



31. Aargang N^o 2.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar 1931.

FORHANDLINGERNE

I Ugen, der sluttede med Lørdag den 10. Januar, fandt som bekendt Forhandlingerne med Finansministeren Sted. Vor Organisation var repræsenteret ved Forhandlinger, der fandt Sted Lørdag den 10. Januar Kl. 14 af Organisationens Formand og Sekretær.

Centralorganisationens Formand, Ch. Petersen, fremførte paa dennes Vegne de Forslag til Ændringer af Tjenestemandsløvens 1. og 3. Del, der ønskedes behandlet, og samtidig bemærkede han, at Centralorganisationen ikke havde beskæftiget sig med Lønningerne, idet de enkelte Organisationer selv havde fremsat deres Krav med Hensyn til Lønninger overfor Kommissionen.

Det af Kommissionen affattede Lovforslag havde indenfor Funktionærernes Rækker vakt en saadan Stemning, at der slet ikke kunde være Tale om Tilfredsshed, sine Steder var der store Skuffelser.

C. O. foreslog en Ændring til Bestemmelsen om Ret til Forhandling om tekniske Spørgsmaal; foreslog endvidere, at Stedtillægget bevares uforandret i de nugældende Størrelser; at den Lønnedsættelse, der vil være en Følge af Pensionsbidragets Forhøjelse fra 3 til 5 pCt., godtgøres i alle Tilfælde, hvor der i Sammenligning med den nugældende Lov vil ske Lønnedsættelse af denne Aarsag; C. O. foreslog endvidere, at Pensionsretten bevares fra det 30. Aar, og at Bestemmelserne om Regulerings-

tillægget ændres, saa Stigning i Udgiftstallet giver sig samme Udslag som Nedgang vil gøre det.

De enkelte Organisationer fremførte derefter hver for sig deres specielle Ønsker.

For vor Organisations Vedkommende fremførte Formanden vore af Hovedbestyrelsen og Kongressen godkendte Ændringsforslag, nemlig Nedsættelse af Aldersgrænsen for Lokomotivførere, dernæst at svækket Syn hos Lokomotivpersonalet burde regnes lig Tilskadekomst, omtalte Kørepenge-satserne, og kom dernæst ind paa alle de af Hovedbestyrelsen og Kongressen godkendte Krav med Hensyn til selve Lønningerne, der som bekendt er saaledes: Lokomotivfyrbødere 2250 + 3 Gange 200 til 2850, Lokomotivførere 3180 + 2 Gange 360 til 3900, Dieselmotorførere rykkes op i 11. Lønningsklasse sammen med Lokomotivførerne, og Benzinmotorførerne, der vistnok er de eneste paa hele Lønningsloven, som er »nedykkede«, rykkes op i 12. Lønningsklasse. Formanden gjorde udtrykkelig opmærksom paa, at af samtlige vore Ønsker var det sidstnævnte det for os betydningsfuldeste.

Finansministeren udtalte, at man kunde være tilbøjelig til at sige, at samtlige Talere havde Ret, men man maatte ikke overse, at der kun var een Mulighed for at skaffe Tjenestemændene noget, og den Mulighed var det i Betænkningen nedlagte. Dersom denne Betænkning ikke var fremkommet, vilde der ikke have været nogen som helst Mulighed for at skaffe Tjenestemændene Forbedringer.

Ministeren turde imidlertid ikke give Løfter, men skulde der under Rigsdagens Behandling af Lovforslaget være muligt at opnaa Ændringer, vilde Ministeren medvirke til saadanne.

Ministeren stillede sig i det hele taget meget velvillig og lovede ved Forhandlinger med Folketingets Lønningsudvalg at tale Tjenestemændenes Sag.

Dagen forud havde Embedsmændenes Samraad og den anden C. O. ført Forhandlinger med Ministeren. — Det er bemærkelsesværdigt, at disse Organisationer ogsaa har haft Bemærkninger at fremføre til Forslaget, og alligevel tiltraadt det; men som en Betingelse for deres Tiltræden bemærket, at denne ikke gjaldt for saa vidt der skete Ændringer i Forslaget for andre.

Hermed er altsaa 2den Del af Lønsspørgsmaalet ført til Ende, tredje Del begynder den Dag. Finansministeren fremsætter Forslaget i Folketinget og den derefter følgende Behandling af Forslaget i Folketinget og i dettes Lønningsudvalg.

RØRET I ORGANISATIONERNE

Det er jo ikke nogen Hemmelighed, at det af Lønningskommissionen i dens Betænkning fremsatte Lovforslag til en ny Tjenestemandsløvslov har vakt megen Modstand og stærkt Røre indenfor Dansk Jernbaneforbund og Dansk Postforbund, specielt fordi disse Organisationers Formænd har været Medlemmer af Lønningskommissionen.

Det kan ikke nægtes, at den Form, Forslaget har faaet, er i høj Grad utilfredsstillende, men det er jo ganske ved Siden af at benytte det foreliggende Forslag, der jo er et Kompromis mellem de forskellige Anskuelse, der var repræsenteret i Kommissionen, til at rette et Angreb paa dem derfor. Det bliver sagt, at det ikke er noget demokratisk Forslag, at man ikke skulde tro, at det var under en social-radikal Regering, at et saadant Forslag saa Lyset, men naar Situationen er saadan, at et virkeligt demokratisk Forslag ingen Udsigt havde til at blive gennemført, Landstinget eksisterer endnu, skulde man saa have stillet et saadant Forslag som kun et Paradenummer, altsaa uden Udsigt

til Gennemførelse. Spørgsmaalet, der er tilbage, er jo det, om de to Mænd skulde have indtaget den vistnok let købte Position at danne Mindretal. De har betragtet det som deres Opgave at være medvirkende til, under de foreliggende Forhold, at bringe det bedst mulige ud af det.

Imidlertid, den Stilling, de to Formænd har indtaget i Kommissionen, har som omtalt skabt stærkt Røre indenfor de respektive Forbund, og efter hvad Dagspressen meddeler, skal der allerede være udmeldt en Del.

Jernbaneforbundets Sekretær har imidlertid i et Interview, Dagspressen har haft med ham, udtalt, at Forbundet endnu ingen Udmeldelser har modtaget.

Man maa imidlertid haabe, at de oprørte Sind falder til Ro igen, det vil saa vist ikke gavne Organisationerne som Helhed, at der skabes Splittelse og slet ikke Tjenestemændene. De store fasttomrede Organisationer er den bedste Borgen for de bedste Resultater.

Der er et gammelt Ord, der siger: »Del og hersk«: dette skulde man tro, at visse Folk havde faaet paa tværs i Halsen, idet de ikke forstaar, at dette netop er en Lære for den, der vil herske — og ikke for dem, der eventuelt bliver behersket.

DE DANSKE STATSBANER OG JERNBANEMISEREN

1.

Fhv. Chef for Statsbanernes Maskinafdeling, A. Floor, skriver i »Berlingske Tidende«:

I »Berlingske Tidende« for den 26. December har Professor ved Den polytekniske Læreanstalt, A. R. Christensen, igen dyrket sit Speciale, Angreb paa Statsbanernes Ledelse, idet han denne Gang har viet Lokomotiverne sin Opmærksomhed og fundet ud af, at man indenfor Statsbanerne har forsømt at følge med i Udviklingen, for saa vidt angaar Banernes Forsyning med Ekspreslokomotiver.

Professoren slaar om sig med Hedeflader, Adhæensionsvægte, Trækkekræfter m. m. og giver Talstørrelser, som 90 pCt. af et Dagblads Læsere ganske savner Forudsætninger for at

kunne vurdere, i Stedet for, at han burde have drøftet disse Spørgsmaal med Statsbanernes sagkyndige ved et Møde i Dansk Ingeniørforening, hvilket efter min Mening vilde have været nok saa passende.

Jeg finder nemlig, at der er noget usmage- ligt i, at en Tjenestemand under et af vore Mi- nisterier offentlig angriber Kolleger, der er tjenstgørende under et andet Ministerium. — navnlig da, naar Angrebet er saaledes formet, at det ikke kan vejlede nogen Moders Sjæl, men kun udrette det rent negative, at forøge den Misstemning imod og Mistro til vor Statsbane- ledelse, som flittige, men lidet vederhæftige Pen- ne igennem mange Aar har oparbejdet.

