



29. Aargang N^o. 4.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar 1929.

IS OG SNE OG – SOMMERFERIE

Omkring Midten af Januar Maaned kæmpedes der paa Landjorden af Banernes Personale en drøj Kamp mod de vældige Snemasser, der blokerede omtrent alle Banestrækninger og foraarsagede, at Toggangen bragtes til Ophør selv paa Hovedbaner, som man antog saaledes garderede med Snevolde m. m., at det maatte antages, at det dér vilde være muligt at gennemføre Driften selv under de ugunstigste Vejrforhold. Den arktiske Vinter, vi for Tiden oplever, har imidlertid bevist, at alle Anlæg til Trods har Sneen Magten til at standse det hele, naar Vejrguderne befaler det. Var det galt paa samtlige Banestrækninger i Januar, er det nu galt ved samtlige Overfarter i denne Maaned paa Grund af den stadige Frost, og der kæmpes en drabelig Kamp mod Isen af Søfartens Personale, som nu maa tage deres Tørn for om muligt at vedligeholde Forbindelserne mellem Landsdelene. Der meldes saaledes om Ture paa op til 3 Døgn for at komme over Storebelt, og vi forstaar i hvert Fald, at vore Kammerater dér for Tiden maa kæmpe deres Kamp og yde saa meget, som det er menneskeligt muligt.

For Lokomotivmændene er Kampen ikke op hørt, omend den maaske ikke er saa haard som den var, dog meldes der ogsaa nu om Togstandsninger paa enkelte Banestrækninger, som er særlig udsatte, f. Eks. Kallundborg og Frederikssundsbanen. Det var noget forhastet, vi fik skrevet dette, nu meldes der om akkurat samme Vanskeligheder som i Januar Maaned, saa de Krav, der stilles til Lokomotivmændene, er af en saa skrap Natur, at saavel Lokomotiv-

mændene som Lokomotiver maa være paa højeste tilladte eller mulige Spænding for at gennemføre Tjenesten nogenlunde planmæssig. Det er Lokomotiv-, ja Jernbanemændenes Lod at tage disse Tørne, naar de kommer, det Liv, de maa føre baade i godt og ondt. Trafiken *skal* gennemføres, de Forhold, der arbejdes under, gør, at man med sin bedste Villie ikke kan forstaa Begrebet *Sidestilling* med andre Etaters Tjenestemænd. Selv om Tjenesten maaske kan holdes indenfor de fastsatte Rammer, kan det sikkert uden Overdrivelse paastaas, at de Præstationer, der *nu* maa ydes og som daglig ydes, er *dobbelt* saa anstrengende som under normale Forhold, samtidig med at Personalet, naar Tjenesten afsluttes, er saa forkomment af Kulde, at Hvilepauserne forekommer for korte og i Virkeligheden ogsaa er for korte grundet paa Forsinkelserne, som med de nuværende Forhold ikke kan undgaas. Vi har i Dagspressen set, at Distriktschefen i første Distrikt har udtalt sig om »Banernes Helte« og under denne Betegnelse bl. a. henført den Kamp, som Lokomotivmændene maa føre mod Elementerne. Distriktschefens Erkendelse af det Arbejde, der præsteres ude paa Strækningerne for Tiden, er det meget rart at høre, men vi mindes ogsaa Udtalelser om Obstruktion for et Par Aar siden, da det kneb for Statsbanerne under ordinære Forhold at gennemføre Trafiken paa Grund af overdrevne Indskrænkninger af Personale og Maskiner. Der blev den Gang bødet paa de mest urimelige Foreteelser, men man fristes til at spørge, hvorledes Statsbanerne mon havde ligget i det, hvis det havde været muligt at faa Personalet til at gennemføre det, der den Gang

blev forlangt, f. Eks. med Hensyn til Krav om Tilsidesættelse af de gældende Sikkerhedsbestemmelser.

Som anført stilles der for Tiden Krav til Personalet, der for at opfyldes forlanger den største Ydeevne, Krav som Personalet honorerer, og for hvilke de faar Prædikatet »Barnernes Helte«, hvorledes vil man nu behandle dem, naar Sommeren kommer, naar der fra Personalets Side stilles Krav om en tiltrængt Sommerferie for at faa den nødvendige Recreation oven paa Vinterens Strabadser.

Saa faar Piben straks en anden Lyd, saa skal Vinterens »Helte« vise en anden Art Heltemod — saa skal de resignere, thi der findes ingen Personale til den paakrævede Afløsning, fordi Statsbanernes Spareaand ikke har tænkt paa dette — i hvert Fald ikke tilstrækkeligt. Vi skal saaledes omtale, at paa Statsbanernes største Maskindepot kneb det overordentlig meget sidste Aar, vi kan godt bruge Betegnelsen »Sommer«, naar vi lader dette Begreb strække sig over den meste Tid af Aaret, thi en hel Del Lokomotivmænd kunde der ikke blive Plads til indenfor Rammerne, naar Ferien skulde have blot nogen Betydning, for Lokomotivførere 10 à 12 Dage, for Lokomotivfyrbødernes Vedkommende et endnu mindre Antal Dage, ca. 4 à 5 Dage. Der er al mulig Grund til at omtale dette Spørgsmaal nu, thi for den kommende Ferieperiode (vi skriver med Villie ikke Sommerperiode) stiller Forholdene sig, efter hvad vi har hørt, endnu ugunstigere end forrige Aar, der er som allerede nævnt ingen Folk til den nødvendige Afløsning. Ved en Forhandling forrige Aar med Maskinbestyreren blev der stillet et vist Antal Personale til Raadighed for Ferie, og Personalet fik Lov til at ordne Spørgsmaalet paa den bedst mulige Maade, og Resultatet blev det, vi ovenfor har nævnt. Der har paany i Aar været ført en Samtale med foranævnte Embedsmand om, hvorledes Forholdene med Hensyn til Ferieafløsningen kom til at ligge i Aar, men om dette Spørgsmaal kunde han ikke udtale sig. Resultatet af Samtalen var, at det ikke stillede sig saa »gunstigt« som forrige Aar. Man havde ikke Personale nok, og med den forestaaende Sommertrafik for Øje var det ganske umuligt at sige noget, endmindre at stille et Antal Personale til Disposition til dette Øjemed.

Vi skal ikke komme ind paa den paagæl-

dende Embedsmands Interesse for en Løsning af Spørgsmaalet, den Side af Sagen vil vi se bort fra, vi antager den nærmest er ganske automatisk, kan der blive Tale om Ferie er det godt, kan der ikke er det ogsaa godt. Den er ganske maskinmæssig og indstillelig som en Vejrsmølle efter den Vind, som i Øjeblikket blæser, og da den nu blæser fra Sparehjørnet, er hele Maskineriet stillet paa »Spar« — undtagen i én Retning, og som for saa vidt er ganske i Overensstemmelse hermed, og det er i Retning af Udnyttelse af Personalet, dér staar den paa »Fuld Kraft«. —

Det ser altsaa sort ud for Personalet hvad angaar Ferie i den kommende varmere Periode. Personalet stiller ikke Krav om Indstilling til Belønning af »Carnegies Heltefond« for vel udført Arbejde i denne vanskelige Tid, men kun om at man ikke lader det blive staaende ved *smukke* Udtalelser til Dagspressen, men træffer effektive Foranstaltninger til dog i nogen Grad at efterkomme et beskedent Krav om »Sommerferie.

Og det haaber vi vil ske — der er endnu Tid til at faa bragt denne Sag i Orden.

FORSLAG TIL NORMERINGSLOV

Af det af Finansminister *Neergaard* i Folketinget fremsatte Forslag til Normeringslov skal vi meddele, at det foreslaas at forøge Motorførernes Antal med 40 til 95, og Bemærkningen hertil lyder saaledes: Til Betjening af det nuhavende og det i Ordre værende Motormateriel vil der, antagelig fra 15. Maj, blive Brug for ialt 95 Motorførere. Den ved Normeringsloven for Finansaaret 1928—29 givne Bevilling af 55 Motorførere søges derfor forhøjet med 40.

Endvidere foreslaas Antallet af Lokomotivmestre af 2den Grad nedsat med 1 til 20. Bemærkningen lyder: Som Følge af Indskrænkning af Lokomotivdepotet i Sønderborg kan en Post som Lokomotivmester af 2den Grad indtages.

Endelig foreslaas Antallet af Maskiningeniører af 2. Grad forøget med 1 til 9. Bemærkningen hertil er saaledes:

Til Medhjælp ved Behandlingen af elektrotekniske Spørgsmaal — herunder Spørgsmaal vedrørende det nye dieselelektriske Materiel — har Maskinafdelingen en Ingeniørassistent med den fornødne specielle Uddannelse. Det Ar-

bejde, der er paalagt vedkommende, er af saa selvstændig og betydningsfuld Karakter, at man maa anse det for ønskeligt at faa den nævnte Stilling som Ingeniørassistent oprykket til Maskiningeniør af 2. Grad.

Den derved sparede Post som Ingeniørassistent samt en tidligere bevilget, hidtil ikke anvendt Post som Ingeniørassistent ønsker man at kunne anvende i Centralværkstedet i København, hvor man for paa tilfredsstillende Maade at kunne faa ledet Arbejdet i de to Værkstedsafdelinger og navnlig for at kunne gennemføre moderne Arbejdsmetoder i Lokomotivværkstedet og til at lede Reparationerne paa Motormateriellet i Vognværkstedet ønsker ansat 2 Ingeniørassistenter, idet samtidig 2 Poster som Værkmestre af 2. Grad i saa Fald vil kunne nedlægges.

Tilslut foreslaas det, som det vil ses af foranstaaende, at indskrænke Antallet af Værkmestre af 2. Grad med 2 til 43. Bemærkningen lyder saaledes: Under Forudsætning af, at den foran nærmere foreslaaede Omordning med Hensyn til Ledelsen af Arbejdet i Centralværkstedet i København gennemføres, vil som anført 2 Poster som Værkmestre af 2. Grad kunne indtages.

Udover det anførte indeholder Normeringslovforslaget ikke noget af Interesse for Maskinafdelingen eller Maskintjenestens Personale. For de andre Tjenester er Forslagets Indhold ogsaa magert. Forslagets Slutbemærkning lyder saaledes: Med Hensyn til Lovforslagets økonomiske Virkning for det kommende Finansaar har man foretaget en skønsmæssig Opgørelse, hvorefter der, saafremt Forslagene gennemføres i den foreliggende Form, vil fremkomme en Besparelse paa ca. 132 000 Kr.

PRISNIVEAUET

Det statistiske Departement har siden Juli 1915 foretaget Beregninger over Prisstigningens Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget. Den sidste Beregning foretoges i Oktober 1928. Beregningerne er nu ført op til Januar 1929 og er foretaget paa ganske tilsvarende Maade som ved de nærmest foregaaende Beregninger.

Resultatet af den nu foretagne Beregning fremgaar af nedenstaaende Oversigt, i hvilken er meddelt, hvorledes de Udgifter, der i Juli 1914 udgjorde 2000 Kr., fordeles sig paa de sæd-

vanlig benyttede Hovedgrupper af Fornødenheder, dels pr. Juli 1914, dels efter Opgørelserne pr. Januar, April, Juli og Oktober 1928 samt Januar 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. Januar 1929 173.*

Med Hensyn til Prisbevægelsen indenfor de enkelte Varegrupper og Udgiftsposter siden Oktober 1928 skal anføres, at Udgiften til Fødevarer er steget med 8 Kr., idet der for Smør, Mælk og Fisk har været en mindre Prisstigning, medens der til Gengæld for Brød, Sukker m. m. har været en lille Prisnedgang. Udgiften til Brændsel og Belysning er steget med 2 Kr. Udgifterne til Skatter og Kontingenter, Beklædning og Bolig er omtrent uforandrede, medens Udgiften for Gruppen »Andre Varer« er steget med 9 Kr. som Følge af Prisstigning for visse Arter af Husgeraad samt for Tobak. Prisstigningen for denne sidste Post skyldes de som Følge af den ændrede Beskatning foretagne Forandring i Priserne, hvorved der fandt en ret stor Prisstigning Sted for Cigaretter og en mindre Prisstigning for finskaaren Røgtobak, medens Cigarpriserne nedsattes en Del.

Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:

	Juli 1914	Jan. 1928	April 1928	Juli 1928	Oktr. 1928	Jan. 1929
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer	835	1 267	1 266	1 280	1 222	1 230
Klæder, Fodtøj, Vask..	225	442	446	446	446	445
Bolig	248	469	478	478	478	478
Brændsel og Belysning	81	154	154	150	148	150
Skatter, Kontingenter o.l.	203	489	489	473	459	459
Andre Udgifter	408	695	695	685	685	694
Ialt....	2 000	3 516	3 528	3 512	3 438	3 456

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

	Juli 1914	Jan. 1928	April 1928	Juli 1928	Oktr. 1928	Jan. 1929
Fødevarer	100	152	152	153	146	147
Klæder, Fodtøj Vask..	100	196	198	198	198	198
Bolig	100	189	193	193	193	193
Brændsel og Belysning	100	190	190	185	183	185
Skatter, Kontingenter	100	241	241	233	226	226
Andre Udgifter	100	170	170	168	168	170
Ialt....	100	176	176	176	172	173

DETAILPRISERNE I JANUAR 1929

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadkommuner og fra noget over 100 Landkommuner er der for Januar Maaned 1929 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige Dele. Oplysningerne er indsamlede i den første Del af Maaned.

Fra Oktober til Januar har Prisændringerne for Fødevarer kun været smaa, bortset fra Æg og fersk Fisk, for hvilke Varer der som Følge af Aarstiden var en ret betydelig Stigning. Endvidere var der en mindre Stigning for Klipfisk og Oksekød, medens Kalvekød og Flæsk m. v. udviste en lille Prisnedgang. Dette var ligeledes Tilfældet for Sukker, Rugbrød, Sigtebrød m. fl. Varer, bl. a. tørrede Frugter, hvor Nedgangen har været forholdsvis stor for Æbler. Det skal tilføjes, at den omtrent uforandrede Smør- og Mælkepris fra Oktober til Januar i Virkeligheden betyder en Prisstigning for disse Varer, idet Januarpriserne normalt ligger en Del lavere end Oktoberpriserne.

For andre Varer end Fødevarer var der en ganske lille Stigning i Priserne for Kul og Koks, medens Priserne for de øvrige Varer var omtrent uforandrede.

ET SAGSANLÆG OG EN DOM

I det følgende skal vi omtale en Sag og et Sagsanlæg mod Foreningen, der har sit Udspring i det meget omtalte Ekstrakontingent, der blev vedtaget af Delegeretmødet i 1925, og som blev ratihaberet paa Kongressen i 1927. Det maa formentlig antages, at Medlemmerne af D. L. F. alle er bekendt med denne Sags Historie og at nogle daværende Medlemmer af Foreningen fandt sig foranlediget til at skabe saa megen Uro om den Sag, som det var muligt, medens Foreningens Ledelses Standpunkt overfor dem hele Tiden var præget af Eftergivenhed i Haab om, at de tilsidst vilde forstaa Rækkevidden af deres Pligt som Medlemmer af Foreningen. Denne Holdning blev af dem fejlagtig opfattet som Svaghed, men de senere Begivenheder har antagelig belært dem om, at den Holdning, Orga-

nisationens Ledelse indtog, var dikteret af Hensynet til Organisationens Værdighed og af Onsket om at bibringe dem Forstaaelse af, hvad man kunde kræve af dem som Medlemmer af en faglig Organisation. Dette lykkedes ikke, men Organisationens ansvarlige Ledelse har ingen Skyld i dette, den kan med Styrke hævde, at den har strakt sig saa vidt, det kunde lade sig gøre, uden at tilsidesætte Værdigheden.

I den Sag, som det drejer sig om, er der udvekslet et Utal af Skrivelser, og vi kan passende begynde denne Sags Omtale med at citere en Skrivelse, der bl. a. afsendtes til Lokomotivfører H. C. Petersen den 3. December 1927:

I Tilslutning og med Henviisning til tidligere tilsendte Skrivelse angaaende Spørgsmaalet om Indbetaling af et Ekstrakontingent paa Kr. 12,50 skal man herved meddele Dem, at Hovedbesyrelsen paa sit Møde den 17. November har besluttet, at Medlemmer, der ikke senest den 15. December d. A. har betalt det af Delegeretmødet i 1925 udskrevne og af Kongressen 1927 godkendte Ekstrakontingent Kr. 12,50, fra og med Udgangen af indeværende Regnskabsaar maa betragtes som værende slettet af Foreningens Medlemsprotokol.

Idet jeg herved tillader mig at bringe ovennævnte til Deres Kendskab, finder jeg Anledning til at gøre Dem opmærksom paa, at kun . . . Medlemmer endnu ikke har betalt forannævnte Ekstrakontingent.

Man anmoder Dem derfor om, Herr Lokomotivfører H. C. Petersen, at berigtige ovenstaaende ved enten at indbetale det nævnte Beløb til Foreningens Hovedkasserer, Lokomotivfører L. M. Schmidt, Svinget 17, 3., Kbhvn. S., eller paa Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7, 3., eller til den stedlige Afdelingskasserer, Lokomotivfører Th. Carlqvist, Sdr. Boulevard 87, 2., V. Betalingen kan ske pr. Postanvisning eller ved personlig Henvendelse, men maa som anført finde Sted inden 15. December d. A. —

P. H. V.

Med Hilsen.

Efter at denne Skrivelse var afsendt, modtog Afdelingsformanden paa Gb. I et Brev, hvori der var indlagt det omtalte Ekstrakontingent for tre Medlemmer, ledsaget af en versificeret anonym Skrivelse. Dette Beløb blev tilstillet Foreningen, der dermed havde faaet Dækning for de Beløb, der var udestaaende i Afd. I og derfor af Organisationen blev modtaget som Dækning, hvorfor man betragtede denne Sag som ude af Verden, og det besluttedes at undlade at lade den i foranciterede Skrivelse omtalte Beslutning træde i Kraft. Denne tolerante Holdning blev selvfølgelig udlagt som Svagbed, medens den rettest burde opfattes paa den modsatte Maade.

Imidlertid hengik der lang Tid. og formodentlig fandt der mangfoldige Raadslagninger Sted. inden vi fra H. C. Petersen fik Svar. Først den 19. Januar 1928, altsaa ca. 1½ Maaned efter, at vor Skrivelse var afsendt, modtog man følgende:*)

København den 19/1 1928.

Til

Dansk Lokomotivmandsforening.

I henhold til Skrivelse fra Organisationen fra f. M. 1927 om at saafremt at jeg ikke har betalt Loukt.bidrag stor 12 Kr. 50 Øre inden den 15/12 27 vilde jeg blive Eskluderet af Foreningen fra 1/1 28, da jeg inu ikke har betalt de 12,50 Kr. Og har derfor meldt mig ind i Lokomotivførerforeningen af 1927 fra 1/1 1928. Jeg tillader mig herved at forespørge om det ikke skyldes en fejltagelse at der er bleven afdraget Kontingent den 1/1 1928 saafremt dette er skedd bedes bedes beløbet tilbagesendt samt mit tilgodehavende i Foreningen. Svar ubedes snarest.

Lokomotivfører H. C. Pedersen. Gb.

Herpaa svarede Foreningen i Skrivelse af 26. Januar 1928 følgende:

I Anledning af Deres Skrivelse af 19. d. M., hvori De meddeler, at De i Henhold til Skrivelse fra Foreningen af 3. f. M. betragter Dem som slettet af Foreningens Medlemsliste fra den 1., skal man herved meddele Dem, at Foreningen selvfølgelig vilde have underrettet Dem, dersom man havde slettet Dem af Foreningens Medlemsliste. Sagen er imidlertid den, at det Forhold, som dengang da Foreningens nævnte Skrivelse af 3. f. M. afsendtes, gjorde Spørgsmaalet om Deres og forskellige andre Lokomotivføreres Forbliven i Foreningen aktuelt, ikke længere foreligger, hvorfor Foreningen vedvarende betragter Dem som Medlem.

Man skal derhos henlede Deres Opmærksomhed paa, at det maa bero paa en Misforstaaelse fra Deres Side, naar De anfører, at der i Deres Lønning er afkortet Kontingent til Foreningen pr. 1. d. M., idet man netop har taget Hensyn til Deres overfor Kontrolør Brynjulfsen fremsatte Protest mod, at der overhovedet finder Afdrag Sted i Deres Løn. De er altsaa Foreningen dette Kontingent skyldig, og man skal anmode Dem om snarest at indbetale samme.

Endelig skal man gøre Dem opmærksom paa, at De ifølge Foreningens Love ikke samtidig kan være Medlem af Lokomotivførerforeningen af 1927, og man gaar derfor ud fra, at De straks melder Dem ud af nævnte Forening, medmindre Deres Oplysning om nysnævnte Medlemskab skal betragtes som en Udmeldelse af Dansk Lokomotivmands Forening.

Deres Meddelelse herom forventes snarest.

Rich. Lillie.

Det er værd at lægge Mærke til, at H. C. Petersen ikke en Gang er vidende om, at der intet

Kontingent er afkortet i hans Lønning, men desuagtet skulde han gøre Ophævelser, det var den nemmeste Maade at faa Forholdet klaret. Vi synes, det er noget beskæmmende for ham, at han ikke, inden han fremsætter saadanne Sigtelser, undersøger Sagen. Men det forstaar han vel ikke?

Paa Skrivelse af 26. Januar modtog Foreningen Svar 6. Februar 1928, som lyder saaledes:*)

I følge skrivelse fra Organisationen den 1/12 1927 meddelte denne mig at jeg var Eskluderet af samme fra den 1/1 1928 og det var Grunden til at jeg meldte mig ind i Lokomotivførerforeningen af 1927. Da jeg ikke vilde risikere at staa uden en Organisation. Og som jeg ikke i Øjeblikket ser mig i stand til at Umelde mig af.

Jeg tillader mig herved at forespørge om det er Organisationen bevidst at Lokomotivfyrbøderne i Gb. havde paa deres Generalforsamling den 21/1 28 vedtaget at alle Lokomotivfyrbøder paa Gb. fik en fortejning over de Lokomotivførere paa Gb. som var slettet paa Medlemslisten i Dansk Lokomotivmandsforening og hvoriblandt min Navn fandtes som er mig en Gaade efter som skrivelsen fra Organisationen fra den 20/1 siger, at jeg inu betragtes som Medlem af denne da min Esklusion ikke var okkult.

Da mit Navn nu findes paa denne Lidste meddeles det at saafremt ikke at mit Navn bliver slettet og denne Afdeling giver mig en uforbeholden Undskyldning vil der i løbet af faa Dage indgaa Retforfølgelse imod denne Afdeling.

Min Kontingent til Lokomotivmandsforeningen fra den 1/1 og 1/2 1928 kan ubetales naaer som uels af mig naaer Kviteringen forelægges.

Med Agtelse

Lokomotivfører H. C. Pedersen
Gb.

Herpaa fik P. Svar 15. Februar af følgende Ordlyd:

I Besiddelse af Deres Brev af 6. ds. skal man for saa vidt angaar den af Dem givne Meddelelse om en paa et Møde i Foreningens Afdeling 2 truffen Beslutning meddele, at Hovedbestyrelsen intet Kendskab havde hertil, men man har nu draget Omsorg for, at det af Dem paapegede Forhold ændres.

Hvad angaar Spørgsmaalet om Deres Kontingentrestance henvises til vore Loves § 4 c. Medlemmerne er selv ansvarlige for Kontingentets rettidige Indbetaling.

Med Hensyn til Deres Forhold som Medlem af Lokomotivførerforeningen af 1927 er dette, som allerede anført i vor Skrivelse af 26. Januar d. A. stridende mod vor Forenings Love, § 3 c. Da det imidlertid af Deres Brev fremgaar, at De gerne vil melde Dem ud af nysnævnte Forening, men ikke i Øjeblikket ser Dem i Stand dertil, vil man give Dem en ri-

*) H. C. Petersens Retskrivning.

