



30. Aargang N^o. 8.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. April 1930.

LOKOMOTIVFØRERANTALLET

Det er vore Medlemmer bekendt at vort Krav om Overholdelse af Overenskomsten angaaende Udnævnelse af de resterende 82 Lokomotivførere efter meget lange Forhandlinger i Folketingets Lønningsudvalg er blevet henvist til Lønningskommissionen. Vi har gentagne Gange udtalt, at vi var af den Opfattelse at denne Sag ikke havde noget der at gøre, men vi har ogsaa sagt, at vi maatte tage Tingene som de kom, og af den Grund er der nu udarbejdet en Redegørelse, der er tilsendt Lønningskommissionen den 15. April.

Redegørelsen er ledsaget af to Bilag, et angaaende den Forhandling, der er Basis for Overenskomsten og et Bilag indeholdende den Oversigt, der blev tilsendt Folketingets Lønningsudvalgs Medlemmer.

Det første Bilag findes i Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 3 for 1926 og det andet Bilag var optrykt i Blad Nr. 5 i Aar.

Af efterfølgende kan Medlemmerne faa Lejlighed til at stifte Bekendtskab med den nye til Lønningskommissionen afleverede Skrivelse:

Til Lønningskommissionen af 1929.

Gennem den af Folketingets Lønningsudvalg den 22. Marts d. A. afgivne Betænkning over Forslag til Normeringslov for Finansaaret 1930—31 er Dansk Lokomotivmands Forening blevet bekendt med, at det af Foreningen over for Folketingets Lønningsudvalg rejste Spørgsmaal om Forøgelse af Lokomotivførerantallet er henvist til Behandling og Undersøgelse i Lønningskommissionen, og Foreningen tillader sig derfor herved at henvende sig til den højtærede Kommission.

Da Foreningens Krav om den paagældende Forøgelse hviler paa en den 16. December 1925 afsluttet Overenskomst mellem Statsbanernes Generaldirektorat og Foreningen, gaar Foreningen ud fra, at det ikke er Spørgsmaalet om, hvor vidt bemeldte Overenskomst skal overholdes eller ej, der skal behandles i Lønningskommissionen; men at Kommissionens Undersøgelse derimod skal gaa ud paa at konstatere, om Antallet af Lokomotivførere er fastsat i Overensstemmelse med de hidtil anvendte Principper og svarer til de bestaaende Forhold eller ikke. Foreningen tillader sig derfor vedlagt at oversende Kommissionen den om Rangerlokomotivernes Bemanding og Betjening afsluttede Overenskomst (Bilag I) samt en til Folketingets Lønningsudvalg udarbejdet Redegørelse vedrørende denne Sag (Bilag II), hvorhos man i det følgende tillader sig at meddele den ærede Kommission forskellige supplerende Oplysninger.

Allerede i Aaret 1914 blev det fastslaaet, at der til Lokomotivførergerning ved Togtjenesten i det væsentlige kun maa anvendes Lokomotivførere. I Aarene omkring 1911—13 havde Statsbanerne i udstrakt og stigende Grad anvendt Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste, og da Foreningen beklagede sig over for Trafikministeren herover, og Ministeren ydermere i Folke-

tinget blev kritiseret for en saadan Personaleanvendelse, beordrede han Generaldirektoratet til at træde i Forhandling med Personalet. Der førtes derefter nogle Forhandlinger tagende Sigte paa Udnævnelse af saa mange nye Lokomotivførere, at al Reservetjeneste som Lokomotivfører kunde udføres af Lokomotivførere. Ved Forhandlingerne opnaaedes imidlertid ikke Enighed. *Trafikministeren afgjorde herefter Spørgsmaalet ved at bestemme, at »der udnævnes et saa stort Antal Lokomotivførere, at Tjenesten som Lokomotivfører paa Jernbanelinien i det væsentlige kan blive udført af Lokomotivførere«.* Ministerens Afgørelse refereredes i Folketinget under Finanslovsdebatten i Oktober Maaned 1914. Foreningen har flere Gange faaet Maskindirektør Floor's Ord for, at Personalet ikke behøvede at nære Ængstelse eller føle Mistro til Administrationen for saa vidt angaar overhaandtagende Anvendelse af Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste; thi Administrationen var indforstaaet med, at dersom Lokomotivfyrbødere ved et Depot udførte 250—300 Dages Lokomotivførertjeneste i et Aar, manglede der en Lokomotivfører, og Generaldirektøren har ved Forhandling i November Maaned 1923 understreget, at Foreningens Mistillid til Administrationen var uberettiget; thi Anvendelsen af Lokomotivførere vilde ogsaa i Fremtiden ske under samme Form som hidtil.

I Henhold til mangeaarig og af Statsbanernes Generaldirektorat anerkendt Kutyme udfindes Normativtallene for Lokomotivpersonalet ved Inddeling af dette Personale i 4 Grupper, nemlig:

1. Personale til Togtjeneste i Henhold til Tjenestefordelingene.
2. — — Rangertjeneste i Henhold til Tjenestefordelingene.
3. — — Særtogskørsel og anden Tjeneste.
4. — — Afløsning for Sygdom og Orlov.

2 af Administrationen nedsatte Kommissioner, som har undersøgt, behandlet og stillet Forslag til Tjenestetidsregler for Lokomotivpersonalet, har for at udfinde Antallet af det nødvendige Antal Lokomotivpersonale begge anvendt foranførte Gruppering. Den første Kommission kom i Aaret 1915 til det Resultat, at der skulde anvendes ialt 1636 Lokomotivmænd, som i Henhold til Kommissionens Beregning skulde fordeles med følgende Procentdele paa de nævnte 4 Grupper:

1. Togtjeneste i Henhold til Tjenestefordelingene	ca. 62,3 %
2. Rangertjeneste i Henhold til Tjenestefordelingene	— 20,4 %
3. Særtogskørsel og anden Tjeneste	— 9,5 %
4. Afløsning for Sygdom og Orlov	— 7,8 %
	ialt... 100 %

Den sidste Tjenestetidskommission, for hvilken den daværende Chef for Statsbanernes Regnskabsafdeling, Direktør N. J. U. Andersen, var Formand, beregnede i sin den 24. April 1920 afgivne Betænkning det paakrævede Antal Lokomotivpersonale til 2178, der fordeltes saaledes i de 4 Grupper:

1. Togtjeneste i Henhold til Tjenestefordelingene	50,0 %
2. Rangertjeneste i Henhold til Tjenestefordelingene	26,7 %
3. Særtogskørsel og anden Tjeneste	12,1 %
4. Afløsning under Sygdom og Orlov	11,2 %
	ialt... 100 %

Angaaende Gruppe 3: »Særtogskørsel og anden Tjeneste« bemærkes, at den paagældende Tjeneste, der eksempelvis omfatter Tjeneste ved Forspandskørsel, Særtogskørsel saasom Højtids- trafik, Ferietrafik, Kreaturtog, Flæsketog, Kørsel af Stenballast til Banelegemets Vedligeholdelse, Mergelkørsel, Kørsel af Sukkerroer m. m. m., altid har været udført af Personale udenfor Tjenestefordelingene, og Administrationens Repræsentanter, som er dem, der i begge de nævnte Kommissioner har indført Beregningsformen med de anførte 4 Grupper, har altsaa ment, at den her omhandlede Tjeneste ikke med Fordel kunde indlægges i Tjenestefordelingene.

Som ovenfor omtalt besluttede Trafikministeren allerede i Aaret 1914, at der til Lokomotivførertjeneste paa Linien i det væsentlige kun maatte anvendes Lokomotivførere; hermed havde Foreningen kun Grund til at erklære sig tilfreds. Imidlertid var Spørgsmaalet om Ranger-

maskinerne stadig uløst; thi Foreningens Ønske var og er: Lokomotivførere paa alle Lokomotiver. Man fortsatte derfor Bestræbelserne i denne Retning og opnaaede efterhaanden at faa et betydeligt Antal af Rangerlokomotiverne besat med Lokomotivførere. Trafikminister Friis-Skotte gik i Aaret 1925 med til at søge dette Spørgsmaal fuldstændig løst. Han foranledigede derfor, at Statsbanerne nedsatte et Udvalg til at undersøge, hvor mange Lokomotivførere der i saa Tilfælde manglede, og hvilke Besparelser der til Gengæld kunde anvises.

