



30. Aargang N^o. 5.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1930

EN OVERENSKOMST

Skal den ikke holdes?

I en Artikel i forrige Numer om Normeringslovforslaget fremsatte vi nogle Bemærkninger angaaende Forøgelsen af Lokomotivførernes Antal, idet vi henviste til den Overenskomst, Dansk Lokomotivmands Forening i 1925 fik med det daværende Ministerium Stauning. Og vi gav Udtryk for, at vi havde ventet, at den resterende Del af den Gæld, Staten staar i til Dansk Lokomotivmands Forening, var bleven indfriet nu, da samme Minister sidder for Styret af offentlige Arbejder som den Gang.

Da vi nu har set, at Normeringslovforslaget intet indeholder om vort Tilgodehavende, spørger vi med Undren: kan man bære sig saaledes ad, fordi det er en Statstjenestemandsoorganisation, man har sluttet Overenskomst med? Vi føler os overbevist om, at havde man en Overenskomst med en eller anden Fagorganisation, blev man pisket til at overholde Overenskomsten, hvis man ikke vilde have Strejke. Men kan man saa, hvor der sidder en social-radikal Regering under Statsminister Staunings Forsæde, bryde sig Pokker om Aftaler eller Overenskomster, fordi det er Tjenestemænd, man har med at gøre? — Tjenestemænd optræder i Reglen altid meget loyalt, fra dem venter man kun en eventuel Protest.

Vi spørger: Kan Staten bære sig saaledes ad overfor en Tjenestemandsoorganisation, man slutter Overenskomst med, at man lader Organisationen betale sin Part, og naar den er indkasseret, glemmer Staten at betale sin Part?

Vi spørger bare: Kan man det?

Organisationen har selvfølgelig forsøgt at faa den Sag rettet ved Henvendelse paa rette Sted, saavel hos Minister som hos Folketingets Lønningsudvalg, hvor Normeringslovforslaget for Tiden ligger. Og for at klargøre, hvorledes hele denne Sag ligger, er der udarbejdet en Redegørelse over Spørgsmaalet: Lokomotivførere til Lokomotivførertjeneste saavel paa Strækningen som til Rangeringen, som foreløbig er tilstilet Lønningsudvalgets Medlemmer. Denne Oversigt lyder saaledes:

a) Strækningstjenesten.

1913. August: Lokomotivpersonalets Repræsentanter har Audiens hos Trafikminister Hassing Jørgensen og beklager sig bl. a. over den udstrakte Anvendelse af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste.

Oktober: Under Folketingets første Behandling af Finanslovforslaget kritiserer Folketingsmand L. Rasmussen, Fredericia, de beklagelige Forhold, Lokomotivpersonalet ved Statsbanerne anvendes under, b. a. den udstrakte Anvendelse af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste. Trafikministeren giver Løfte om, at Spørgsmaalet skal blive gjort til Genstand for Undersøgelse.

1914. Februar: Trafikministeren indkalder Repræsentanter for Statsbanernes Administration og Lokomotivpersonalets Organisation til et Møde i Ministeriet. Som Punkt 1 er opstillet: Forfremmelse af de Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed forretter Lokomotivførertjeneste.

April: Finansudvalget tager Initiativ til Spørgsmaalets Løsning; der stilles i dette Øje-

med 10 000 Kr. til Raadighed for Trafikministeren.

9. Maj: Ministeren indkalder paany Administrationens og Organisationens Repræsentanter til et Møde i Ministeriet. Ministeren giver her Oplysning om de til hans Raadighed stillede 10 000 Kr., og Mødet slutter med, at Spørgsmaalet henvises til Forhandling mellem Administrationen og Organisationen.

31. Juli: Forhandling i Generaldirektoratet, hvor det først behandlede Emne i den af Generaldirektoratet opstillede Dagsorden lød saaledes:

»Ansættelse af et saa stort Antal nye Lokomotivførere, at al Reservetjeneste som Lokomotivfører paa Jernbanelinien kan udføres af Lokomotivførere eller Oprettelse af en ny for Førere af Rangermaskiner bestemt Stilling, der indordnes mellem Stillingerne som Lokomotivfører og Lokomotivfyrbødere.«

Forhandlingen endte resultatløs.

29. Sept.: Trafikministeren fremsender følgende Skrivelse:

»I et i August Maaned 1913 til Ministeriet indsendt Andragende henlede Bestyrelsen for »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbødere Forening« Ministeriets Opmærksomhed paa den udstrakte Anvendelse af Lokomotivfyrbødere ved Statsbanerne til Udførelse af Lokomotivførertjeneste.

Denne Henvendelse har givet Anledning til, at Spørgsmaalet om Forfremmelse af et større Antal Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførere end hidtil eller om Oprettelse af en særlig Stilling for Tjenestemænd, som forretter Rangeringstjeneste, har været Genstand dels for en foreløbig Drøftelse under Ministeriets Forsæde med Repræsentanter for vedkommende Tjenestemænd, dels for en Forhandling mellem Generaldirektionen for Statsbanerne og »Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfører Forening« samt trede Medlemmer af Jernbaneforeningens 9. Kreds.

Da sidstnævnte Forhandling, for saa vidt angaar det foran omhandlede Spørgsmaal, er afsluttet uden positivt Resultat, har Ministeriet besluttet, at imødekomme Lokomotivfyrbødernes Ønsker derved, at der udnævnes et saa stort Antal Lokomotivførere, at Tjenesten som Lokomotivfører paa Jernbanelinien i det væsentlige kan blive udført af Lokomotivførere, hvorved bemærkes, at det er en Selvfølge, at de Lo-

komotivfyrbødere, som saaledes udnævnes til Førere, i det eventuelt ønskelige Omfang tillige paa samme Maade som hidtil ville blive anvendte til Udførelse af Rangeringstjeneste.

