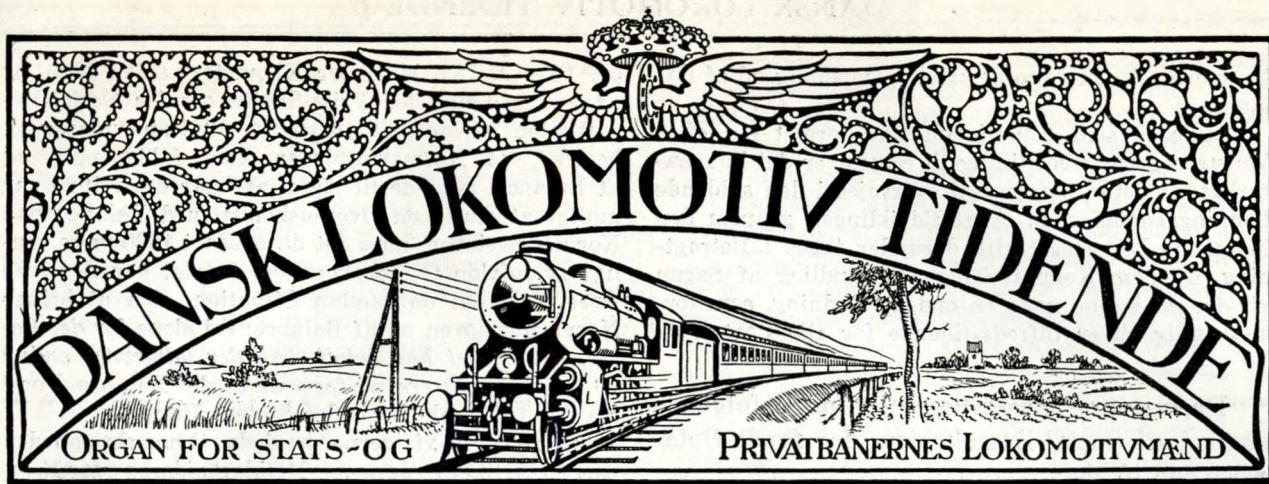




30. Aargang N^o. 6.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Marts 1930.

EN OVERENSKOMST

Under ovenstaaende Overskrift bragte vi i forrige Nummer af nærværende Blad en Artikel om den Overenskomst som i 1925 sluttedes med det daværende Ministerium Stauning om at Betjeningen af de eenmandsbetjente Rangerlokomotiver fremtidig skulde ske ved Lokomotivførere og der skulde i den Anledning nyudnævnes 194 Lokomotivførere til omtalte Rangerlokomotiver. Vi gjorde i en Redegørelse opmærksom paa de forskellige Faser i denne Sag, bl. a. hvorledes Udnævnelsen af disse 194 Lokomotivførere skulde foregaa.

Nu traf det sig saa uheldigt at Ministeriet Stauning gik forinden Overenskomsten var ført ud i Livet, kun een af de tre Rater blev udnævnt, og Ministeriet Madsen-Mygdal kom til og Trafikminister Stensballe gennemførte i Overensstemmelse med Ministeriets Program forskellige Spareforanstaltninger, bl. a. gennemførte han diktatorisk nye Tjenestetidsregler (disse blev ihvert Fald ikke tiltraadt af vor Organisation), og med dem i Haanden fastholdt Stensballe, at han kunde gennemføre og overholde den omtalte Overenskomst. Heroverfor har vor Organisation protesteret paa rette Sted, nemlig i Folketingets Lønningsudvalg, men Ministeren paastod han kunde overholde Overenskomsten uden flere Udnævnelser end han foretog. (Se Artiklen i Nr. 5.) Minister Stensballe har altsaa erklæret sig indforstaaet med at *Overenskomsten skulde føres igennem*, og det vilde han vise at han kunde ved Hjælp af sin Besparelspolitik. Man kan mene om Ministerens Opfattelse af Situationen hvad man vil, det kan siges, at han

saboterede Overenskomsten, for saa vidt han ikke personlig troede paa Rigtigheden af sine Udtalelser, men Tiden har med Tydelighed vist, at det han sagde, ikke kunde lade sig gøre.

Vor Artikel har selvfølgelig vakt nogen Opmærksomhed, og en stor Del af Landets Presse har beskæftiget sig med Sagen. Vi skal gengive hvad »Socoal-Demokraten« den 12. ds. sagde om Spørgsmaalet:

I »Dansk Lokomotivtidende« forsøges et Angreb paa Regeringen med Henblik paa Spørgsmaalet om Forfremmelse til Lokomotivførerstillinger, og efter Bladets Artikel at dømme skulde Lokomotivmændene føle sig stærkt forurettede. Vi vil gerne straks gøre opmærksom paa, at det er ganske forfæjlet at angribe den nuværende Regering eller rettere Trafikministeren. Det er ikke ham, men derimod hans Forgænger, der bærer Skylden for, at den Overenskomst, som Lokomotivtidende omtaler, er sat ud af Spillet.

Under den socialdemokratiske Regering sluttedes i 1924—25 Aftalen, hvorefter Lokomotivmænd paa de 1-Mands betjente Rangermaskiner skulde forfremmes til Lokomotivførere. I 1926—27 skete der 64 saadanne Forfremmelser, men derpaa blev den socialdemokratiske Regering styrtet, og i hele den Tid, Venstreregeringen sad ved Magten, foretog Stensballe kun 38 Forfremmelser. Det skete i 1927—28. Socialdemokraterne protesterede og krævede Oplysninger om, hvorfor Stensballe ikke lod udnævne flere, men Hr. Stensballe blev støttet af de Konservative, og dermed blev det kun ved de 38. Hverken i 1928—29 eller i 1929—30 blev der foretaget en eneste Forfremmelse.

Det var saaledes Venstreregeringen, der forhindrede, at Ordningen blev gennemført i Løbet af tre Aar, hvilket var Forudsætningen, og dermed kuldka-stedes Grundlaget for den trufne Aftale.

Trafikminister Friis-Skotte har for indeværende Aar foreslaaet gennemført 57 Forfremmelser. Hvis Ministeriet skulde have oprettet yderligere ca. 80 nye Stillinger, vilde, som Ministeren bemærker til os,

Normeringsloven være kommet fuldstændig ud af Balance.

Saaledes som Situationen har formet sig efter Venstreregeringens Stilling til Sagen, er det kun naturligt, at dette Spørgsmaal overvejes i den siddende Lønningskommission, og at Udviklingen gennem den tiltagende Motortogstrafik derunder tages i Betragtning. Gennem Kommissionens Behandling af Sagen vil der da kunne naas en endelig Ordning, som forhaabentlig bliver tilfredsstillende for alle Parter.

Dagen efter indsendte Foreningen følgende Artikel til Social-Demokraten, der fandt Optagelse den 16. ds.:

Foranlediget ved *Social-Demokratens* Artikel under ovennævnte Overskrift finder Dansk Lokomotivmands Forening Anledning til at anmode om Plads for følgende Oplysninger:

Det er rigtigt, at der i 1925 sluttedes Aftale med den socialdemokratiske Regerings Trafikminister angaaende Rangerlokomotivernes Betjening. Denne Sag fandt efter mange Aars Arbejde, hvori ledende socialdemokratiske Folketingsmænd havde støttet Foreningen, sin Løsning paa den Maade, at der skulde nyudnævnes 194 Lokomotivførere. Udgiften vilde være ca 223,000 Kr., men *heraf betalte Personalet ved visse Modydelser de 209,000 Kr.*, saa Statens Udgift indskrænkede sig til 14,000 Kr.