Paa det daværende Tidspunkt fandtes der 879 Lokomotivførere, og Udvalget, der berejste hele Landet for ved Selvsyn at undersøge Rangerforholdene i de forskellige Byer, kom til det Resultat, at *Lokomotivførerantallet skulde forøges med 194 til 1073*; ca. 94 % af de ved denne Foranstaltning Gennemførelse foraarsagede Udgifter bortelimineredes ved Personalebesparelser. Generaldirektoratet godkendte Resultatet af Udvalgets Undersøgelser samt dets Indstilling og gav Foreningen Tilsagn om, at de paagældende Udnævnelser skulde finde Sted, hvorhos Generaldirektoratet anbefalede Ordningen over for Trafikministeren. Ogsaa han tiltraadte Ordningen, som endvidere godkendtes af Finansministeren, der i Bemærkningerne til Nr. 41 i Normeringslovforslaget for 1926—27 gengav Overenskomsten, og af Folketingets Lønningsudvalg ved Udvalgets Antagelse af Normeringslovforslaget.

Der var altsaa Enighed om, at det til Udførelse af Lokomotivførertjenesten i Efteraaret 1925 var nødvendigt at have 1073 Lokomotivførere, (den Omstændighed, at selve Udnævnelserne skulde fordeles pr. 1. April 1926, 1. April 1927 og 1. April 1928, skyldtes administrative Hensyn, med hvilke Foreningen havde erklæret sig indforstaaet). Følgelig bliver det Tallet 1073, der maa danne Grundlaget for Undersøgelsen af det berettigede i Foreningens over for Folketingets Lønningsudvalg fremsatte Krav om Forøgelse af Lokomotivførerantallet.

Det synes af Bemærkninger i Betænkningerne over Normeringslovforslagene for 1928—29, 1929—30 og 1930—31, at fremgaa, at Folketingets Lønningsudvalg er gaaet ud fra, at Spørgsmaalet om, hvor mange Lokomotivførere det er nødvendigt at have, staar i Forbindelse med Trafikkens fremadskridende Motorisering og Antallet af Motorførere, saaledes at det derved kunde opnaas at faa overtallige Lokomotivførere, hvorved de af Foreningen krævede Udnævnelser kunde undgaas. Man tillader sig i den Anledning at gøre opmærksom paa, at Foreningen ikke kan dele denne Opfattelse; thi Forholdet er det, at samtidig med Motortrafikken er ogsaa Damplokomotivkørslen steget.

I Driftsaaret 1925—26, hvor Motorkørslen endnu befandt sig paa Forsøgsstadiet, kørtes der ifølge Statsbanernes Driftsberetning 28,036,400 km — 20,444,800 med Toglokomotiver og 7,591,600 med Rangerlokomotiver. I Driftsaaret 1928—29 (det sidste Driftsaar, for hvilket Driftsberetning foreligger) er Trafikken steget til 32,633,600 km—22,957,300 med Toglokomotiver, 7,703,300 med Rangerlokomotiver og 1,973,000 med Motorlokomotiver og Motorvogne. Da Motor-Tjeneste ikke udføres af Lokomotivførere, men af Motorførere, maa det paagældende Kilometerantal fraregnes, naar det nødvendige Lokomotivførerantal skal udfindes, og det ses da, at den Tjeneste, hvortil der kræves Lokomotivførere, pr. 31. Marts 1929 udgjorde 30,660,600 km, hvilket i Forhold til Aaret 1925—26 er en Stigning paa 9,4 %; hertil maa lægges den i Driftsaaret 1929—30 stedfundne Trafikudvidelse, ca. 5 %, saaledes at *Kørslen med Damplokomotiver herefter siden 31. Marts 1926 er steget lidt over 14 %*.

Det vil af foranstaaende ses, at Foreningens Krav om en til de stedfundne Udvidelser af Damplokomotivkørslen svarende Forøgelse af Lokomotivførernes Antal er rimeligt.

I det foregaaende har man redegjort for, hvorledes Forholdene har udviklet sig, siden Foreningen i Aarene 1911—13 var i en Situation, der ikke var den nu foreliggende Situation ulig, idet Statsbanerne ogsaa dengang i udstrakt Grad anvendte Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste. Det er oplyst, efter hvilke Regler det nødvendige Antal Lokomotivpersonale udfindes; og da nærværende Henvendelse jo kun drejer sig om Lokomotivførerantallet, vil man i det følgende søge at vise, hvor stort Antallet af Lokomotivførere for Tiden skulde være for at svare til det ved oftomtalte Undersøgelse i Aaret 1925 beregnede, 1073.

De i Aarene 1926—30 stedsfundne Trafikudvidelser, der — som nævnt — for Damplokomotivkørslen alene repræsenterer en Stigning paa ca. 14 %, bør efter Foreningens Mening medføre en Forøgelse af Lokomotivførerantallet lige saa vel, som de har medført Forøgelse af Antallet af Tjenestemænd under andre Tjenestekategorier ved Togtjenesten. For saa vidt Forøgelsen skulde ske med samme Procent som den, hvormed den Trafik, der besørges af Lokomotivførere, er steget, skulde der nu være ca. 1223 Lokomotivførere. Foreningen sætter imidlertid en Ære i, at dens Krav skal kunne staa for enhver Kritik; og Foreningen er selv interesseret i, at Lokomotivførerantallet ikke bliver større, end at det kan udnyttes helt og fuldt. Man finder det derfor rigtigt at oplyse, at de foretagne Undersøgelser viser, at en saa stor Forøgelse som 14 % ikke synes paakrævet, idet en Del af Trafikudvidelserne er indlagt i de bestaaende Tjenestefordelinger, uden at disse af den Grund er udvidet. Foreningen har ment at burde indskrænke sig til at kræve saa mange Nyudnævnelser, at det undgaas i væsentlig Grad at anvende Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste. Foretagne Opgørelser viser, at Lokomotivfyrbødere i de sidste 2 Aar har udført Lokomotivførertjeneste i et saa stort Antal Dage, som svarer til 120—170 Lokomotivførere. Herefter maa Foreningen holde for, at Antallet af Lokomotivførere, saaledes som Forholdene ligger, nu bør ansættes til 1150, nemlig de oftnævnte 1073, som man ifølge den derom afsluttede Overenskomst egentlig skulde have haft pr. 1. April 1926, og i hvilket Tal *de 82 Lokomotivførere, som endnu mangler i Overenskomstens Opfyldelse, er medregnet*, samt den af Generaldirektoratet paa Grund af Trafikudvidelser og Ændringer i Tjenestetidsreglerne krævede Forøgelse paa 77.

Idet man sluttelig udtaler, at Foreningen er af den Formening, at Trafikminister Hassing-Jørgensens i Begyndelsen af nærværende Skrivelse omtalte Afgørelse om, at der til Lokomotivførertjeneste skal anvendes Lokomotivførere, stadig skal respekteres af Administrationen, og gaar ud fra, at den højtærede Kommission deler denne Anskuelse, tillader man sig at anmode Lønningskommissionen om ved dens Behandling af det til samme henviste Spørgsmaal om Forøgelse af Lokomotivførerantallet at ville tage Hensyn til det i nærværende Skrivelse oplyste. Foreningen er i øvrigt rede til at give yderligere Oplysninger, saafremt det maatte ønskes.

AABENHED

Lønningskommissionen er jo, som Medlemmerne ved, for Tiden travlt beskæftiget med at udrede alle de Forhold, der kan komme i Betragtning som Grundlag for Udarbejdelse af en Afløser for Tjenestemandsløven af 12. September 1919. Det er jo et stort Arbejde, hvad vi alle godt er bekendt med, og det har for den Sags Skyld ogsaa vist sig at være saa stort, at Lønningskommissionen for nogen Tid siden saa sig nødsaget til at meddele, at den paa Grund af det store Arbejde, der var forbundet med Revisionen, ikke saa sig i Stand til at blive færdig med sit Arbejde, saaledes at Forslag kunde fremsættes i den nys afsluttede Rigsdagsamling. Det har vi for saa vidt erklæret os indforstaaet med, som vi er klar over, at dette Arbejde maa tage sin Tid bl. a. for at undgaa, at Arbejdet forceredes saa meget, at det ikke blev saa grundigt, som det var ønskeligt, og som man nu med den Udsættelse, der har fundet Sted, kan være sikker paa.

