkelt Udgiftspost efter Priserne i Juli 1914 er sat lig 100, og Udgiftstallene til de forskellige Tidspunkter er sat i Forhold hertil.

Den samlede Udgiftsstigning siden Juli 1914 for hele Budgettet udgør herefter 73 pCt., og Indekstallet for Prisniveauet (Pristallet) er saaledes pr. Juli 1929 173.

Med Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper og Udgiftsposter siden April skal anføres, at Udgiften til Fødevarer er faldet med 6 Kr. og Udgiften til Brændsel og Belysning med 4 Kr. For Skatter og Kontingenter er Udgiften gaaet ned fra 456 Kr. til 444 Kr., hvilken Nedgang ganske overvejende skyldes Skattebeløbet. Dette refererer sig ved denne Beregning til Skatteaaret 1929—30 (Indtægten i 1928). Udgiften til Beklædning m. v. er omtrent uforandret, og ligeledes er Udgiften til Bolig uforandret, idet Statistik over Huslejen kun kan foretages en Gang aarlig og allerede Aprilberegningen hviler paa den sidst foretagne Statistik over Huslestigningen indtil November 1928. Endelig har der heller ingen Prisændringer været for Gruppen »Andre Udgifter«.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Motorspørgsmaalet paa Kongressen.

I Beretningen fra Kongressen i Aarhus finder jeg under Punkt 12'e følgende:

»Pallesen, Herning, vilde henvise til Motorernes Erobring af Landevejen, Søen og Banerne og kommer ind paa Forhold Sagen utedkommende. Pallesen afbrydes af Dirigenten paa Opfordring af Forsamlingen.«

For at faa konstateret, at min Tale ikke var »Sagen« (Afd. 51's Forslag) utedkommende, maa jeg bede om Plads til ordret Referat af min Tale. Den var følgende:

»Det glæder mig, at der i denne Forsamling spores en anden Stemning overfor Motorspørgsmaalet nu, end for 7 Aar siden, da dette Spørgsmaal første Gang blev rejst indenfor Aarhus Afdeling.

Men det er endnu ikke gaaet tilstrækkeligt op for Størsteparten af Lokomotivpersonalet, hvilken Betydning det har og senere vil faa.

Som Støtte for denne Paastand kan jeg henvise til Motorens fuldstændige Erobring af Trafiken paa Landevejen, saa det alene af Konkurrencehensyn er nødvendigt at indføre Motordrift med den hyppige og hurtige Befordring, som denne muliggør. For det andet har Motoren jo konkurreret Dampmaskinen ud baade paa Landjorden ved de stationære Anlæg og paa Søen.

Og naar vi véd, hvor økonomisk de stationære

Dampmaskiner arbejder i Sammenligning med Lokomotivet, saa synes det ikke vanskeligt at bedømme Udfaldet af Konkurrencen mellem Damplokomotivet og Motorlokomotivet.

Men uanset Udfaldet af denne Konkurrence maa Organisationerne handle og foretage deres Dispositioner, som om de er klar over Motorens Sejr, saa slaas der nemlig ikke noget i Stykker, selv om denne Sejr udebliver, derimod vil der gaa noget i Stykker, dersom de foretager deres Dispositioner under Forudsætning af, at Motordriften kun er en Døgnflue, og under denne sidste Forudsætning har Hovedbestyrelsen handlet. Straffen er heller ikke udeblevet, idet der allerede er gaaet flere »Terriner« i Stykker.

Den største og flotteste af disse Terriner er Fremfærd efter Anciennitet. Den Terrin har Lokomotivpersonalet altid og med rette været stolte af, men den er jo nu desværre gaaet i Stykker, idet der til Motorførere er blevet udnævnt Lokomotivfyrbødere blandt de alleryngste. Naar det saa endda i alle Tilfælde var de særlig kvalificerede, men det er jo ikke Tilfældet, da der ogsaa er Togbetjente, som ikke har andre Kvalifikationer end et Kørekort og saa et skægløst Ansigt med brune Øjne og Smilehuller.

Den anden Terrin, der gik i Stykker, er ikke mindre eller simplere, det er nemlig dette, at Lokomotivførerne maa se paa, at Togbetjente og unge Lokomotivfyrbødere fortrænger dem og tager deres Arbejde til en lavere Løn, medens Lokomotivførerne selv er afskaaret fra at faa disse Pladser.