Der er sikkert ingen Tvivl om, at dersom den socialdemokratiske Regering var blevet siddende, var Overenskomsten ogsaa blevet opfyldt; men naar *Social-Demokraten* siger, at det var Venstreregeringen, der brød Overenskomsten, er der dog det at bemærke, at *Trafikminister Stensballe netop hævdede, at ogsaa han tiltraadte Overenskomsten*, men han sagde, at han kunde gennemføre den med en Udnævnelse af 112 Lokomotivførere i Stedet for 194; denne Nedsættelse af Antallet vilde han bl. a. opnaa ved personalbesparende Tjenestetidsregler. Dansk Lokomotivmands Forening kunde ikke godkende denne Motivering, og Forholdene har da ogsaa vist, at den var urigtig.

Imidlertid blev Friis-Skotte paany Trafikminister, og da han indsaa, at de af Stensballe indførte Tjenestetidsregler var urimelige, ændrede han dem, saa de tidligere gældende Regler paany indførtes, dermed bortfalder Minister Stensballes Motivering af sig selv, og til den Tjeneste, hvormed det drejer sig, kræves der nu samme Antal Personale, som det der krævedes, da Overenskomsten blev sluttet. Følgelig har vor Forening et retfærdigt Krav paa, at de resterende 82 Lokomotivførere udnævnes, og udnævnes nu, saa meget mere som Personalets Part af Overenskomsten — Besparelser paa 209,000 Kr aarlig — forlængst er inkasseret.

Det maa nøje bemærkes, at de 57 Forfremmelser, dette Aars Normeringslov indeholder Forslag om, slet ikke tager Sigte paa det Spørgsmaal, der her tales om, men udelukkende tager Sigte paa at dække de stedfundne Trafikudvidelser, idet Damptogskørslen — uanset Motortrafikens Stigning — er steget med

ca. 10 pCt. (2,6 Millioner Kilometer) siden 1926, og naar Trafikminister Friis-Skotte overfor Social-Demokraten hævder, at yderligere 80 Udnævnelser vil bevirke, at Normeringsloven kom fuldstændig ud af Balance, maa dertil siges, at naar det i 1926 var muligt at slutte en Overenskomst med Balance paa Normeringsloven, maa det da ogsaa i 1930 være muligt at opfylde Overenskomsten. Iøvrigt kan der ikke være Tale om en saadan Situation, som at bringe Normeringsloven ud af Balance; thi alene for *det Beløb, Personalet har betalt, kan der udnævnes endnu 70 Lokomotivførere*, og først da er der Balance. Først fra det Tidspunkt begynder Statens Udgifter.

Iøvrigt vil vi gerne henlede Opmærksomheden paa en Artikel i »Jern- og Metalarbejderen« for Febr. Maaned d. A. I Artiklen omtales en Overenskomst, som i 1924 blev oprettet mellem Marineministeriet og Orlogsværftets Arbejdere. Paa Grund af vanskelige Pengeforhold havde Ministeriets Embedsmænd tilsidesat Overenskomsten, men det hedder i Artiklen »ved Hjælp af Ministerens Indblanding i Sagen lykkedes det at faa en Ordning, der ikke alene fastslaar, at den gældende Overenskomst fuldt ud skal overholdes, men at Arbejdet i Tvivlstilfælde skal overlades Orlogsværftet«, og Læserne vil sikkert meget let forstaa, at danske Lokomotivmænd ikke kan indse, at der er Forskel paa, hvorvidt en Overenskomst skal holdes eller ej, eftersom den er afsluttet mellem Trafikministeren og en faglig Tjenestemandsorganisation, eller mellem Marinemisteren og en faglig Arbejderorganisation.

Det er givet, at »Lov er Lov, og Lov skal holdes«, derfor burde en Diskussion om, hvorvidt en Overenskomst skal holdes eller ej, jo egentlig være overflødig, særlig da denne Overenskomst er stadfæstet ved Normeringsloven for 1926—27 og ganske særlig, da Personalet forlængst har betalt sin Del af Overenskomsten.

Sluttelig skal blot gøres opmærksom paa, at *Social-Demokraten* selv peger paa, at de socialdemokratiske Folketingsmænd protesterede, fordi Stensballe ikke foretog de Udnævnelser, Overenskomsten forudsatte, og af Hr. Stensballe forlangte Oplysninger om, hvorfor der ikke fandt flere Udnævnelser Sted. Socialdemokraterne har i 1928—29 og 1929—30 været paa det rene med, at man handlede uretfærdigt mod Lokomotivmændene; men Konsekvensen heraf maa da være, at Socialdemokratiet ogsaa nu indser Uretfærdigheden og retter den.

»Social-Demokraten« ledsager denne Artikel med en meget fyldig Kommentar til Orientering for Bladets Læsere, hvorefter vi skal citere følgende:

..... Da Venstres Regering forelagde Normeringsforslaget for 1927—28, fandtes de aftalte 60 Udnævnelser *ikke* paa dette, men efter et Samraad i Folketingets Lønningsudvalg, foranlediget af Socialdemokraterne, gik Stensballe ind paa at søge 38 Udnævnelser, hvormed Lokomotivmændene vel ikke erklærede

sig tilfreds, men hvorimod de dog heller ikke gjorde væsentlige Indvendinger.

Næste Aar, 1928—29, foreslog Minister Stensballe heller ingen Lokomotivførere udnævnt, og skønt Lokomotivmændene erklærede sig tilfreds med dog blot at faa 22 udnævnt fik de *ingen*.

Følgende Aar 1929—30 gik det paa samme Maade. Der foresloges ingen Udnævnelser og der bevilgedes *ingen*, skønt Lokomotivmændene da erklærede sig tilfreds med blot at faa 45.

Først da den socialdemokratiske Regering i 1929 traadte til igen, mødte Lokomotivmændene op med *hele* deres oprindelige Krav; de skulde nu have alle de efter deres Mening manglende Udnævnelser, 139 ialt, og de skulde have dem *nu straks*. Dette har Regeringen ikke ment at kunne imødekomme.

. Regeringen har foreslaaet at udnævne 57 nye Lokomotivførere for det kommende Aar og henvist Spørgsmaalet om det resterende Antal til Afgørelse næste Aar, da Lønningsloven i sin Helhed skal revideres. Overenskomsten af 1925 gik ud paa en 3-aarig Regulering, og dette vil ogsaa ske nu, idet den første Regulering fandt Sted i 1926—27, den anden i det kommende Finansaar og den tredje næste Aar.

Har Lokomotivmændene overfor Venstres Regering kunnet nøjes med beskedent at kræve — *uden at faa* — 22 Udnævnelser i 1928—29 og 45 i 1929—30, bør de formentlig kunne være tilfredse med denne Gang virkelig at faa 57 som anden Rate af Overenskomsten.

Vi antager, at »Social-Demokraten« ikke ikke ved, at vi *ikke har* forlangt at skulde have dem *alle nu straks*. Det har vi jo ikke, men saadan som Sagen stillede sig, hvor Ministeriet satte Generaldirektoratets Krav om 77 nye Lokomotivførere til *forøget* Trafik, ned til 57 trods adskillige Henvendelser, var der ikke tale om en Ordning.