Hassing Jørgensen

Saxild.«

Oktober: Folketingsmand L. Rasmussen takker Ministeren, fordi han har stillet sig forstaaende overfor en Løsning af Spørgsmaalet, men beklager samtidig, at det Beløb, som i denne Anledning blev stillet til Raadighed, ikke er anvendt. Trafikministeren svarede ifølge Rigsdagstidende saaledes:

»Der har været ført temmelig vidtløftige Forhandlinger om det Spørgsmaal, uden at det egentlig lykkedes at opnaa Enighed, nogen fuldstændig Enighed i hvert Fald, mellem Generaldirektoratet og Personalet. Spørgsmaalet er derefter afgjort af Ministeriet saaledes, at man bevilger en Forfremmelse af Fyrbødernes i et saadant Antal, at Betjeningen paa Linierne i alt væsentligt kan udføres af Lokomotivførere alene. Jeg mener at have Grund til at tro, at Personalet har fundet denne Løsning af Spørgsmaalet rigtig og rimelig, og jeg haaber dermed, at denne Sag skulde være ude af Verden.«

November: 70 Lokomotivfyrbødere forfremmes til Lokomotivførere, hvorved det er fastslaaet, at fremtidig skulde Lokomotivførertjeneste udføres af Lokomotivførere.

b) Rangertjenesten.

1917. Under Finanslovdebatten henstillede Folketingsmændene N. Andreasen, Næstved, og H. P. Hansen, Slagelse, til Trafikministeren, at Spørgsmaalet om Betjeningen af Rangerlokomotiverne løses paa den Maade, at disse Lokomotiver betjenes af Lokomotivførere.

1918. 25. Oktober: Forhandling i Generaldirektoratet, som endte resultatløs.

19. December: Forhandlingen genoptoges, og der blev tilvejebragt en Ordning, hvorved ca. 100 af de Lokomotivfyrbødere, der betjener Rangerlokomotiver paa særlig vanskelige Stationer (Færgeoverfarter o. l.) forfremmes til Lokomotivførere.

1925. Efter at Spørgsmaalet »Rangerlokomotivernes Betjening« flere Gange havde været behandlet mellem Administrationen og Organisationen — 1919, 1923 og 1924 — besluttede Trafikminister Friis Skotte sig i Sommeren

1925 til at søge dette Spørgsmaal endelig løst. Efter Drøftelse mellem Ministeren, Administrationen og Organisationen nedsattes der et mindre Udvalg til at foretage en nærmere Undersøgelse af Mulighederne for Tilvejebringelse af en Ordning, som økonomisk hvilede i sig selv. Efter at Udvalget var færdig med sit Arbejde, sluttede Statsbanernes Generaldirektorat og Dansk Lokomotivmands Forening den 16. December 1925 Overenskomst i Spørgsmaalet »Rangerlokomotivernes Betjening.« Overenskomsten gik ud paa, at samtlige Rangerlokomotiver i Løbet af 3 Aar skulde besættes med Lokomotivførere, i hvilken Anledning 194 saadanne skulde nyudnævnes. Af de med Sagens Løsning forbundne Udgifter, ca. 223 000 Kr., ydede Personalet selv de 209 000 Kr.

Trafikministeren og Finansministeren godkendte den trufne Aftale, der fandt sit Udtryk i Forslaget til Normeringslov for 1926—27 (Nr. 41, Side 26), hvor følgende er anført:

»Flertallet af Rangermaskiner har hidtil været eenmandsbetjente, som Regel af Lokomotivfyrbødere, idet Tomandsbetjening kun er indført paa de fleste Overfartsstationer og paa visse vanskelige Rangeromraader, navnlig Havnepladser. Fra Lokomotivpersonalet har man gennem mange Aar modtaget Andragender om, at der maatte blive etableret Tomandsbetjening paa alle Rangermaskiner, eller i det mindste, at alle eenmandsbetjente Rangermaskiner skulde betjenes af Lokomotivførere. Man har ikke ment at burde udvide Tomandsbetjeningen, og af økonomiske Grunde har man ogsaa hidtil modsat sig Udnævnelsen af Førere af de eenmandsbetjente Rangermaskiner til Lokomotivførere, endskønt man erkender, at de paagældendes Dobbeltthverv som Fører og Fyrbøder maa anses for mere kvalificeret end almindelig Lokomotivfyrbødergerning. For at søge Spørgsmaalet løst har man ladet et Udvalg, hvori Personalet var repræsenteret, undersøge, hvorvidt det var muligt som Ækvivalent for den med Udnævnelsen forbundne Udgift, ca. 223 000 Kr. aarlig, at anvise tilsvarende Besparelser. Ved den stedfundne Undersøgelse og senere Forhandling med Personalets Organisation er det blevet muligt at foreslaa Normativet for Lokomotivfyrbødere nedsat med 47 Mand, dels ved i flere Tilfælde at ændre Tomandsbetjening til Eenmandsbetjening, dels ved en Forhøjelse af de nugældende Maksimum

for sammenhængende Rangertjeneste (ekskl. Eftersynstjeneste) paa eenmandsbetjente Maskiner fra 7 til 8 Timer daglig (idet dog det maanedlige Maksimum paa 195 Timer forbliver uforandret). Besparelsen ved Nedsættelsen i Normativet kan anslaaes til ca. 209 000 Kr. aarlig.

Selv om den paatænkte Omordning herefter vil medføre en aarlig Merudgift af ca. 14 000 Kr. mener man dog at burde stille Forslag om Sagens Løsning paa det heromhandlede Grundlag. Medens Besparelsen kun vil finde Udtryk paa Finansloven, vil der paa Normeringsloven kræves Bevilling til Udnævnelse af ialt 194 Lokomotivførere. Bl. a. under Hensyn til, at Nedgangen i Antallet af Lokomotivfyrbødere med normal Afgang først kan ventes gennemført i Løbet af et Par Aar, foreslaas Udnævnelserne fordelt paa 3 Aar med 74 det første Aar og 60 de to følgende.«

Man maatte herefter gaa ud fra, at ogsaa denne Sag var bragt til en endelig Ordning.