Selv om vi altsaa for vort Vedkommende var indforstaaet med Udsættelsen, kan vi jo ikke sige, at det var med Glæde, vi tog Meddelelsen til Efterretning, men da vi nu for kort Tid siden blev bekendt med Indholdet af en Skrivelse eller Andragende, som Jernbaneforeningen under 28. September 1929 har indsendt til Lønningskommissionen, kan vi for vort Vedkommende yderligere erklære os tilfreds med Udsættelsen, idet vi derved faar Lejlighed til overfor samme Kommission at fremsætte nogle Betragtninger i Anledning af Jernbaneforeningens ovenomtalte Skrivelse.

Vi for vort Vedkommende har ligesom Dansk Jernbaneforbund ikke lagt Skjul paa, hvad vi har sagt til Lønningskommissionen angaaende vore Krav til Lønningsrevisionen, det har vi lagt fuldstændig aabent frem saaledes, at alle og enhver, der havde Lyst til det, kunde faa Lejlighed til at gøre sig bekendt med vore Ønsker. Vi har som Dansk Jernbaneforbund hyl-

det fuldstændig Aabenhed, medens Jernbaneforeningen for sit Vedkommende har anset det for opportunt at holde den oftoftalte Skrivelse fuldstændig hemmelig, og saa vidt er man gaaet i den Henseende, at end ikke Foreningens egne Medlemmer kender Skrivelsens Indhold. Naa, det maa jo selvfølgelig blive Jernbaneforeningens egen Sag, den maa jo have sine Grunde for ikke at meddele sine Medlemmer noget om denne Sag. — Kun Tillidsmænd indenfor Jernbaneforeningen har faaet Lejlighed til at kigge i Andragendet.

Paa Grund af dette Hemmelighedskræmmeri er vi altsaa først for nylig blevet bekendt med Jernbaneforeningens Skrivelse, og vi har som Følge heraf heller ikke kunnet tage Stil-

ling til dens Indhold, for saa vidt som der i det hele taget fra vor Side kunde være Anledning til at tage Stilling til et Andragende, den Forening skriver for sine Medlemmers Krav, — og da særlig fordi Jernbaneforeningen blandt sine Medlemmer ikke har nogen af de Kategorier, som hører til vor Forening. Det er imidlertid saadan, at Jernbaneforeningen i sin Motivering for Togførernes Placering i lønningsmæssig Henseende benytter Argumenter, som vi gerne vilde sige et Par Ord til.

Vi har forleden Dag indsendt følgende Skrivelse til Lønningskommissionen, vore Medlemmer kan selv læse sig til, hvad Jernbaneforeningen siger, og hvilke Bemærkninger vi har fundet det formaalstjenlig at knytte dertil.

Til Lønningskommissionen af 1929.

Da Foreningen er blevet bekendt med, at den ærede Lønningskommission under 28. September f. A. fra Jernbaneforeningen har modtaget en Skrivelse, hvori de af denne Forening fremsatte Lønkrav for Togførernes Vedkommende er begrundet ved en Sammenligning med Lokomotivførerne, tillader man sig herved at rette nærværende Henvendelse til Kommissionen, idet man indtrængende anmoder om, at Kommissionen ved Overvejelsen og Behandlingen af Lokomotivpersonalets Lønningsforhold m. v. vil tage denne Udtalelse i Betragtning.

I Jernbaneforeningens ovennævnte Skrivelse er angaaende 12. Lønningsklasse anført følgende:

»12. Lønningsklasse.

Hertil henføres: Togførere, Ranger- og Pakhusmestre, Stationsmestre, Vognmestre, Varmemestre, Brofogeder.

Naar Centralorganisation II i sit Forslag til Lønningskommissionen har foreslaaet de nuværende 3 Lønningssatser i 12. Lønningsklasse sammendraget til een, er Begrundelsen den, at det maa forekomme aldeles urimeligt, at Tjenestemænd, der indenfor deres Tjenesteomraade indtager den øverste ledende Stilling, og som følge deraf er stillet overfor et udvidet Ansvar, i lønningsmæssig Henseende er lavere placeret end Tjenestemænd, der er dem direkte underlagt.

Jernbaneforeningen kan ganske tiltræde denne Betragtning og skal til yderligere Belysning tillade sig at anføre:

Principielt maa Foreningen ogsaa holde for, at den Tjenestemand, der indenfor et Tjenesteomraade ifølge sin Tjenestestilling har den øverste Myndighed, fører det øverste Tilsyn eller er den egentlige Tjenesteleder, i lønningsmæssig Henseende bør være placeret saaledes, at ingen anden Tjenestemand indenfor Omraadet er placeret højere. Det er et Princip, som Foreningen har hævdet og søgt gennemført, bl. a. ved foreslaaede Omplaceringer paa de aarlige Normeringslove, og som Foreningen ogsaa maa fastholde med Hensyn til nærværende Forslag, idet det i Almindelighed dækker det uangribelige Synspunkt: at Lønnen i det allervæsentligste bør være bestemt af Ledelse og Ansvar.

Ud fra denne Betragtning maa man kræve, at der finder en Sammendragning Sted af de nuværende Lønsatser indenfor 12. Lønningsklasse. Naar Togføreren saaledes har den øverste Myndighed ved Toget — et Forhold, der træder særlig stærkt frem under Rangerarbejde og i alle særlige Situationer, som f. Eks. ved Tognedbrud el. l., men som iøvrigt gør sig gældende i alle de sædvanlige Tjenesteforhold, Toget vedrørende — forekommer det uretfærdigt og uheldigt, at denne Tjenestemand er lavere placeret lønningsmæssigt set, end Lokomotivføreren, der er ham direkte underlagt, og ganske den samme Betragtning maa gælde for Ranger- og Pak-

husmestre samt Stationsmestre, der som Ledere paa større Pladser eller Stationer har et Myn- dighedsforhold tilsvarende Togførers.

De ændrede Driftsformer og stedfundne Personaleindskrænkninger har iøvrigt i høj Grad skærpet de tjenstlige Krav til disse Stillingers Indehavere, saaledes at de foruden at være Ledere tillige i høj Grad maa tage aktiv Del i Arbejdets Udførelse. Denne Kendsgerning forekommer det os, af sig selv fremtvinger en Omvurdering af disse Stillingers Betydning.

Endelig skal Foreningen pege paa, at samtlige de i 12. Lønningsklasse anbragte Tjeneste- mænd — med Undtagelse af Lokomotivførerne, hvis Avancementsvilkaar unægtelig er langt gunstigere — først naar til denne Slutstilling efter en Tjenestetid paa 30—35 Aar og i en høj Levealder, ca. 52—55 Aar.«

Foreningen er forbavset over denne Motivering, og har derfor ønsket at fremsætte nogle Bemærkninger dertil.

C. O. II's Forslag om Sammendragning af 12. Lønningsklassens 3 Grupper er allerede af den Grund besynderligt, at C. O. II af Civiletaternes Tjenestemænd i 12. Lønningsklasse overhovedet ikke repræsenterer 3 Løngrupper, idet den ved Statsbanerne gældende Lønsats for 12. Lønklasse a) udelukkende omfatter Lokomotivførere, og disse alene repræsenteres af Dansk Lokomotivmands Forening. Foreningen ser derfor ikke rettere, end at Jernbaneforeningens Til- slutning til C. O. II's Bemærkninger om nævnte Lønklasse er betydningsløs og søger at til- lægge C. O. II's Udtalelser en Værdi, de slet ikke har.