Vi har ikke paa noget Tidspunkt erklæret os tilfreds med Minister Stensballes Forslag, vi har protesteret Gang paa Gang og — desværre maa Tjenestemænd altid nøjes med at protestere. — Vi vil ogsaa nu protestere mod »S.D.« Bemærkning om de 57 som *anden Rate*. Det ønsker vi at sige medens Tid er, for at ikke det Tal skal snige sig ind i Bevidstheden som en Del af Overenskomsten, fordi *det intet har med denne at gøre* — de 57 er til *forøget Trafik* og de forslaar ikke hertil — langt mindre til at besætte nogle af de eensmandsbetjente Rangerlokomotiver.

— — — — —
Berlingske Tidende for den 13. ds. skriver følgende:

Ministeriet Stauning er kommet i Konflikt med Lokomotivmændene, og naturligvis paa Grund af et *Løfte*.

Det første Ministerium Stauning lovede Lokomotivmændene, at Manden paa det lille Ranger-Lokomotiv skulde blive forfremmet til Lokomotivfører, ja, der blev truffet en virkelig Aftale derom. Men Ministeriet Madsen-Mygdal følte sig ikke bundet ved denne Aftale, og nu gør »Dansk Lokomotiv-Tidende« op, at 82 Ranger-Lokomotivmænd har deres Udnævnelse til Rangerlokomotivførere til gode. Men Trafikminister Friis-Skotte har smækket Lønningskommissionens Oubliette-Lem ned over denne som over saa mange andre vanskelige Sager, og Lokomotivmændene har aabenbart ikke mindste Tillid til, at der virkelig skulde stige 82 nye Lokomotivførere op af dette klamme Dyb. De holder sig til, at de har en Overenskomst med et Ministerium af Navnet Stauning, og de mener, at Overenskomsten følger med Navnet. »Dansk Lokomotiv-Tidende« kan ikke se, at den Overenskomst angaar Lønningskommissionen det bitterste, og Bladet kan ikke tro andet, end at de socialdemokratiske Fagforeningsmænd paa Rigsdagen vil ikke finde sig i en Optræden som Hr. Friis-Skottes.

Men deri tager Bladet dog vist fejl. »Social-Demokraten« siger nemlig, at det hele beror paa en Misforstaaelse fra Lokomotivmændenes Side. Overenskomsten er ganske vist blevet brudt, men det var Ministeriet Madsen-Mygdal, der brød den, og derved »forhindrede, at Ordningen blev gennemført i Løbet af tre Aar, hvilket var Forudsætningen, og dermed kuldkaستes Grundlaget for den trufne Aftale«.

Naar det gaar saaledes med *Aftaler*, siger det sig selv, at *Løfter* umuligt kan trykke Ministeriet Stauning. Hvad er en Aftale? Naa, det kommer vel nok an paa *Forudsætningerne*. I det foreliggende Tilfælde faar Lokomotivmændene, formodentlig til deres store Overraskelse, at vide, at Forudsætningen for *deres* Aftale med det første Ministerium Stauning var den, at Ministeriet Madsen-Mygdal skulde opfylde den. Aftalen blev ganske vist truffet to Aar før, dette Ministerium kom til Verden, men ligemeget, Hr. Stensballe opfyldte den ikke, og dermed er det givet, at den heller ikke eksisterer for Hr. Friis-Skotte!

Det er mærkeligt, og endnu mærkeligere bliver man til Mode, naar »Social-Demokraten« oplyser, at Socialdemokraterne paa Rigsdagen *protesterede*, da Hr. Stensballe ikke opfyldte Aftalen. De stillede sig ganske paa Lokomotivmændenes Side over for Hr. Stensballe, og kun fordi han blev »støttet af de Konservative«, var Anstrengelserne forgæves. Socialdemokraterne havde ikke Magt som de havde Agt, dét kan ethvert Barn se. Og hvad saa videre? Jo, da de saa fik Magten, var de saa uheldige at miste Agten! Paa den Maade kommer Lokomotivmændene stadig til at sidde i Uheld, det er kedeligt, men Socialdemokratens Sjælesorg svigter dem ikke, og hvis deres Sind formørkes af mindre ærbare Tanker om Ministeriet Stauning, saa vil Trylleordet: det var Ministeriet Madsen-Mygdals Skyld! med ét Slag kurere dem for alle Anfægtelser.

Derimod kan »Social-Demokraten« desværre ikke skjule, at der ikke er meget at haabe af Lønningskommissionen, thi, som Bladet skriver: det er naturligt, at Udviklingen gennem den tiltagende

Motortogstrafik tages i Betragtning. Og *denne* Udvikling kan vistnok ikke siges at begunstige Forfremmelsen af *Fyrbødere* til *Lokomotivførere*.

Som Forholdene faktisk tegner sig gennem »Social-Demokraten«s Udtalelser, kommer man afgjort til den Opfattelse, at det var en mindre velbetænkt Aftale, det første Ministerium Stauning traf med Lokomotivmændene, en Aftale, der ikke røbede et særlig klart Blik for *Udviklingen* og dens Konsekvenser. Hvis dette er rigtigt, er det andet Ministerium Stauning for saa vidt i Gæld til det foregaaende Ministerium, der ikke gennemførte Aftalen. *Og i alt Fald er det en Kendsgerning, at Trafikminister Friis-Skotte nu benytter sig af denne Omstændighed i Stedet for at holde Aftalen.*

Men det ligger uden for al Tænkkelighed, at Ministeriet og dets Presse skulde vedkende sig denne Sammenhæng. Aldrig i Verden. Saa hellere bide Hovedet af al Logik og søge at lægge *dem* for Had, af hvis Handlemaade man i Virkeligheden med velberaad Hu profiterer.

Men, som vi saa mangan god Gang gjorde gældende i Ministeriet Madsen-Mygdals Tid: det er slet og en Staten uværdig og utjenlig Politik, at Løfter og Aftaler ikke respekteres. Statens Tarv og Borgernes Tarv kræver, at Partier og Regeringer opdrages til ikke at give uovervejede og uholdbare Løfter. Men *er* der lovet, skal der ogsaa holdes, og saa bliver det Borgernes Sag at gøre op med de Magthavere, der har lovet letsindigt og uforsvarligt. Det er en viis Vej til sundere politiske Forhold.

Det er jo ret interessant at se, at Social-Demokratens Modstandere benytter Lejligheden til at falde over Ministeriet, — naa det maa de jo om! Det vilde imidlertid have været rart om det konservative Folkeparti havde hjulpet til da Socialdemokraterne i Folketingets Lønningsudvalg protesterede overfor Trafikminister Stensballes Fremstillinger der, saa havde vi muligvis haft Overenskomsten gennemført nu. Den Gang viste de os ikke deres gode Villie — vi kan maa-ske sige tværtimod, thi den Gang drejede det sig jo kun om at skære Tjenestemændene ned. Og naar »Berlingske Tidende« siger: »det er en slet og en Staten uværdig og utjenlig Politik, at Løfter og Aftaler ikke respekteres« saa er vi ganske enige heri, og vi gaar da ogsaa ud fra, at Partiets Repræsentanter paa Tinge, vil slutte sig hertil og hjælpe os at faa vor Overenskomst gennemført, derved slaar de to Fluer med et Smæk, nemlig en Retfærdshandling overfor os som Part i Sagen, men tillige Gennemførelsen af en for Staten fuldt forsvarlig og velovervejet Ordning, som Lokomotivmændene har Krav paa.