Naar jeg fremsætter denne Kritik, saa er der vel dem, der tænker: »ja, det er let nok at kritisere bag efter; men sige i Tide, hvordan der skal handles, det er noget andet«. Dertil vil jeg svare med at gøre Forsamlingen opmærksom paa, at Motorfører H. P. Christensen og jeg allerede i 1922 fik vedtaget en Resolution i Aarhus Afdeling med omtrent denne Ordlyd: »Aarhus Lokomotivfyrbøderafdeling opfordrer Hovedbestyrelsen til at arbejde for, at Motorførertjenesten forbeholdes Lokomotivpersonalet, om fornødent i Samarbejde med D. S. og Maskinarbejderforbundet at blokere Motorvognene for Reparationer.« Da denne og en Resolution noget senere var sendt til Hovedbestyrelsen uden Virkning, fik vi en lignende Skrivelse vedtaget som Forslag til Delegeretmødet, og der blev den vedtaget. Først da maatte Organisationen til at arbejde med denne Sag. Man da var der jo desværre allerede gaaet meget i Stykker.

Jeg tror, at Størstedelen af denne Forsamling er klar over, at de nuværende Tilstande er ganske utilfredsstillende for Lokomotivfyrbødernes i Almindelighed og for Lokomotivførerne i Særdelighed. Derfor maa der ske en Ændring, saaledes at Førertjeneste ogsaa paa Motorvognene bliver forrettet af Lokomotivførere og til Lokomotivførerløn, for denne Løn er ikke for stor for dette Arbejde og det Ansvar, denne ene Mand har med Hensyn til Sikkerhedstjenesten paa disse hurtigtkørende Persontog.

Derfor maa de første Bestræbelser gaa ud paa at forhindre, at der fremtidig antages Togbetjente og Portører til dette Arbejde.

Dette mener jeg kan forhindres ved at D. L. F.

og Dansk Jernbaneforbund i Fællesskab kræver Motorvognene besat med en Lokomotivfører og en Togfører, og saaledes, at hver Kategori bliver inden for sine egne Rammer, eller dersom dette viser sig umuligt, da ved Samarbejde med Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund at blokere Reparation af disse Vogne indtil vort Krav opfyldes.

Dette Samarbejde er Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund villig til, men Initiativet skal selvfølgelig komme fra D. L. F.

Som det fremgaar af ovenstaaende, gaar saavel mit som Afdeling 51's Forslag ud paa at faa Motorvognene betjente af Lokomotivførere. Det er kun Midlerne til Opnaaelse af Kravet, der er forskellige, og hvilke Midler, der anvendes, er underordnet, naar blot Maalet naas.

Herning, i Juli 1929. K. N. Pallesen.

Det er en ganske urigtig Opfattelse, den ærede Indsender har af H. B. Virksomhed i denne Sag, thi den har ingenlunde ventet paa Hr. Pallesens Initiativ. Dette Spørgsmaal har jo ogsaa berørt andre Organisationer, der ogsaa havde Interesser at varetage. Det har vist sig umulig at forbeholde disse Pladser kun for Lokomotivpersonalet. Iøvrigt er der lagt meget mere Arbejde for denne Sag, end Indsenderen aner.

Red.

Et smukt Træk.

I dette Nummer af »D. L. F.« findes en Taksigelse fra Fru Petersen, Ms., som er Enke efter Togbetjent N. P. Petersen, der forfejlede et Spring paa Godstog Nr. 2067 ved Afgang fra Vordingborg St. den 27. Maj d. A.

Togbetjenten blev dræbt paa Stedet, og man forstaar den Sorg, der blev i Hjemmet.

Lokomotivfører Vilh. Andreasen, Godshanegaarden, som fremførte Tog 2067, blev ilde berørt og stærkt rystet af det skete, men sendte Enken en Kondolenceskrivelse sammen med en større Pengesum, som han vidste, der vilde blive haardt Brug for i de første tunge Dage for den haardt ramte Familie.