Og nogen Vejledning for Statsbanernes an- svarlige Maskinteknikere indeholder Professo- rens Indlæg saa vist ikke.

Der findes i Amerika, Tyskland og Frank- rig Eksprestogslokomotiver, der er stærkere end de danske Statsbaners stærkeste Lokomo- tiver, og disse sidste kan derfor ikke præstere, hvad der forlanges af et moderne Eksprestogs- lokomotiv. Følg af, at Statsbanerne ikke har fulgt Udviklingen paa dette Punkt, er, at den til den voksende Befolkning svarende Trafik- forøgelse gaar Statsbanerne forbi, og at Stats- banernes Underskud stadig vokser.

Det lyder drabeligt, men det virker ikke over- bevisende paa den, der kender en lille Smule til vore Statsbaner.

Egentlig Eksprestogskørsel, som kræver Til- bagelæggelsen af store Afstande uden Stands- ninger og med en høj Gennemsnitshastighed, har vi nemlig kun lidt Brug for i et Land som Danmark, hvor den største Vejlængde, som kø- res i eet Stræk, er de 124,2 km fra København til Masnedsund. I Jylland standser de saakald- te Eksprestog jo som bekendt i Reglen for hver 30 km.

Hvor megen Tid der vil kunne vindes ved at fremføre disse Tog med Maskiner af de om- handlede udenlandske Typer, skal jeg ikke kunne sige, men det er Professorens Pligt, naar han vil dæde, at paavise, at der kan vindes saa meget, at den store Pengeanbringelse ved Lo- komotivernes Anskaffelse kan forsvares.

I øvrigt overser Professoren, at saa svære Lokomotiver som de omhandlede ikke maa løbe paa alle Statsbanernes Hovedlinier paa Grund af Hjultrykket.

Hvad Tabet i Trafikforøgelse paa Grund af

utidssvarende Eksprestogslokomotiver angaar, saa ved Professoren vist ikke mere deraf end jeg, men hvis det er Bilerne, som mistænkes for at stjæle Trafikforøgelsen, saa er det dog vist kun Selvejerbilerne, der for Eksprestoge- nes Vedkommende kan komme i Betragtning, og dem kan Professoren saamænd ikke tage Livet af.

Hvis virkelig Angrebet paa Statsbanerne er dikteret af Interesse for disses Trivsel, saa vil jeg meget anbefale Professoren at tage en Drøf- telse i Ingeniørforeningen af det rejste Spørgs- maal med Statsbanernes Maskinteknikere, der sikkert vil være glade for at modtage sagkyn- dig, vel motiveret Vejledning.

Om Kritiken af Statsbanernes Forsøg med Diesellokomotiver skal jeg ikke sige andet, end at jeg som gammel Damplokomotivmand natur- ligvis er rørt over Professorens Kærlighed til Damp kontra Diesel, men jeg vilde unægtelig blive mere rørt, hvis Professorens Kærlighed til den gamle Højskole, der har fostret os beg- ge, vilde bevirke, at han holdt op med at for- lyste Dagspressen med Indlæg, der ikke er præ- gede af den Grundighed, som mine fordums Lærere var i Besiddelse af, og som jeg ser op til med dyb Beundring og Respekt.

II.

Fhv. Maskindirektør *O. Busse* skriver i »Ber- lingske Tidende« for 9. Januar 1931:

Det, man har kaldt Jernbanemisøren, er, at Statsbanerne til Afskrivning og Forrentning fordrer et regnskabsmæssigt Tilskud paa man- ge Millioner, og at Indtægterne ikke engang altid kan dække de direkte Driftsudgifter. Spørgsmaalet er saa, om dette Forhold kan afhjælpes ved tekniske Foranstaltninger, ved forandrede Driftsformer eller ad tarifarisk Vej. I en Række Artikler, først i »Skatteborgeren« og siden i »Berlingske Tidende« har Professo- ren i Vej- og Jernbanebygning ved Den poly- tekniske Læreanstalt, *A. R. Christensen*, be- skæftiget sig med disse Forhold ud fra det Synspunkt, at man ved kostbare tekniske For- anstaltninger kan bøde paa Forholdene. Pro- fessorens Stilling og Specialfag giver hans Ind- læg særlig Vægt, men de er tildels imødegaaede

af Jernbanemænd med betydelig mere praktisk Erfaring.

Det skal ikke benægtes, at man kan kalde det en Jernbanemisère, naar Statsaktivet: De danske Statsbaner, som efter gentagne Nedskrivninger er anslaaet til en Værdi af ca. 450 Mill. Kr., i 1929—30 kun har givet ca. 115 Mill. Kr. i Indtægt samtidig med, at Driftsudgiften, inkl. Forrentning og Amortisation, har udgjort ca. 146 Mill. Kr., saaledes at Staten har maattet tilskyde ca. 31 Mill. Kr. til Driften.

Af Indtægten hidrørte ca. 48½ Mill. Kr. fra Personbefordringen, medens Godsbefordringen indbragte ca. 56 Mill. Kr., og da Professor Christensen ikke taler meget om den sidstnævnte, tør man formentlig gaa ud fra, at han er nogenlunde tilfreds med Ledelsen af denne Gren af Jernbanetjenesten. Derimod er Professoren meget misfornøjet med den Del af Driften, der vedrører Personbefordringen, og han foreslaar her en Del Forandringer, baseret paa udenlandske Forhold, som Jernbanefolk for Resten meget godt kender, da de ogsaa læser Aviser og Tidsskrifter. Naturligvis vilde det glæde alle Jernbanefolk at se en Del af de foreslaaede Forandringer gennemført, fordi enhver gerne ønsker, at den Institution, han tjener, er i enhver Henseende mønstergyldig og indtager et højt Stade sammenlignet med andre tilsvarende Institutioner. Men det er jo desværre ikke altid, at det bedste er opnaaeligt.

Der er to Ting, som afgjort forhindrer Gennemførelsen af Professorens Forslag. For det første er Fremskaffelsen af de meget betydelige Pengebeløb, som vilde kræves, umulig, og for det andet er Danmark et Land af *ringe* Udstrækning, befolket med kun 3½ Mill. Mennesker, uden nævneværdig Transittrafik og med et forholdsvis ringe Turistbesøg fra Syd og Vest, og Turisterne fra Nord og Øst vil som Regel enten slet ikke benytte Banerne eller kun paa en kort Strækning.

Professoren tænker sig en Drift og et Materiel, som det kan findes i de store Kulturlande, men hvad der passer ind imellem London og Glasgow, eller mellem London og Paris, altsaa mellem Millionbyer, kan ikke anvendes mellem København eller Aarhus og Frederikshavn. — Man kan ikke anvende det samme Materiel og samme Driftsmaade eller Hastighed imellem København og Frederikssund som imellem København og Fredericia, endsige mellem London

og Liverpool eller mellem New York og Chicago.

Professoren mener ved de foreslaaede tekniske Forbedringer at kunne bringe Statens Tilskud til Driften af Banerne ned, altsaa at forbedre Statsbanernes Økonomi, og kun derpaa kommer det jo an i den foreliggende Forbindelse, men det maa her betænkes, at det vilde koste 200 a 300 Mill. Kr. at gennemføre de af Professoren antydede Foranstaltninger, som vilde kræve, at omtrent hele Jernbanenettet maatte ombygges og Materiellet fornyes. En saadan Forøgelse af Anlægssummen vilde imidlertid nødvendiggøre et forøget Statstilskud til Forrentning og Afskrivning paa 14 a 20 Mill. Kr. aarlig, og de foreslaaede Driftsformer vilde utvivlsomt ogsaa paa mange Punkter forøge Driftsudgifterne, medens Udsigten til Besparelser kun er ringe.

Tages det derhos i Betragtning, at Gennemsnitsindtægten pr. Rejse er ca. 1 Kr. 60 Øre, og at der saaledes skulde foretages 12½ Million Rejser (d. v. s. 40 pCt.) flere end nu, for at Indtægten kunde stige med 20 Mill. Kr., tror jeg, at Professoren vil komme i Tvivl om, at Statsbanerne skulde kunne forbedre deres Regnskab ved Gennemførelsen af hans Forslag.

Med de to Artikler, som er optaget i »Berlingske Tidende« den 26. og 27. f. M., afslutter Professoren, saa vidt jeg forstaar, sin Kritik af Statsbanerne; nogle af de deri omtalte tekniske Spørgsmaal kunde jeg ønske at komme lidt ind paa.