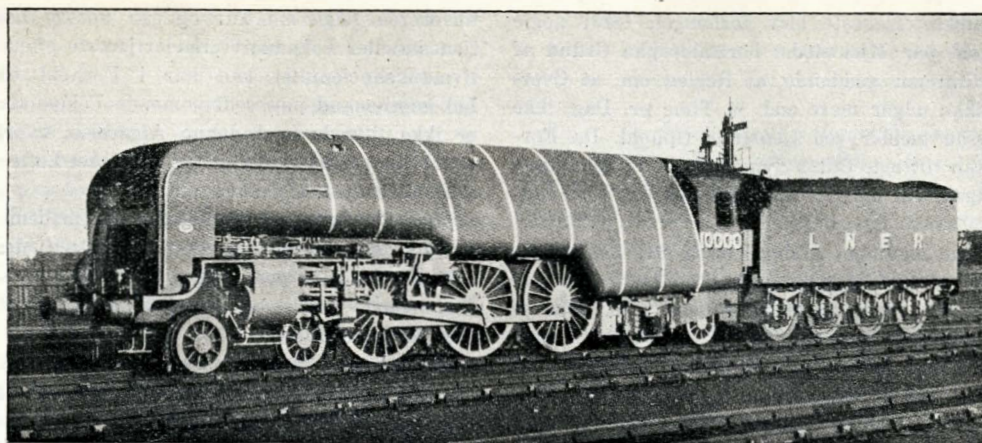
NYT HØJTRYKSLOKOMOTIV

Det er ofte omtalt, at der udfoldes store Bestræbelser for at opnaa en bedre Varmeudnyttelse — altsaa et mindre Kulforbrug i Damplokomotivet. Fra alle førende Industrilande høres om Ny-Konstruktioner af Lokomotivkedler og Anvendelse af meget høje Damptryk. Det har sin Aarsag i det Faktum, at den Varmemængde, der maa tilføres, for at Damptrykket i en Kedel kan stige f. Eks. fra 10 at til 15 at, ikke nær staar i Forhold til Dampens forhøjede Arbejdsenergi ved den her nævnte Trykstigning. 1 kg Vanddamp af 1 at Overtryk indeholder en Varmemængde af 647,2 VE; ved et Overtryk af 19 at indeholder samme Kvantum Vanddamp 673,4 VE, det er saaledes kun 26,2 VE der maa tilføres yderligere for at Dampen kan antage 18 Atmosfærers højere Tryk.

Ifølge Meddelelser fra England har Maskinchefen for London — North Eastern Railway, *Mr. Gresley*, konstrueret et Højtrykslokomotiv og ladet det bygge paa Jernbaneværkstedet i Darlington. Det skal være det sværeste Ekspres-togslokomotiv, der endnu er bygget i England. Med en Vægt i tjenestefærdig Stand af 166 t, vejer det 14 t mere end de kendte store Lokomotiver til »The flying Scotsman«, som tilbagelægger den 636 km lange Strækning mellem London og Edingburgh uden Standsning. Da det er Hensigten at indsætte det nye Lokomotiv paa nævnte Strækning findes her ogsaa gennem Tenderen en Korridor og en Harmonikaforbindelse til Toget for at skifte Lokomotivpersonale under Farten.

Som det fremgaar af Figuren adskiller Lokomotivmaskinen sig ikke særligt fra de almindelige Typer. Det er et 4-cylindret Compoundlokomotiv med en Stempelglider for hver Cylinder. Styringen er Gresley-Walschaerts, Drivhjulsdiameteren 2032 mm og Adhæsiionsvægten 62,5 t. Foruden de koblede Hjul findes to 2-akslede Trucker, hvoraf den forreste Aksel paa den bageste Truck har udvendige Akselhalse. Lokomotivet er udrustet med Wakefields mekaniske Tryksmøreapparat til Smøring af Cylindre, Gli-dere og Akselkasser. Med en særligt konstrueret Styringsanordning, Patent Gresley, kan Fyldningsgraden i Høj- og Lavtryks cylindrene varieres uafhængigt af hinanden.

Kedlen er en Yarrow—Gresley Vandrørskedel. Yarrow-Kedlen er en kendt Vandrørskedel.



London-North Eastern Railways nye Højtrykslokomotiv.

Cylinderdiameter Ht.	305 mm	Drivhjulsdiameter	2032 mm
Stempelgliderdiameter Ht.	152 mm	Adhæensionsvægt	62,5 t
Cylinderdiameter Lt.	510 mm	Maskinens Vægt	103,6 t
Stempelgliderdiameter Lt.	204 mm	Tenderens Vægt	62,4 t
Største Fyldningsgrad Ht.	80 pCt.	Totalvægt	166,0 t
Største Fyldningsgrad Lt.	75 pCt.	Kulbeholdning	9,0 t
Slaglængde	660 mm	Vandbeholdning	20 m ³
Damptryk	30 at		

del, en Type man i mange Aar har anvendt i Skibsmaskinanlæg. Den bestaar af tre cylindriske Kamre — to Vandkamre, deraf et paa hver Side af Fyret — og et Dampkammer, som i en vis Afstand er anbragt over Fyret. Vandkamrene er hver for sig forbundet med Dampkammeret ved et Antal lige Kedelrør (Vandrør). I Yar-row—Gresley Kedlen findes fire Vandkamre, anbragt forneden ved Fyrristen, og et 8525 mm langt Dampkammer med en Diameter af 915 mm, som er anbragt saa højt over Fyret som Forholdene tillader. Forbindelsen mellem Vandkamre og Dampkamret dannes af 444 Stk. 50 mm Vandrør og 324 Stk. 63 mm Vandrør. Forbrændingsgassen cirkulerer først mellem Vandrørerne og gaar derefter gennem Røgkanaler paa Kedlens Sider.

Gennem Aabningen foran ved Røgkamret indlades Forbrændingsluften, som paa sin Vej til Fyret strømmer gennem Rummet mellem Kedlens (Røgkanalernes) dobbeltvæggede Jernbeklædning. Derved forvarmes Forbrændingsluften samtidig med at Jernbeklædningen køles. Fødevandet forvarmes til 200 Grader Celcius. For at undgaa Stenaflejring i Vandrørerne findes i Dampkamrets forreste Ende et særskilt Rum, der optager Fødevandet og virker som Slamudskiller. Dampen til Vakuumbremsen, Injectorer m. m. tages fra et Dampfordelingsstykke, hvortil Kedeldampen i en Reduktionsventil

bringes ned til et Tryk af 14 at. Til Fødning af Kedlen findes en Højtryks- og en Lavtryksinjector.

Da Kedlens Højdemaal er det største tilladte indenfor Fritrumsprofilet naar Skorstenen kun op til Kedlens Højde. Af den Grund er den forreste Ende af Røgkamret ved Hjælp af Skærme tildannet saaledes, at en Luftstrøm under Kørslen hvirvler Røg og Damp til Vejrs, saa Udsigten fra Førerpladsen ikke generes deraf. Ved en Udholdenhedsprøve paa fire Timer har Kedlen produceret 9100 kg Damp af 30 at Tryk i Timen.