*) H. C. Petersens Retskrivning.

melig Frist til Ordningen af dette Forhold. Udmeldelsen maa dog være effektiv senest 31. Marts d. A.

Deres Svar desangaaende maa være Foreningen i Hænde senest den 15. Marts d. A. —

P. H. V.

Rich. Lillie.

Af den sidst citerede Skrivelse vil det ses, at D. L. F. stillede sig meget imødekommende, vi kan nu sige altfor imødekommende overfor P. og gav ham en under alle Omstændigheder god Tid til at ordne sit lovstridige Forhold i og ogsaa rummelig Tid til at svare.

Man modtog derefter et den 23. Februar 1928 dateret Brev fra ham af følgende Ordlyd:*)

I henhold til min tidlige Skrivelse angaaende denne Listefortøjning som Lokomotivfyrbøderne paa Gb. over hver enkelte havde over de Lokomotivførere der ikke var Medlem af D. L. F. og hvor i blandt mit Navn fandtes og som Organisationens tilskrev mig at det var under Overvejelse tillader jeg mig herved at forespørge Organisationens om hvad der er bleven gjort eller hvad denne vil foretage sig angaaende denne Sag da jeg betragter det som en Æreskrænkelser fra denne Afdeling og anmoder herved om svar snarest eller vil jeg henvende mig paa andre Steder med min besværning.

Ærb.

Lokomotivfører H. C. Pedersen Gb.

Af denne Skrivelse kan det ses, at han nu kun interesserer sig for den i denne og hans foregaaende Skrivelse omtalte Liste, ja at han endog betegner det som en Æreskrænkelser at blive beskyldt for at staa udenfor D. L. F. — men samtidig undlader han selv at skabe den nødvendige Baggrund for den formentlige Æreskrænkelser ved helt at undlade at give noget som helst Svar paa Skrivelse fra os af 15. Febr. om hans Forhold til Lokomotivførereforeningen af 1927.

Da Foreningen endnu ikke den 22. Marts 1928 havde modtaget noget Svar fra P., tilstillede der ham følgende Skrivelse:

Da man er uden Svar paa den Dem under 15. Februar d. A. tilstillede Skrivelse af følgende Indhold:

(Citater af Skrivelse af 15. Februar 28. Se foran) meddeles det Dem endnu engang: at Deres Medlemskab i Dansk Lokomotivførereforening af 1927 er stridende mod § 3 c i Dansk Lokomotivmands Forenings Love; at saadant lovstridigt Forhold ifølge samme Loves § 7 a medfører Fortabelse af Medlemsretten.

De maa derfor pr. Brev, der skal være Foreningens Kontor i Hænde senest d. 26. ds. Kl. 12,00, fremsende fyldestgørende Bevisligheder for Deres Udmeldelse af

Dansk Lokomotivførereforening af 1927. I modsat Fald vil de fra og med denne Maanedes Udgang blive slettet af Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemsliste paa Grund af foran citerede lovstridige Forhold.

P. H. V.

Rich. Lillie.

Heller ikke paa denne Skrivelse modtoges noget Svar, hvorfor Foreningen paany den 30. Marts 1928 tilstillede ham følgende:

Med Henvisning til de af Dem i Breve af 19. Jan. og 6. Febr. d. A. givne Meddelelser om, at De fra og med d. 1. Jan. d. A. har indmeldt Dem i Dansk Lokomotivførereforening af 1927, har Dansk Lokomotivmands Forenings Hovedbestyrelse i Skrivelser af 21. Jan. og 15. Febr. erindret Dem om, at et saadant Forhold er stridende mod Foreningens Love. Som Følge af at man af Deres Brev af 6. Febr. fik det Indtryk, at De gerne vilde melde Dem ud af ovennævnte Lokomotivførereforening af 1927, gav man Dem en rimelig Frist til Ordningen af dette Forhold, hvorhos man ved Skrivelse af 22. ds. forlængede Fristen samtidig med, at man underrettede Dem om, hvilke Følger Deres lovstridige Handlemaade vilde faa for Deres Vedkommende.

Da Foreningens Skrivelser af 15. Febr. og 22. Marts begge er ubesvarede, underrettes De herved om, at De paa Grund af Overtrædelse af § 3 c i Dansk Lokomotivmands Forenings Love har fortabt Retten til at være Medlem af nysnævnte Forening (se Lovens § 7 a), hvorfor De fra og med d. 1. April d. A. at regne vil blive slettet af Foreningens Medlemsliste.

P. H. V.

Rich. Lillie.

Dermed betragtede D. L. F. Sagen afsluttet for sit Vedkommende. Men den 3. April 1928 modtog Lokomotivførerkredsen en saalydende Skrivelse fra Overretssagfører Dalberg:

Af Lokomotivfører H. C. Pedersen, Dybbølsgade 22, 4., hersteds, har jeg faaet overleveret Hovedbestyrelsens Brev af 30. f. M. (Journal Nr. 1690), hvori der meddeles ham, at han paa Grund af Overtrædelse af § 3 c i Dansk Lokomotivmands Forenings Love fra og med 1. April d. A. er slettet af Foreningens Medlemsliste. Paa Herr Pedersens Vegne skal jeg herved protestere mod denne Udslettelse, idet jeg fremhæver, at han har betalt ethvert ham lovligt paalagt Kontingent til Foreningen, og at hans Optagelse i »Dansk Lokomotivførereforening af 1927« udelukkende skyldtes de skriftlige Meddelelser, han i Slutningen af Aaret 1927 modtog fra Dansk Lokomotivmands Forening, ifølge hvilke han paa Grund af Restance med lockout-Bidraget Kr. 12,50 var at betragte som slettet fra ca. medio December 1927. Da han ikke vil staa udenfor enhver Organisation, idet han alle Dage har været en god Foreningsmand, indmeldte han sig i Lokomotivførereforeningen, og det er en Selvfølge, at fordi »Dansk Lokomotivmands Forening« under Paa-

*) H. C. Petersens Retskrivning.

heraabelse af, at der anonymt var fremkommet Penge bl. a. til Dækning af hans Lockout-Bidrag (han har intetsomhelst Beløb indsendt), erklærede, at han alligevel ikke var slettet, kunde han ikke paa staaende Fod bringe Medlemsskabet til Lokomotivførerforeningen til Ophør, men var nødt til at blive staaende i denne Forening i hvert Fald en rimelig Tid samtidig med, at han vedligeholdt Medlemsskabet til Dansk Lokomotivmands Forening. Den mærkelige Bestemmelse i Dansk Lokomotivmands Forenings Love, som vedtoges sidste Aar, uden at der dog foreligger Bevis for, at Vedtagelsen var lovlig, ifølge hvilken et Medlem i Dansk Lokomotivmands Forening ikke tillige kan være Medlem af en anden faglig Organisation, har Herr Pedersen aldrig for sit Vedkommende sanktioneret og godkender den heller ikke nu.

Idet Lokomotivfører H. C. Pedersen saaledes be-
tragter den stedefundne Eksklusion som ulovlig, skal jeg herved paa hans Vegne anmode om, at enten Eksklusionen hæves, saa at han fortsat bliver staaende som Medlem af Dansk Lokomotivmands Forening mod at betale sit Kontingent, eller at der, hvis man ikke vil gaa hertil, udbetales ham hans Andel i Foreningens Kampfondsmidler, formentlig ca. 120 Kr., hvorover nærmere Opgørelse imødeses. Jeg skal tilføje, at saafremt Foreningen ikke imødekommer ham paa et af disse Punkter, er det hans Agt at anlægge Sag mod Foreningen.

Ærbødigt

C. Dalberg.

Der kunde jo være god Anledning til at komme ind paa forskelligt af den i denne Skrivelse udtalte, men vi skal afholde os derfra, fordi vi hele Tiden i dette Spørgsmaal kun har beskæftiget os med Realiteterne og ikke Vendinger, som kun er medtaget, for at det skal se saa smukt ud som muligt.

Paa sidstnævnte Skrivelse svarede der Dalberg af Organisationen den 11. April 1928 følgende:

I Anledning af Deres Skrivelse af 3. ds. vedrørende Lokomotivfører H. C. Pedersens Forhold til Dansk Lokomotivmands Forening skal man herved meddele Dem, at man maa fastholde den tidligere truffne Afgørelse, hvorefter den paagældende Lokomotivfører i Henhold til Lovenes § 7 a jvf. § 3 c fra og med den 1. ds. at regne er slettet af Foreningens Medlemsliste, og at man som Følge af den i Lovenes § 20 under Afsnittet »Kampfonden« indeholdte Bestemmelse om, at

»Medlemmer, der — uden at afgaa fra Tjenesten — udtræder af Dansk Lokomotivmands Forening paa Grund af Restance, Eksklusion, Udmeldelse eller paa anden Maade, taber ethvert Krav paa Andel i Fondens Midler. —«

savner Hjemmel til at imødekomme Lokomotivførerens Ønske om Udbetaling af hans Andel i Foreningens Kampfondsmidler. —

P. F. V.

Rich. Lillie.

Der hengik nu 5 Maaneder, forinden der hørtes mere til den Sag, og indenfor D. L. F. var man efterhaanden kommen til den Opfattelse, at der intet mere vilde blive foretaget i den Sag. Men som sagt efter 5 Maaneders Forløb den 13. September 1928 modtog man fra Overretssagfører Dalberg følgende Meddelelse.

Under Henvisning til min Skrivelse af 3. April d. A. og Deres Svarskrivelse af 11. s. M. vedrørende Lokomotivfører H. C. Pedersens Eksklusion af Foreningen og hans Krav paa Udbetaling af den ham tilkommende Andel i Kampfondspengene undlader jeg ikke herved at meddele, at den behudede Retssag nu vil blive anlagt.

Det samme vil blive Tilfældet med Hensyn til Lokomotivfører O. Lilliekrans*) Fordring paa Andelen i Kampfonden samt det Laan, han i Anledning af Rekreationshjemmets Opførelse har ydet Foreningen renterit til et Beløb af 120 Kr., som af ham er blevet indbetalt i Afdrag. Dette Laan har Herr Lilliekrans*) opsagt til Udbetaling sammen med Kampfondspengene den 15. Juli d. A., og da Beløbet ikke er blevet ham tilstillet, har han nu overgivet Fordringen til Incassation hos mig, hvorfor jeg herved skal anmode Dem om i Løbet af 4 Dage fra Dato at sende mig Laanebeløbet 120 Kr. samt Andelen i Kampfondspengene ca. 125 Kr. — nærmere Opgørelse over det paa hans Konto indestaaende Beløb udbedes — foruden de med Incassationen forbundne Omkostninger, der i Tilfælde af prompte Indbetaling ansættes til Kr. 25,00. Jeg tilføjer, at en Udeblivelse af Beløbet medfører, at der uden yderligere Varsel anlægges Sag til Betaling.

For Herr Lilliekrans*) gælder ligesom for Herr Petersen, at Foreningen uberettiget har slettet disse gamle Medlemmer, der ikke behøver at finde sig i en Vedtægtsændring, som tilsidesætter deres velerhvervede Rettigheder og stiller dem ringere end før Vedtagelsen. Og under alle Omstændigheder kan man ikke benytte en saadan Vedtagelse til at konfiskere de de ældre Medlemmer tilhørende Pengemidler.

Ærbødigt

C. Dalberg.

Der var nu intet andet at gøre ved den Sag end at afvente Sagsanlægget. Angaaende det i sidst citerede Skrivelse anførte Forhold vedrørende O. Liljekrans skal vi komme nærmere ind paa i et følgende Blad.

Imidlertid forløb Sagsanlægget fra H. C. Petersen paa normal Maade, og den 20. December 1928 faldt Dommen ved Københavns Byret. Vi gengiver følgende:

Dom.