I Henhold til foranstaaende skulde man alt-saa kunne betragte de omtalte Spørgsmaal som fuldt løste saavel for Strækningstjenestens som for Rangertjenestens Vedkommende; men saa indtraf Regeringskrisen i 1926, og Normeringslovforslaget for 1927—28 indeholdt ikke det Forslag, som ifølge Overenskomsten skulde fremsættes. Foreningen henvendte sig derfor til Folketingets Lønningsudvalg, som foranledigede Samraad med Trafikministeren, der ifølge den af Udvalget afgivne Betænkning var enig i, at alle Rangermaskiner skulde besættes med Lokomotivførere, men alligevel mente Ministeren, som regnede med at faa overtallige Lokomotivførere paa Grund af personalebesparende Foranstaltninger (Ændringer i Tjenestetidsreglerne m. v.) at kunne gennemføre Overenskomsten fuldt ud ved en Udnævnelse af ialt 38 nye Lokomotivførere. Disse Udnævnelser fandt derefter Sted.

Imidlertid udvidedes Toggangen samme Aar, dette medførte en i Strid med Overenskomsten af 1917 og af 1925 stigende Anvendelse af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste. Og da heller ikke Forslaget til Normeringslov for 1928—29 indeholdt Forslag angaaende den aftalte Forøgelse af Lokomotivførernes Antal, henvendte Organisationen sig paany til Folketingets Lønningsudvalg, der atter drøftede

Spørgsmaalet i Samraad med Trafikministeren, som imidlertid hævdede, at Personalereduktionerne i Forbindelse med Indførelse af Motor-drift i Løbet af en kortere Tid vilde kunne frigøre saa mange Lokomotivførere, som der endnu manglede i at opfylde Overenskomsten, hvorfor det ikke var nødvendigt at søge Antallet af Lokomotivførere forøget.

Det viste sig imidlertid, at Ministerens For-modning ikke var rigtig, thi Lokomotivfører-mangelen blev stadig større og større, og An-vendelsen af Lokomotivfyrbødere til Lokomo-tivførertjeneste steg tilsvarende, saaledes at man ved Udgangen af Kalenderaaret 1928 havde 100 Lokomotivfyrbødere, som i ca. et Aar havde udført uafbrudt Lokomotivførertjeneste, hvorfor Foreningen atter henvendte sig til Løn-ningsudvalget, der igen foranledigede Samraad med Ministeren, som overfor Udvalget oplyste, at der paa Grund af udvidet Motordrift vilde kunne spares 20 Lokomotivførere, hvorfor han ikke ansaa det for nødvendigt at søge Antallet af Lokomotivførere forhøjet, Lønningsudvalget gik derefter ud fra, at Normeringen af Lokomo-tivførere var i Overensstemmelse med den i Normeringslovforslaget for 1926—27 under Lb. Nr. 41 anførte Overenskomst angaaende dette Forhold.

Det vil saaledes ses, at baade Statsbanernes Lédelse, Trafikministeren, Finansministeren og Rigsdagen gennem Folketingets Lønningsud-valg i 1926 har godkendt den angaaende Ran-gerlokomotivernes Betjening sluttede Overens-komst, ifølge hvilken der, som før nævnt, skulde udnævnes 194 Lokomotivførere. Af disse er der kun udnævnt 112, der mangler saaledes endnu 82, forinden Overenskomsten for Administra-tionens og Bevillingsmyndighedernes Vedkom-mende er overholdt, medens Organisationens og Personalets Modydelse (209 000 Kr.) for-længst er indkasseret.

Tjenestetidsreglerne er nu nøjagtig de sam-me, som var gældende ved Overenskomstens Indgaaelse, og da Rangering med egentlige Rangerlokomotiver ifølge Statsbanernes Drifts-beretning er steget fra 759 160 Timer i 1925—26 til 770 330 Timer i 1928—29, maa disse Maski-ners Betjening kræve mindst det samme Antal Personale, som det der udkrævedes i 1926, saa-ledes at Foreningen med fuld Ret kan hævde, at de ovennævnte 82 Udnævnelser mangler, in-den Overenskomsten er overholdt.

Den samlede Kørsel med Damplokomotiver er ligeledes ifølge Statsbanernes Driftsberet-ning steget ca. 10 pCt., nemlig fra 28 036 400 km i 1925—26 til 30 660 600 km i 1928—29.

Den til en saadan Forøgelse af Toggangen nødvendige Forhøjelse af Personaleantallet har ikke fundet Sted for Lokomotivførernes Vedkommende. Forholdet er derfor det, at der ifølge Materiale, som Foreningen indsamler, for Tiden er en Lokomotivførermangel paa ca. 152.

Foreningen maa anse det for rimeligt, ikke alene at den om Rangerlokomotivernes Betje-ning trufne Overenskomst overholdes, men og-saa at Lokomotivpersonalet forøges i Forhold til de stedfundne Trafikudvidelser.

Sluttelig skal man pege paa, hvorledes det i nærværende Skrivelse anførte staar i Overens-stemmelse til de faktiske Forhold; thi de 82 Lo-komotivførere, som endnu mangler til Ranger-lokomotiverne, sammenlagt med den af Gene-raldirektoratet dette Aar forlangte og af Tra-fikministeren godkendte Forøgelse, 77, hvilken sidste Forøgelse fuldt skulde dække de siden 1926 stedfundne Trafikudvidelser, giver netop det Tal, der svarer til den nuværende Lokomo-tivførermangel.

Foranstaaende Oversigt fortæller med al ønskelig Tydelighed, hvorledes Landet ligger.