F. Spøer.



HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 20. 21. OG 22. FEBRUAR

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Formandens Beretning.

I Anledning af Aarsskiftet er der udvekslet Nytaars-hilsener med en Række Organisationer og Enkeltpersoner.

I en Sag ang. Beregning af de særlige Helligdagsoverarbejdspenge har Gdt. truffet den Afgørelse, at Personale, som ikke kører i fast Tur, faar Overarbejdsbetaling for den Tjeneste, der paa de særlige Helligdage præsteres udover 8 Timer (D. L. T. 1929 Side 290).

Man har modtaget Afslag i en anden Sag om den særlige Helligdagsovertidsbetaling, nemlig i et Tilfælde,

hvor den ordinære Tjeneste blev forlænget, fordi nogle tjenstfrie Ophold paa Hjemstedet bortfaldt paa Grund af Forsinkelse. Gdt. gør gældende, at Reglen om, at Overarbejde, som ikke udgør mere end $\frac{1}{2}$ Time pr. Dag, ikke medregnes, ogsaa gælder ved tjenstfrie Ophold. Da Foreningen ikke kan tiltræde Gdt.'s Synspunkter, er der paany skrevet om Sagen, om hvilken man har begæret Forhandling.

Endelig er der modtaget Afslag i en 3. Sag om samme Overarbejdsgodtgørelse. Afslaget er her motiveret med, at der i den officielle Tjenestefordelingsliste ikke, som af Personalet hævdet, er anført S og H, men kun S. Som Følge deraf kan der ikke ydes Godtgørelse for den paa klagede Tjeneste, der er udført paa en Helligdag. Det ses heraf, hvor paapasselige Afdelingerne skal være ved Behandling af Kørselsfordelinger.

Foreningen har tilsendt Gdt. en Sag angaaende *normale* Fridage. Forholdet var det, at en Mand i Juli Kvartal f. A. havde haft 11 Fridage, der var faldet med 3 i Juli, 4 i August og 4 i Septbr. Da Distrikterne anvender Beregningsformen »13 Fridage pr. Kvartal«, bestemte den paagældende Maskinsektion, at der i det beskrevne Tilfælde skulde gives 2 Erstatningsfridage inden Udgangen af November f. A. Foreningen kan ikke godkende en saadan Afgørelse, der gør Fridagenes Minimumstal, 3 pr. Maaned, til Normaltal; den i Juli mistede Fridag burde have været godtgjort inden 1. Oktober. Gdt.'s Svar er endnu ikke modtaget.

Man har haft Ændringsforslag til Ordren om Flyttegodtgørelse til Udtalelse.

I to Sager om Flyttegodtgørelse til Lokf. i Hg. og Gy. er der opnaaet delvis Imødekommelse af Foreningens Ønske, henholdsvis Afslag.

En Sag om Refussion af Sporvognspenge i København er besvaret fra Gdt. Distriktet vil kun yde bemeldte Refussion, naar der medføres Lagendaase.

Der er modtaget Afslag i en Sag om Forbedring af Tjenesteancienniteten for en Lokomotivfyrb. i Ar.

Et Spørgsmaal om nogle Lokomotivføreres Ret til 12 eller 18 Familiefripenge aarlig er undersøgt og beskrevet for Gdt.

Efter at Foreningen flere Gange har maattet give Oplysninger og Indlæg i den Sag, Lokomotivfører V. Johansen har anlagt mod Statsbanerne, er denne Sag nu optaget til Domsforhandling.

Med Hensyn til Normeringsloven for 1930—31 havde Gdt. foreslaaet Lokomotivførerantallet forøget med 77; men Finansministeriet, som har nedsat alle de foreslaaede Forøgelser, har nedsat Tallet til 57, hvilket Tal kun tager Sigte paa at dække Trafikudvidelserne, men ikke paa Besættelse af Rangermaskinerne efter den i 1925—26 sluttede Overenskomst. Foreningen har derfor tilsendt Folketingets Lønningsudvalg en Redegørelse i ommeldte Spørgsmaal.

Da den Maade, hvorpaa Motorførerne anvendes i Damplokomotivtjenesten, har givet Anledning til Utilfredshed, er der overfor Gdt. redegjort for dette Spørgsmaal, idet vi har henstillet, at Motorførere kun anvendes i Damplokomotivtjenesten, dersom der ved det paagældende Depot ikke forefindes disponibelt Lokomotivpersonale. Gdt. har imidlertid afgjort Sagen derhen, at i Tilfælde hvor Damplokomotivtjenesten anvendes til Erstatning for Motortog skal Mo-

torføreren følge sin Tur og saa udføre Lokomotivfører-tjeneste eller Lokomotivfyrbødertjeneste efter den Lokomotivmandsanciennitet han har i Forhold til den anden Lokomotivmand paa vedkommende Lokomotiv. Foreningen er ikke tilfreds med denne Afgørelse, hvorfor man har rettet Henvendelse til Gdt. og har faaet Løfte om, at Sagen skal blive drøftet paany.

Den 28. Januar forhandlede der mellem Gdt. og Foreningen angaaende Aspirantuddannelsen, der i adskillige Tilfælde foregaar paa Steder, hvor Uddannelse ikke skulde finde Sted. Man kom dog ikke til noget Resultat; men skal fortsætte senere.

Foreningens tidligere Formand, Rich. Lillie, har efter at være overgaaet til Materialforvalterstillingen, anmodet Gdt. om Tilladelse til at udtræde af Statsbanernes Eksamenkommission. Gdt. har imødekommet Ønsket og har derefter udpeget Lokomotivfører K. Johansen til Eksamenkommissionen.

I Lighed med hvad der finder Sted i de øvrige Distrikter vil der ogsaa i 1. Distrikt blive udleveret Kørselsfordelinger til alle Lokomotivmænd.

Under en Korrespondance med 2. Distrikt gjorde dette gældende at Foreningens Opfattelse m. H. t. de 195 Tjenestetimer for Personale paa eenmandsbetjente Rangerlokomotiver syntes at være i Strid med Tjenestetidsreglerne. Da vi har Gdt.'s Udtalelse for, at de 195 skal være Maksimum, har vi tilskrevet Gdt. om Sagen, som meddeler, at de 195 ikke er et absolut Maksimum, men Udtryk for det gennemsnitlige maanedlige Maksimum.

I det ofte berørte Spørgsmaal, der populært kaldes »den 5. Fridag« og som drejer sig om Tjenestetiden i de Maaneder, paa hvilke der skal falde 5 normale Fridage, har 2. Distrikt truffet følgende Afgørelse: »... angaaende Fradrag paa 8 Timer i Maanedstimetalsnormen for hver Fridag udover 4 i en Maaned meddeles, at Distriktet efter Forhandling med de øvrige Distrikter kan tiltræde, at der fremtidigt finder saadant Fradrag Sted, saafremt de paagældende Fridage kommer ind under de 13, der er normerede pr. Kvartal.«

Som det ses, har de 2 andre Distrikter tiltraadt denne Afgørelse.

Foreningen har beskæftiget sig med enkelte lokale Tjenestefordelingssager.

Gdt. har overfor Odense St. paatalt, at denne har ladet en Portør ledsage en Motorvogn som »strækningkendt Led-sager«.