Aarsagen, til at den paagældende Lønsats indførtes for Lokomotivførerne, var den, at Rigsdagen ved Behandlingen af Forslaget til Lønningsloven af 1919 fandt, at en Vurdering af Lokomotivførerstillingerne berettigede Lokomotivførerne til en højere Løn end af Lønnings- kommissionen af 1917 foreslaet, men da Rammerne, for saa vidt angaar Lønningsklasserne, var fastlagte, kunde det paa daværende Tidspunkt vanskeligt lade sig gøre at ordne dette paa anden Maade end ved at indføre en ny Undergruppe a) i 12. Lønningsklasse, hvilket atter havde til Følge, at Bogstaverne a) og b) for Statsbanernes — men ikke for de andre Etaters — Vedkommende ændredes til b) og c). Ogsaa af denne Grund kan C. O. II's Forslag om Sammendragning da kun tage Sigte paa de i disse to sidstnævnte Grupper placerede Tjeneste- mænd.

Udenlandske lovgivende Myndigheder eller andre lønningsbestemmende Faktorer har da ogsaa ansat Lokomotivførernes Lønninger væsentligt højere end Togførerslønningerne.

Man skal eksempelvis anføre, hvor mange Procent Begyndelses- henholdsvis Slutlønnen for Lokomotivførerne ligger højere end de samme Lønninger for Togførerne i følgende Lande:

I Sverige	er Lokf. Begl.	11,3 %	højere end Togf.	Lokf. Slutl.	12 %	højere end Togf.
I Norge	» » »	10 %	» » »	» »	13,2 %	» » »
I Tyskland	» » »	12 %	» » »	» »	25 %	» » »
I Svejts	» » »	22 %	» » »	» »	17,7 %	» » »
I Spanien	» » »	14,5 %	» » »	» »	26,5 %	» » »
I England	» » »	44 %	» » »	» »	38,5 %	» » »
I Amerika er Lokomotivførernes Middelløn 12,2 % højere end Togførers						

o. s. fr., og i Forholdet til Udlandet er Forskellen mellem Lokomotivførernes og Togførernes Gerning og Ansvar herhjemme afgjort ikke en saadan, at det skulle kunne begrunde disse 2 Stillingers Sidestilling i lønningsmæssig Henseende.

Naar Jernbaneforeningen — som bl. a. motiverer sine Lønkrav ved at sammenligne med Udlandet (2. Lønklasse), ved at henvise til Færgemateriellets Vækst i 30 Aar (3. Lønklasse) samt ved at fremhæve det med Pasningen af nye, kostbare, komplicerede, fuldt moderne Ma- skinanlæg, forøgede Ansvar (4. og 5. Lønklasse) — indlader sig paa at drage Lokomotivfører- stillingen ind i Sammenligning med den Gerning, Jernbaneforeningens Medlemmer udfører, forekommer det Dansk Lokomotivmands Forening, at det vilde have været rigtigere ogsaa at anvende ovennævnte Betragtninger for Lokomotivførerstillingerne; thi heller ikke de moderne,

kostbare, præstationsgode, komplicerede Lokomotiver kan sammenlignes med det Materiel, som tidligere havde til Raadighed.

Dansk Lokomotivmands Forening kan meget vel tiltræde det af Jernbaneforeningen anførte, »at den Tjenestemand, der indenfor et Tjenestoomraade har den øverste Myndighed, fører det øverste Tilsyn eller er den egentlige Tjenesteleder, i lønningsmæssig Henseende bør være placeret saaledes, at ingen anden Tjenestemand indenfor Omraadet er placeret højere»,

vel at mærke, dersom den paagældende er egentlig Leder, og derfor har det egentlige Ansvar for Tjenestoomraadet.

Men naar Jernbaneforeningen ud fra denne Betragtning kommer til det Resultat, at det er »uheldigt«, at Togføreren lønningsmæssigt er lavere placeret end Lokomotivføreren, »der er ham direkte underlagt«, saa er dette Synspunkt ikke alene søgt, men rent ud fejlagtigt; thi medens Toget er i Bevægelse over Banelinien, er det Lokomotivføreren, der har Ansvar for det, hvorimod den »øverste Myndighed« og det »øverste Tilsyn«, Togføreren udøver, indskrænker sig til Togets Vogne eller endnu mindre, og under Togets Ophold paa Stationerne er Togføreren underlagt Stationsbestyreren, der i mange Tilfælde er en yngre Assistent eller en Overportør, som begge meget vel kan være »overordnede«, selv om deres Løn er væsentlig lavere end Togførernes. Jernbaneforeningens Anbringende om, at Togførernes Myndighed »træder særlig stærkt frem under Rangerarbejde«, skal vi ganske overlade den ærede Lønningskommission at vurdere; Konsekvensen maatte nødvendigvis blive den, at de Portører eller Overportører, der udfører Rangerlederarbejde, skulde placeres sammen med eller vel endog over Lokomotivføreren.

De Forandringer, der i den nugældende Lønningslovs Levetid er foretaget i Togførernes Tjenesteforretninger, er i hvert Fald ikke Forandringer, der har befæstet Togføreren Stilling som Leder i sikkerhedsmæssig Henseende. Det Hverv, at foretage Dispositioner angaaende Togkrydsninger eller Togoverhalinger ved Uregelmæssigheder i Toggangen, er kort Tid efter Lønningsrevisionen i Aaret 1919 overført fra Togføreren til Stationerne.

Vi har i det foregaaende sagt, hvorledes Forholdene er, men hvad man end mener, er det i hvert Fald givet, at fra det Øjeblik Toget sættes i Gang, til det standses, er den »Leder« stilling, Togføreren indtager overfor Lokomotivføreren, af meget problematisk Natur.

Idet man til Slut tillader sig at henlede Opmærksomheden paa, at Dansk Lokomotivmands Forening hverken har anset det for passende eller nødvendigt, i sin i August Maaned f. A. til Kommissionen fremsendte Henvendelse, at benytte andre Tjenestemandstillinger som Løftestang for sine egne Krav, men har indskrænket sig til en naturlig Betragtning af selve Lokomotivmandsgerningen, beder man Kommissionen om ved Fastsættelse af Lokomotivpersonalets Lønninger ikke at tage Hensyn til det af andre Organisationer end Dansk Lokomotivmands Forening anførte.

FERIEHJEMMET

Det er Foraar, og Forsommeren kan snart ventes at melde sin Ankomst; men vi nærmer os ogsaa hurtig det Tidspunkt hvor Feriehjemmet slaar Dørene op for at byde Sommerens Feriegæster Velkommen.

Udvalget er i travl Virksomhed for at gøre alt klar til venlig Modtagelse; Haandværkere og Havemænd gør deres bedste for at Modtagelsen kan gøres festlig. Og endelig kan bemærkes, at man atter har sikret sig Frk. Pe-

tersen som Økonoma paa Feriehjemmet for den kommende Sommer; at Frk. Petersens Genkomst og Ledelse af vort Køkken vil blive hilst med Glæde af vore Gæster turde være en Kendsgerning, idet man fra mange Sider har rettet Forespørgsel til os herom.

Noget senere end tidligere Aar vil Feriehjemmets Aabning finde Sted i Aar. I Henhold til Kongresbeslutning om Oprettelse af Kursus evt. paa Feriehjemmet, har Udvalget nu faaet Underretning fra H. B. om, at et saadant er fastlagt til Dagene d. 21.—27. Maj,

hvilket kun kan glæde Udvalget; det vil selv sagt blive af meget stor Betydning for Organisationens Medlemmer, ligesom Kursusets Deltagere faar Kendskab til, og Forstaaelse for Foreningens Feriehjem.

Den 28. Maj aabnes Feriehjemmet for Gæster, det er Udvalgets Haab, at man fra denne Dag i meget stor Udstrækning vil søge Plads, og at man i god Tid fremsender sin Bestilling. Man bedes erindre, at der ved Bestilling maa opgives Alder for deltagende Børn. Endvidere maa Bestillingen indeholde Oplysning om med hvilket Tog eller Skib man ankommer til Kalundborg, saa vil Fejltagelse ved Afhentning undgaas.