Foreningen har ved Repræsentanter haft Foretræde for Folketingets Lønningudvalg, der ogsaa har haft Samraad med Ministeren om denne Sag.

Saa vidt det har været os muligt at faa nær-mere at vide om Resultatet af Samraadet, er det det, at Ministeren mener, at dette Spørgs-maal henvises til Behandling i Lønningskom-missionen.

Kan det virkelig være Socialdemokraternes Mening, at man har Lov at behandle en Over-enskomst paa den Maade. Vi er af den Mening, at denne Sag aldeles ikke kommer den ned-satte Lønningskommission ved, ikke det bitter-ste. Da Rigsdagen i 1925 vedtog Ordningen af Rangermaskinespørgsmaalet, vedtog den sam-tidig, at der skulde være Lokomotivførere paa samtlige Lokomotiver, og den vedtog endvidere, at Ordningen skulde gennemføres i tre paa hin-anden følgende Aar. At Venstreregeringen for-fuskede Spørgsmaalet ved diktatorisk at gen-nemføre andre Tjenestetidsregler og ved at for-

tælle, at man ved Indførelse af Motortog kunde klare Spørgsmaalet uden at udnævne Lokomotivførere, har siden vist sig at være ganske fejlagtigt, hvad der tydeligt nok er vist i foranførte Redegørelse.

Vi vil se det, før end vi tror det, at den nu-siddende Regering vil skyde en lovlige vedtaget Overenskomst til Side under Paaskud af, at den Sag bør behandles i Lønningskommissionen.

Blandt Rigsdagens socialdemokratiske Medlemmer sidder jo adskillige Fagforeningsledere, der utvivlsomt maa faa en daarlig Smag i Munden ved at se den Sag behandlet paa den Maade, som det nu for Øjeblikket er Ministerens Mening at give den. Og vi kan ikke tænke os det muligt, at de stiltiende vil finde sig deri.

Vi har ikke stukket noget under Stolen, vi forlanger blot en rimelig og retfærdig Løsning af denne for os vigtige Sag.

Og vi nærer det bestemte Haab, at Retten nok skal sejre, og det er ensbetydende med, at vi faar vort Krav opfyldt.

Thi vi har Retten paa vor Side!

7 DAGES FRIEKURSUS

Paa Kongressen i Maj 1929 besluttedes at oprette Kursus for Medlemmer. Der pegedes bl. a. paa, at et eventuelt Kursus kunde tænkes oprettet paa Foreningens Feriehjem.

I Henhold til ovennævnte Vedtagelse har Hovedbestyrelsen besluttet at afholde et 7 Dages Feriekursus i sidste Halvdel af Maj Maaned paa Feriehjemmet.

Vi kan foreløbig meddele, at der kan tænkes oprettet to Studiekredse, hver Kreds med 12 Deltagere. En Kreds omfattende: Praktisk Tillidsmandsvirksomhed for Jernbanemænd, og en Kreds omfattende: Samfundslære. Det er betingende for Oprettelsen af Kursus, at der melder sig 24 Deltagere. Der vil i Forbindelse med Studiekredsarbejde blive arrangeret Afholdelse af Foredrag af oplysende Karakter.

Vi henleder allerede nu Opmærksomheden paa dette Kursus og i næste Nummer af nærværende Blad vil der fremkomme detaillerede Oplysninger.

STATSINDUSTRI I TYSKLAND

Af P. P. Svejstrup.

Da Tyskland for 10 Aar siden forvandlede fra Kejserdømme til Republik, ejede Riget ikke saa helt faa industrielle Virksomheder. Der var først adskillige Anlæg, hvor man direkte arbejdede for Krigshaandværket, som f. Eks. Fabrikkerne i Spandau og det store Værft i Kiel; endvidere havde Riget under Krigen i høj Grad savnet Kvælstof baade til militær Anvendelse og for at holde Landbrugsproduktionen oppe, saa Befolkningen ikke sultede, og man havde derfor taget Initiativet til at bygge en mægtig Kvælstoffabrik i Midtjylland. For at skaffe den fornødne Kraft havde man overtaget et af A. E. G. paabegyndt direkte paa Brunkulslejerne bygget Elektricitetsværk i Zschornowitz ved Bitterfeld, og endelig havde Riget interesseret sig for Udviklingen af Aluminiumsindustrien for at have det fornødne lette Metal til Flyvemaskinerne.

Alle disse industrielle Virksomheder blev styret fra de ministerielle Kontorer i Berlin, og det gav stadig Anledning til mange politiske Angreb og Diskussioner, hvad ikke virkede fremmende paa Industriernes Arbejdsro. Fra demokratisk Side kunde man ikke helt benægte Berettigelsen af Kritiken, dels fordi Industrivirksomheder maa handle efter Øjeblikkets Forhold og kommer bagefter ved at afvente Rigsdagsbeslutninger, dels fordi Statsrevisionen var juridisk indstillet og ikke egnede sig for Erhvervsforhold, og endelig fordi Statens faste Lønninger gjorde det vanskeligt at holde paa de allerdygtigste Teknikere, idet de konkurrerende private Virksomheder tilbød højere Gager. Man besluttede derfor i 1923 helt at ophæve det nævnte Ministerium samt at omdanne de paagældende Bedrifter til Aktieselskaber, hvis Aktier igen ejedes af et Kontrolselskab (Vereinigte Industrie-Unternehmungen A. G., forkortet Viag), og dettes Aktier ejedes igen af Finansministeriet, saaledes at Finansministeriet blev eneste Aktionær paa Generalforsamlingen og derved blev i Stand til at bestemme, hvem der skulde sidde i Bestyrelsen, og i det hele at trække Hovedlinierne i Viags Politik op.