Foruden dette viste Andreasen sit gode Hjerte ved at deltage i Begravelsen, men det smukke i Andreasens Handling er, at han ønskede, at intet kom frem om det, han havde gjort, og kun ved en Tilfældighed fik jeg det at vide, og Andreasen bad mig da mere end een Gang om ikke at omtale Forholdet, men da nu Fruen selv ved sin Tak bringer Andreasens Navn frem, saa vil vi ogsaa her i Afdelingen have Lov at sige ham Tak for hans noble Optræden, da omhandlede Ulykke indtraf.

Andreasen er kendt over det ganske Land fra Foreningens Kongresser, men ikke alle ved, at der indenfor hans Bryst banker et saa varmt Hjerte, men vi, der kender Andreasen, ved, at det ikke er første og eneste Gang han blotter sig som et ædelt og godt Menneske.

En Tak til dig, Andreasen, fra Afdeling I for din ædle Handling.

Rosenkilde Laursen.

STATSBANERNES FREMTID

(Fortsat.)

Transportagenturen er et Organ, der har til Opgave at varetage den direkte personlige Forbindelse med Trafikanterne og at virke for Erhvervelse af Trafik. Agenturet er direkte underlagt Chefen for Trafikafdelingen, og dets Virksomhed forestaas af en Trafikinspektør med Bistand af en anden Trafikinspektør for Jylland-Fyns Vedkommende. Til Bistand med Arbejdets Udførelse er der tildelt Transportagenturet et Antal Assistenten, der hver virker inden for sit begrænsede Omraade af Landet som Repræsentant for Agenturet. Agenturet holder Distrikterne underrettede om det Arbejde, der foretages, og om saadanne Oplysninger, som Agenturet har fremskaffet, og som maa antages at være af Interesse for Distrikterne. Agenturets stedlige Virksomhed foregaar i nøje Samarbejde med Stationerne og Godsekspeditionerne, saaledes at ogsaa disse i saa stærk en Grad som muligt er med i Arbejdet for Trafikerhvervelse. Man har nemlig ved Agenturets Oprettelse ikke tilsigtet at overflødiggøre Stationernes og Godsekspeditionerne Arbejde paa Erhvervelse af Trafik, men ved Agenturets Virksomhed har man ment at skabe den bedste Mulighed for Videreførelse af Stationernes og Godsekspeditionerne Arbejde med Trafikerhvervelse, og saaledes at alt Arbejde for Trafikerhvervelse kan samles under en ensartet hele Statsbaneomraadet omfattende Plan.

Transportagenturet kan under visse Forudsætninger træffe Aftale om Fragtbegunstigelser af Fragtmandsvogne og afslutte visse Fragtaftaler med Forsendere, og det søger at holde sig à jour med de Bortlicitationer af Godstransporter, der maatte finde Sted Landet over og indgive eventuelt Tilbud paa saadanne Transporter.

Endvidere holder Agenturet sig à jour med den Del af Eksporten, der kan foregaa pr. Bane, og søger Oplysning om, hvilke Forbindelser med Udlandet, nærmere og fjernere, der i denne Sammenhæng frembyder Interesse, for at der kan tages Hensyn hertil ved Fastlæggelsen af de internationale Godsbefordringsplaner.

Endvidere søger Agenturet ved Henvendelse til Foreninger og gennem almindeligt Oplys-

ningsarbejde at erhverve Foreningsudflugter o. l. for Banerne, ligesom det skal holde sig à jour med Automobilernes Virksomhed i hver Egn for eventuelt at kunne muliggøre rettidige Modforanstaltninger til Bekæmpelse af Konkurrencen fra Automobilernes Side.

Transportagenturet har derhos i Henhold til særlig Bemyndigelse etableret Oplandskørsel og nyordnet den Vognmandskørsel, der hidtil har været indrettet ved forskellige Stationer, saaledes at man nu kan regne med, at der er oprettet Oplandskørsel ved de fleste af Statsbanernes Stationer.

I Forbindelse med Distrikterne skal Agenturet derhos foretage nødvendig stedlig Reklamering i Anledning af Etablering af Oplandskørsel, udvidet og forbedret Vognmandskørsel, Aabning af nye Godsforbindelser etc. etc.