Spørgsmaalet om Lokomotivernes Vægt og dermed følgende Kraft maa altid afpasses efter Sporets Bæreevne paa de Strækninger, hvor de skal bruges — saaledes var det altid Skik. Af økonomiske Hensyn har vi maattet beholde Lokomotiver og Vogne i Drift, selv om de er over 50 Aar gamle, men sligt er virkelig ogsaa Tilfældet paa andre gode Jernbaner omkring i Verden. Mange Steder finder man godt og smukt Jernbanemateriel, som bliver sat ind paa særlig fremtrædende Ruter — det, man i Jernbanejargon kalder »Renommétog«, men de selv samme Jernbaner har tilvisse ogsaa Mængder af gammelt Materiel, som den Rejsende imellem Storbyerne sjældent faar at se.

Med Hensyn til Lokomotivernes Accellerationsevne maa det erindres, at denne afhænger af den Last, der skal fremføres. Reduceres Størrelsen af Eksprestøget til Gedser til det halve,

kan man udmærket faa fuld Fart allerede i Valby; men hvad enten man opnaar dette Resultat ved at køre med to mindre Tog eller med eet Tog og meget store Lokomotiver — og det er jo den sidste af disse Udveje, Professor Christensen anbefaler — vil det fordyre Driften ganske betydeligt, og derfor bygger man Lokomotiverne saa stærke, som de — naar alle Forhold tages i Betragtning — kan blive, og udmaaler Togstørrelsen efter, hvad Lokomotivet kan fremføre med en ønsket Rejsehastighed. I øvrigt er det ligegyldigt, om man opnaar fuld Hastighed i Taastrup eller Hedehusene, naar Rejsehastigheden fra Afgangs- til Endestation (Opholdsstation) bliver overholdt.

Man bør heller ikke bedømme Accelerationen rent beregningsmæssigt; et Lokomotiv kan meget vel accellere betydelig hurtigere end det bruges, men det vil medføre visse Ulemper for Publikum, en ængstende Støj af den udtrædende Spilledamp, Udkastning af Mængder af Cinders, Gnister og Røg, og endelig bringes Lokomotivets Fyr i Uorden, hvilket kommer Farten til Skade paa den øvrige Del af Rejsen. For øvrigt betyder dette Accelerations-Spørgsmaal meget lidt for Tog, som kun starter faa Gange paa en Rejse, men vil man hjælpe derpaa, kan man lade en Rangermaskine trykke bag paa Toget et Stykke ud af Stationen; dette har man gjort i mange Aar i Jylland og paa Fyn — for øvrigt er det ogsaa almindeligt i Udlandet — og det koster næsten intet, da Rangermaskinerne ikke har meget at bestille under selve Toge-kspeditionen. I Sammenligning med Lokomotiver med to koblede Aksler har de flerekoblede Lokomotiver ganske vist en større Accelerations-evne, men de er ikke saa gode Hurtigløbere, og de er noget dyrere at vedligeholde. Flerekoblede Lokomotiver behøves paa Baner med stærke Stigninger, og saadanne Lokomotiver er derfor anskaffet til Jylland allerede fra 1912.

Lokomotivdrift er ikke som et Dampskibs, der møder konstant Modstand. Toget skal køre op ad Bakke og ned ad Bakke, det har snart Vinden paa Siden, snart bag ind, det skal sagtne Farten gennem visse Stationer, og meget andet skal iagttages, som det er Lokomotivførens Kunst at udnytte paa forstandig Maade.

Med Hensyn til Maksimalhastigheden maa jeg sige, at et vist Antal Kilometer pr. Time er et meget uheldigt Maal. Sikkerheden afhænger nemlig bl. a. af Sporets og Signalanlæggenes

Tilstand. Statsbanernes Iltoglokomotiver kan løbe 120 km i Timen og mere, og man kører paa et godt Spor sikrere med 120 km Hastighed end med 60 km Hastighed paa et daarligt Spor. Maksimalhastigheden burde overlades til Lokomotivføreren, som bedst kan bedømme den og med sin egen Person hæfter for sikker Kørsel.

Ved Anskaffelsen af nyt Persontogsmateriel har Statsbanerne ingensinde staaet tilbage for vore Nabolande. Dog maa undtages de ulyksalige »Rystevogne«, der blev gennemtrumfet af en Pseudo-Sagkyndig, hvormod forskellige Redegørelser allerede foreligger. Anskaffelsen af disse Vogne var — for at tale med *Talleyrand* — ikke en Forbrydelse, men en Fejl, og den vil man komme til at fortryde i endnu 30—40 Aar. Som Modsætning til Rystevognene kan nævnes de smukke nye Kystbanevogne med Adgang fra Siden og Enderne.

Ved Konstruktionen af nye Personvogne har man stedse søgt at gøre dem saa bekvemme, saa stærke og saa lette som danske Forhold tillod det, og naar Professor Christensen nævner, at nye tyske Vogne vejer mere end de danske, maa det erindres, at der er den Fordel ved den lavere Vægt, at der af disse Vogne kan medføres ni i et Iltog, naar Vægten af de tyske Vogne kun tillader Frenførelsen af otte. At de større Vogne nominelt rummer et Par Pladser mere, betyder derfor ikke noget i den daglige Drift, hvortil kommer, at de tungere Vogne ogsaa er dyrere i Anskaffelse og koster mere i Trækraft.

Alt i alt ser jeg ikke megen Udsigt til Forbedring af Statsbanernes Økonomi i de af Professor Christensen fremsatte Forslag. Udsigterne til en Bedring maa efter min Mening søges i en Forøgelse af *Indtægterne*. Ved Driftsudgifterne er der nemlig ikke meget at hente. Lønningsudgiften er under og efter Krigen forøget med 50—70 pCt., samtidig er Arbejdstiden forkortet, saa at flere Mennesker end før er beskæftiget ved det samme Arbejde, og den samlede Lønudgift er nu ca. 75 pCt. af Total-Udgiften.

For Publikum har man øget Bekvemmeligheden, Toggangen er udvidet betydeligt, og Toghastigheden er gennemgaaende steget. Desuagtet er Tarifferne stadig blevet sat ned.

Naar jeg nu siger nogle Ord om dette, bedes det opfattet som en gammel Pensionists Kandestøberier paa hans Morgentur i Frederiksberg Have, og maaske vil man heller ikke

tillægge min Mening nogen Betydning, fordi jeg som Tekniker ikke har haft direkte med disse Sager at gøre. Givet er det imidlertid, at man, naar undtages en kortere Periode under Verdenskrigen, i de sidste 30 Aar stadig har sat Taksterne ned i Haab om at faa forøget Trafik, men naar man saa har sat Taksterne ned med 15 pCt., er Trafikken maa-ske tiltaget — rent eksempelvis — 10 pCt. En hel Del af denne Stigning var rimeligvis kommet alligevel som Følge af den almindelige Udvikling. Befolkningstilvæksten og den forøgede Velstand og en Stigning i Trafikmængden kommer næppe uden en Forøgelse af Udgifterne. At Nedsættelserne ikke har hjulpet Statsbanerne, er desværre en Kendsgerning.

Hvis man ved en Takstforhøjelse kunde opnaa en Forøgelse af Indtægten paa ca. 30 pCt., hvorved Statens Tilskud til Banernes Drift bortfaldt, vilde man fritage Skatteborgerne som Helhed for at yde Tilskud til Trafikanterne. Hvor stor Takstforhøjelsen skulde være, er vanskeligt at sige; efter al Sandsynlighed kan man ikke gøre den ensartet over hele Linien. Persontaksterne kan sikkert taale en større Forhøjelse end Godstaksterne, og nogle af disse mere end andre.

Hvorfor skal Staten — og det er jo os alle — betale 30 Øre i Tilskud for hver Krone, der betales af den, som forlanger en Transportydelse af Statsbanerne? Vi maa dog alle selv betale for det Brød, vi spiser — hvorfor saa ikke ogsaa for det Brændsel, vi faar tilkørt med Banen?

Lave Takster er en Uretfærdighed imod de private Baner, imod de indenlandske Sejl- og Dampskibsfart og imod Lastbilerne. Disse Virksomheder faar ikke Statstilskud, og de tvinges til, for at holde Livet oppe, at byde deres Folk meget smaa Lønninger og haarde Arbejdsvilkaar, jfr. eksempelvis Fiskekørerne imellem Esbjerg og Hamborg.