I April Maaned 1925 afholdt Sagsøgte, Dansk Lokomotivmands Forening, i Aarhus et Delegeretmøde, som vedtog af Foreningens Kasse at yde et Bidrag

*) Skal være Liljekrans. Red. Bem.

paa 25 000 Kr. til de da lock-outede Smede, hvad der betød et Ekstrakontingent paa 12 Kr. 50 Øre pr. Medlem. Der var Tvivl om, hvorvidt Forslaget, der ikke havde været forelagt de enkelte Afdelingers Medlemsmøder til Behandling før Delegeretmødet, var lovlig vedtaget, og da en Del Medlemmer, deriblandt Sagsøgeren, Lokomotivfører H. C. Pedersen, derfor ikke vilde betale Ekstrakontingentet, blev Forslagets Vedtagelse ratificeret ved et nyt Delegeretmøde i 1927.

Medens nu en Del Medlemmer udtraadte af Foreningen og stiftede Lokomotivførerforeningen af 1927, vedblev Sagsøgeren at være Medlem, men betalte ikke Ekstrakontingentet.

I den Anledning sendte Sagsøgte Sagsøgeren følgende Skrivelse af 3. December 1927:

»I Tilslutning og med Henviisning til tidligere tilsendte Skrivelser angaaende Spørgsmaalet om Indbetaling af et Ekstrakontingent paa Kr. 12.50 skal man herved meddele Dem, at Hovedbestyrelsen paa sit Møde den 17. November havde besluttet, at Medlemmer, der ikke senest den 15. December d. A. havde betalt det af Delegeretmødet i 1925 udskræve og af Kongressen 1927 godkendte Ekstrakontingent Kr. 12.50 fra og med Udgangen af indeværende Regnskabsaar maa betragtes som værende slettet af Foreningens Medlemsprotokol.«

Sagsøgeren betragtede sig herefter som slettet af Foreningen fra Udgangen af 1927 og indmeldte sig den 2. Januar 1928 i Lokomotivførerforeningen.

Imidlertid var dette Ekstrakontingent anonymt bleven betalt for de Medlemmer, der protesterede, og Sagsøgte sendte da Sagsøgeren følgende Skrivelse af 26. Januar 1928:

»I Anledning af Deres Skrivelse af 19. d. M., hvori De meddeler, at De i Henhold til Skrivelse fra Foreningen af 3. f. M. betragter Dem som slettet af Foreningens Medlemsliste fra den 1ste, skal man herved meddele Dem, at Foreningen selvfølgelig vilde have underrettet Dem, dersom man havde slettet Dem af Foreningens Medlemsliste. Sagen er imidlertid den, at det Forhold, som dengang da Foreningens nævnte Skrivelse afsendtes, gjorde Spørgsmaalet om Deres og forskellige andre Lokomotivføreres Forbliven i Foreningen aktuelt, ikke længere foreligger, hvorfor Foreningen vedvarende betragter Dem som Medlem.«

»Endelig skal man gøre Dem opmærksom paa, at De ifølge Foreningens Love ikke samtidig kan være Medlem af Lokomotivførerforeningen af 1927, og man gaar derfor ud fra, at De straks melder Dem ud af nævnte Forening, medmindre Deres Oplysning om nysnævnte Medlemsskab skal betragtes som en Udmeldelse af Dansk Lokomotivmands Forening.«

Da Sagsøgeren ikke vilde melde sig ud af den nye Forening, endte det med, at Sagsøgte meddelte Sagsøgeren, at han paa Grund af dette Forhold blev slettet af Foreningens Medlemsliste fra 1. April 1928 at regne.

Under denne Sag paastaar nu Sagsøgeren Sagsøgte tilpligtet at betale ham 125 Kr. eller det Beløb indenfor nævnte Sum, som en Opgørelse af Sagsøgerens indbetalte Andele i Foreningens «Kampfond» maatte andrage, tilligemed Renter heraf 5 pCt. aarlig fra

Sagens Anlæg d. 24. November 1928, til Betaling sker.

Sagsøgte paastaar sig frifunden under Henviisning til 1927-Lovens § 20 d, hvorefter Medlemmer, der — uden at afgaa fra Tjenesten — udtræder af Dansk Lokomotivmands Forening paa Grund af Restance, Eksklusion, Udmeldelse eller paa anden Maade, taber ethvert Krav paa Andel i Fondens Midler, hvilken Bestemmelse uden at være optaget i de ældre Love, allerede var optaget i Kampfondens Vedtægter fra 1920.

Stillingen var den 1. Januar 1928 den, at Sagsøgte ifølge sin Skrivelse af 3. December 1927 havde meddelt Sagsøgeren, at han paa Grund af Restance var slettet fra Udgangen af 1927 som Medlem af Foreningen, og denne kunde da ikke ved sin Skrivelse af 26. Januar 1928 oplyse Sagsøgeren om, at han stadig var Medlem, thi dertil vilde der kræves en Indmeldelse fra Sagsøgerens Side. Eksklusionen fra 1. April 1928 er herefter betydningsløs bortset fra, at Foreningen derved viser, at den ikke har opretholdt Udslettelsen paa Grund af Restance, men nu sletter Sagsøgeren i Henhold til 1927-Lovens § 2 c, hvorefter Medlemmer ikke uden Hovedbestyrelsens Samtykke samtidig maa være Medlem af nogen anden faglig Tjenestemandssammenslutning.

Afgørende for Paastanden bliver herefter Stillingen før 1. Januar 1928, men efter de for Kampfondens gældende Love (og tidligere Vedtægter, kommer det nu ikke til at betyde noget, at Sagsøgeren er slettet uden Grund, idet den eneste Maade efter § 20 d, hvorefter udtrædende Medlemmer kunde bevare deres Krav paa Andel i Kampfonden er den, at de afgaar fra Tjenesten.

Det tilføjes, at Sagsøgeren efter Kongressen i 1927 ikke ses at kunne protestere mod Betalingen af Ekstrakontingentet, saa at den første Udslettelse oprindelig var tilstrækkelig begrundet.

Sagsøgte vil herefter være at frifinde.

Sagens Omkostninger hæves.

Intet Stempelforbehold.

Thi kendes for Ret:

Sagsøgte, Dansk Lokomotivmands Forening, bør for Tiltale af Sagsøgeren, Lokomotivfører H. C. Pedersen, i denne Sag fri at være.

Sagens Omkostninger hæves.

E. Pihl.

Der er egentlig ingen Grund til at ledsage Dommen med andre Bemærkninger end den, at vi har været paa Lovens Grund hele Tiden, og at Organisationens Handlemaade overfor H. C. Pedersen var gennemført imødekommende og overbærende, men dette manglede P. enhver Forstaaelse af.

Dommen er ikke appelleret, og det er mærkværdigt, at man ikke har forsøgt sig ved en højere Instans, det havde dog været naturligt efter alt, hvad der er foregaaet. Dommerne har nok taget fejl.

FRA MEDLEMSKREDSEN

DREJESKIVER OG KULINDKØB!

I en Polarvinter som denne, vi gennemlever for Tiden, bliver der stillet store Krav til Personalets Ydeevne, og ikke mindst gælder det under saadanne Forhold, at man har det bedst mulige Materiale at arbejde med, men det er desværre ikke i den Orden, som vi Lokomotivmænd kunde ønske os, det skulde være. Der er allerførst saadan en vigtig Ting som at faa drejet vore Maskiner og komme til og fra Hus, men det er lettere sagt end gjort, for Sagen er nemlig den, at de allerfleste Drejeskiver er af en saadan Beskaffenhed, at de forlængst burde være kasseret og erstattet med mere nye og tidssvarende Drejeskiver, og det behøver ingenlunde at være motordrevne, naar man ser hen til f. Eks. Drejeskiven i Ms., som let lader sig betjene af to Mand, selv i daarlig Vejrlig. Det der særlig har Betydning er, at en Drejeskive har den fornødne Radius og selvfølgelig er rigtig afbalanceret. — Og for at nævne et Forhold, som er særlig grelt, nemlig Drejeskiven i Hg. — for at kunne dreje denne — især den østre — kræves der ikke alene, at Maskinen skal staa meget haarft, men ogsaa at det fornødne Mandskab er til Stede. Det er et meget almindeligt Syn at se en 8—10 Mand under Ledelse af Lokomesteren forsøge at dreje Maskinerne for saa efter ihærdige Anstrengelser at faa Forsøget kronet med Held. Det siger sig selv, at der gaar megen Tid tabt med at dreje Maskinerne i Hg. for slet ikke at tale om de Udgifter ved Reparationer saadanne Drejeskiver koster D. S. B. Fra Personalets Side vil det blive hilst med Tilfredshed, at disse Forhold bliver ændret til det bedre. — Et andet Forhold, som tit har været kritiseret ikke alene i Fagbladet, men ogsaa i Dagspressen, nemlig Statens Kulindkøb, at Personalet ingen Indflydelse har paa disse Kulindkøb siger sig selv, for vi kan ikke afgøre de forskellige Prisforskelle, der kan være imellem Sælger og Køber, men et tør vi i hvert Tilfælde udtale os om, nemlig Kullenes Beskaffenhed til at udvikle den fornødne Varmeovne, og at den ikke helt er til Stede, har mange maattet bekende, thi det kan ikke skjules, at det er et dagligt Samtalemne Mand og Mand imellem, hvilken Anstrengelse det er at skaffe den fornødne Damp under Kørslen, og det gælder under Fyringen baade Wales og sorte Kul. Nu ved vi meget godt, at der er noget der hedder Kulprøver, som Navnet angiver til at prøve de forskellige Arter Kul, for derigennem at skaffe Resultater om Kullenes Vofmeenheder, men om disse Forsøg bliver lagt til Grund for Indkøbene, eller Priserne er det afgørende, ved vi aldeles ikke noget om, det er en Unikum for mange, og man kan vel godt sige om dette Spørgsmaal »gaa stille, tal sagte«, og det vilde sikkert ikke være urimeligt at forlange at faa at vide, hvilke Faktorer der bestemmer Kulindkøbene. Hvis den fornødne Forstaaelse er til Stede, er det ganske givet, at der kan naas gode Resultater paa dette Omraade i Særdeleshed for Økonomien og Arbejdets gode Udførelse. Det kan vel i den Forbindelse ogsaa nævnes, at i en tør Frostperiode — hvor man absolut ikke kan vande Kullene

— er det meget uheldig, naar man kulforsyner, at faa friske Kul — særlig Wales Kul — da der under Kørslen staaer en Støvsy af Kulpartikler ned over Personalet, som igen sætter sig fast i Øjenkrogen og Slimhinder op paa saadan en Maade, at det vanskeliggør Udkikket. Meget vilde kunne opnaas, hvis man altid i Kulgaarden havde lagrede Kul at tage af.

O. Løvborg.

MÆRKELIGE DISPOSITIONER

Der synes at herske vild Kaos og Forvirring i de Dispositioner, der foretages af Administrationen, og i særlig Grad kan man spore denne planløse Disposition af Personale indenfor Lokomotivpersonalet. Disse Tilstande har nu varet siden 1. September 1927, og man maa nu alvorlig haabe, at der snart foretages saadanne Foranstaltninger, der kaa bringe denne meningsløse Laden staa til-Politik til Ophør.

Fra 1. September 1927 paabegyndtes de store Personaleindskrænkninger indenfor D. S. B., det vil sige, det var ikke overalt indenfor denne Statsinstitution, at der var for meget Personale. Nej, fra en bestemt Lønningsklasse og nedefter tog man fat med haard Haand, for at det kunde blive saa meget mildere, naar man skulde til at begynde med den overste Ende.

For Lokomotivpersonalet resulterede denne »Sparedille«s Udfoldelse sig i en Tjenestetidsreduktion, hvis Resultat nærmest maa betegnes som uhyggelig. Inddragningen af 2 Mandshetjeningen ved et Magtord tjener absolut ikke til »Ære« for dem, der har Ansvaret for denne Handling.

Foraarsaget heraf paafulgte Afskedigelserne i 2 Tempi af Lokomotivfyrbøder-Aspiranterne, og for de Ældstes Vedkommende Overflytning til Centralværkstederne, men herved var Bunden endnu ikke naaet, idet der endnu var et Antal Lokomotivfyrbødere for mange, som man saa fandt Anvendelse for i Remiseværkstederne til Afløsning for de afskedigede Aspiranter og Ekstrahaandværkere.