Som det vil fremgaa af det foranudviklede, har de danske Statsbaner søgt at gøre sig saa moderne og konkurrencedygtige som vel muligt, og meget synes at tyde paa, at det saaledes planlagte og udførte Arbejde i hvert Fald i trafikal Henseende er lykkedes Banerne vil til enhver Tid søge at holde sig vaagen over for de berettigede og naturlige Krav, der i saa Henseende vil kunne stilles til dem fra Trafikanternes Side, og naar henses til, at Befordringsmængden i det sidste Aar synes at være steget, og at Trafikbehovet formentlig i de kommende Aartier vedblivende vil vokse, synes det, som om Banerne, hvad Omfanget af Trafiken angaar, vil kunne se Fremtiden lysere i Møde end før, og dette saa meget mere, som Jernbanerne i Praksis tilfulde har vist deres Overlegenhed over Motorkøretøjerne, naar Talen er om Massetransporter samt Transporter over lange Afstande og under vanskelige Vejrforhold.

Selv om imidlertid Billedet tegner sig ganske lyst, hvad Udsigterne for Statsbanernes Trafik angaar, er dermed dog ikke sagt, at man kan nære de samme lyse Forhaabninger, naar Talen er om Statsbanernes Økonomi. En forøget Trafik skal under normale Forhold give forøgede Indtægter, men samtidig giver den ogsaa forøgede Udgifter, og Spørgsmaalet bliver da, om Indtægterne kan holde Udgifterne Stangen og helst paa en saadan Maade, at der fremkommer et Overskud ved den forøgede Trafik. Nu ved man vel, at en Forøgelse af

Omsætningen i Almindelighed ikke giver en forholdsvist lige saa stor Forøgelse af Omkostningerne, og Trafikforøgelsen giver saaledes i sig selv en betydelig Chance for Overskud. Alligevel vil det være selve Taksterne, der bliver det afgørende. Vil Statsbanerne have Udsigt til at kunne arbejde med Takster, der er tilstrækkelig høje til at gøre Driften lønnende? Det eneste sikre, der lader sig sige om denne Side af Sagen, er, at vi under den skarpe Konkurrence, Statsbanerne er udsat for, maa regne med et forholdsvist lavt Takstniveau ogsaa i Fremtiden, men da der jo ogsaa for Konkurrenterne er Grænser for, hvor langt de kan gaa ned for overhovedet at kunne eksistere, har man Lov at haabe, at Statsbanerne kan følge med i Konkurrencen og dog drive en driftsmæssig set lønnende Forretning.

I Spørgsmaalet om Statsbanernes Økonomi spiller imidlertid ogsaa en anden Faktor ind. Som d'Hrr. vil vide, er der i Formen for Statsbanernes Regnskabsopstilling i de senere Aar sket den Ændring, at Forrentningen til Staten af Banernes Anlægs kapital i alt væsentligt — i Modsætning til tidligere — føres til Udgift paa Driftsregnskabet. For Tiden andrager denne Udgiftspost ca. 20 Mill. Kr. aarlig, og da der derhos forlanges en hurtigere Afskrivning af Anlægs kapitalen end tidligere bliver Driftsregnskabet yderligere belastet med ca. 5 Mill. Kr. aarlig mere end før. Da Anlægs kapitalen som Følge af store Stationsudvidelser, Anlæg af nye Dobbeltspor, Bygning af Lillebæltsbro. Anskaffelse af nyt Materiel m. m. derhos vil være ret betydeligt voksende i de kommende Aar, vil Banernes Udgifter til Forrentning og Afskrivning stige væsentligt. For at illustrere, hvad disse Rente- og Afskrivningsudgifter for Tiden betyder for Regnskabet, skal jeg oplyse, at i det nylig afsluttede Regnskabsaar 1928—29 gav den rene Drift et Overskud af ca. 2,6 Mill. Kr., men da Regnskabet belastes med Rente- og Afskrivningsudgifter til et Beløb ca. 30,1 Mill. Kr., fremtræder Statsbanerne for Offentligheden med et Aarsunderskud paa ca. 27,5 Mill. Kr. Skønt jeg er fuldt enig i, at Statsbanerne bør drives med det Formaal for Øje, at forrente sig bedst muligt, maa jeg dog efter de hidtil gjorte Erfaringer nære Tvivl om, hvorvidt Statsbanerne i en nærmere Fremtid vil blive i Stand til at forbedre sin Økonomi paa en saa-

dan Maade, at der kan opnaas Balance paa Grundlag af de Krav, der for Tiden stilles med Hensyn til Forrentning, endsige et regnskabsmæssigt Overskud.