Hvad om man nu forsøgte i flere Temp i at forhøje Taksterne f. Eks. med 5 a 10 pCt. ad Gangen. Det vilde naturligvis vække Utilfredshed, men Glæder over Takstnedsættelse varer sjældent ret længe, og Ærgrelseen over Forhøjelse vil ogsaa blive glemt.

Vil man i Skoven, spørger man ikke, om Billetten koster 25 eller 35 Øre, og har man Forretninger i Jylland, betaler man lige saa godt 16 Kr. som 12 Kr. for Billetten, thi hele Rejsen koster dog i Reglen meget mere end Bil-

letten. Jeg indrømmer, at man maa holde omtrent Sporvejstakster, i det mindste om Hverdagen, naar man vil oparbejde en Udflyttertrafik, men jeg har ogsaa hørt Beklagelse over, at et Aars-Abonnement kostede 170 Kr., skønt den klagende Herre daglig tog en Bil fra Stationen til sit Kontor, uagtet han kunde tilbagelægge Vejen med Spurvognen for 15 Øre! Og kan en Vognlødning Smør, som er 20,000 Kr. værd, ikke lige saa godt paa en Middelfaststand bære 260 Kr. i Fragt som nu 200 Kr.? Nej, Begreberne dyrt og billigt maa man ikke tage for alvorligt.

Dernæst vil jeg erindre om, at Publikum altid taler om Persontariffer og helt ser bort fra, at Persontrafikken næsten intet Steds giver Overskud. Paa de Jernbaner, som har Overskud, hidrører dette altid fra en forholdsvis stor Godstrafik.

Til Slut vil jeg gerne udtale, at Forslag og Kritik maa være velsete af enhver Institution eller Embedsmand, forudsat at Fremsættelsen sker paa en behagelig Maade. En mundtlig eller skriftlig Udveksling af Tanker mellem virkelig Sagkyndige kan kun være til Nytte, medens paa den anden Side en Omtale af den selv-samme Sag kan gøre ubodelig Skade og Fortrød, naar den fremsættes offentlig, fordi man ikke altid fra begge Sider kan offentliggøre alle Motiver og Omstændigheder.

Det forekommer mig urigtigt, smagløst, maa-ske taktløst, at en Statsemdsmand offentlig angriber en Statsinstitution eller andre Embedsmænd, som lønnes af Staten, og alleruheldigst forekommer det mig, naar Angriberen er i en Stilling, der tildels forudsætter en særlig Sagskundskab vedrørende de Sager, han skriver om. Det bør dog paa Forhaand antages, at de direkte interesserede Embedsmænd med deres praktiske Erfaring gør deres Bedste.

Det vil altid være sandt, at:

»Af en politik Bog man kan vel lære ræsonnere, men til at forstaa et Land udfordres andet mere.«

Man maa forstaa Søkortet!



REFERAT

af den ekstraordinære Kongres i København
den 15. December 1930.

DAGSORDEN:

Kongressens Aabning.

1. Navneopraab af Repræsentanter.
2. Valg af Kongressens Tillidsmænd:
 - a) 2 Dirigenter, b) 2 Sekretærer, c) 2 Protokolrevisorer, d) 4 Stemmetællere.

Organisationens Formand aabnede Kongressen med at udtale Haabet om en god saglig Forhandling af Emnet, der forelaa og et Velkommen til Kongressens eneste Gæst. Formanden for Privatbanernes Lokomotivpersonale, Hr. Lokof. Brix, der selvsagt var stærkt interesseret i, hvilken Modtagelse Lønningskommissionens Forslag vil faa her i Dag, og et Velkommen til samtlige Kongresdeltagere.

P. 1. Samtlige Repræsentanter var tilstede.

2. Til Dirigenter valgtes Lokf. Højer Gb. og Lkfb. Dyrberg, Frh. b) til Sekretærer Lokf. P. A. Jensen, Ro., og Lokfrb. Juultoft, Sd., c) til Protokolrevisorer Lokf. Frode Nielsen, Gb., og Lkfrb. Martinsen, Gb., d) til Stemmetællere Lokf. N. Sørensen, Gb., Lokfrb. C. Th. Petersen, Kb., Lokf. Bille, Ar., og Lokf. Rasmussen, Bb.

Dirigenten, Højer, takkede for Valget og bad om Overbærenhed, dersom hans Evner ikke strakte til. Det var første Gang, han indtog denne Tillidspost. Oplæste Dagsordenen. Denne godkendtes.

Punkt 3. *Formanden, Soph. Jensen*: Uden Overdrivelse kan man sige, at den nu forelagte Betænkning har haft en besværlig Tilblivelse. Lønningskommissionen blev nedsat saa snart som muligt, efter at Regeringen Stauning var traadt til. Den forrige Regering var vist ikke helt klar over, hvorledes Lønningslovsrevisionen skulde gribes an, dog var Meningen vistnok denne, at man uden at nedsætte nogen Kommission vilde forelægge vore Organisationer et nyt Lønningslovsudkast.

Dette blev altsaa forpurret; men Kommissionen blev dog nedsat paa et saa sent Tidspunkt i 1929, at man ikke kunde naa at blive færdig saa betids, at ny Lønningslov kunde blive færdig til April 1930, hvorfor man bad om og fik Udsættelse et Aar. Vore Organisation repræsenteredes i Kommissionen af Hr. Charles Petersen og Hr. P. Jensen fra Postforbundet, begge indvalgte i Kommissionen som Repræsentanter for Centralorganisation I.

Kommissionen kom ret hurtigt i Gang med Arbejdet, haade hvad angaar almindelige Regler og de særlige Lønningsbestemmelser.

Da det Beløb, Kommissionen havde tænkt sig at gaa med til, til Lønforbedringer for Tjenestemændene i sin Helhed, kun var ringe, beskæftigede Kommissionen sig meget med Aspirantlønningerne og fandt snart en Form for disse, hvorved der kunde indtjenes 1,6 Mill. Kr. Disse Besparelser eller Lønnedsættelser vil for vore Aspiranters Vedkommende være vanskelig at udregne, da vi i Øjeblikket ingen helt unge har. Samtidig foreslaas, at Aspiranttiden skal være 2 Aar, det betyder mere. Disse Folk staar jo

ikke i vor Forening; men det er dog os, de altid søger om Raad og Daad, og det er vor Pligt at hende Smedeforbundets Opmærksomhed paa denne Sag og bede dette tage Affære.

Vi har været ude for enkelte Tilfælde af uansøgt Afsked, uden at de paagældende vidste eller kunde faa at vide Grunden til Afskedigelsen. Den nye Lov giver Ret til Udtalelse og Ret til Adgang til Sagens Akter. Dette maa ikke undervurderes. Det er et Gode, der skaber Tryghed.

I Tilfælde af Suspension til halv Løn skal Styrelsen redegøre for Grunden til Suspensionen.

Et gammelt Spørgsmaal, der ofte har været fremme, er Funktionsgodtgørelse. Hidtil har 6 Uger været Minimum, forinden Godtgørelse kunde faas, en urimelig lang Tid, der gav for let Adgang til Afbrydelse.

Selv om enkelte ivrige Lokomotivmestre har drevet dette at afbryde en Funktion, som Sport, saa er der ofte af Administrationen taget Hensyn i Personalets Favør ved indankede Sagers Behandling.

Det nye Forslag siger nu 4 Uger eller 29 Dage, for at kunne opnaa Funktionsvederlag. En ret væsentlig Forbedring.

Det har før knebet at faa den os tilmaalte Orlov, og det har været saaledes, at den overgik til det paafølgende Aar; kunde den da ikke gives, skulde der søges om Godtgørelse, og man skulde da have en human Fortolkning for at faa den. Nu skal der ydes Pengeerstatning for saaledes mistet Ferie.

Den tekniske Forhandlingsret, vi havde faaet under den første socialdemokratiske Regering, fik vi hverken Tid til at faa Udbytte eller Forstaaelse af. Vi har ønsket den indført igen. Dette stilles der nu Forslag om. Inden for D. L. F. har vi egentlig aldrig følt Savnet af denne Ret særlig haardt, fordi vi altid har kunnet faa Forhandling med Administrationen i saadanne Spørgsmaal.