I Anledning af at 1. Distrikt har truffet Bestemmelse om, at en reglementsstridig Indrangering af et Tog ligestilles med en almindelig Indrangering, har man anmodet Gdt. om at tilkendegive det paagældende Distrikt, at de paaklagede Forhold skal ændres.

I Værkstedstidende for Januar d. A. fandtes en af Remisearbejder skreven Artikel, som vi ikke mente at kunne lade staa uimodsagt; men da en Bladpolemik blandt Personalet indbyrdes kun kan være til Glæde for udenforstaaende, henstillede vi, at Spørgsmaalet behandlede paa et Møde, hvilket skete, og man enedes om den i D. L. T. Side 13 aftrykte Erklæring.

En foretagen Opgørelse viser, at der i Tidsrummet 1. Januar—1. September f. A. daglig har været anvendt gennemsnitlig ca. 60 Arbejdsmænd til Lokomotivfyrbødertjeneste

For saavidt angaar Velfærdsforanstaltninger er der arbejdet for at faa indlagt varmt Vand i Vaskerummene i Nyborg, og der er paany skrevet om Lokaleforholdene i Kb., Es. samt om Karbade paa Gb. Spørgsmaalet om Ændring af Soveværelset i Vedde er udsat indtil der er truffet Afgørelse med Hensyn til fuldstændig Indførelse af Motordrift paa Strækningen Sorø—Vedde. Gdt. meddeler, at der efter Organisationernes Anmodning vil blive indlagt elektrisk Lys i Rekreationshjemmet paa Knudshoved. Vi har anmodet om at faa Bagklap paa Lokomotivernes Askekasser, saadanne vil nu blive anbragt paa de Lokomotivtyper, som tidligere var udrustede dermed. Gdt. meddeler, at Lokomotivernes Klapsæder vil blive forsynet med Fjedre som i Prøvesæderne paa Loko 908, 911, 835 og 836, vi har imidlertid gjort opmærksom paa, at Foreningens Ønske gælder Sæderne paa alle Lokomotiver. Paa Loko Litra A, G, J, O og ikke ombyggede K Maskiner vil der efterhaanden blive paamonteret Skærme mod Lysrefleksen fra Fyrdørene. Dødmandskontakterne paa Dieselloko og Dieselvogne Litra M. T. og M. R. vil efter Foreningens Forslag blive ændret, saa de bliver af samme System som paa Litra M. 115 og 116. Vi har rykket for en Afgørelse i Sagerne om Vindskærme i Stedet for Side-sejl paa Rangermaskinerne, om Vinduesviskere eller Varm-luftblæsere og om Afblanding af Endeperronlamperne paa Cc Vogne. Vi har anmodet om at faa Skærme mod Røg-nedslag paa H, P, R og S Maskiner. Den 14. December f. A. forhandlede vi med Gdr. om Indførelse af Tryk-luftsbremse i saavel Godstog som Persontog. Maskinche-fen viste Forstaaelse overfor Foreningens Krav, men mente ikke at kunne gennemføre Sagen paa kort Tid, hvorimod han vilde være med til at søge Sagen løst gennem læn-gere Tid (omtalt i D. L. T. 1929 Side 289).

Som Lokomotivpersonalets Repræsentant ved det fore-staaende Bestyrelsesvalg i den jysk-fyenske Sygekasse er opstillet Lokf. Røgilds, Ab.

Desuden er behandlet en Del Sager af mere personlig Karakter.

Sluttelig gav Formanden en Oversigt over Arbejdet i Lønsagen.

Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.

Bladudvalget har paa et Møde vedtaget at forny Kon-trakten om D. L. T.s Trykning. Fællesudvalget mellem Dansk Lokomotivmands Forbund (Privatbanerne) og Dansk Lokomotivmands Forening har afholdt Møde og drøftet forskellige Fællesanliggender. Foretagsudvalget har paa et Møde drøftet Arrangering af forskellige Fore-drag, ligesom man ved samme Lejlighed drøftede Mulig-heden af at arrangere en Studierejse til Efteraaret. N. L. F. har fremsendt Administrationsfondens Regnskab for 1929, Balancen er 8 849 Kr. 29 Ø.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1930. Balancen var 42 043 Kr. 08 Ø. Til Reservefonden overføres 6 946 Kr. 05 Ø.

Godkendtes eenstemmigt.

Paa Hovedkassererens Forslag vedtoges det at lade Stykkerne e), d) og d) i Lovenes § 20 træde i Kraft fra og med 1. Juli 1930.

Punkt 5. Forslag til en ny Regnskabsordning.

Efter indledende Bemærkninger af Hovedkassereren henvistes Sagen til Forretningsudvalgets Afgørelse.

Punkt 6. Foreliggende Sager.

Et paa Hovedbestyrelsesmødet i Maj 1929 nedsat Ud-valg angaaende »Fri Anciennitet« afgav Betænkning og fremsatte Forslag til »Regler for Lokomotivpersonalets Anbringelse i Tur«.

Hovedbestyrelsen tiltraadte Udkastet, og det vedtoges at tilskrive Gdt. om Sagen.

Det vedtoges at tegne Abonnement hos Falck's Red-ningskorps, som for 35 Kr. aarlig vil forpligte sig til i Ildebrandstilfælde at komme tilstede og fortrinnsvis redde visse af Foreningen udpegede Genstande.

Et af Hovedbestyrelsen nedsat Udvalg havde under-søgt og prøvet en Række Tjenestefordelinger, særlig i 2. og 3. Distrikt. Udvalget havde ved dets Undersøgelse gjort mange interessante Iagttagelser. Der findes ikke saa faa Ture med utilladelige Tjenester — for lange sam-lede Tjenester, for korte Hvilepavser, for lange Tjeneste-dage, for faa Fridage o. s. v. — Sagen debatteredes ind-gaaende, og det vedtoges at tilskrive Gdt. om Sagen.

Et Udvalg har undersøgt Mulighederne for at kunne foranstalte et 7 Dages Studiekursus paa Feriehjemmet. Udvalget skitserede Formen for og Omfanget af et saa-dant Kursus, som tænkes at skulle omfatte Tillidsmands-virkomhed og Samfundslære. Hovedbestyrelsen tiltraad-te, at Kursus arrangeres, dog kun, dersom der melder sig 24 Deltagere. Sagens videre Ordning henvistes til Forretningsudvalget.

Afdeling 2 fremsender 2 Resolutioner og Afdeling 52 1 Resolution vedrørende Motorførere. Henvistes til For-retningsudvalget.

En Henvendelse fra Afd. 32 og en dito fra Afd. 40 henvistes til Velfærdsudvalget.

En Resolution fra Afd. 44 vedrørende Lokomotivfyrbøderanciennitet for Aspiranttiden henvistes til Forret-ningsudvalget.

Det vedtoges at deltage i I. T. F.'s Kongres i Jern-banesektionen. Som Repræsentanter valgtes K. Johansen og H. J. Poulsen.