Nu skulde man jo antage, at Ancienniteten her havde gjort sig gældende, men da det jo var et op-højet Formaål, nemlig Balance paa Budgettet, der var det afgørende, saa overflyttede man Lokomotivfyrbøderne til Værkstederne, som det passede i dette Formaalets Interesse, uden at tage Hensyn til, at man derved ramte Lokomotivfyrbødere med indtil 8 Aars Anciennitet.

At dette var uretfærdigt, er der vel næppe nogen, der vil bestride.

Lokomotivpersonalet har saaledes ikke været for-skaanet for at yde Ved til Hr. Stenshalles »Offerbaal«, og dertil kommer, at os der nu i ca. 17 Maaneder, som Haandværkere i Remiseværkstederne, har arbejdet ca. 70 Kr. billigere pr. Maaned end den der-værende Arbejdskraft.

Det er imidlertid altid en Trøst at vide, naar man bringer et Offer, at det tjener en god Sags Fremme, og det har vi stadig haft for Øje i den første Tid, vi saaledes arbejdede billigt for D. S. B.; men det for-slaar jo kun saa lidt, naar man ser, hvorledes det derved indvundne ødes paa anden Maade.

Vi skal tillade os at nævne nogle Eksempler, som

vi mener langt fra hjælper til at bringe Balance paa Budgettet.

Man har i afvigte Sommer set det Særsyn, at et meget stort Antal Lokomotivfyrbødere daglig har været udkommanderet fra deres Hjemstedsdepot til andre Depoter, hvor der saaledes maa have været Mangel paa Personale; dette kan der forsaavidt intet indvendes imod, saafremt de Udkommanderede havde været overkomplette paa Hjemstedsdepotet; det var imidlertid ikke Tilfældet, nej, der var saagar Lokomotivfyrbødere, som man uden videre tog ud af fast Tur og erstattede dem med Remisearbejdere. I flere Tilfælde har man endog tilladt sig den Luksus at udkommandere Lokomotivfyrbødere fra Depoter, hvor man i Forvejen havde mattet rekvirere Udkommando fra andre Depoter.

Et andet Eksempel: Fra et Depot har man udkommanderet Lokomotivfyrbødere til et andet Depot, hvor man havde 3 Lokomotivfyrbødere beskæftiget som Haandværkere i Remisen. Ja saaledes kan der nævnes endnu flere Eksempler paa, hvorledes man forstaar sig paa at »spare« indenfor D. S. B., for ikke at forglemme det store Antal Remisearbejdere, der i Sommer og enkelte Steder endnu kører som Lokomotivfyrbødere, alt imens der gaar Lokomotivfyrbødere i Remiseværkstederne.

At saadanne Dispositioner skaber Bitterhed hos os, der ved Tidernes Ugunst har maattet forlade vor Gerning paa Maskinen for at optage Arbejdet som Maskinarbejdere og endda til en mindre Betaling, end man ellers fik udført dette Arbejde for, kan forhaabentlig finde Forstaaelse hos alle.

De forløbne 17 Maaneder har heller ikke undgaaet at sætte sine Spor økonomisk set, da det jo har været et haardt pekuniært Tab at miste sine Natpenge ca. 2 Maaneder efter en brutal Lønreduktion paa ca. 20 Kr. pr. Maaned.

Det er jo heller ikke utænkeligt, at der mellem os, der nu i 17 Maaneder ærligt har ydet vort til en Forbedring af Balancen indenfor D. S. B., findes Lokomotivfyrbødere, som ved Flid og Sparsommelighed har erhvervet sig en Ejendom i den forløbne Tid, med ikke ringe Uro har set Fremtiden i Møde, dels ved den saaledes forringede økonomiske Stilling og sidst og ikke mindst ved en skønne Dag at se sig tvangsforflyttet fra Hus og Hjem for at lide et nyt økonomisk Tab ved Salg af den i de fleste Tilfælde med store Ofre erhvervede Ejendom.

For de paagældende bliver da intet andet tilbage end Bevidstheden om at have ydet saa og saa meget af deres surt erhvervede Sparepenge til Frembringelse af Balance paa D. S. B.s Budget.

Balance, ja vel kun Optimister har kunnet tænke sig, at denne saa genialt tilrettelagte Spareoffensiv skulde tjene til at frembringe den saa stærkt eftertragtede Balance, endsiges være i Stand til at forbedre denne, hvilket da ogsaa tydeligt fremgaar af det i Folketinget for faa Dage siden forelagte Tillægsbevillingslovsforslag, der for Lokomotivtjenesten udviser en Besparelse paa Lønningerne paa 160 000 Kr., men en Udgiftsforøgelse paa 180 000 Kr., dette maa vel nok siges at være »genialt«, naar man for at

spare 160 000 Kr. bruger 180 000 Kr., og saa ser det endda endnu mere graverende ud for Stations- og Søfartstjenestens Vedkommende.

Hvad Personalet forøvrigt ikke har været i Tvivl om, er nu officielt afsløret, nemlig en storstilet forfejlet Sparepolitik, som med et mildt Ord kan betegnes som en »kæmpemæssig Fiasko«, kan man kun beklage, da det her drejer sig om, at Statens Interesser er bleven vanrøgtet og det endda paa en for Tjenstemændene temmelig ublid Maade.

Der er et gammelt Ord, der siger, at »Haabet beskæmmer ingen«, lad os da haabe, at al falsk Storhed smides overbord, og at der forsøges paa at oprette lidt af det, der siden 1. September 1927 kun har foraarsaget det modsatte, nemlig skal vi sige et i god Tro og Hensigt Forsøg paa Oprettelse af Balance paa D. S. B.s Budget.

»Trekloveret«.

TANKER FØR KONGRESSEN

Nu nærmer sig atter det Tidspunkt, da D. L. F. skal afholde Kredsgeneralforsamling og Kongres. Denne Gang skal det være i Aarhus.

For Kreds 2,s Vedkommende vil Kredsgeneralforsamlingen have en ganske særlig Interesse, fordi vi skal vælge flere helt nye Mænd ind i Kredsbestyrelsen, deriblandt en ny Formand.

Det er vanskeligt at vælge nye Mænd til disse betroede Poster, særlig Formandspladsen er vanskelig at besætte, denne vor første Mand i Kredsen skal jo være ganske særlig egnet, og man kan meget let tage fejl i Valget; vi maa have en Mand, som er Diplomat ved Forhandlingsbordet, med en god Hukommelse og skarp Hjerne, ellers opnaas ingen gode Resultater. Med disse Tanker og Forhold for Øje vil jeg gerne rette en Henvendelse til Afdelingerne og deres Repræsentanter Landet over for at gøre dem opmærksom paa, hvor stort et Ansvar de har, naar der skal vælges Kredsbestyrelse, at det bliver de rette Mænd, der bliver sat ind paa Pladserne. Husk Du ofte selv er Skyld i, at ikke alt gaar, som Du ønsker, ved at forsømme at besøge Møder og Generalforsamlinger, naar Bestyrelsen kalder. Men lad det nu være Slut, kom naar Du kaldes, tag Stilling og voter efter Overbevisning. Desværre er der mange Lokomotivmænd, der kritiserer Ledelsen, som oftest ubeføjet, naar de mødes i Remisen og andre Steder, og er utilfreds med alt, hvad der gøres af Organisationens ledende Mænd; hvorfor gaar disse Mænd ikke til Møder og stiller Krav til deres Bestyrelse om, hvad man ønsker. Ofte staar Bestyrelsen ganske ene om at tage Stilling til Forhold, som indtræffer, men bagefter, naar der er disponeret, er man alligevel utilfreds og retter svære Behrejdelse med en Frimodighed, der maa forbavse.

Derfor vil jeg gerne raabe Vagt i Gevær: Gaa til Møder, indprent eders Folk hvad I ønsker og haaber, bed dem lade være med at foreslaa Kandidater til Kredsbestyrelsen, hvis man ikke er fuldstændig sikker paa, at Manden kan bestride Pladsen, vi maa have de bedste Mænd frem, ligegyldigt hvad de hedder eller hvor de bor, lad eder ikke besnære af flam-

mende Ord, men vælg efter bedste Overbevisning, sæt Sagen højt over Personen. Hvis alle Repræsentanter er indstillet efter denne Receipt, saa kan man ikke frygte Udfaldet og trøstigt se Fremtiden i Møde for Organisation og dens Arbejde.

Januar 1929.

Cl. Eisenbichler, Ar. H.

TRANSPORTAGENTURETS VIRKSOMHED.

Foredrag i Jernbaneforeningen den 22. November 1928
af Trafikinspektør *Arn. Jensen.*

(Efter »Vor Stand«.)
(Fortsat.)

Stationernes Ekspeditionstider.

Det har ved Undersøgelsen vist sig, at der rundt om i Landet er etableret Lukketid af Varehus, undertiden ogsaa af hele Stationen, paa Tider, der falder i den almindelige Arbejdstid for Befolkningen. En saadan Fremgangsmaade er ikke holdbar. Det er lidet tilfredsstillende for en Forsender, der indfinder sig paa en Station Kl. 14,00, at finde Opslag om, at Stationen først lukker op Kl. 15,00, eller hvis han er saa heldig — trods Lukningen — at slippe af med sit Gods, da i Tilgift at faa nogle mere eller mindre energiske Anvisninger paa en anden Gang at møde indenfor Tiderne. Den paa-gældende skal nok fremtidigt i saa vid Udstrækning som muligt gaa uden om Stationen.

I den Tid, der er Arbejdstid for den almindelige Befolkning, maa Stationen være betjent, og det tør forventes, at der træffes saadanne Foranstaltninger, at dette naturlige Krav opfyldes. By- og større Landstationer bør ikke have Middagslukning og ikke lukke før 6 Aften.

Ilgods og Frimærkepakker bør saa vidt muligt modtages i hele den Tid, Stationen er aaben.

Anlæg af private Sidespor m. v.

Et privat Sidespor eller et Pakhusanlæg paa Stationens Grund til Brug for større Forsendere er altid et Plus til Fordel for Banerne, det samme gælder Udlejning af Arealer til Handel eller Industri, og man bør derfor stadigt stræbe efter at fremme saadanne Anlæg. Anlægene bør udføres billigst muligt, og skal Brugeren deltage i Anlægsudgifter, bør dennes Andel fastsættes under vidtgaaende Hensyntagen til de Transporter, der ved Anlægget kan ventes tilført Banerne, og Brugeren bør som Regel ikke belastes med Rangeringsafgifter for Rangering til og fra Spor eller Pakhus.

Areallejeafgifterne bør ligeledes fastsættes under Hensyntagen til, om der ved saadan Udlejning tilføres Banerne Transporter. I saadanne Tilfælde bør Lejeafgiften sættes lavest muligt, medens man ved Udlejning til Formaal, der ikke har Berøring med Jernbanetransport, fastsætter saa høje Afgifter, som der kan opnaas.

Her var i saa Henseende vel Anledning til at undersøge, hvilke Arealer der paa større Stationer kan

udlejes, og saa f. Eks. ved Opslag paa Stationen bekendtgøre dette for Publikum.

Man bør i det hele taget forlade den Betragtning, at Sidesporanlæg m. v. er særlige Entrepriser, for hvilke Etableringsomkostninger og Driftsudgifter maa paalægges Lejerne som særlige Afgifter. Ligesaa lidt som man for Havnebaners Vedkommende kan forlange, at disses Drift skal bæres af Havnebanefragten alene, ligesaa lidt kan tilsvarende Krav opstilles overfor Sidesporanlæg.

Begge Arter af Anlæg er nu — mere end nogensinde tidligere — en nødvendig Betingelse for at bevare og oparbejde Transporterne med Jernbane.

Hurtigere Befordring.