Denne Nyordning betød, at Viag fik samme Hurtighed i Dispositionsevnen og samme Handlekraft som andre private Aktieselskaber, medens Selskabets økonomiske Politik paa Grund af Ejersforholdene dog maatte være baseret paa Samfundets Behovsøkonomi i Modsætning til Privatbedrifternes Profitøkonomi.

Denne Modsætning kom ikke mindst frem ved Rigs-kreditselskabet, der er behjælpelig med at skaffe Kommuner og sunde Erhvervsvirksomheder den fornødne Kredit, og Revisionsselskabet, der har afgivet talrige Betænkninger om Erhvervsvirksomheders Økonomi, og derved har hjulpet disse til en sund Reorganisation. Selskabet har i stigende Grad medvirket til at skabe Ensartethed i Erhvervenes Regnskabsforhold, Værdiansættelser og Kalkulationer og har derved ydet et samfundsmæssigt værdifuldt Ar-

bejde i Retning af at gøre Erhvervslivets Forhold mere overskueligt, og dette har ikke mindst haft Betydning for Finansministeren.

Til Viag hører endvidere en Del Virksomheder indenfor Maskinindustrien, disse stammer fra tidligere militære Fabrikker og har derfor maattet gennemføre en fuldstændig Omlægning til Fredsproduktion; dette har været meget vanskeligt, fordi Maskinindustrien i Forvejen var i Stand til at fremstille mere, end der forbrugtes, saaledes at Konkurrencen har været haard. Adskillige af de gamle Virksomheder har maattet opgives, men de, der nu er tilbage, har gennemført en Rationalisering og Modernisering, saaledes at de er i Stand til at konkurrere med tilsvarende Privatvirksomheder paa lige Grundlag, og at de i Fremtiden vil kunne forventes at give et større Udbytte.

Hvad dernæst angaar Viags Datterselskaber indenfor Aluminiumsindustrien, saa hører de til Verdens bedst organiserede og bedst ledede Virksomheder indenfor denne Branche. De tyske Rigsaluminiumsfabrikker er Medlemmer af det europæiske Kartel, og man kan vel af den Kendsgerning, at saa store Fabrikker som de tyske tilhører Staten, forklare noget af den Nedsættelse af Priserne, som Aluminiumskartellet har gennemført, og som andrager 460 Mk. pr. Ton, saaledes at Prisen nu er 1900 Mk. pr. Ton. Dette er nemlig ganske bemærkelsesværdigt, fordi andre Verdenskarteller faktisk som oftest forhøjer Priserne, saaledes har Kobberkartellet f. Eks. i de sidste Par Aar forhøjet Kobberpriserne med ca. 50 pCt. De tyske Rigsaluminiumsfabrikker har endvidere udført et stort Arbejde for at finde paa nye Legeringer, saaledes at Aluminium kan finde en videre Anvendelse, bl. a. ved Bygning af Automobile og til Højspændingsledninger.

Det største af Viags Datterselskaber er Elektrowerke, der med en Aktiekapital paa 60 Millioner Mark er førende i den tyske Elektricitetsindustri. Dette Selskabs største Anlæg er Elektricitetsværket i Golpa Zschornewitz, der i Øjeblikket er Verdens største og mest moderne indrettede; det gør et imponerende Indtryk at gaa rundt paa de store Anlæg og se, hvorledes alt groft Arbejde udføres maskinelt. Som Eksempel paa, hvilke tekniske Forandringer, der er gennemført i den senere Tid, skal nævnes, at de Spor, der fører langs de aabne Brunkulsgrubber, tidligere blev flyttet i Afsnit paa 1000 m af 100 Mand i 10 Timer, medens de nu ved Hjælp af en Maskine flyttes af 4 Mand i 3 Timer. Dette, der paa den ene Side giver et uhyggeligt Billede af de tekniske Fremskridts øjeblikkelige Forhold til Arbejdsløsheden, viser paa den anden Side lidt om, hvad Frmskridtet kan betyde for Prisbilligheden for Elektriciteten.

Elektrowerke har en meget høj Anvendelighedsgrad for sine Anlæg, idet en meget væsentlig Del anvendes til de kontinuerligt arbejdende Aluminiums- og Kvælstoffabrikker, medens en stor Del af Resten anvendes som Grundlag for Forsyningen af Berlins elektriske Jernbaner og til Berlins og andre store Byers kommunale Behov. De kommunale Elektrici-

tetsværker fremstiller saa Elektriciteten i de Timer, hvor der er Maksimumsforbrug (Spidsbelastningen). Elektrowerke kan derfor levere sin Elektricitet meget billigt, og der arbejdes stadig ihærdigt paa nye Fremskridt (Udnyttelse af de flygtige Bestanddele af Brunkullene, Forøgelse af Kedeltryk, Maskinenheder o. s. v.), ligesom man er i Gang med et Samarbejde mellem alle de førende Elektricitetsværker i Tyskland, saaledes at man er inde paa at lade Bayerns Vandkraftelektricitet fra Brunkulsdistrikterne.

Stor Betydning for det tyske Erhvervsliv har ogsaa Viags Deltagelse i Kalkkvælstofproduktionen haft; i de senere Aar har man gennemført et nøje Samarbejde med Milliardkoncernen »Farbenindustrie«, der har forpagtet Viags store Anlæg i Midtjylland, men Riget har alligevel bevaret Indflydelse paa, at der skaffes den fornødne Kvælstofgødning til Landbruget til en forholdsvis rimelig Pris.

Vil man til Slut sammenfatte Viags Betydning for det tyske Samfund, saa er det af ikke ringe Værdi, at Ministeriet gennem saa store og vellejede Foretagender har nøje Kontakt med Erhvervslivet. Hertil kommer, at Rigets Interesse i Industriforhold ligger indenfor de Produktionsgrene, der i de sidste Aar har været og formentlig vil vedblive at være i den største Udvikling. Man maa dog paa den anden Side ikke overvurdere Betydningen af den Demokratisering, der saaledes har fundet Sted siden Republikkens Sejr for 10 Aar siden. Udviklingen gaar nok i Retning fra Produktion for Profit til Produktion for Behovstilfredsstillelse, men man har i hvert Fald Begrundelse for at mene, at Vejen er lang og trang.