En Bestemmelse, Hovedbestyrelsen vil søge hidført en Ændring i, er denne, at de første Forhandlinger skal føres i de stedlige Afdelinger, og først naar Forhandlingerne der brister, træder Hovedbestyrelsen til. Denne Bestemmelse er selvfølgelig indsat for at skærme den øverste Styrelse for at skulle tage en Forhandling om alle mulige og umulige Sager, som antagelig vil kunne behandles ude i Afdelingerne, men vi mener, at vore tekniske Spørgsmaal maa ordnes paa en ensartet Maade, og det opnaas bedst ved, at Hovedbestyrelsen tager sig af dem. Saa her vil vi forsøge at faa en Ændring.

Den foreslaaede Voldgiftsret skulde blive en Betryggelse for Personalet. For denne Voldgiftsret, der skal dannes af lige mange Repræsentanter for Styrelsen, og for Personalet, samt en Højesteretsdommer, der er Formand, og en Landsretsdommer, der er Næstformand, kan Centralorganisationerne indbringe Sager, som der ikke kan naas Afgørelse i ved Forhandling med Styrelsen.

Forhandlinger uden Resultat skulde være forbi; nu skulde det blive saaledes, at Voldgiftsretten vil søge alle Udveje, for at finde et Resultat, begge Parter kan acceptere. Opmandens Opgave er at være ganske neutral, samt denne at søge at finde Generalnæv-

neren, som saa bliver den afgørende. Naar en Voldgiftsret saa har afsagt Dom, maa vi tro, at denne er rigtig. Denne Voldgiftsdomstol maa betragtes som en Gevinst for os. Administrationen vil ogsaa blive nemmere at tale med, for ikke at faa Sager ført frem til Voldgift.

Med Hensyn til Forhandlingsretten er der fra et Mindretal i Kommissionen — Højre og Venstre — stillet et Forslag. Dette maa ses paa Baggrund af deres politiske Opfattelse.

Bestemmelsen om, at en Forenings Midler ikke maa anvendes i partipolitisk Øjemed, kan ikke direkte vedrøre os, men andre Organisationer. Bestemmelsen om rene Tjenestemandorganisationer tager sikkert Sigte paa de samvirkende Fagforbund. Bestemmelsen i Reglerne om Anerkendelse af mere end to Organisationer under en Styrelse er vi ikke helt klar over Konsekvenserne af, og vi stiller os afventende over for Rigsdagens Behandling af dette Spørgsmaal. Hele Mindretalsforslaget er et Indgreb i Organisationernes indre Liv.

Hele vor Retsstilling har ofte givet Anledning til Drøftelse, ogsaa denne Kommission har indgaende beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, og det har kostet et stort Arbejde at finde de rette Regler. Hele dette Afsnit er undergaaet en gavnlig og heldig Forandring. Hvis man er ude for en Indberetning fra en overordnet, vil man kunne forlange Afskrift af Sagens Akter. Hvis en Sag gaar til Auditøren eller Dom, kan man forlods sikre sig ved at kræve Udskrift af Forhørsprotokollen og Udskrift af Sagens Bilag, samt Ret til at medtage Bisidder ved Forhør, og denne kan være en Sagfører, som endda udstyres med ikke saa lidt Myndighed, dog kan Auditøren give Henstilling om, at Bisidder udelukkes i visse Sager. Vi ved jo dog ikke, hvorledes det vil virke i Praksis; den nuværende Auditor er jo altid en retfærdig Mand for Personalet, men vi kunde jo faa en anden Auditor! Det vil betyde meget, at vi kan medtage en Sagfører. Om Tilbagebetaling af for meget udbetalte Beløb fandtes til nu ingen Regler for Administrationen, hvorimod Reklamationer fra Personalet skulde ske inden 3 Maaneder; denne Frist sættes nu op til 6 Maaneder, og Fristen for en eventuel Sags Indbringelse for Domstolene forlænges fra 6 til 9 Maaneder. Administrationen kan dog rejse en Sag indtil 15 Maaneder efter. Naar saa lang Tid er sat, er det fordi Hovedrevisoratet først skal finde eventuelle Fejl. Det er os en Tilfredsstillelse, at Administrationen nu underkastes visse Regler.

I den gamle Lov er der en Bestemmelse, at Tjenestemænd, der har 3000 Kr. og derover i Aarsløn, ikke kan faa Lønforskud; denne Grænse er slettet, der siges blot, at Lønningsforskud ikke kan overstige 2400 Kr. Afdragstiden forlænges fra 3 til 4 Aar. I Pensionsbestemmelserne er der en væsentlig Forhøjelse af Pensionsbidraget, idet dette er foreslaaet forhøjet fra 3 til 5 pCt. Personalet skal dog ikke være saa kede af denne Bestemmelse, man kan heretter ikke med saa stor Ret angribe os for at ligge Statskassen til Byrde med vor Pension. Vi har hidindtil haft en meget billig Pensionsordning. Kommissionen har paa et tidligere Tidspunkt været inde

paa, at Tjenestemændene slet ikke skulde betale noget til Pensionskassen; men Lønningerne skulde saa til Gengæld præges deraf. Offentligheden ser kun paa Pensionen som en Forsørgelse af Tjenestemændene. Selve Pensionsreglerne er for de unge blevet en Del forringede, idet Pensionsalderen er sat op til 35 Aar, mod tidligere 30 Aar. Pensionsloven for de unges Enker er ligesaa god som tidligere. Den Tjenestemand, der har Pensionsret nu, beholder denne. Samtidig er der en Overgangsbestemmelse, der giver Tjenestemændene Ret til, inden et Aar efter Lovens Ikrafttræden, selv at vælge om han ønsker Pension beregnet enten efter den gamle eller den nye Ordning. Efter det 42. Aar staar Pensionsprocenten lige med den gamle. Højest Procentregler for den gamle Lov var 66 Procent af Løn, er nu sat til 70 Procent. Det vil sikkert være klogest at vælge den nye Ordning, der kan selvfølgelig være Undtagelser, der muligvis kan have Fordel af at vælge den gamle Lov. Med de Lønninger, der staar i Dag, vil det betyde en Merindtægt paa højeste Pension af 246 Kr., henholdsvis 257 Kr. beregnet af 500 Kr. i Kørepenge, det vil dog sige noget, naar den Dag kommer, at vedkommende skal til at gaa. I Øjeblikket har vi 3 Aars Grænsen, hvorefter Pensionen beregnes, efter det ny skal Tjenestemændene kun have været 1 Maaned paa den nye Løn. Angaaende $\frac{1}{6}$ Aar, saa er der søgt at gennemføre dette, ogsaa for Personale, der er ansat efter 1919. Alle mulige Oplysninger og Argumenter er tilstillet Kommissionen for at gøre den forstaaelig, at Lokomotivmandsstillingen er en Særstilling, vi har ved Statistik kunnet bevise, at vi har et moralsk Krav paa at blive imødekommet her, men Administrationens Meddelelser til Kommissionen var af en saadan Modvægt, at vore Bestræbelser ikke lykkedes. Paa dette Omraade er der altsaa ikke sket nogen Forandring, de forud for 1919 ansatte beholder det $\frac{1}{6}$ Aar.

Forældreløse Børn som hidindtil kun har haft Adgang til Pension faar nu »Ret« til 270 Kr. aarlig. Stedstillægets 5 Satser har været søgt nedsat til 3, men der blev opponeret herimod. Der var tænkt til disse 3 Satser at give et Skattetillegg, naar Skatten i en enkelt By var særlig stor. Resultatet i Betænkningen blev, at de nuværende Satser beholdes, men med en Nedsættelse af hver enkelt Sats. Det nuværende Konjunktur- og Dyrtidstillæg bortfalder og skal i Fremtiden erstattes af Reguleringstillæg, som for hver Gang Udgiftstallet falder eller stiger med 104 Kr. reguleres nedad eller opad med 96 Kr. For vore Medlemmer betyder dette i det store og hele ikke ret meget, for enkelte en lille Nedgang og for andre en lille Forhøjelse. Kommissionens Opgave har jo været, at faa de to tidligere Tillæg indarbejdet i hinanden og det nye Tillæg er Resultatet heraf. Man studser uvilkaarligt ved at se den første Kolonnes Udgiftstal, der er et Hul her, hvis Fremtiden skulde vise en Stigning i Udgiftstallet. Det er Pladsen til de 3 Portioner, Neergaard forlods har taget. Efter nugældende Lov vil der, naar Dyrtidstillægget forsvinder helt, endnu være en lille Rest tilbage af Konjunkturtillægget, hvorimod Reguleringstillægget forsvinder helt. For Dagpengenes Vedkommende vil

disse bevare nugældende Størrelse, men for Fremtiden vil man kun faa hele og nedsatte Dagpenge. Hele Dagpenge for de første 14 Dage.