Forholdet er her dette, at Lastautomobilerne præsterer Ilgodsbeholdning til Fragtgodstakster eller til billigere Takster, og ihvorvel Banerne har sat Tempoet for Befordring af Fragtgodset betydeligt op, og stadigt søger at mindske Befordringstiden, mangler der dog endnu ofte meget i at komme paa Højde med Lastautomobilernes Ekspeditionsevne. Fordringen fra Forsenderne er den, at det paa en Station i Løbet af Dagen til Oplandet eller til Oplandskøbstaden indleverede Fragtstykgods maa befordres saaledes, at det kan være rede til Udlevering eller Udkørsel næste Morgen. Togplanerne og i Sammenhæng hermed Godstogsplanerne maa derfor revideres og bearbejdes fra Grunden af med dette for Øje.

Stationerne og Godsekspeditionerne maa iøvrigt i fuldeste Grad skænke Befordringen af Godset sin Opmærksomhed; hvor Vogne af en eller anden Grund nødvendigvis maa efterlades af et Godstog, disponere saaledes, at Banernes og Forsendernes Interesse i en hurtig Befordring ikke tilsidesættes, og principielt bør der ikke være noget til Hinder for at sende enkelte efterladte almindelige Vogne med Persontog, naar dette kan gøres uden paaviselige Ulemper.

Adskillige Klager over for lang Befordringstid for Godset er behandlet og med tilfredsstillende Resultat. Jeg kan eksempelvis nævne:

Kjøbenhavns Bystation.

Det i Dagens Løb indleverede Fragtgods blev først afleveret til Kjøbenhavns Godsbanegaard den følgende Dag. Forsinkelse forlods — ca. 24 Timer. Forholdet lykkedes det at faa ændret efter Forhandling med Distriktet.

Kjøbenhavns Frihavnstation.

Vogne læsset i Frihavnen mellem 12 Fm. og 5 Em. blev overleveret D. S. B. Kl. ca. 17, men forblev hængende i Frihavnen til næste Formiddag Kl. 10. Ligeledes en Forsinkelse paa ca. 24 Timer. Under disse Forhold var Konkurrence jo vanskelig, og det var derfor nødvendigt at søge en bedre Befordring fremkaldt. Dette lykkedes ogsaa mod en Betaling til Toldvæsenet af ca. 800 Kr. pr. Aar, et Beløb, der selvfølgelig er ganske uden Betydning for D. S. B. i Forhold til de Indtægter, man afgjort mistede ved den store Forsinkelse af Vognene. Ved Forhandling med Distrikterne blev enkelte Godstogsplaner omlagt til de for Godsbefordringen bedst passende Tider. Og

adskillige Vogne, hvis Last krævede hurtig Befordring, blev lagt i fast Plan og paaklæbet Rutesedler.

Hvad Godsbefordringen over Storebælt angaar, da mangler man Færgeplads. Meget Gods sinkes i Korsør og Nyborg i den Anledning.

Befordring fra Dør til Dør.

Den Fordel, Automobilbefordringen tilførte Befolkningen ved Transport fra Dør til Dør, var af saa stor Betydning ved Forsendernes Tilrettelæggelse af Transporten, at den afgjort medførte, at meget store Transporter, der ellers naturligt vilde komme til Befordring med Jernbane, blev unddraget Banerne.

En fuldstændig Omordning af Forholdene med Hensyn til Udbringning og Afhentning af Gods var derfor nødvendig og er nu snart gennemført paa følgende Grundlag:

Paa Landstationer.

Kørsel etableres saa vidt muligt overalt, og saaledes at man eventuelt lader en Entreprisen omfatte flere Stationer.

Entreprisen overtages af Vognmænd, een eller flere, hvis Forholdene nødvendiggør det.

Kørselen omfatter saavel Afhentning som Tilbringning, saavel Vognladningsgoods som Stykgods.

Kørselen omfatter saavel Stationsby som det Opland, der naturligt hører ind under Stationen. Oplandet maa gennemkøres og Indleveringssteder oprettes.

Vil Entreprenøren drive Kommissionsvirksomhed i Forbindelse med Kørselen, understøttes han ved efter Konkurrenceforholdene afpassede Jernbanetakster for Gods fra nærmeste Købstad eller Hovedby (Fragtmandsvogne).

Kørselstaksterne er fastsat af Statsbanerne og Entreprenøren i Forening. Grundlaget er en 10 kg's Takst med en vis Mindstebetaling pr. Sending. Taksterne ligger paa fra 20—40 à 50 Øre pr. 100 kg, 50 Øres Taksten kun for Kørsel over lange Afstande.

Kørselsetableringen er overalt blevet publiceret i Dagspressen samt ved Uddeling af maskinskrevne Meddelelser og saaledes, at ikke alene Beboerne ved Stationen og i Oplandet har faaet Underretning, men ogsaa Grossisterne i Købstaden.

Paa Grund af det nuværende ringe Omfang af Godsmængden paa mange Landstationer har man for at faa Kørselen i Gang ofte maattet yde et mindre Tilskud pr. Maaned, men det har ved Fastsættelsen af disse Tilskud været en Forudsætning, at de skulde reguleres — eventuelt bortfalde — naar Entreprenøren og Stationen havde oparbejdet Entreprisen saaledes, at den gav en rimelig Indtægt for den Tid, det tog at udføre Kørselen. Med andre Ord, Entreprenøren maatte ikke i alle Tilfælde regne med, at der ved Kørselen for Jernbanen var skabt ham en Levevej, for mange smaa Stationers Vedkommende kunde der jo kun blive Tale om Kørselen som en Biindtægt.

Iværksættelsen af denne Kørsel har selvsagt beredt mange Vanskeligheder, og navnlig maa fremføres, at de i Rute kørende Lastbilejere har stillet sig afgjort fjendtlige overfor et Samarbejde. Man har da maattet klare sig paa anden Vis, og i Øjeblikket er

vi saa langt fremme, at Udkørsel praktisk talt er etableret fra alle Stationer. *Jernbanen er saaledes nu den Institution, der har taget flest Biler i sin Tjeneste*, og jeg tror nok at kunne sige, at denne Gang er det Rutebilerne, der har forpasset det gunstige Øjeblik.

Fornøjeligt er det for os ude i Landet at se et lille Flag eller Vimpel paa en lille Stang, det betyder ikke, at Skolelæreren skal komme og spille L'hombre, men at der er Gods til Jernbanens Vognmand — ogsaa en Form for Reklame —.

Iøvrigt bør et Samarbejde med Postvæsenet ogsaa ofte kunne etableres paa Landet, hvor Posten besørger fra Kontor til Kontor pr. Bil, og Stationen har Oplandskørsel. Hvorfor skal der køre 2 Biler, naar 1 kan gøre det.

I mindre Købsteder.

Den højere Bebyggelse betinger noget højere Kørselstakster, men der er iøvrigt her saa mange Muligheder for at supplere Stationskørselen med lokal Bykørsel, at en Kørselssentreprisen kan gøres ret effektiv. Det er her nødvendigt at have Vognmænd, der har det fornødne moderne Materiel til Raadighed, og selve Kørselen organiseres som paa Landstationerne og omfatter altsaa ogsaa Oplandet.

I Hovedbyerne.

Her ligger Forholdene betydeligt vanskeligere, navnlig i København, i Aarhus og i de store Købsteder. Udpræget høj Bebyggelse betinger højere Takster, Entreprenørerne benytter fagorganiseret Arbejdskraft og er med Hensyn til Betalingen af denne tvunget ind under Rammer, der trækker nøje Grænser for Chaufførens (Kuskens) Deltagelse i Arbejdet, og fastsætter særlige Tillæg for Ophæring af Gods. Gennemført Afhentning af Gods kan ikke etableres, alene af den Grund, at de store Firmaer ikke har Godset klar til Afsendelse før Dagens sene Eftermiddagstimer. En saadan Afhentning vilde kræve et stort Materielberedskab i Tiderne Kl. 15,30—16,30, et Beredskab for hvilket der kun vilde være ringe Anvendelse i Dagens øvrige Timer. Man bør imidlertid forsøge at komme Forsenderne i Møde ved Oprettelse af særlige Indleveringssteder i det Omfang, i hvilket der er Trang for disse, men Godset maa ikke sinkes af denne Aarsag, og man bør undgaa at belaste Forsendelserne med for høje Afgifter for Kørsel fra Indleveringssted til Stationen, saaledes som det nu er Tilfældet ved Bystationen i København. Jernbanen kan mulig med Fordel i København oprette saadanne Indleveringssteder og foreløbigt lade disse betjene ved eget Personale, der blot skulde modtage Godset, medens selve Ekspeditionen af Papirerne maatte finde Sted paa den Station, til hvilket Godset ved Indleveringens Afslutning blev kørt. Afhentningen af det indleverede Gods kunde sikkert, da det her vilde dreje sig om samlet Afhentning af større Partier til bestemte Tider, udføres for en forholdsvis ringe Betaling.

I Aarhus og i de fleste store Byer er Kørselssentreprisen ændret til det afgjort bedre.

I København vil en Ændring finde Sted, men

Forholdet er her saa omfattende, at der vil medgaa nogen Tid.

Resten af de store Byer kommer snart.

Sluttelig skal jeg lige berøre Spørgsmaalet om Udførelsen af

Kommissionsforretninger.

Befolkningens Trang til et personligt Mellemed mellem Køber og Sælger har i høj Grad støttet Udviklingen af Lastbilbefordringen, og de Indtægter der flyder af disse uden for selve Transportopgaven liggende Forretninger har hidraget til at gøre det muligt at besørge selve Godstransporterne til meget billige Takster. I disse Kommissionsforretninger, der strækker sig over mange Felter (Bankforretninger, Fornylse af Lotterisedler, Indkøb, Transportopgaver m. v.) og som af sin Udøver kræver et stort personligt Arbejde, et Arbejde, der strækker sig over et ret stort Tal af Døgnet's Timer, er Jernbanen allerede fra tidligste Tider indgaaet som et Mellemed. Ved Automobilets Ibrugtagen som Transportmiddel, er en stor Del af Kommissionsforretningerne — herunder ogsaa en stor Part af selve Godstransporterne — overført til Lastbilejere, og dette er naturligt i høj Grad gaaet ud over de Kommissionærer, hvis Transporter var baseret paa Anvendelse af Jernbanen som Mellemed. I Forstaaelse af det nødvendige i, i saa vid Udstrækning som muligt at holde Jernbanekommissionærerens Forretninger oppe, har Banerne i de senere Aar tilstaaet Kommissionærerne Lempelser af forskellig Art — som f. Eks. hurtig Befordring af deres sammenlæssede Vogne i bestemte forud fastlagte Planer, lavere Takstberegning for Befordringen m. v. Desuagtet er der paa Afstande indenfor Automobilernes Virkeomraade indtraadt en væsentlig Tilbagegang i Transporterne.

Ved Befordringen mellem Landsdelene (fra København til jydsk-fynske Provinsbyer med Havne) har Kommissionærerne taget Konkurrencen op med godt Resultat.

Jernbanekommissionærerne bør derfor vedvarende støttes ved hurtig og præcis Befordring af deres belæssede Vogne og ved Takster afpasset efter Konkurrenceforholdene paa den By, paa hvilken Kommissionærerne virker.

Forskellige Privatbaner paa Sjælland har for at beskytte deres Stykgodssendinger, iværksat samlet Forsendelse i belæssede Vogne af Stykgods til og fra København i Forbindelse med Udkørsel fra Modtagelsstationen. Det har herved været muligt at nedsætte Fragten væsentlig. En Opgørelse over det i disse Vogne forsendte Gods viser en betydelig Fremgang i Befordringsmængden.

Statsbanernes Takster m. v.

Først paa Grundlag af et vel tilrettelagt Beredskab kan Banernes Takster virke fuldt ud, og ved Undersøgelsen traadte Spørgsmaalet om Taksterne derfor til at begynde med noget i Baggrunden.

Det viste sig dog ret snart, at ihvorvel den sidst (April 1927) stedfundne Takstnedsættelse havde overført en Del Varesorter til Jernbanetransport, saa kunde Jernbanen dog ikke med de nye Takster i Nærtra-

fikken (indenfor Afstandene 100—120 km) erhverve de Parter af Gods efter højere Takstklasse (Stykgods og Gods efter Taksterne 4—6), der naturligt burde tilfalde Jernbanen. Mælk, Smør, Æg, fersk Kød og Flæsk fra saa godt som hele Sjælland blev i overvejende Grad tilført Hovedstaden med Automobil, og i Returkørselen tog Bilerne da Stykgods, Foderstoffer, Kul m. v.