Punkt 7. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

LOKOMOTIVFØRERNES KREDSBESTYRELSESMØDE 20. FEBRUAR 1930

1. Meddelelse fra Kredsformanden.

Kredsformanden redegjorde for de siden sidste Kreds-bestyrelsesmøde behandlede Sager. Der var saaledes bl. a. rettet en Forespørgsel fra en Afd. angaaende Afløsning for Lokf., og den er besvaret saaledes, at Afløsning skulde ske ved de i Reserven værende Lokf. eventuelt Lokfrb., hvis der ikke var disponible Lokf. Vi har været med-virkende ved Spørgsmaalet Afløsning for Motorførere, naar Motorvogne ikke kunde køre. Vi holdt for i en afsendt Skrivelse, at det skulde være Lokf., der kørte Damptogene, men det Svar, vi har modtaget, er ikke tilfredsstillende.

Sagen er paany bragt frem for Maskinchefen, der paany vil drøfte Sagen med Maskinbestyrerne. En Sag ang. en Udstationering har vi behandlet, men vi kunde ikke være enig med det paagældende Medlem. Der har været ført en Forhandling om Aspiranternes Uddannelse, men Sagen var ikke færdig behandlet, der vil paany blive Forhandling om Sagen. Endelig havde der været en Forespørgsel ang. Depotforstanderhonoraret, den Sag var i Orden.

Der forelaa en Skrivelse fra Afd. 1 om Sommerpermission. Afd. havde skrevet til Distriktet derom, men Distriktet havde ikke kunnet imødekomme Afd. paa Grund af Konsekvenserne. En Skrivelse fra samme Afd. ang. S-Maskinerne og ang. Bevilling af resterende Ferie dage. Af denne sidste Skrivelse fremgik det, at man var utilfreds med Depotforstanderens Optræden og Behandling af Sagen.

Det vedtoges at tilsende 1. Distrikt en Skrivelse herom.

Punkt 2. Kredskasserens Beretning.

Kredskassereren oplyste, at Indtægten havde været 44 910 Kr. 78 Øre og Udgiften 42 233 Kr. 53 Øre, og at Kassebeholdningen var 2 677 Kr. 23 Øre. Der var overført 2 000 Kr. til Reservefonden.

Toges til Efterretning.

Punkt 3. Eventuelt.

Intet at bemærke.

C. M. C.

LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS- BESTYRELSESMØDE DEN 20. FEBRUAR 1930.

Punkt 1. Foreliggende Sager.

Kredsformanden aabnede Mødet og omtalte en Sag om Tjenesteture samt et Spørgsmaal om Anciennitetsforbedring for 2 Lokfrb. i Fa. Et Spørgsmaal om Lønanciennitet for de Lokfrb., som en Aarrække har gaaet som Haandværkere henvistes til H. B.

En Sag om Lokomotivførersportler for Rejse som Passager for paa fremmed Depot at udføre Lokomotivførertjeneste, og en Sag om Timepenge istedetfor Kørepenge samt et Spørgsmaal fra Roskilde om Udstationering, henvistes til Kredsformanden.

I et Spørgsmaal fra Skanderborg maatte Kredsen paany fastholde, at det bør være de ældste Lokfrb. ved Depotet, som udfører Lokomotivførertjeneste.

En Sag om Lokomotivfyrbøderaspiranternes Tjeneste som Lokfrb. samt en Sag fra Tinglev optages til nærmere Undersøgelse.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Fra Afd. 32 forelaa en fornyet Anmodning om et Bogskab, som tilstilledes Velfærdsudvalget.

Afd. 2 fremsender 3 Resolutioner: Et Forslag til Ændring af Lokaleforholdene paa Jernbaneskolen samt et Forslag vedrørende Motorførerkursus, der allesammen med en Resolution fra Afd. 52 henvistes til H. B. — Angaaende et Fridagsspørgsmaal fra Tdr. vedtoges at tilskrive Generaldirektoratet. — En fra Afd. 38 fremsendt Anmodning om Tilskud til Afholdelse af Motorførerkursus kunde ikke imødekommes.

Punkt 3. Kredskasserens Beretning.

Samlet Indtægt for 1929 Kr. 37 629,69. Samlet Udgift for 1929 Kr. 35 818,84. Kassebeholdning at overføre til 1930 Kr. 1 810,79. Kredskassereren forelagde et Budgetforslag for 1930, som godkendtes.

Punkt 4. Eventuelt.

Herunder behandledes forskellige Spørgsmaal.

H. P.

25-AARS JUBILÆUM



Lokomotivfører V. Strunge.

Den 1. April d. A. kan Lokomotivfører V. Strunge, Hejbergsgade 28, 2., Aarhus H., fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Strunge blev antaget paa Centralværkstedet i Aarhus den 21. Juni 1901, og ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer den 1. April 1905.

Den 1. April 1907 blev han forflyttet til Ar. H. og blev forfremmet til Lokomotivfører den 1. September 1917 i Korsør. Den 1. December samme Aar blev S. atter forflyttet til Ar. H., hvor han fremdeles gør Tjeneste.

Strunge hører til dem, der har taget sin Tørn paa de store Maskiner og den svære Banestrækning, disse Aar var en haard men en god Lære. S. er derfor ogsaa en dygtig Lokomotivmand, der punktlig overvaager sine egne Pligter, og derfor kan kræve sine Rettigheder, han er tillige en god Kammerat, og en interesseret Organisationsmand, der følger med i alt, hvad der kan gavne Standen.

Aarhus Lokomotivførerafdeling lykønsker herved Jubilaren med de 25 Aar og udtaler sit Haab om Held og Lykke i de kommende Aar.

S.

Den 1. April kan Lokomotivfører N. M. Ladeby, Grundtvigsvej, Fredericia, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse, som Lokomotivmand, idet han 1. April 1905 ansattes som Lokfb. i Nyborg, 3 Aar efter forflyttedes Ladeby til Fredericia, og blev ved sin Forfremmelse til Lokfører forflyttet til Struer, men kom efter et Aars Tid tilbage til Fa. Ladeby er fra Lokomotivmændenes Kongresser kendt over hele Landet som en interesseret Organisationsmand, var som Lokfb. i en Aarrække Afdelingsformand for Lokomotivfyrbøderne i Fa., og har været og er stadig Medlem af Afdelingsbestyrelsen. Udenfor sine Kollegers Kreds beklæder L. ogsaa flere Tillidshverv, saa der er mange, som lægger Beslag paa hans Arbejdskraft, og mange som paa Jubilæumsdagen siger Tak herfor, og ønsker Ladeby og hans



Lokomotivfører N. M. Ladeby.

Familie Held og Lykke i Dagene, der kommer. Afdelingerne vil paa Festdagen overrække Jubilaren en Erindringsgave som Tak og Paaskønnelse for hans Arbejde.

Hjertelig Tillykke!

C.

AFTENUNDERHOLDNING OG BAL

Tirsdag den 4. Marts afholdt Afdelingerne 1 og 5 Aftenunderholdning og Bal.

Underholdningen bestod i Optræden af Skuespillere fra »Folkets Scene« under Direktion af Hr. Kolja Svensson.

Der opførtes det morsomme Stykke »Storken paa Eventyr«, og hver af Deltagerne gjorde sit til, at Tilskuerne gik derfra med Mavepine af Grin.

Rosenkilde Laursen.



Fra Jernbaneskolen.

Motorførerekskens 2. Del afholdt paa Jernbaneskolen den 20.—23. Januar 1930.