Der ligger heri en Tendens, der er anerkendt af mange Organisationer, at det altid kniber paa de korte Udkommandoer, medens det gaar bedre under de lange, idet man her bedre kan indordne sig under de lokale Pensionsforhold. De første 2 Udkommandodage faar et Tillæg. Med Hensyn til Flyttegodtgørelse betaler Statsbanerne i Øjeblikket ikke for Op- og Nedbæring samt Indpakning, dette har givet Anledning til mange Gnidninger, og denne Bestemmelse bortfalder. I Stedet for indføres Bestemmelsen, at 10 a 20 pCt. af Betalingen for Flytteudgifterne skal betales af Tjenestemanden. Karenstiden 5 Aar for Opnaaelse af Flyttegodtgørelse nedsættes til 3 Aar, en meget betydelig Forbedring.

Forhandlingen blev her afbrudt af en Frokost-pause fra Kl. 12,15 til Kl. 14,00.

Efter Frokosten overtog Lokfbr. *Dyhrberg* Dirigenthvervet, og *Formanden* fortsatte sin Beretning.

For Kørepengenes Vedkommende gælder i Øjeblikket 27 Øre for Lokf. og 20 Øre for Lokfbr. Forslaget lyder paa henholdsvis 25 og 20 Øre. $\frac{2}{3}$ Beregningen af Dagpenge bortfalder; der ydes Kørepenge for alle Fraværelsens Timer. Det Personale, der ikke har lange Ture, vil selvfølgelig sætte noget til, og omvendt. Vi har søgt paa mange Maader at hindre Nedsættelsen og gjort os mange Anstrengelser for at beholde de 2 Øre, men de er strandede. Rangerpengene opretholdes med $\frac{1}{2}$ Kørepenge. Natpengene er der ikke sket nogen Forandring med, der har været krævet et tidligere Klokkeslet for deres Beregning, men der er ikke taget Hensyn hertil. Det er dog fastslaaet, at samtlige Tjenestemænd har Ret til Natpenge.

Angaaende selve Lønnen, da var det først Meningen at give Lokomotivfyrbøderne 4 Tillæg til en Grundløn som den nuværende; senere blev Tillægget lagt til Grundlønnen. For Motorførerne er Forholdet, at disse er delt i 2 Lønklasser, dette betyder en Nedgang. Overgangsbestemmelserne tilsigter, at de Tjenestemænd, der er i Stillingen, ikke kan gaa ned i Løn, men dette kan jo ikke virke tilfredsstillende for dem, der kommer efter. For Lokomotivførernes Vedkommende er der lagt 60 Kr. til Grundlønnen og hvert af de 2 Alderstillæg. Slulønningen bliver derved 3780 Kr. Disse Lønninger dækker jo ikke de Krav, vi har stillet til Kommissionen; vi har forsøgt mange Henvendelser desangaaende, men det er altsaa ikke lykkedes os at naa højere op. H. B. agter at stille et Ændringsforslag til disse Lønninger, hvori vi kræver Lokomotivfyrbødernes Grundløn bibeholdt med 3 Tillæg a 200 Kr. = Slutløn 2850 Kr.

For Motorførerne opponeres der ikke mod en Deling, den kan kun ikke ske som foreslaaet; vi maa fastholde, at de der er sat ned i 13. Lønklasse maa op i 12. igen, og de, der staar i 12., skal op i 11. Klasse, eller ogsaa skal de alle samles i 12. Klasse. For Lokomotivførerne vil vi stille Forslag om en Grundløn paa 3180 Kr. med 2 Tillæg a 360 Kr. Slutløn 3900 Kr.

Hermed tror jeg, at jeg har forelagt de væsent-

ligste Forandringer mellem den gamle Lov og det nye Forslag og ved mine Kommentarer tilkendegivet de Følelser, H. B. er besjælet af over for Kommissionens Arbejde.

Det har ikke været lutter Tilfredshed, der har hersket i de to andre Jernbaneorganisationer; forskellige Forslag og Resolutioner foreligger, og jeg er da ogsaa af den Formening, at Kongressen her i Dag vil paalægge os at stille Ændringsforslag for Lokomotivpersonalet og ikke blankt godkende Forslaget. Man maa gøre sig klar over, at Forslaget, der foreligger fra Kommissionen, er et Kompromisforslag, det er ikke et socialdemokratisk Forslag, men et Kommissionsforslag, man kan jo dog maaske mene, at Socialdemokratiets Repræsentanter kunde have foreslaaet nogle andre Lønningssatser, der var lettere at komme ud med, men hvis Forslaget ikke var enstemmigt fra alle Partiernes Repræsentanter, kan det ikke gaa igennem, men vil uvægerligt blive standset i Landstinget.

Ude i Landet er Landboerne ikke glade for, at deres Repræsentanter paa Ting er gaaet med til en Lønforbedring, thi derude er de inde i en Nedgangsperiode af ret katastrofal Karakter, tillige ligger vi over for den Omstændighed, at mange Arbejdsoverenskomster er opsagte, dette er uden Tvivl ikke for at Arbejdslønninger skal stige.

Jeg vil bede Repræsentanterne tage sagligt paa Sagen, tage alle Ting i Betragtning og nøje overveje, hvorledes Landet ligger. Forslaget er meget nemt at slaa i Stykker. Venstre og Højre kan snart springe fra, men vi kan ikke give Udtryk for, at det, vi er budt, er vi tilfreds med, men søge ved Ændring at faa skabt en tilfredsstillende Lov. Medlemmerne skulde ikke gerne kunne komme til deres Repræsentanter og sige, at de har været med til at slaa det hele i Stykker.

Sagen ang. Lokomotivførere paa alle Rangermaskiner er ogsaa indsendt til Lønningskommissionen, men jeg skal ikke komme nærmere ind paa dette før til Foraaret; der foreligger dog allerede det Resultat, at der vil blive forlangt 69 Førere mere paa Normeringsloven, hermed skulde saa dette Spørgsmaal være ude af Verden.

Vi har fra en anden Org. haft nogen Modstand i vore Betragtninger for Lokomotivførernes Stilling, idet den har motiveret Togførernes Stilling paa Lokomotivførernes Bekostning. Dette har medført, at vi fra vor Side har benyttet Ting, som vi ellers ikke havde tænkt os, men vi har været nødt dertil for at slippe fri for det Kværlertag, de vilde forsøge paa os.

Lokomotivførerforeningen af 1927 har ogsaa i en Skrivelse til Kommissionen gjort deres Betragtninger gældende. (Sekretæren oplæste deres Skrivelse.)

Med disse Ord vil jeg gerne overlade til Repræsentanterne at udtale sig om Forslaget.

C. L. Christiansen, Fa., gav Formanden Ret i hans socialøkonomiske Betragtninger, men var dog endnu ikke klar over, hvor Formanden stod. Hvad betyder vor Stilling i Dag? Tror Hovedbestyrelsen, at et Ændringsforslag vil blive taget til Følge? Selvfølgelig er vi ikke tilfredse; men er dette ikke det eneste, vi kan udtale i Dag. Naar vi nu skal have en anden Beregning af Køretimerne, og af med 2

Øre i Timen, skyldes det vel Postvæsenet, som har de lange Ture. De vinder ved det, men vi taber. I Fa. vil det i alt Fald betyde Tab. Tal. spurgte Formanden: Beholder vi Uniformen i 11. Lønklasse?