KULSTØVFYRING PAA LOKOMOTIVER

Af Lokomotivfører F. Spær.

At der under en Forbrændingsproces i et Kedelfyr tilføres Brændslet den rette Luftmængde er af meget stor Betydning og bestemmende for hele Forbrændingens Økonomi. Tilføres for lidt Luft, udnyttes Brændstoffets Brændværdi ikke fuldt, fordi der ikke er Luft nok til at forbrænde alle de udviklede Gas-mængder, som derfor uforbrændt forlader Skorstenen. Tilføres mere Luft end nødvendigt, tabes Varme ved, at den for meget tilførte Luft ophedes til Fyrets Temperatur og derved undrager Fyret noget af den Varme, som skulde optages i Kedlen. Det kan ogsaa Udtrykkes saaledes, at tilført Luft, som ikke indgaar i Forbrændingen, virker afkølede i Fyret og Kedelrørene.

Holdes et Kedelfyr for tykt, er det vanskeligt at tilføre den rette Luftmængde alle Steder i Fyret, det lader sig lettere gøre med et tyndt

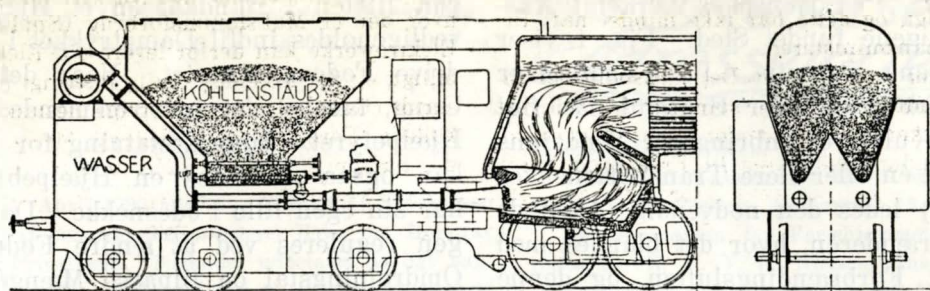


Fig. 1. Kulstøvfyrring i en Lokomotivkedel.

Fyr. Forbrænder et Kvantum Kul bestaaende af mindre Stykker, med Adgang for Luften mellem de enkelte Stykker, er der bedre Mulighed for en økonomisk Forbrænding, da der paa de mindre Kulstykker er større Overflade, hvorpaa Luften kan indvirke, end paa det samme Kvantum Kul bestaaende af større Stykker.

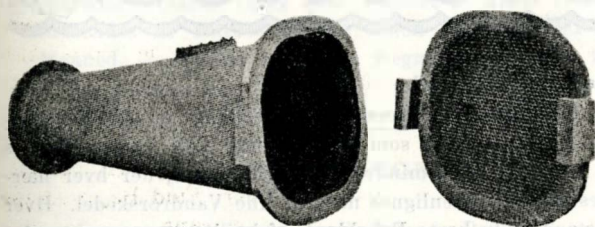


Fig. 2. Kulstøv-Brusebrænder.

Naar Kul pulveriseres faas en betydelig større Overflade paa hver Vægtenhed Kul. Forbrændes Kulstøv, som svæver i Luften, sker Forbrændingen meget hastig og økonomisk, idet Kulstøvet hurtigt antager Gasform, og den rette Luftmængde kan tilføres, hvorved Forbrændingen bliver mere fuldkommen og næsten røgfri.

Til Kulstøvfyring kan anvendes alle Slags Kul, selv Kul med ringe Varmeevne og stort

Askeindhold, da Forbrændingen foregaar meget hurtigt og der ikke efterlades Slagge eller Aske.

Den Tanke at forbrænde Kul i Støvform blandet med Luft blev prøvet i Tyskland allerede i 1890, men man opnaaede ikke det ønskede Resultat. Den praktiske Anvendelse af Kulstøv til Fyring fulgte langt senere og brugtes først i industrielle Ovne særligt i Cementindustrien og senere i Dampkedler. En i Tyskland udarbejdet Statistik over de derværende Kulstøv-Fyringsanlæg, som var i Brug eller under Bygning i 1926, viser, at der i nævnte Aar var over 600 Anlæg i Drift med et aarligt Kulstøvforbrug af over 2,5 Millioner t, hvoraf største Delen var Stenkulstøv.

Fyring med Kulstøv anvendtes først i De forenede Stater i Amerika, hvor i 1916 over 9 Millioner t Kulstøv anvendtes til Fyring; deraf kun mellem 0,1 og 0,2 Million t til Dampproduktion.

I *Die Lokomotivtechnik* omtales Resultater af Forsøg med Kulstøvfyringsanlæg paa Lokomotiver, som er foretaget af det saakaldte »Studieselskab for Kulstøvfyring paa Lokomotiver«, bestaaende af de kendte Lokomotivbygningsfirmaer Borsig, Hanomag, Henschel, Krupp og Schwartzkopff, samt nogle tyske

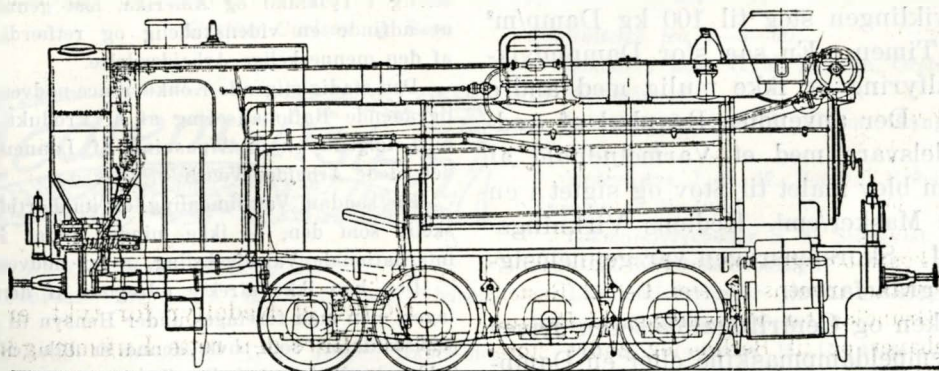


Fig. 3. Tenderlokomotiv ombygget til Kulstøvfyring.