Lokfyrb.	A. Andersen, Aarhus H.	5.33
—	H. U. Andersen, Oddeund Nord	5.33
—	H. V. Døssing, Esbjerg	7.42*
—	B. Fischer, Kalundborg	6.50
—	V. A. A. Jeppesen, Østerbro	4.83
—	A. L. C. Larsen, Tønder	6.25
—	H. E. J. Laugesen, Københavns Godsb.	6.83
—	C. Leegaard, Thisted	5.75
—	A. E. Martinsen, Københavns Godsb.	5.50
—	N. M. Mortensen, Aarhus H.	6.33
—	C. C. V. Nielsen, Skanderborg	6.50
—	N. O. C. Nielsen, Aarhus H.	6.17
—	K. F. Olsen, Østerbro	4.00
—	P. A. Pedersen, Esbjerg	5.75
—	K. A. H. Petersen, Københavns Godsb.	6.50
—	H. J. Poulsen, Esbjerg	7.33*
—	F. C. Rosenberg, Slagelse	7.00*
—	P. H. J. Winckler, Assens	5.08

Motorførerekskens 2. Del afholdt paa Jernbaneskolen den 28. Februar og 1. Marts d. A.:

A. M. Dalsgaard, Viborg	6.75
S. Jessen, Struer	6.08
A. M. Jørgensen, Viborg	6.17
I. H. Larsen, Østerbro	5.75
P. Larsen, Østerbro	4.83
E. H. Nielsen, Struer	7.00*
A. Poulsen, Viborg	6.42

* Bestaaet med Udmærkelse.

To Motorførere har ikke bestaaet Eksamen (Gennemsnitskarakter 3.42 henholdsvis 3.67).

Sygekassen.

Med de i Marts Maaned d. A. foretagne Valg af Bestyrelse for Statsbanernes jysk-fynske Sygekasse for Perioden den 1. April 1930—31. Marts 1933 valgtes nedenævnte Interessenter til Bestyrelsesmedlemmer:

Overportør M. K. Sørensen, Vejen.

Assistent J. J. Bjerring, Nyborg.

Banearbejder A. Andreasen, Aarhus H.

Banearbejder T. E. Frederiksen, Herning.

Togbetjent H. C. Pedersen, Aarhus H.

Haandværker H. P. Henriksen, Centralværkst., Aarhus.

(Sidstnævnte valgt af de timelønnede Interessenter.)

Til Suppleanter valgtes:

Overportør L. C. Jensen, Aarhus H.

Lokomotivfører M. P. Røgilds, Aalborg.

Vognpasser L. P. Nielsen, Odense.

Portør N. K. Mikkelsen, Silkeborg.

Banearbejder J. V. A. Thorn, Brande.

Haandværker S. A. Olesen, Centralværkst., Aarhus.

(Sidstnævnte valgt af de timelønnede Interessenter.)

Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring.

afholder ordinær Generalforsamling i »National«, Jernbanegade 11, København, den 27. Marts 1930 Kl. 7½ Em. med Dagsorden:

- 1) Beretning for 1928—29.
- 2) Forelæggelse af Regnskab for 1928—29.
- 3) Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen og 2 Suppleanter.
- 4) Valg af 2 Revisorer og 1 Revisor-Suppleant.
- 5) Eventuelt.

Statistiske Efterretninger

bringer følgende korte Oversigt over det sidste Aars Arbejdskonflikter:

I 1929 har der ligesom i de tre foregaaende Aar kun været faa Arbejdsstandsninger, og alle disse Konflikter har bortset fra een, Konflikten ved Lillebæltsbroen, kun været af ringe Omfang.

Der er efter de foreliggende Oplysninger i Løbet af 1929 udbrudt Konflikt i 22 Tilfælde, omfattende 1040 Arbejdere. Det Antal Arbejdsdage, der er tabt i Løbet af Aaret 1929, er optalt til ca. 41 000. Det tilsvarende Antal var for 1928: ca. 11 000, for 1927: ca. 119 000 og for 1926: ca. 23 000 tabte Arbejdsdage.

Efter de foreliggende Oplysninger har foruden de ovennævnte 1040 direkte deltagende Arbejdere 47 Arbejdere mistet deres Beskæftigelse som Følge af Konflikterne, og for disse Arbejdere udgør Antallet af tabte Arbejdsdage i Løbet af 1929 godt 7000.

Af de nævnte 22 Konflikter var der 5, der ikke var afsluttede ved Aarskiftet; i disse 5 Konflikter var der

278 direkte deltagende Arbejdere og herudover var 47 Arbejdere som Følge af disse Konflikter uden Arbejde.

Den største af Arbejdskonflikterne i 1929 var Lillebæltskonflikten, der stadig er løbende. Denne Konflikt omfatter knap 200 direkte deltagende Arbejdere, hvortil kommer 35—40 Arbejdere, der er uden Arbejde som Følge af Konflikten; Antallet af tabte Arbejdsdage ved denne Konflikt har i 1929 udgjort 35—36 000 for de direkte deltagende Arbejdere og ca. 7 000 Dage for de 35—40 øvrige Arbejdere.

Det fremgaar af ovenstaaende, at 1929 har været et roligt Arbejdsaar; den mest betydende Arbejdsstandsning er den ved Lillebæltbroen. Formentlig vil denne Konflikt, som mange udelukkende er tilbøjelig til at give Arbejdsmændene Skylden for, endskønt Arbejdsgiverne har været saa stædige, som tænkes kan, blive løst under Forarets Overenskomstforhandlinger.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivfyrbøderkredsen:

Østerbro: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. H. Gjortsvang, Vølundsgade 18, 3.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: Frits Brade, Vigerslev Allé 72, 4.

Repræsentanten for Feriehjemmet Navn og Adresse rettes til: H. V. Brodthagen, Borups Allé 253, St.

Gedser: Kassererens Navn og Adresse rettes til: Joh. Olsen, Tværgade.

Repræsentanten for Feriehjemmet, Navn og Adresse rettes til: Joh. Olsen, Tværgade.



Udnævnelse fra 1.—3.—30:

Lokomotivmester II S. Sørensen, Struer, efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I i Padborg (vgl. Udnævnelse).

Overgang til anden Stilling fra 1.—3.—30:

Lokomotivfyrbøder G. Flesborg, Københavns Godsbgd., overgaaet af Helbredshensyn til Stillingen som Portør paa Nørreport St.

Tilladelse til at træde uden for Nummer:

Lokomotivfyrbøder M. Ejlersen, Struer, fra 1. Marts 1930 til 28. Februar 1931.



Istedgades Legetøjshus
(A. M. Thuneby) Istedgade 66
Specialitet: Dukker og Dukke-
reparat. Stort Udvalg i Legetøj.
Billige Priser.

Ny Ravnsborg
V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718
anbefaler sine
Selskabs- og Foreningslokaler

Tandlæge
FRK. SØRENSEN
Konsultation: 10—7.
Istedgade 69.
Telf. Vester 905 x.



Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velmagende
(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

Cigarforretningen Trafik, Reventlowsgade 20 Kj.
anbefaler sig med Cigarer, Tobakker, Vine og Papirvarer. **Ærb. R. Svendsen**

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!



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.

TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN
Tage Hansens Eft.
Konsultation: 10—3 og 6—7
Lørdag 10—2:
Telf. Vester 3330.
Enghave Plads

Avertér her i Bladet.

Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele
i 112 Aar „Briller“ Købmagergade 3

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

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. 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.