Med Hensyn til Priserne for Ophold gælder, at disse er de samme billige som tidligere. For Medlemmer af D. L. F. og Hustru samt Børn fra 14—20 Aar 3,75 pr. Døgn, hjemmeværende Børn over 20 Aar, 4,25 pr. Døgn, Børn fra 1—6 Aar 1,75 og Børn fra 6—14 Aar 2,75 pr. Døgn.

For Ophold indtil to Dage er Prisen som sædvanlig noget højere.

Udvalget henleder endvidere Opmærksomheden paa, at der som de sidste to Aar vil blive tillagt Pensionsprisen det gældende Procentbeløb som følger: 10 pCt. for Ophold indtil 10 Dage, 8 pCt. for Ophold indtil 30 Dage og 5 pCt. for Ophold, der strækker sig over 30 Dage.

Det har vist sig at dette System har vakt Tilfredshed hos det store Flertal af Gæster, idet man derved fritages for en ubehagelig Fordeling af Drikkepenge til Betjeningen. Det skal dog bemærkes at Chaufføren som hidtil, er lønnet dels ved en mindre fast Løn i Forbindelse med Drikkepenge.

Nærmere Opslag angaaende ovenstaaende Priser og Procenter vil iøvrigt til Vejledning for Gæsterne være at finde i Skabet i Entreen paa Feriehjemmet.

Udvalget skal af Hensyn til Brandfaren meget henstille til kommende Gæster, at være os behjælpelig med Tilsynet i Plantagen, ved at paase, at der ikke henkastes Tændstikker, Cigarer og Cigaretter før disse er uden Ild.

Man skal fremdeles henstille til evt. Gæster i saa stor Udstrækning som det er muligt og hvor Forholdene iøvrigt tillader det, at benytte Forsæsonen til Ophold. Man medvirker herved til, at mange flere Gæster kan modtages i Sommerens Løb.

Kammerater, vil I tilbringe med eders paa-rørende en virkelig Ferie, saa er Stedet Foreningens herlige Feriehjem paa Refsnæs, hvor Havet er friskt og Naturen storslaaet.

Bestilling paa Ophold tilsendes Foreningens Kontor, Ny Vestergade 7^a, København K, under Adrs.: *Feriehjemmet*.

G. O. F. Lund,
p. t. Fmd.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Et Forslag.

Paa et af Afdeling II den 3. April d. Aar afholdt Afdelingsmøde behandledes et Forslag om Dansk Lokomotivmands Forenings Indmeldelse i Metalarbejder Kartellet.

Forslaget, som formedes som en Resolution til Lokomotivfyrbøder Kredsen, blev, efter at Forslagsstilleren havde motiveret dette, vedtaget med Akklamation.

Det er ikke herved bestemt om Indmeldelsen bliver effektueret, det er vi selvfølgelig vidende om, her foreligger et stort Forarbejde — men hvor er det forfriskende, at et saadant Forslag fremkommer netop nu —.

Forslaget har sin Begrundelse, og Forslagsstilleren har formentlig fremsat sit Forslag ud fra det solidariske Begreb, som snart maa foreligge øjensynlig ogsaa for Lokomotivmændenes Vedkommende; men, vil man sige, hvem skal den Solidaritet fremelskes overfor? ja, herpaa er Forklaringen meget hurtig givet, selvfølgelig overfor de øvrige Lønarbejdere, thi deres Kamp er ogsaa vor.

Hvilke uhyre Ofre har Arbejderen ikke maattet bringe før vore Levevilkaar er bragt i nuværende Stand, og er den private Arbejder ikke den bedste Lønkontrol for Tjenestemændene, dette har andre Tjenestemandorganisationer da ogsaa set, og er allerede tilsluttet de store Arbejdersammenslutninger, og tager sig der de Fordele og eventuelle Pligter som Medlemsskabet maatte bringe.

Paa nuværende Tidspunkt skal man afholde sig fra at beskæftige sig med Betaling og Pligter ved førnævnte Medlemsskab, dette er dog ogsaa af underordnet Betydning, thi de fleste Lokomotivmænd er klare over, at her maa vi være med uanset Prisen.

Vi har i vor Organisation set mange Forhandlinger ført med vor Arbejdsgiver, endog ført fra vore Lederes Side med stor Dygtighed, herom er ingen Tvivl, men nu er i nogen Grad Taktiken kommen til at spille en alt for fremtrædende Rolle, enkelte taktiske Manøvrer er i Forhandling uundgaaelige, herom skal ikke diskuteres; men naar nu Taktiken er blevet til den Misforstaaelse, som den der hersker ved Overenskomsten om Rangerlokomotivernes Besættelse med Lokomotivførere, saa maa det selvfølgelig beklages, thi saa kan den menige Arbejder ikke længere

følge med —, kort sagt, saa forvirres hans Retsbe- greber.

Den i D. L. T. af 5. Marts d. Aar trykte Artikel har selvfølgelig alle Lokomotivmænds Anerkendelse, — hvor er denne Artikel velgørende sand. Vi har gjort vor Pligt og kræver nu vore Rettigheder respekteret, ja, hvem kunde i Grunden tvivle om at fornævnte Overenskomst uden Kommentar vilde være blevet overholdt, dette fandt den faglig og politisk organiserede Lokomotivmand saa ganske naturligt, at ingen Bladpolemik herom kunde have været nødvendig; men tvunget af Omstændigheden greb Foreningen dets naturlige Vaaben, sin Presse.

Men nu kommer de borgerlige Blade, og gengiver vore Krav optrykt i deres respektive Blade, — i iøjnefaldende Skrift og hvad dertil hører, — man spørger: hvorfor gør de dette? Aarsagen synes at være et politisk Angreb paa den siddende Regering, thi det er sikkert ikke af Kærlighed til Lokomotivmændene, at disse Blade manifesterer vore Krav, og det ligger da ogsaa snublende nær at paapege, hvor lidt disse Blade gjorde for Overenskomstens Opretholdelse, under den tidligere Regering.

Nej, lad os ikke lade os bruge som nogen større politisk Agitationsobjekt af disse Blade, vi skal ikke leve paa saa store Tilfældigheder som hvad et borgerligt Blad i Øjeblikket mener om hin eller den Overenskomst.

Vi skal tilslutte os indflydelsesrige Organisationer, for gennem dem at faa Ørenlyd for vore retfærdige Krav. Den ansvarlige Regering er valgt med Frisindets Stemmer, og der findes da ogsaa vore egne politiske Partiforeninger, hvor man med nogen Vægt kan beklage sig over Overenskomstbrud.

Det er sikkert Tanker i den Retning, som har foranlediget fornævnte Forslag og nu har vi kun paa saglig Maade at undersøge om Tidspunktet ikke er inde til at tilslutte os indflydelsesrige Organisationer, for ogsaa derigennem at dæmme op for Brud paa trufne Aftaler, hvad enten denne er med den eller den.

Hvorfor da ikke straks begynde de Forarbejder som kræves for en saadan Tilslutning, lad os om muligt faa en ekstraordinær Kongres med Punktet: Indmeldelse i Metalarbejder Kartellet paa Dagsordenen.

København i April.

A. E. Martinsen.

DEN HØJE DANSKE ARBEJDSLØN!

(Sluttet).

Der er for os heller ingen Tvivl om, at Fagforeningernes Hævdelse af det saakaldte »høje Løn«-System efterhaanden vil blive mere og mere anerkendt, og det er i saa Henseende interessant, at selv den Presse, som i særlig Grad er Arbejderne og deres Organisationer fjendtlig stemt, af og til kommer for Skade at give disse vore Betragtninger Tilslutning. Vi kunde for nogen Tid siden citere Udtalelser fra et københavnsk konservativt Dagblad, der rent statistisk havde opgjort de danske Arbejdspræstatio-

ner til at ligge betydeligt over de tyske, ligesom en fremragende storindustriel Leder havde opgjort Arbejdseffektivitetens Stigning pr. Arbejder til 16 pCt. i Forhold til Førkrigstiden. Nu har igen et konservativt Organ, selve Højfinansens og efter Sigende Ø. K.-Andersen specielle Organ, nemlig »Børsen«, i en Artikel den 11. Marts fremdraget et Eksempel, der klart beviser Forholdet mellem Arbejdsløn og Arbejdsydelse. Vi plejer almindeligvis ikke at gengive Dagbladenes Artikler her i Fagbladet, men vil i nærværende Tilfælde gøre en Undtagelse fra Reglen, fordi Artiklen først faar sin fulde Værdi ved at læses in extenso. Den lød som følger:

»Ford«s danske Erfaringer.