Kulsyndikater. Paa Henschel-Værket i Kassel har Forsøgene fundet Sted. Fig. 1 viser Kulstøvfyringens Princip. I en stationær Kulmølle males Sten- eller Brunkul saa fint som Mel, og Kulstøvet anbringes i Tenderens Kulrum. Med én eller flere Transportsnekker (Fødesnekker) ledes den nødvendige Mængde Kulstøv til Brænderen, hvor det blandes med en Luftstrøm, Forbrændingsluften, og denne Blanding blæses fra neden ind i Fyrkassen. Til at levere den fornødne Forbrændingsluft findes en Centrifugalblæser. Askekassen er erstattet af en ildfast Bundkasse med en mindre Rist, hvorpaa der kan brænde et Hjælpefy.

De her anvendte Brændere kaldes Brusebrændere. Brusebrænderens Form er som en afstumpet Kegle, Fig. 2, hvis største Endeflade er lukket af en Dyseplade med mange smaa dyseformede Aabninger. I dens spidse Ende findes en Anordning, som blander Kulstøvet og Forbrændingsluften meget grundigt. Forbrændingsluften køler Brænderen saa meget, at Vandkøling ikke er nødvendig. Under Forbrændingen danner der sig ved Dysepladen smaa Flammer, som forener sig til en bred fyldig Flamme, der fylder hele Fyrkassen. Med denne Brænder opnaaedes paa Forsøgsstedet i en Lokomotivkedel med ca. 93 m² Hedeflade og 4,1 m³ Fyrkasserumfang en Varmeutvikling af 1,9 Milioner VE/m² Hedeflade i Timen.

Efter dette Forsøg blev paa Bestilling af det tyske Rigsbaneselskab en G¹²-Lokomotivkedel ombygget til Kulstøvfyring, og det viste sig, at den forlangte Fordampningsevne, 60 kg Damp/m² Hedeflade i Timen, ikke alene blev opnaaet, men betydeligt overskredet. Varmeutviklingen i Fyrkassen naaede til Tider op over 2,8 Millioner VE/m² Hedeflade i Timen, og Dampudviklingen steg til 100 kg Damp/m² Hedeflade i Timen. En saa stor Dampudvikling ved Kulstøvfyring er ikke mulig med andre Fyremaader. Der anvendtes Brunkul af sædvanlig Handelsvare med et Varmeindhold af 5000 VE, som blev malet til Støv og sigtet i en Si med 4900 Masker/cm². Kedlens Virkningsgrad var 0,64. Skorstensrøgen var gennemsigtig og svagt graa farvet.

Fødesnekken og Centrifugalblæseren drives af en lille Stempeldampmaskine eller en Damp-turbine. Ved Opfyring og Henstaaen lægges

paa Risten i Bundkassen et Hjælpefy, som vedligeholdes indtil Damptrykket i Kedlen kan drive Fødemaskineriet. Naar dette er sat i Gang, tændes det indstrømmende Kulstøv af Hjælpefyret. Som Erstatning for Hjælpefyret kan ogsaa anvendes en Hjælpebrænder, der har sin egen lille Fødesnekke. Dampudviklingen reguleres ved at ændre Fødesnekkernes Omdrejningstal og tilpasse Mængden af Forbrændingsluft tilsvarende.

Det gode Resultat med G¹²-Kedlen gav Anledning til, at de tyske Rigsbaner overlod Henschel-Værket at ombygge et Antal 1 E-Tenderlokomotiver til Kulstøvfyring.



Elementdampkedel.

Amerikanerne fremstiller i Øjeblikket en ret ejendommelig Dampkedel, som efter Behag kan sammenbygges af et større eller mindre Antal Elementer, der hver nærmest kan sammenlignes med en lille Vandrørskedel. Hver bestaar af to korte Beholdere, af hvilke den ene optræder som Dampsamler, den anden er Vandbeholder.

Mellem begge Beholdere er ført et stort Antal snævre Kogerør og et enkelt noget videre Nedtagerrør, i dette sidste ligger et mindre Rør, som dog kan udtages for Rensning. Elementerne er ophængt i et Jernstativ skraaende ret stejlt og paa en saadan Maade, at Varmeutvikler frit kan finde Sted.

De nederste Vandkamre virker ikke som Hedeflade, de øverste Beholdere, Dampsamlerne staar alle i Forbindelse med en stor Dampsamler, hvorfra Dampen ledes til Overhederen.

T. J. M.

Lønningsspørgsmaalet,

som overalt er saa brændende, søges for Tiden, og da særlig i Tyskland og Amerika, løst gennem Forsøg paa at udfinde en videnskabelig og retfærdig Værdsætning af den menneskelige Arbejdsydelse.

Den stadig stigende Konkurrence nødvendiggør en yderliggaaende Rationalisering af al Produktion, og en dermed følgende nøje Afpasning af Lønnen i Forhold til det ydede Arbejdes Værdi.

En saadan Værdimaaling er imidlertid lige saa vanskelig som den, — ikke mindst under Hensyn til den internationale Varudveksling, — er nødvendig.

Den kan ikke direkte udregnes af den Tid, Arbejdet tager, men maa foretages under Hensyn til en vis Arbejdsydelsesfaktor, som, hvis denne er lille, medfører en tilsvarende Nedgang i Betalingen.