Ærede Redaktør!

Har De hørt, at forhenværende Trafikminister J. P. Stensballe, der med haard Haand i ca. 2½ Aar dikterede Statens Tjenestemænd nogle Arbejdsvilkaar, der hører Fortiden til, og derved fik drevet ca. 1000 Tjenestemænd ud i Arbejdsløshedens Mørke, for ganske nylig fristede en lignende Skæbne, men slap noget bedre fra det.

Den fynske Presse meddeler, at J. P. Stensballe har været paa Valsen fra København til Odense for at søge Arbejde eller Understøttelse. Ankommen til Odense bankede han paa hos Sydfynske Jernbaner, og bliver indladt for gammelt Bekendtskabs Skyld.

Direktionen troede til at begynde med, at Stensballe var kommen for at tilbyde sin Arbejdskraft i den vanskelige økonomiske Situation, som S. J. F. er ude for i Øjeblikket.

Men det var en Misforstaaelse; det var skam ikke hans Mening, nej, han havde hørt, at der var en Plads ledig til en Snes Tusind om Aaret uden nævneværdigt Arbejde, og en saadan Stilling kunde han godt tænke sig at overtage.

Nu blev der Røre i Andedammen indenfor S. F. J.s Direktion, for en saadan Mand havde de egentlig ingen Brug for, da hele Foretagendet kører med Pumpene til for at holde Skuden oven Vande.

De maatte nu gøre Hr. J. P. Stensballe opmærksom paa, at de f. Eks. ikke kunde imødekomme deres gamle veltjente Tjenestemænds Anmodning om Afsked ved det fyldte 65. Aar, fordi de ingen Penge havde i Kassen til at udbetale Pension med.

Pengene, som deres Tjenestemænd gennem mange Aar ved Afkortning i Lønnen havde indbetalt til Pensionskassen, var gaaet ind i Driften og medgaaet til Dækning af Underskud og Tantieme.

Og samtidig maatte de meddele Hr. Stensballe, at de lige havde haft Besøg af Organisationslederne for deres Tjenestemænd, som ønskede en retslig Ordning vedrørende hele Pensionsspørgsmaalet til Sikring for deres gamle, udslidte Kammerater, men de havde maattet afvise dem for Gud ved hvilken Gang, fordi der ingen Penge fandtes i Kassen til Udbetaling af Pension af deres gamle, veltjente Arbejdere.

Men Stensballe var jo kommen for at søge en lettere Stilling og ikke for at høre paa saadanne ubehagelige Meddelelser som f. Eks., at S. F. J.s Tjenestemænd gjorde Krav paa at faa sikret deres Pension.

Og det synes som om den fynske Presse har Ret, naar den skriver, at det gik vistnok ikke helt glat med

Antagelsen, men en Kendsgerning er det, at Stensballes Vals fra København til Odense for at søge Arbejde er bleven belønnet, idet han nu er antaget som teknisk Direktør med en Løn af 12 000 om Aaret, og uden særlig anstrengende Arbejde.

Men kan De alligevel forstaa, Hr. Redaktør, at en Mand som Stensballe, der i ca. 2½ Aar har regeret med Jernhaand over Statens Arbejdere, og stadig krævet længere Arbejdstid og mindre Løn for disse, nu, da det er ham selv, det drejer sig om, har faaet lige den modsatte Opfattelse: »Meget stor Løn og lidt med Arbejde,« ja, og det endda i en Skude, der er saa læk, at hans Person mere i Fartøjet kan være medvirkende til at Skuden gaar tilbunds.

Peter Syttel.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge W. Ottesen, Amagerbrogade 73, er bortrejst fra den 8. August til ca. 1. September d. A.; hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Oehlschlager, Amagerbrogade 172. Konsultationstid Kl. 12—14 samt Torsdag Kl. 18—19.

Jernbanelæge A. G. Lauritzen, Vesterbrogade 82, er bortrejst fra den 13. August d. A. i ca. 4 Uger; hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Ringsted, der afholder Konsultation paa Jernbanelægens Bopæl til sædvanlig Tid.