At Danmark hører til de Lande i Europa, som har den højeste Arbejdsløn, er almindelig bekendt. At vi tildels maa søge det formentlige Handicap, dette Forhold giver os i Konkurrencen med andre Lande, udlignet gennem hovedsagelig Fremstilling af Kvalitetsvarer, hører vi ofte fremhævet. Sidst har Handelsminister Hauge under sit Besøg paa Leipziger-Messen overfor de danske Udstillere pegt paa Betydningen heraf, idet han stærkt advarede danske Producenter mod nogen Sinde at komme ud paa Verdensmarkedet med sekunda Varer. Hvorledes Konkurrenceforholdet mellem en udenlandsk og en dansk Arbejdspræstation — Forskellen i Arbejdsløn taget i Betragtning — egentlig talt stiller sig, bliver imidlertid saa sjældent belyst.

Betydelig Interesse har derfor nogle Udtalelser, der blev fremsat paa det engelske Ford Motor Co.s Generalforsamling i London for nylig. Selskabets Formand, Sir Percival Perry, henledte Opmærksomheden paa, at Ford Motor Co. gennem sine mange europæiske Selskaber beskæftiger Englændere, Irer, Hollændere, Franskmand, Belgiere, Danskere, Tyskere, Italiener, Spaniolere, Svenskere, Finner og Tyrker. Alle disse Mennesker benytter under Arbejdet i deres respektive Lande de samme Redskaber under ensartede Fabriksforhold og skal udføre den samme Produktion. »Vi er nu — udtalte Sir Percival — ved Sammenligninger gennem vor »Labour currency« kommet til det Resultat, at i Danmark, hvor vi betaler den højeste Løn i Europa, finder vi den laveste Omkostning pr. Tids-Enhed. Omvendt var denne sidste Størrelse højest i Belgien, hvor Arbejdslønnen er lavest. Og dette er ikke nogen Tilfældighed. Uge efter Uge, Maaned efter Maaned, bekræfter Tallene den samme Erfaring. Særlig karakteristisk er den Erfaring, vi har fra vore Antwerpen-Fabrik, hvor vi fandt det nødvendigt at forhøje Arbejdslønnen, og næsten umiddelbart efter var denne Foranstaltning efterfulgt af en Reduktion af Produktionsomkostningen pr. Tids-Enhed«.

Selv om man selvfølgelig bør vogte sig for ud fra den specielle Erfaring, Fordfabrikkerne — i nøje Overensstemmelse med Henry Fords egne Synspunkter — har gjort, at drage alt for vidtgaaende Slutninger med Hensyn til andre Arbejdsomraader, saa er Sir Percivals Udtalelser

dog et Indlæg i Debatten om Arbejdsløn og Arbejdsydelse, som har betydelig Vægt. Heller ikke maa man underkende Betydningen af, at danske Arbejdere overfor et stort internationalt Forum bliver fremstillet som de produktionsdygtigste i Europa. Det er en Anerkendelse, som i høj Grad maa opmuntre til fortsat Arbejde for i Ulandet at skabe Respekt om dansk Produktion og danske Kvalitetsvarer.

Iøvrigt illustreres Ford Motor Company's Virksomhed her i Landet derigennem, at dets Regnskab for Aaret 1929 udviser et Bruttooverskud af 7,773,144 Kr., et Nettooverskud paa 5,845,455 Kr., af hvilket der udbetales til Aktionærerne 10 pCt. Paa good-will (herved forstaas den Sum, der maa betales ved Købet af en Forretning udover de haandgribelige Værdier og saadanne Rettigheder som Patentrettigheder. Betaling for Firmanavn, Kundekreds og lign.), afskrives 600.000 Kr., til Maskinfonden overføres 3 Mill. Kr. og til næste Aars Regnskab 1.205,455 Kr. Det er næppe heller nogen Tilfældighed, at det andet store amerikanske Selskab, General Motors International A/S, er i Færd med at opføre et mægtigt Fabrikksanlæg i København, og selv om man i nogen Grad maa tage den specielle Produktion i Betragtning, kommer man dog ikke uden om, at netop disse vældige amerikanske Selskaber med Fabrikker i Amerika og de fleste af Europas Lande mere end andre har Mulighed for at bedømme de forskellige Landes Arbejdsforhold.

I Sammenhæng hermed er en Notits i det norske Tidsskrift »Socialt Arbeid« om »Russisk Lovgivning om Arbejderes Ansvar for Tab, som tilføjes Arbejdsgiveren«, af betydelig Interesse. Notitsen er saalydende:

»Ifølge »Sociala Meddelanden« 1929, Nr. 8, har Sovjetmyndighederne det sidste Aar vedtaget ikke saa faa Foranstaltninger for at modarbejde den Mangel paa Arbejdsdisciplin indenfor Industrien og Administrationen, som stadig mere truer med at forrykke de opstillede Arbejdsprogrammer.

(Sluttes.)

JERN, RUST OG FOREBYGGELSE.

Med den vidtstrakte Anvendelse af Jern i dets forskellige Former, som finder Sted i den industri-drivende Verden, maa man regne med et vist Tab ved Forrustning.

Dette Tab er i Virkeligheden uhyre stort, og at finde Midler, som varigt og virksomt beskytter Jernet mod Rustens Overgreb, er en Opgave af overordentlig Betydning, dobbelt, fordi den intime Forbindelse, som gennem Fremstilling og Forarbejdning bestaar mellem Jern og Industriens anden Hovedfaktor Kullene, gør, at man med enhver Indskrænkning i Jernforbruget opnaar en tilsvarende stor i Kulforbrug.

Rust er, som bekendt, Resultatet af en kemisk Proces, som opstaar, naar Jern udsættes for samtidig Paavirkning af Fugtighed og Atmosfærens Ilt, og som begunstiges af skiftende Temperaturer. Rustdannelse forhindres derfor ved at forebygge en saadan samtidig Indvirken.

Saa simpel denne Opgave synes, er den imidlertid langt fra let at løse, hvad da ogsaa tydeligt fremgaar af de statistiske Oplysninger, som fra Tid til anden fremkommer.

En Amerikaner ansætter det aarlige Tab ved Forrustning af Jern til ca. 2.5 Million Dollars; og efter Iron and Steel Institute's Opgørelser androg dette Tab i Tidsrummet 1890 til 1913 ca. 40 pCt. af de 1966 Millioner Tons, som udgjorde den samlede Verdensproduktion af Jern i nævnte Tidsrum. For saavidt disse Tal stemmer, er altsaa 700 Millioner Tons Jern ødelagt af Rust i de 23 Aar. Omsat i Penge giver det, dersom man ansætter Prisen til 100 Kr. pr. Ton, et Beløb paa 70 Milliarder eller 3 Milliarder Kroner aarlig.

Man kan paa forskellig Maade gøre Jernet modstandsdygtigt ved Forædling f. Eks. til Krom-Nikkelstaal-Jern med 12-14 pCt. Krom og lige saa meget Nikkel.

I denne Form er Jern rustbestandigt og fremstilles ogsaa i store Mængder, men til en Pris — 4000 Kr. pr. Ton — som udelukker, at det anvendes til større Formaal som Bro- og Skibsbygning m. m.

En Forædling gennem Tilsetning af 0.25 pCt. Kobber gør vel ikke Jernet egentlig rustsikkert; men for en mindre Prisstigning — ca. 10 pCt. — forøges Modstandsevnen i en saadan Grad, at Levetiden forøges med indtil 50—100 pCt., ligesom Galvanisering og paastrogne Beskyttelsesmidler hefter bedre og varer længere.

Denne Fremgangsmaade siges derfor, navnlig i Amerika, at have vundet stor Udbredelse ved Fremstilling af Materialer til store Jernkonstruktioner og lignende.