I den Redegørelse Udvalget fremsendte til Generaldirektoratet har man derfor paapeget nogle af de Takstændringer, der mulig burde gennemføres, paapeget de Varer der i Nærtrafikken (indenfor Afstandene 100—120 km) særligt var Genstand for Automobil- eller Skibstransport, fordi Jernbanefragten var for høj.

Hensynet til, hvilke Transportomkostninger en Vare efter sin Værdi maatte formode at kunne bære, har vel indtil for nylig været ret afgørende for Spørgsmaalet om, i hvilken Tarifklasse man anbragte Varen, og under Forhold, hvor Banerne havde Monopol paa store Parter af foreliggende Transporter, var dette Princip for Klassificeringen af de forskellige Varearter det, der bragte Banerne det bedste økonomiske Udbytte og gav Forsenderne den rimeligste Takstberegning.

Den indsatte stærke Konkurrence fra Automobileer nødvendiggør nu at anlægge nye Synspunkter for Klassificeringen, og herunder først og fremmest at tage i Betragtning, til hvilken Pris Godset kan befordres paa anden Maade, og om der foreligger saa omfattende Transporter, at der ligger en Forretning for Banerne i at ansætte Varen i en Tarifklasse, der ikke ene er bestemt ved Varens Værdi.

Transporterne af de Varer, der er Genstand for væsentlig Omsætning, maa derfor paa det nøjeste følges, og ved Tilbagegang i Transporterne maa man eventuelt sætte ind ved Detarifieringer eller ved Fragtaftaler. De Oplysninger, som vi gennem Statistisk Kontor har faaet og som er blevet sammenholdt med Stationernes Materiale, har hidtil været os til megen Nytte.

De ændrede Forhold, under hvilke Banerne nu maa virke, nødvendiggør en fuldstændig Gennemgang af Banernes offentlige Tarifbestemmelser og af de interne Bestemmelser, der slutter sig til disse, og man maa herved søge at fjerne det, der ikke længere er tidssvarende.

(Fortsættes.)

AMERIKANSK OLIEELEKTRISK LOKOMOTIV

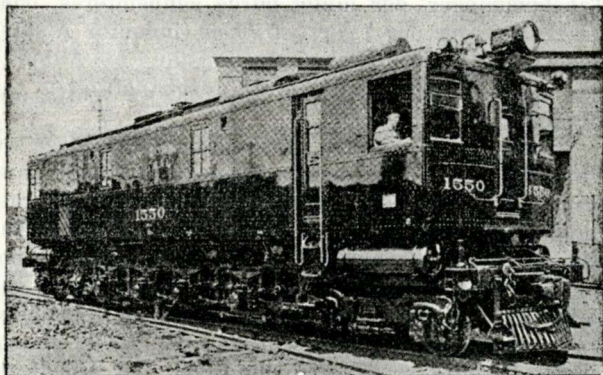
Efter Railway and Locomotive Engineering ved F. Spøer.

Til New York Central Railroad har General Electric, American Locomotive and Ingersoll-Rand Kompagniet bygget et olie-elektrisk Lokomotiv.

Den første i Amerika af denne Art byggedes i 1924. Det nye Lokomotiv er udrustet med en Oliemotor og elektrisk Transmission. I en Dynamo omsættes den udviklede Kraft til elektrisk

Energi, som i Elektromotorer anvendes til Lokomotivets Fremdrift.

Lokomotivet, hvis Vægt er 145 t, er i Stand til at fremføre et Tog paa 500—550 t og skal erstatte Damplokomotivet paa New York Central Banen. Det er delt i tre Afdelinger: et stort Maskinrum i Midten og et Førerrum i hver Ende. I Maskinrummet findes Oliemotoren med



Amerikansk olieelektrisk Lokomotiv.

Dynamoer. Strømkontroller, Afbrydere etc.; endvidere en Luftkompressor til Motorens Igangsætning. Luft-Køleanlæg for Motorens Kølevand og endelig Brændolie- og Vandkasser.

Oliemotoren er en sekscylindret 4-Takt Ingersoll-Rand Motor med 375 mm Boring og 410 mm Slag. Den udvikler 750 HK ved 500 Omdr./Min. Selve Motoren arbejder uden Kompressor, idet Brændolien af Brændstofpumpen, som drives af Motoren, indføres i Cylinderen. Den elektriske Installation bestaar af en Hoved- og en Hjælpedynamo, fire Elektromotorer samt de nødvendige Kontroller, hvormed Lokomotivet kan manøvreres enten alene eller sammen med ét eller flere Lokomotiver af samme Type, hvilke kan tilsluttes ved Kontakter, som findes i Førerrummene.

Lokomotivet anvendes nu i Godstrafik, men dets senere Anvendelse i Persontrafik imødeses med stor Interesse.

STEMPELDAMPMASKINE — DAMPTURBINE TO HØJTRYKS-STEMPELDAMPMASKINER PAA HVER 6000 HK.

Efter Borsig Zeitung ved F. Spoer.

Foranlediget ved Anvendelsen af Højtryksdamp staar Dampmaskinen foran et Vende- punkt i sin Udvikling. Dampturbinens Kon-

kurrencedygtighed overfor Stempelmaskinen satte en Stopper for Bygning af Stempelmaskiner paa over 3000 HK til Damp-Kraftanlæg. De gode Resultater, der i de senere Aar — i Særdeleshed paa *Borsig-Værket* — er gjort med Højtryksdamp i Stempeldampmaskiner, har atter aabnet Vejen for Stempeldampmaskiner med stor Ydeevne.

Efter en Udskrivning om Bygning af to Dampmaskiner paa hver 6000 HK til de forenede Stater i Nordamerika fik Firmaet Borsig overdraget at bygge Maskinerne efter de af Borsig givne Forslag. Endskønt det i det foreliggende Tilfælde vilde være billigere at anskaffe Dampturbiner, bestemte den amerikanske Aftager sig dog for Borsigs Højtryks-Stempelmaskiner, fordi disse i Driften er billigere, da Dampforbruget ligger 12 pCt. under, hvad en Dampturbin med samme Ydeevne forbruger. Merudgiften ved Indkøb af Stempelmaskiner vil ved kontinuerlig Drift i Løbet af fire Maaneder indtjenes ved Maskinernes gode Økonomi.

Maskinerne er opretstaaende Tregangsmaskiner (Tretrinsmaskiner), i hvilke Dampen i Høj- og Mellemtrykscylinderen efter *Schmids* Anordning kun virker paa Stemplets ene Side. Høj- og Mellemtrykscylindrene er ved Flanger direkte forbundne med hinanden. Paa Højtrykscylinderen findes ingen Stopbøsning, derimod er der paa Mellemtrykscylinderen en Stopbøsning for Damp af 50 at Tryk.

Høj- og Mellemtrykscylindrene har Ventilstyring med Stempelventiler, hvoraf Højtryks-Indstrømningsventilerne styres med en *Prollsch* Styreaksel. Lavtrykscylinderen har Stempelgliderstyring med *Hochwald* Glider.

Kraftdampen strømmer ind i Maskinen med 100 at Tryk og en Temperatur af 425 Grader. Efter at Dampen i Høj- og Mellemtrykscylindrene er ekspanderet ned til ca. 17 at, strømmer den gennem en Mellemoverheder og overhedes til ca. 280 Grader; derfra til Lavtrykscylinderen, som den forlader med et Tryk af ca. 4,2 at. Spildedampen med 4,2 at Tryk og en Temperatur, som ligger 25 Grader over Mætningstemperaturen, anvendes efter Behov. Mellemoverhederen er anbragt paa selve Maskinen. Til Ophedning af denne anvendes stagnerende Friskdamp med en Temperatur af 425 Grader.



FASTELAVNSFEST

De københavnske Lokomotivførere af D. L. F. afholder Fastelavnsfest Torsdag den 7. Marts Kl. 20 med Tøndeslagning i Brorsen's Selskabslokaler i Valdemarsgade 8. Medlemmer af D. L. F. med Venner og Bekendte er velkommen.
Festudvalget.

AFSKEDSFEST

Med Udgangen af Januar 1929 blev vor Kollega V. Bundgaard, Østerbro, afskediget med Pension. Østerbro Lokf.-Afdeling indbød da Bundgaard til en Afskedsfest med Vin og Cigarer paa Opholdsstuen, hvor Hr. Ingeniør Capito overrakte Bundgaard en anerkendende Skrivelse fra Generaldirektoratet for 43 Aars tro Tjeneste som Lokomotivmand ved Statsbanerne. Derefter sagde Hr. Capito, Lokomotivmester Kann og Lokomotivfører Skjoldager nogle kenne Ord til Bundgaard, som tilsyneladende gjorde ham godt. Bundgaard satte sit Minde ved at skænke en kærkommen Pengegave til Lokomotivmændenes Feriehjem.
S.

LANTERNEN

Foreningens store, aarlige Fest afholdes Fredag den 1. Marts Kl. 19 pr. i Sass Selskabslokaler, Linnesgade, Hj. af Frederiksborggade. Arrangementet byder paa Fællesspisning, Underholdning og Bal. Til Festen har hvert Medlem Ret til at medtage en Dame, og der betales 3,50 Kr. pro persona inklusive Fællesspisning, Underholdning og Ballet. Efter Spisningen kan Fremmede deltage mod at betale 1,50 Kr. Billetter faas hos Kassereren, Th. Olsen, Ægirsgade 68, 4. Sal, N.

Festudvalget.



Ved Lokomotivfyrbødernes

Julefest i Handværkerforeningen den 5. Januar 1929 blev følgende Numre udtrykket:

374 — 742 — 484 — 545 — 1401 — 1202 — 892 — 578 — 430 — 439.

Da Numrene ved en beklagelig Fejltagelse fra Under- tegnede Side er kommet senere i Bladet end beregnet, udskydes Fristen for Afhentning af Gevinster til 1. Marts 1929.

K. Svendsen.

De norske Tjenestemænds

Sagsanlæg mod Regeringen angaaende Lovligheden af den fra 1. Januar 1928 stedfundne Lønnedskæring er som bekendt gaaet Regeringen imod. Norsk Lokomotivtidende har i Anledning af Dommen udsendt et Ekstranummer indeholdende Advokaternes Taler m. m.

Regeringen har allerede besluttet at appellere denne meget vigtige Afgørelse til Højesteret.

En Præst

skriver følgende i »Kansas Labor Weekly«:

»Alt, hvad Arbejderne har høstet eller vil høste, kommer til dem gennem Organisationerne. Enkeltvis er de hjælpeløse overfor den organiserede Rigdom, men er de organiserede, bliver de uovervindelige alene ved deres Tal. Men der er det uretfærdige ved Resultaterne, der er opnaaet gennem Fagforeningerne, at Mænd, som intet har betalt for disse Forbedringer, Mænd, som har nægtet at gaa ind i Organisationerne, Mænd, som har fordømt dem, de har dog alle med Glæde høstet Frugten. Det er ikke rigtigt. Og hvis de uorganiserede Arbejdere i Dag skulde arbejde under de Vilkaar, som de vilde have været nødt til at arbejde under, om ikke Organisationerne havde været, saa vilde de ophøre med at være Ikke-Medlemmer.«

Godstogene i England

løber hovedsagelig ved Nattetid. De relativt korte Afstande, man som Regel har at regne med her, gør det derfor muligt at det om Eftermiddagen indleverede Gods kan være Modtagerne i Hænde den paafølgende Morgen. At denne Planlægning af Godstrafiken kan være af stor Betydning i denne Bilkonkurrencens Tid er tydelig. I denne Sammenhæng kan nævnes, at Jernbanerne i England i stor Udstrækning tilrettelægger Systemet »fra Dør til Dør«, hvorved man ogsaa medregner Transportomkostningerne for Opsamling og Distribuering i Prisen.