HJERTELG TAK

I Anledning af Hr. Lokomotivfører Vilh. Andreasens (Gb.) Opmærksomhed og Deltagelse overfor mig ved min Mands Død og Begravelse bringer jeg ham herved min hjerteligste og dybtfølte Tak.

En særlig Tak for den kærkomne Pengegave.
Masnedsund, i August 1929.

Fru Petersen,
Enke efter Togb. N. P. Petersen.



Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

1—7—1929. Lokofb. O. J. B. Saalbach, Gedser.

Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører A. M. Petersen, Frederikshavn.
Pens. Lokomotivfører N. M. Nielsen, Frederikshavn.
Lokomotivfyrbøder Chr. Vest, Aarhus.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Esbjerg: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. M. Hansen, Peter Gydesvej, Boldesager.



Udnævnelse fra 1.—8.—29:

Lokomotivfyrbøder C. A. Olsen, Kalundborg, til Lokomotivfører i Gjedser (min. Udn.).

Følgende Haandværkere til Lokomotivfyrbødere:

N. C. Spøer, Kbhavns Godsbgd., i Østerbro. P. O. Rohde, Kbhavns Godsbgd., i Lunderskov. P. B. Petersen, Thisted, i Thisted. C. Jensen, Aarhus H., i Aarhus H. J. P. M. Jensen, Fredericia, i Fredericia. M. Sørensen, Aarhus H., i Aarhus H. H. C. E. Christophersen, Kbhavns Godsbgd., i Haderslev. H. M. Mikkelsen, Esbjerg, i Brande. E. A. Madsen, Fredericia, i Fredericia. J. B. M. Kjær, Aarhus H., i Aarhus H. A. M. Christensen, Esbjerg, i Brande. S. T. Stenkvist, Kbhavns Godsbgd., i Padborg. B. S. H. Jensen, Viborg, i Brande. O. J. N. Bagger, Kbhavns Godsbgd., i Padborg. E. E. Frikke, Langaa, i Aarhus H. A. L. J. Sell, Nyborg, i Lunderskov. H. K. Mikkelsen, Viborg, i Aarhus H. A. R. K. Sørensen, Aarhus H., i Aarhus H. E. C. L. Brandt, Kbhavns Godsbgd., i Brande. A. R. E. Knudsen, Kbhavns Godsbgd., i Brande. E. L. Ohlsen, Aarhus H., i Aarhus H. A. K. Sørensen, Østerbro, i Aarhus H. N. L. Andersen, Aalborg, i Aarhus H. K. J. R. Jensen, Struer, i Struer. N. P. Thomsen, Struer, i Struer. H. P. B. Cronval, Kbhavns Godsbgd., i Aarhus H. I. W. J. Petersen, Kbhavns Godsbgd., i Aarhus H., og S. W. Assens, Kbhavns Godsbgd., i Thisted.

Förstyttelse efter Ansøgning fra 1—8—29:

Lokomotivførerne K. Kristensen, Padborg, til Viborg, og A. Helt, Gjedser, til Padborg.

Lokomotivfyrbøderne M. Jensen, Padborg, til Haderslev. O. B. Nielsen, Slagelse, til Kalundborg. C. M. Jensen, Tinglev, til Aabenraa. L. M. A. Larsen, Sljern, til Esbjerg. C. Jacobsen, Struer, til Viborg. L. J. Andersen, Tønder, til Østerbro. L. G. Nielsen, Thisted, til Østerbro. M. F. C. Martinussen, Struer, til Aalborg. C. A. Jespersen, Kbhavns Godsbgd., til Aalborg. J. P. Blenstrup, Brande, til Aalborg. S. C. N. Edelvold, Brande, til Fredericia. A. V. Vendt, Aarhus H., til Fredericia. C. H. Gjortsvang, Lunderskov, til Fredericia. K. B. H. Lorentzen, Brande, til Aarhus H. E. A. Christensen, Lunderskov, til Aarhus H. A. P. Rasmussen, Tønder, til Aarhus H. E. S. C. Pedersen, Padborg, til Kbhavns Godsbgd. H. F. B. Lundby, Esbjerg, til Østerbro. H. N. Skibby, Brande, til Fredericia og A. Hansen, Brande, til Esbjerg.

Afsked:

Lokomotivfører F. P. Børgesen, Kh. Gb. p. Grund af Svagelighed fra 31—8—29. (Min. Afsk.)