Hvor det drejer sig om mindre Formaal, kan Metalovertræk af forskellig Art komme i Betragtning. De paaføres enten af galvanisk Vej eller gennem Neddypning eller Paasprøjtning.

Under Hensyn til de Paavirkninger, Materialet senere under sin Anvendelse bliver udsat for, maa saadanne Overtræk have en Tykkelse fra 0,001 til 0.2 mm. Der maa ogsaa tages tilbørligt Hensyn til Anvendelsens Art ved Valg af Beskyttelsesmetallet. For Eks. er Bly og Zink uegnet som Overtræk for Beholdere til Lagring af Petroleum, fordi de opløses af de deri værende Naftasyrer, samtidig med, at Petroleumets Brændværdi forringes, naar den indeholder disse Metaller i Opløsning.

Af de forskellige Metaller anvendes Tin og Nikkel oftest som Overtræksmetal af Skønhedshensyn; som egentlig Beskyttelsesovertræk kommer nærmest kun Zink i Betragtning.

Det paaføres, som nævnt, paa forskellige Maader. Af disse staar den galvaniske Forzinkning over Varmforzinkning, fordi galvanisk udfældet Zink paaføres i renere Tilstand og danner et tættere Overtræk.

Den saakaldte Sherardisering foregaar ved at behandle Jerngenstande i en roterende Tromle, fyldt med en Blanding af Zinkstøv og Sand holdt paa en Temperatur, som stærkt nærmer sig Zinkens Smeltepunkt.

Ved Schoop's Sprøjteforzinkning er baade Fremgangsmaaden og den nødvendigt forudgaaende Rensning, f. Eks. ved Sandblæsning, ret bekostelig.

Den Tanke, at tilbageblevne Syrerester fra den forud for almindelig Varmforzinkning gaaende Bejtsning — Rensning i Syrer — at Jernet skulde være Aarsag til hyppig opstaaende Rustdannelse trods Forzinkningen, har vistnok intet paa sig. Snarere maa Aarsagen dertil søges i Tilstedeværelsen i Lagerrummet af Salt- og Ammoniakerester, som ved at trænge gennem en mindre tæt Forzinkning angriber Jernet.

Her maa man da ogsaa søge Grunden til den saakaldte hvide Rust, hvide Skjolder og Pletter paa forzinkede Genstande, og som i Modsætning til den matte graa Oxydering, der skyldes Atmosfærens Ilt, er ødelæggende for Galvaniseringen.

Hvor det gælder de større og største Anvendelser af Jern, har man, naar Hensyn skal tages til Bekostning og anden Begrænsning, egentlig kun de paastøgne Beskyttelsesmidler at ty til.

En væsentlig Mangel ved disse er den forholdsvis korte Levetid, som hovedsagelig skyldes Ødelæggelse af det organiske Bindeled i Farven, medens det uorganiske Farvestof sjældent bereder Vanskelighed.

Bindemidlet, Linoliefernis yder i sig selv ingen Beskyttelse imod Rust. Under Indflydelse af Luftens Fugtighed, skiftevis optager og afgiver det Vand, og den deraf følgende vekslende Opbulning og Sammenskrumpning, i Forbindelse med Lysets og de skiftende Temperaturs Indvirkning, bliver snart Aarsag til Tilstandsforandring og Forraadnelse.

En yderligere Indkogning kan forbedre dette Forhold noget, men først ved Tilsætning af forskellige faste Stoffer, som i findelt Tilstand opblandes i Bindemidlet, og særlig hvor disse, som Tilfældet er med Blymonje og Bly- og Zinkhvidt, besidder basiske Egenskaber og derfor tildels indgaar sæbeagtige Forbindelser med Bindemidlets Fedtsyrer, opstaar den kemiske og koloidkemiske Vekselvirkning, som giver et tilstrækkeligt modstandsdygtigt, luft- og vandtæt, og dermed rustbeskyttende Overtræk.

Blymonje er erfaringsmæssigt det bedste rustbeskyttende Farvestof.

Bedre end den almindelige tekniske Blymonje ($Pb_3 O_4$), som er tilbøjelig til at bundfælde uden igen at kunne oprøres, er den saakaldte disperse Monje, en særdeles findelt og derfor i langt højere Grad olieopslugende Form.

Hvori Monjens rusthindrende Virkning bestaar, er ikke ganske klarlagt.

Jern, som bærer den fra Valsningen efterladte Glødskal — Valsehud — yder større Modstand mod Rustens Angreb end Jern, som er rensat for denne.

Muligvis danner den iltafgivende Blymonje en til Valsehuden svarende tæt Oxydhinde, som hindrer Dannelsen af Jernioner.

Da foruden Blymonje ogsaa Blylte (Sølvglød,

Pb O) og Blyhvidt viser rusthindrende Egenskaber, skønt i ringere Grad, maa det antages, at Beskyttelsesvirkningen i første Række skyldes disse Stoffers Indhold af let udskillelig Ilt.

Medens Blymonje maa anses for den bedst beskyttende Grundfarve, maa den, tildels som Følge af de ultraviolette Straalers Indvirkning, betegnes som uegnet til Dækfarve, hertil maa foretrækkes Zink- og Blyhvidt.

En god Beskyttelsesmaling bør bestaa af tre Lag. Heraf yder Grundfarven den egentlige Rustbeskyttelse, medens de to ydre Lag dels tjener som Beskyttelse af Grundfarven og dels tjener skønhedsmæssige Formaal.

For at være holdbar, maa Paastrygningen gentages mindst hvert femte Aar.

Ved denne Form for Rustbeskyttelse falder den væsentligste Del af Bekostningen paa Arbejdslønnen — 80 pCt. mod 20 pCt. til Farven — og kan derfor nedbringes betydeligt ved Anvendelse af Farvesprøjter.

(Tidsskr. f. Maskinv.)



25 AARS JUBILÆUM



Lokomotivfører Johs. Hansen.

Den 1ste Maj d. A. kan Lokomotivfører Johs. Hansen, Frederiksbjerg Torv 2, Aarhus, fejre fem og tyve Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Hansen blev antaget paa Centralværkstedet den 1. Juli 1901, forfremmedes til Lokomotivfyrbøder den 1. Maj 1905 med Station i Thisted, hvorfra han forflyttedes til Aarhus den 1. April 1906. Blev forfremmet til Lokomotivfører den 1. November 1917 med Station i Struer og forflyttedes tilbage til Aarhus den 1. Juni 1919.

Lokomotivfører Johs. Hansen er en kendt Personlighed, idet han gennem flere Aar har beklædt Posten som Afdelingsformand for Lokomotivførerne i Aarhus, og herigenem har han haft Lejlighed til at komme i Berøring med Kolleger og medansatte Landet over.

Som Formand har H. udført et for Ar. Afd. stort og fortjenstfuldt Arbejde. Hansen er nemlig i Besiddelse af et roligt og taktfuldt Væsen, en høflig og værdig Optræden, der gør ham velegnet til at beklæde Posten som

Formand, hvilket selvsagt ikke altid er lige let i saa stor en Afdeling som Aarhus.

Aarhus Lokomotivfører-Afdeling ønsker deres Formand hjerteligt til Lykke med Jubilæumsdagen og tilføjer Ønsket om mange og lykkelige Arbejdsaar endnu, til Lykke for ham og hans Familie og til Gavn for vor Organisation.

S.

25 AARS JUBILÆUM



Lokomotivfører I. Pedersen.

Den 1. Maj kan Lokomotivfører J. Pedersen, Holbergsgade 13, Slagelse, fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Pedersen blev ansat paa Aarhus Vk. d. 8. Juli 1901. Ansat som Lokfrb. paa Gb. d. 1. Maj 1905, forflyttet til Slagelse d. 1. Maj 1909, kom ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører d. 1. November 1917 til Struer, herfra til Slagelse d. 1. December 1917 efter Ansøgning.

Pedersen, som hører til de stille og rolige med en stilfærdig Optræden, er en af dem, der lægger Vægt paa Lokomotivmændenes Højnelse, og med hvem det er en Glæde at arbejde sammen med.