G. O. F. Lund, Gb.: Den ellers udmærkede Tale, Formanden holdt, kunde vist godt have været afkoret noget for første Dels Vedkommende. Det brændende er Lønspørgsmaalet, Pensionen og andre dermed staaende Ting. Dog deler jeg Formandens Betragtninger i disse mere underordnede Spørgsmaal, og jeg haaber, at H. B. skaber det bedste for vor Medvirken her. Tal. fandt Trang til, at D. L. F. fik Forhandlingsret direkte med Administrationen i alle Spørgsmaal. D. L. F. maa selv bestemme Rammerne og Grundsætningerne for vor Organisations Virke. Forhandlingsretten har vi kæmpet for i mange Aar; vi har aldrig været tilfredse med indirekte at være repræsenteret i Kommissionen. I denne Kommission har vor Repræsentant ikke været nogen varm Fortaler for Lokomotivmændenes Interesser. Troede, at det havde Betydning, at 3 Aar var forhøjet til 4 Aar. Vi vil sikkert i Fremtiden faa mange Anmodninger om Forskud, og da er det godt. Fulgte ikke H. B., naar denne havde fraraadet, at Bidraget til Pensionen blev strøget. Bliver vi daarligere Samfundsborgere, naar vi ikke betaler Bidrag? Betragtes da Aldersrentenydere som daarlige Borgere. Vi er bundne af Pensionsforholdene, vi kunde faa højere Lønninger, hvis disse ikke kædedes sammen med Pensionen. Vilde fraraade de unge at modtage den nye Ordning. De $\frac{2}{100}$ er ogsaa dyrt betalte. Men en Ændring er temmelig sikkert ikke mulig. Henstillede til H. B. at arbejde for, at Lokomotivmænd ansatte efter 1919 ogsaa fik $\frac{1}{8}$ Aar medregnet. Der er al Grund til at fasthold, at vor Tjeneste er enerverende og nedbrydende; derfor skal alle have det $\frac{1}{8}$ Aar.

De 2 Øre, som tages fra Kørepengene, betyder noget i Forbindelse med andre Nedsættelser og Forhøjelser af Afgifter. De 180 Kr. skal vi jo ikke have, de er forlods taget.

Vor H. B. fremsendte vort Forslag, et godt Forslag, der kunde tænkes gennemført; men nu ser vi som i 1919, at man vil os gerne Forbedringer, men vi faar ingen. Naar Lønningsloven i 1919 gik igennem, skyldtes dette de store Kørepenge, Emolumenter m. m. Jeg advarede da mod dette urimelige Grundlag. Det samme er Tilfældet nu. Dette at være saa gammel, at man har opnaaet to Avancements fra Haandværkerstillingen, skulde dog gerne betyde økonomisk Gevinst, men gør det dette? Kommissionsforslaget byder os en Løn, som er lige med den, en Haandværker har i Dag. Er vor Gerning som Lokomotivfører da ikke mere ansvarsfuld? Vi, som betroses saa store Værdier! Vi maa og skal have et yderligt Tillæg. Har man fulgt Forhandlingerne i de sidste Dage, ved man, at der er enestaaende Utilfredshed. Afstemningen indenfor Jernbaneforbundet gav intet rigtigt Udtryk for Stemningen der. Betænkningen foreslaar en ganske udemokratisk Lønningslov. Selvfølgelig skal alle gode Kræfter arbejde i Samfundets Interesse; men naar Bundklasserne faar en lang Næse og de højerestaaende — Embedsmændene — faar høje Tillæg, saa er dette ikke de-

mokratisk. Embedsmændene vilde ikke staa i Fare for at sulte uden dette Tillæg!

Den forrige Regering har selvfølgelig intet at gøre med Betænkningen. Den nuværende Regering gav Kommissionen en Sum at fordele, og den har fordelt den paa en udemokratisk Maade. Embedsmændene har haft en god Repræsentation i Kommissionen, og har brugt Magten, de havde. Tror man paa, at hvis vi slog dette Forslag i Stykker, at det da blev bedre, hvis vi fik en anden Regering? Vi skal ikke godkende, men arbejde for Forbedringer! Og vi skal sætte noget ind paa Nægtelsen, om det saa skal være vore Stillinger. Anmodede H. B. om at arbejde for, at Timepengene for Lokomotivførere blev 30 Øre og for Lokomotivfyrbødere 25 Øre. Det er maaske vanskeligt, men det maa prøves gennemført. Vi skal ogsaa kræve, at Beregningen af Timepenge bliver fra Maskinafdelingens Omraade til Maskinafdelingens Omraade.

Vilde have fundet det klogere, om denne Skrivelse fra Lokomotivførerforeningen ikke var blevet oplæst. Lad dem dog i Ro.

Bad Kongressen lade være at blande Politik ind i denne Sag. Dette kan kun skade. Opfordrede H. B. til i betimelig Tid at underrette Medlemmerne om Sagens Gang.

Lokomotivfører *Heftholm*, Frh.: Da vi for ca. 3 Uger siden modtog denne Beretning, løb det efter endt Gennemsyn lidt koldt ned ad Ryggen paa os. Det Forslag, der her er stillet, kan vi slet ikke modtage, det er jo ikke tilnærmelsesvis i Nærheden af de Krav, der blev stillet paa Odensemødet. Kunde støtte H. B.s Forslag til Ændring. Aspirantordningen er ogsaa forkastelig; det glæder mig at høre, at D. S. og M. F. faar dette Spørgsmaal til Behandling.

Joh. Hansen, Ar.: I Modsætning til Hr. Lund, Gb., skal jeg takke Formanden for hans Beretning; han uddybede denne saa godt, at Repræsentanterne nu kan komme meget lettere over den. Er ikke tilfreds med Forslaget, men kunde støtte H. B.s Ændring, mulig med Tilføjelse af det 3. Tillæg, som Hr. Lund skitserede. Ønsker Oplysninger angaaende Overgangsbestemmelserne for Pensionsordningen og Pensionsberegningen. Mister vi Kørepengene?

Saavidt mig bekendt kan Udgifterne til Pensionering dækkes af 5 pCt., kan der ikke skaffes en Oversigt over samtlige Udgifter til Pensioneringen? Angaaende Reguleringstillægget, da maa dette ændres saaledes, at Opgangen bliver lige saa let som Nedgangen.

Lokomotivfører *R. Petersen*, Sdb., ønskede paa 2 Punkter at imødegaa Hr. Lund, Gb., men kunde iøvrigt slutte sig til det meste af det, Lund havde fremdraget.

Mine Vælgere stiller sig saaledes, at det i det store og hele ikke er Lønspørgsmaalet, det er galt med, men derimod Klassificeringen.

Man ser den Uhyrlighed i Forslaget, at en Lokomotivfører skal være 59 Aar for at komme op paa højest Pension, hvorimod en Sygeplejerske skal gaa, naar hun er 60, ikke dermed sagt, at jeg undervurderer hendes Arbejde, tværtimod.

(Fortsættes.)

OMBYGNING OG FORBEDRING AF DAMPLOKOMOTIVER

For bedre at opfylde Tidens Krav om mange tætliggende Holdsteder og hurtig Befordring af de Rejsende har den svenske Østkystbane (Härnösand-Uppsala) ladet sine Loko-

Ved Ombygningen er vundet Besparelser i Reparations- og Driftsomkostninger, væsentligt ved, at den hyppigt forekommende Spillen paa Skinnerne og det dermed følgende Slid og Faren for Brud er bortfaldet. Endvidere er vundet, at den maskinelle Kraft udnyttes bedre; Igangsætning sker meget hurtigere, og Force-

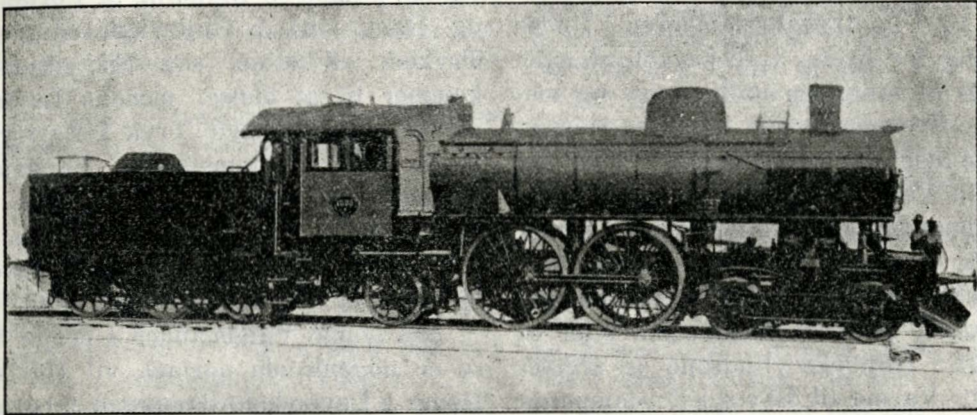


Fig. 1. Før Ombygningen.