Man synes da ogsaa mere og mere at være tilbøjelig

til at gaa over til Lønningssystemer, som foruden en vis Tidløn omfatter en Arbejdsydelsespræmie, beregnet efter den virkelige Produktionsværdi og den enkelte Arbejders Ydeevne.

T. J. M.

SYGEKASSEN

Fra den 1. April 1930 ydes der Tilskud af Sygekassen til Dækning af behørigt dokumenteret Krav om Honorar til anmeldt Privatlæge. Tilskudet udbetales aarligt bagud — første Gang efter Udløbet af Regnskabsaaret 1930—31. Endvidere yder Sygekassen fra 1. April 1930 samme Tilskud til Medicin, der er ordineret af anmeldt Privatlæge som til Medicin ordineret af Jernbanelægen.

Til Interessenter, der har anmeldt privat Læge, ydes der Tilskud af Sygekassen til Dækning af behørigt dokumenteret Krav om Honorar til den private Læge. Er Honoraret til den private Læge mindre end eller lig med det Beløb, der normalt skulde have været betalt en Jernbanelæge for den paagældende Interessent, refunderes Sygekassen hele Beløbet; er Honoraret større, refunderes der det Beløb, som skulde have været betalt Jernbanelægen. Tilskudet udbetales bagud. Regninger for Regnskabsaaret (første Gang efter Udløbet af Aaret 1930—31) indsendes af Interessenterne inden Udgangen af April Maaned. — Senere indkomne Regninger vil ikke kunne ventes honorerede.

JERNBANELÆGERNE

Jernbanelæge Gunni Busck, Islands Brygge 9, er bortrejst fra 2. til 31. Marts d. A. Hans Praksis i nævnte Tidsrum varetages af Læge Neumann, Islands Brygge 13. Konsultationstid Kl. 12—13 og Fredag Kl. 18—19.

TAK

For den store Opmærksomhed, som blev vist os den 19. Februar, beder vi herigennem alle Bidragydere modtage vor hjerteligste Tak.

C. Pedersen.

J. Boyesen.

Vor dybtføjte Tak til alle for al udvist Deltagelse ved vor inderlig kære Mand og Fader, Lokomotivfører Adolf Carlsens Begravelse.

Kirstine Carlsen og Børn.



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

Den 1. Februar 1930 Lokfb. H. N. C. Leth Nielsen, Lunderskov.

Den 1. Februar 1930 Lokfb. K. E. Jensen Ramkilde, Haderslev.



Lokomotivførerkredsen:

Fredericia: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. K. V. S. Nielsen, Ansgarsvej 13.

Repræsentanten for Feriehjemmet: Navn og Adresse rettes til: N. K. V. S. Nielsen, Ansgarsvej 13.

Tønder: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Andersen, Vestergade 19.

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Helsingør: Fodmandens Navn og Adresse rettes til: N. Juul Christensen, Ørebakken 1, St.

Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til: F. C. Rosenberg, Valbyhus 2, 2. Sal.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: V. Jensen, Løvegade 71, 2. Sal.

Repræsentanten for Feriehjemmet: Navn og Adresse rettes til: V. Jensen, Løvegade 71, 2. Sal.

Struer: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. C. Astrup, Vestergade 30.

Repræsentanten for Feriehjemmet: Navn og Adresse rettes til: A. M. Kristiansen, Taarnegade 5.

Padborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til: N. T. Thorstensen, Nygade.

Haderslev: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: M. Jensen, Slagtergade 65.



Udnævnelse fra 1—3—30:

Lokomotivfyrbøder E. C. Christensen, Kbhavns Godsbangsgaard, til Lokomotivfører i Glyngøre (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder A. Andersen, Korsør, til Lokomotivfører i Oddesund Nord (min. Udn.).

Haandværker S. A. E. Suneson, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Haderslev.

Haandværker S. A. Knudsen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Haandværker O. C. Bruun, Aalborg, til Lokomotivfyrbøder i Brande.

Forflyttelse fra 1—3—30:

Lokomotivfører C. M. Madsen, Orehoved, efter Ansøgn. til Masnedsund.

Lokomotivfører J. K. Olsen, Glyngøre, efter Ansøgn. til Orehoved.

Motorfører J. S. M. Beusen, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgn. til Næstved.

Lokomotivfyrbøder S. T. Stenkvist, Padborg, efter Ansøgn. til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder E. C. L. Brandt, Brande, efter Ansøgn. til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøder H. U. Andersen, Oddesund Nord, efter Ansøgn. til Korsør.

Lokomotivfyrbøder A. Pedersen, Kalundborg, efter Ansøgn. til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder H. C. E. Christophersen, Høderslev, efter Ansøgn. til Kalundborg.

Afsked:

Lokomotivfører N. S. Nielsen, Masnedsund, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28—2—30 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører A. N. P. Carlsen, Aarhus K., den 21—2—30.

Navnerettelse:

Lokomotivfyrbøder M. A. Kristensen, Nyborg, hedder rettelig M. A. Christensen.



Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

**Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele**

i 112 Aar „Brillen“ Købmagergade 3

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og døm selv. — Lev. til Sygekassen.

NOMA
BARBERSÆBE

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Engbave Plads 6



Lædørvare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Rejsekuffert, Citytasker, Portemonnær, Skoletasker, Tegnebøger m. m.

i stort Udvalg.

Reparationer udføres.

Gamillus 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.

Istedgades Legetøjshus

(A. M. Thuneby) Istedgade 66

Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

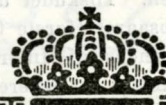
Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus

Tilbud til Tjenestemænd!

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.

Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.

Kjoler, Børnetøj, Imprægnerede Herre- og Damefrakker. Ratebetaling med og uden Udbetaling.

Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.

Vester 46 10.

Vester 46 10.

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

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.