Ved Georgia-Jernbanen

i Amerika udbetaltes Aar 1920 omkring 600 000 Dollars, d. v. s. mere end 2 Mill. Kroner i Erstatning for bortkomne eller ødelagte Godsforsendelser. For at nedbringe dette betydelige økonomiske Tab har man indført et ganske interessant Hjælpemiddel. Man har saaledes igangsat en Beregning over de forskellige Varehusbetjening, og der udsættes en Pris til det Personale, som kunne opgive den mindste Skade paa behandlet Gods. For at kunne gennemføre en nøjagtig Beregning har man inddelt Pladserne i forskellige Klasser og derved naaet en retfærdig Uddeling af Prisen.

Sveriges Finanser.

»Riksräkenskapsverket« har overrakt Regeringen et Overslag for Aaret 1929—30, i hvilket det anslaaer Indtægterne til 595,9 Mill. Kr. I den medfølgende Oversigt siges, at Situationen i Almindelighed trods den uheldige Virkning af Arbejdskonflikterne i indeværende Aar er god; Købeevnen synes ikke at være formindsket, og Bankernes Stilling er overraskende stærk. Imidlertid er Importoverskudet for de første 10 Maaneder af Aaret ret højt, nemlig 178 Mill. Kr. Den i Aarene 1927 og 1928 fortsatte erhvervsmæssige Fremgang synes at give sikker Udsigt til en normal Stigning af Produktion og Omsætning ogsaa i det kommende Regnskabsaar. Særlig bemærkelsesværdig er, at Aktieselskabernes skattepligtige Indkomst anslaaes at ville stige fra 43 til 60 Mill. Kr., og at Automobilskatten vil gaa op fra 30 til 42 Mill. Det foreslaas, at Automobilskatten, der i 1924—25 kun udgjorde 9 Mill. Kr., fremtidig skal indgaa i det almin-

delige Budget istedetfor som hidtil at blive anvendt til særlige Øjemed som Vejbygning o. s. v. Paa denne Maade vil den voksende Automobilskat kunne bidrage til at lette Befolkningen øvrige Skattebyrde.

Det var den Gang.

I en gammel Meddelelse af 16. Juni 1888 finder vi følgende Takskrivelse til Personalet, som det maaske kan interessere Nutidens Jernbanemænd at stifte Bekendtskab med:

»Gjennem Herr E. F. Esmann, Odense, har Generaldirektoratet modtaget følgende Skrivelse, der er underskrevet af 18 større fynske Firmaer:

»Undertegnede Exportører paa Fyn finde Anledning til, nu da Trafikforholdene igjen ere komne i den normale Gænge, at rette en Tak til Trafikinspektøren, Stationsforstanderen i Odense og alle de til Linien Odense—Esbjerg knyttede Jernbanefunktionærer samt til Førerne af Dampskibsfærgerne over Lillebelt for den Energi, Omsigt og Imødekommenhed i enhver Retning, der under de vanskelige Sne- og Isforhold i Marts Maaned har været udvist for at faa de ugentlige Forsendelser af Gods til Esbjerg expederede i rette Tid.

Vi have denne Energi og Dygtighed fra Statsbanens Funktionærers Side at takke for, at vi saa godt som uden Afbrydelse har kunnet exportere vort Gods ugentlig over Esbjerg til England, og vi finder det derfor at være vor Pligt at frembære vor Tak for det høje Jernbanedirektorat med ærbødigt Anmodning om at give de paagældende Jernbanefunktionærer Meddelelse om denne vor Takskrivelse.»

Hvilket herved meddeles til Efterretning for alle Vedkommende.»

Ja, det var den Gang! Nu er Tonen efterhaanden forandret omtrent til det modsatte gennem en stadig Kritik af Banerne som Befordringsmiddel, bl. a. i Sammenligning med Bilerne — dog ikke i disse Snevejrdsage.

De engelske Sydbaner

har udrustet en Del Pakvogne med en Anordning noget lignende et Periskop paa en Undervandsbaad, hvorved Togføreren fra sin Plads i Toget kan iagttage Signaler m. m. Anordningen bestaar af to i 45° Vinkler liggende Spejle, af hvilket det nederste er anbragt paa Bordet i Kupeen og det andet er anbragt paa Taget.

Der foreligger intet om den Nytte, Apparaterne gør, og det kan vel ogsaa være tvivlsomt, hvorvidt de gør den tilsigtede Nytte bl. a. i usigtbart Vejr og naar Damp og Røg svøber sig om Toget.

De amerikanske Godstogs

Gennemsnitshastighed var for otte Aar siden ca. 16 km i Timen, nu er den omkring 20 km. Nu bestaar Godstogene i Gennemsnit af 48 Vogne mod 36 Vogne tidligere, og det skal bemærkes, at de amerikanske Godsvogne i Reglen er 4-akslede Boggievogne. Endvidere er Antallet af

Tomvogne i de senere Aar forøget i Forhold til de lastede, hvilket økonomisk set betyder en Forøgelse i Driftsomkostningerne og en Nedgang i Driftsudbyttet. Af de 36 Vogne tidligere var gennemsnitlig 10 tomme, nu er af de 48 Vogne 17 tomme. Dette er sammenhængende med den Omstændighed, at Vognfordelingen er bedre ordnet end tidligere og svarer bedre til de større Krav. Vognmangel et Sted og Vognoverskud et andet Sted forekommer ikke som tidligere, men dette bevirker, at man ofte maa anordne Tomløb. Godstogenes Præstationer er trods dette ved sin større Længde og større Hastighed forbedret med ca. 33 pCt., nemlig fra 11 980 til 15 960 Tonkilometer i Timen. Samtlige Godstog i Amerika tilbagelægger daglig en Strækning paa 2.7 Millioner km.



Overført som ekstraordinært Medlem.

Pens. Lokomotivfører L. N. P. Nielsen, København L.



Lokomotivførerkredsen.

Kjøbenhavn Ø: Afdelingsformandens Adresse rettes til: Randersgade 31, 2. Sal.

Viborg: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: C. N. Laursen, Middagshøjvej.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Gedser: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: H. J. Løschenkohl, Alexandrinevej.

Fredericia: Afdelingsformandens Navn og Adresse rettes til: J. H. Pedersen, Sjællandsgade 40, 1. Sal.



Udveksling fra 1—2—29:

Lokomotivmester II C. A. E. Aarkrog, Randers, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I i Randers (kg. Udn.).

Lokomotivfyrbøder K. Pedersen, Aarhus H., efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører i Næstved (min. Udn.), og Lokomotivfyrbøder A. Holmtoft, Fredericia, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører i Næstved (min. Udn.).

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Februar.

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.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i December Maaned 1928 samt i Tidsrummet April—December 1928 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i det tilsvarende Tidsrum i 1927 i runde Summer.

	December 1928	Maaned 1927	1928
	Kalkulatorisk		Forøgelse Formindskelse
Personbefordring	3 980 000	3 980 000	—
Gods- og Kreaturbefordring	3 790 000	3 870 000	80 000
Postbefordring	560 000	570 000	10 000
Andre Indtægter	270 000	180 000	90 000
Drifts-Indtægter ialt	8 600 000	8 600 000	—
Drifts-Udgifter	9 210 000	9 630 000	420 000
Afskrivning (Gennemsnitsprocent ca. 2,3 p. a.)	850 000	840 000	10 000
	10 060 000	10 470 000	410 000
Brutto-Overskud	÷ 1 460 000	÷ 1 870 000	410 000
Forrentning (5 pCt. p. a.)	1 700 000	1 690 000	10 000
Netto-Overskud	Kr. ÷ 3 160 000	÷ 3 560 000	400 000

	April—December 1928	1927	1928
	Kalkulatorisk		Forøgelse Formindskelse
Personbefordring	40 360 000	41 100 000	740 000
Gods- og Kreaturbefordring	37 790 000	36 860 000	930 000
Postbefordring	4 560 000	4 350 000	210 000
Andre Indtægter	2 580 000	2 320 000	260 000
Drifts-Indtægter ialt	85 290 000	84 630 000	660 000
Drifts-Udgifter	80 160 000	83 980 000	3 820 000
Afskrivning (Gennemsnitsprocent ca. 2,3 p. a.)	7 660 000	7 520 000	140 000
	87 820 000	91 500 000	3 680 000
Brutto-Overskud	÷ 2 530 000	÷ 6 870 000	4 340 000
Forrentning (5 pCt. p. a.)	15 310 000	15 210 000	100 000
Netto-Overskud	÷ 17 840 000	÷ 22 080 000	4 240 000

JULETRÆET

I Lokomotiv Tidende fra 20—1—29 læser jeg med stor Forbavselse Hr. Otto Løvborgs Artikel angaaende Juletræsfesten, som desværre for Børnenes Vedkommende er fuldstændig urigtig, hvad Otto Løvborg meget godt ved. Det første forkerte er, at man marcherede ind til Tonerne af »Højt fra Træets grønne Top«, det var Lokomotivmændenes March. Lidt senere hørte vi Børnene synge hvert sit Vers af Glade Jul, fordi man havde sparet at lade Sangene trykke, hvilket jeg tidligere har kritiseret. Julenissen gjorde sit bedste, men til ca. 200 Børn burde der have været 2 Nisser, da en umuligt kan underholde saa mange Børn. Dette var nok Grunden til, at nogle af Børnene faldt i Søvn under Festen. Jeg selv hørte baade Børn og Voksne gentagne Gange sige: kommer der ikke snart noget morsomt, jeg skal hertil sige, at vor Formand selv Festaftenen sagde, at det var skidt med Børneunderholdningen. Saa jeg tror man skal være

meget nyforlovet for at faa saadan et Glansbillede ud af det, som Otto Løvborg tilsyneladende har faaet. Jeg spørger: hvor blev Oceanerne af Wienerbrød og Kager serveret? Wienerbrød fandtes overhovedet ikke, og der var mange Børn, som kun fik en Kage, der var simpelt hen ikke flere. Se Festen, som Randers Afdeling har holdt, deraf kan Bestyrelsen lære, hvordan en Børneunderholdning bør være. Jeg havde pligtskyldig inviteret en Familie med Børn med til Festen, men de blev i sidste Øjeblik forhindret, hvilket var min største Glæde, da jeg simpelthen ikke kunde være den Fest bekendt, naar jeg tænker paa, hvad man gør for Børnene ved andre Julefester. Til Slut; det ser ikke godt ud, naar Bestyrelsen roger sig selv, som Otto Løvborg i dette Tilfælde har gjort.

Lokfb. S. A. Jensen, Gb.

Redaktøren har vist mig den Venlighed at lade mig gennemlæse ovenstaaende Indlæg — og uden dog at

komme nærmere ind paa den fremsatte Kritik skal jeg svare, at jeg ikke anser en Diskussion her i Bladet for formaalstjenlig, i Særdeleshed for Bladets andre Læsere. Den Fremstilling af Juletræs festen, som jeg har givet, hviler paa et objektivt Skøn. At Indsenderen har et andet Syn paa Festen, er for saa vidt ikke noget Nyt; men vi er begge enige om, at Juletræs festen bør være

saa god og vellykket, som den kan blive, derfor henviser jeg den fremsatte Kritik til det Forum, hvor den hører hjemme, nemlig ved vor Afdelings Møder.

Otto Lovberg.

Hermed betragtes denne Diskussion som afsluttet.
Red.



Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.

Hent en Rekvisition i Garantien

Dosseringen 4

Tlf. Nora 484 v

Nordisk Handske- og Skindbeklædning.

Oehlenschlägersgade 2.

(Hjørnet af Vesterbrogade.)

FABRIKSPRISER

**CIGARER — CIGARILLOS
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

Vilh. Langes Fabriker

Forlanges overalt.

Forlanges overalt.



Tilbud til Tjenestemænd.

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

Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højagtelse

J. V. Jensen, Skræddermester. 61, Kongevej 135 B. Vester 4610.
Uden Udbetaling Uden Udbetaling

KØB DANSKE VARER!

STØT DANSK INDUSTRI!

Ægteskabsbogen

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



AVERTER I DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Droejere 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

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.