Jubilaren har i flere Aar været Afsl. Kasserer, og er tillige Suppleant for Signalkommissionsmedlem.

Slagelse Afdeling bringer herved Jubilaren vor Hilsen og Tak for de svundne Aar med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

A. C. K.

DØDSFALD



Lokomotivfører N. N. Frandsen.

Den 28. Marts afgik Lokomotivfører N. N. Frandsen, Aalborg, pludselig ved Døden. Vor afdøde Kollega kom hjem i sit Hjem fra Tjeneste Kl. ca. 20,00 tilsyneladende rask; men nogle faa Timer efter døde han som Følge af

et Hjerteslag, knap 48 Aar gl. Frandsen var godt kendt her i Nordjylland, hvor han saa godt som hele Tiden har gjort Tjeneste. Frandsen var meget pligtopfyldende og meget afholdt af Kolleger og Medansatte. Hans Interesser drejede sig i Hovedsagen om sit Hjem og hans Tjeneste, men ogsaa af vor Organisation var han et interesseret Medlem. Frandsens Begravelse fandt Sted Fredag den 4. April under meget stor Deltagelse fra Kolleger og Medansatte, ligesom der var mødt Kolleger fra Str. og Fh. Afdelingsformanden, Lkf. Gronemann bragte vor afdøde Kollega en sidste Hilsen med Tak for Samarbejde og Trofsthed overfor vor Org. Lkf. Heftholm, Fh., bragte vor afdøde Kollega en Tak fra Kolleger og Medansatte i Fh.

Lokomotivførerafd. i Ab. vil gerne bringe de Afdelinger, som sendte Krans til afdødedes Baare, en Tak for deres Deltagelse.

G.

DOBBELT HUSFØRELSE

I Sagen angaaende Godtgørelse for dobbelt Husførelse anlagt af Lokf. V. Johansen mod Statsbanerne er der nu faldet Dom ved Landsretten med det Resultat, at Statsbanerne tabte Sagen.

Vi skal komme tilbage til Sagen i et senere Nummer.



Beretning fra Statsbanepersonalets Ulykkesforsikring for Forsikringsaaet 1928 - 29.

Ved Forelæggelsen af Beretningen for det foregaaende Forsikringsaar henstod 2 Sager uafgjort.

I Forsikringsaaet fra 1. December 1928 til 30. November 1929 blev anmeldt 19 Tilfælde af Tilskadekomst; endvidere blev 1 Sag, der tidligere antoges at være afsluttet, genoptaget til Behandling.

2 Sager afsluttedes med Udbetaling af Invaliditets-erstatning, henholdsvis 5 pCt. Erstatning for en Benskade og 10 pCt. for Følgerne af Kontusion af Knæet, medens 17 Sager blev afgjort med Dagpengeudbetaling. 1 Sag viste sig ikke at være en egentlig Tilskadekomst, og var derfor ogsaa blevet afvist af Arbejderforsikringsraadet, og i 1 Sag ønskede den forsikrede ikke Erstatning. Som uafgjort henstod derefter 1 Sag.

Foreningens Medlemstal, som den 1. December 1927 var 574, var ved Forsikringsaaets Slutning 560, og Forsikringssummen er i samme Tidsrum sunket fra 1 672 000 Kr. til 1 657 500 Kr.

Foreningens ordinære Generalforsamling afholdtes i København den 27. Marts. Beretning og Regnskab godkendtes, og de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, d'Herrer Lokomotivfører Sibbensen, Stationsforstander L. C. Hansen, Fuldmægtig Pöckel og Trafikkontrolørerne A. Ohmeyer og Hannibal genvalgtes. Som Revisorer genvalgtes d'Herrer Stationsforstander Mogens Nielsen og Bogholder Mouritzen.

SPØRGSMÅL OG SVAR

TAK

Jeg tillader mig herved at anmode det ærede Blad om at oplyse mig i Bladet om følgende: Hvilken er Forskellen mellem et 4 Cylindret Tvilling Lokomotiv og et Firling-Lokomotiv. Hvorved adskiller det 4 cylindrede Tvilling Lokomotiv sig fra et almindeligt Tvilling? Jeg mente nemlig, at Tvilling Lokomotiver altid var Lokomotiver med 2 (Højtryks) Cylindre.

*Ærbødigt
Abbonent.*

Som anført i »Damplokomotivet og dets Betjening«, Side 58, kan det almindelige Højtrykslokomotiv være konstrueret som Tvilling-, Trilling- og Firling-Lokomotiv, d. v. s. med henholdsvis 2, 3 og 4 Cylindre.

Firling-Lokomotivet er antagelig netop det, som Forespørgeren tænker paa, naar der tales om et fir-cylindret Tvilling-Lokomotiv, men Betegnelsen »fir-cylindret Tvilling-Lokomotiv« er ikke korrekt, thi naar Højtrykslokomotivet har 4 Cylindre, hedder det Firling-Lokomotiv.

(Analogt med, at naar en Kvinde samtidig faar 4 Børn, kaldes det »Firlinger« og ikke »firdobbelte Tvillinger«).

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

V. Strunge,
Lokomotivfører, Aarhus H.

For den store og venlige Deltagelse ved vor Mand og Fader, Lokomotivfører N. N. Frandsens Begravelse bringes herved Aalborg Afdelinger vor dybtfølte Tak.

Samt vor Tak til Afdelingerne i Frederikshavn, Randers, Aarhus Viborg, Struer, Padborg og Nyborg, der paa saa smuk en Maade har sendt os den sidste Hilsen til Far.

Karen Frandsen og Børn.

For venlig Opmærksomhed, der vist mig i Anledning af mit Jubilæum, bringer jeg min hjerteligste Tak.

N. M. Ladeby.

KALKULATORISK OPGØRELSE

af Statsbanernes Drifts-Indtægter og Drifts-Udgifter m. v. i Februar Maaned 1930 samt i Tidsrummet April—Februar 1929—30 og en Sammenligning med de regnskabsmæssige Beløb i de tilsvarende Tidsrum i 1928—29 i runde Summer.

	Februar 1930	Maaned 1929	1930	
	Kalkulatorisk		Foregølse	Formindskelse
Personbefordring	2 820 000	2 380 000	440 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 800 000	4 240 000		440 000
Postbefordring	470 000	420 000	50 000	
Andre Indtægter	340 000	250 000	90 000	
Drifts-Indtægter ialt	7 430 000	7 290 000	140 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 020 000	8 980 000	40 000	
Drifts-Overskud	÷1 590 000	÷1 690 000	100 000	

	April—Februar 1929—30	1928—29	1929—30	
	Kalkulatorisk		Foregølse	Formindskelse
Personbefordring	47 520 000	47 250 000	270 000	
Gods- og Kreaturbefordring	49 200 000	45 710 000	3 490 000	
Postbefordring	5 610 000	5 490 000	120 000	
Andre Indtægter	3 360 000	3 130 000	230 000	
Drifts-Indtægter ialt	105 690 000	101 580 000	4 110 000	
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	104 260 000	97 720 000	6 540 000	
Drifts-Overskud	1 430 000	3 860 000		2 430 000



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

Den 1. August 1929: Lokofb. A. L. J. Sell, Nyborg.

Dødsfald:

Lokomotivfører N. N. Frandsen, Aalborg, Natten mellem den 27. og 28. Marts d. A.

GRAVMONUMENTER

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

FILIAL: Vigerslevallé ved Indgangen til Terrassen.

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

Sammennign vore Priser og Tilpasning med andres og dem selv. — Lev. til Sygekassen.

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.



Støt dansk Industri!



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.

Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill. giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
Tjenestemænd 10% Rabat

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
med 12% Fedt.

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

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B
AMAGERTORV 11⁴

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. ♦ ♦ ♦

♦ ♦ ♦ Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5½.

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: 10-8 og 6-7
Lørdag 10-2:

Telf. Vester 3330.
Enghave Plads

NOMA
BARBERSÆBE

Mild og behagelig
— for Huden. —

Giver tæt og hold-
— bart Skum. —

Køb danske Varer!

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 24. April.

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.