motiver Litra A ombygge fra 2 B 1 til 2 C-Lokomotiver, Fig. 1 og 2. Det er et meget dristigt og interessant Stykke Arbejde, her er udført. Det bageste Løbehjul sæt er fjernet og Lokomotivrammen (Stangramme) er ved elektrisk Svejsning forsynet med Akselgafler for et nyt Sæt Kobbelhjul. Dette er indsat og to nye Kobbeltænger forbinder det med det tidligere bageste Kobbelhjul sæt. Kobbeltæppene paa Drivhjulene er anbragt paa det nye Hjul sæt og Drivhjulene har faaet nye Kobbeltæppe. Samtidig er Kedeltrykket, der paa Grund af Maskinens store Tilbøjelighed til at spille var sat ned

fra 12 Atm. til 11,5 Atm., sat op til 12 Atm. ring mellem Holdstederne ikke saa paakrævet. Før Ombygningen var selve Lokomotivets Vægt 60,2 t og Adhæsiønsvægten 29,15 t og efter Ombygningen henholdsvis 60,8 t og 43,5 t. Ombygningen, der varede 2 Maaneder for hvert Lokomotiv, er foretaget af Aktiebolaget Lindholmen—Motala, Motala Verkstad.

I Forbindelse hermed har det sin Interesse, at de svenske Statsbaner agter at ombygge sine 2 B 1 Lokomotiver til 2 C-Lokomotiver og har allerede ladet 3 Stkr. ombygge hos samme Firma.

Memo.

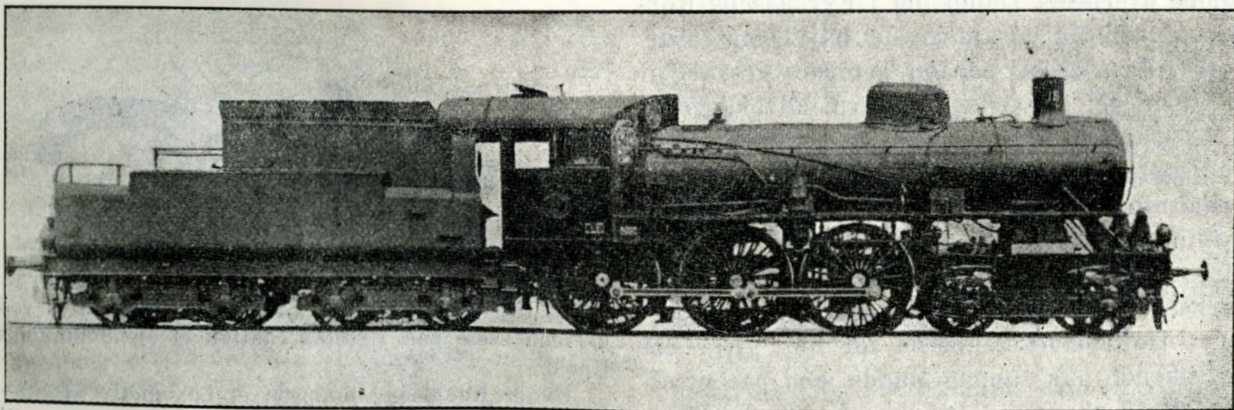


Fig. 2. Efter Ombygningen.

BRÆNDESELSBESPARENDE DAMPLOKOMOTIVER

Af Lokomotivfører F. Spær.

Tilsynet og Betjeningen af Schwartzkopf-Löffler-Højtrykskedlen stiller sig noget anderledes end ved de almindelige Damplokomotiver. Til Aflæsning af Vandstanden i Højtryksfordamperen a og i Lavtryksfordamperen f findes 2 Indretninger for hver. I Højtryksfordamperen findes to af hinanden uafhængige og meget følsomme Svømmere, som løftes og sænkes med Vandstanden og derved bevæger hver sin Viser over en Vandstandsskala, anbragt saaledes, at Vandstanden kan aflæses paa to Steder i Førerhuset. Normalt vil der ikke forekomme væsentlige Forandringer i Højtryksfordamperens Vandstand, da Forbrugsdampen efter at have arbejdet i Højtryks cylindrene og afgivet Resten af sin Varme til Lavtryksfordamperen fortættes, og Fortætningsvandet pumpes ind i Højtryksfordamperen af en Fødepumpe, der er fast forbunden med Damp-Cirkulationspumpen b, saa Dampudvikling og -forbrug og Tilførsel af Fødevand staar i bestemt Forhold til hinanden. Men da der ikke helt kan undgaaes Tab i Højtryks cylindrene og Fødepumpen, findes der en Hjælpepumpe, som kan sættes i Virksomhed efter Behov og pumpe Vand fra Lavtryks- til Højtryksfordamperen.

Skulle Vandstandsviserne svigte og Vandstanden synke under den foreskrevne Højde, vil det dog ikke medføre nogen Fare, da Fordampningen i Højtryksfordamperen kun sker ved Overskudsvarmen, som den cirkulerende Damp modtager ved Overhedningen i Fyrkassen, men i saa Fald vil Cirkulationspumpen pumpe overhedet Damp ind i Fyrkassens Rørsystem, som da vil antage for høj Temperatur. Dette tilkendes gives paa en Temperaturskala af en Viser, der paavirkes af Varmeudvidelsen af et i Fyrkassen anbragt Rør, og Hjælpepumpen maa sættes i Virksomhed. Som Sikkerhedsforanstaltning findes en automatisk virkende Anordning, som ved en vis Temperatur træder i Virksomhed, hvorved der blæses Damp ind i Fyrkassen, og Fyret dæmpes. Bliver Vandstanden i Højtryksfordamperen for høj, giver det sig tilkende paa samme Maade som paa et almindeligt Lokomotiv; der rives Vand med Dampen og Vandet fordamper i Overhederen og

frenkalder Temperaturfald i denne, som viser sig paa Temperaturskalaen (Pyrometret).

Til at kontrolere Vandstanden i Lavtryksfordamperen findes to Vandstandsglas af de almindeligt anvendte. Svinger disse, og Vandstanden synker for meget i Lavtryksfordamperen, kan Højtryksspildedampen ikke afgive sin Varme deri og fortætte; Højtryksfødepumpen vil saa pumpe en Blanding af Fortætningsvand og Damp ind i Højtryksfordamperen, hvor Trykket vil stige, saa Sikkerhedsventilerne kommer til at blæse, medens Lavtryksmanometret viser faldende Tryk i Lavtryksfordamperen. Derved konstateres Vandmanglen og Vand sættes paa med en Injector. For høj Vandstand i Lavtryksfordamperen viser sig ved et Temperaturfald i Lavtryksoverhederen, foraarsaget af det medrevne Vand.

Saa længe Vandstanden i begge Fordampere er nogenlunde normal, vil Udviklingen af Damp i Lavtryksfordamperen foregaa i et bestemt Forhold til Dampudviklingen i Højtryksfordamperen, derfor er Højtryks- og Lavtryksregulatorerne indrettet saaledes, at de manøvreres med et og samme Regulatorsving.

Kedelstensdannelse kan ikke undgaaes i Lavtryksfordamperen, men da Varmetilførslen til denne ogsaa er indirekte, medfører det ingen Fare. Den kan endog paa en Maade virke gavnligt ved at danne et isolerende Lag om den indvendigt fra tilførte Varme.

Foruden Kulbesparelsen spares ogsaa en Mængde Vand, man har derfor kunnet bygge Tenderen meget lille i Forhold til Maskinens Trækkeevne, saa den rummer kun 16 m³ Vand og 6 t Kul.



7. Januar.

Et Uheld paa Kolding Station. I Gaar Aftes ved 6-Tiden skete paa Kolding Station et ejendommeligt Uheld.

Under Rangering hoppede et Lokomotiv af Sporet. Uheldet skete paa lige Spor, saa Aarsagen til Afspringen er ikke let at finde.

Der maatte tilkaldes en Hjelpevogn til Fredericia, og ved dens Hjælp fik man atter Maskinen paa Sporet.

Ved en Jernbaneoverskæring i Haderslev skete der Mandag Eftermiddag et Sammenstød mellem en Bil og Amtsbanen Motortog. Bilen, hvis Fører var August Johnsen, Sønderborg, der er Repræsentant for A.-S. Vitania, Aabenraa, kom Syd fra. Johnsen blev for sent opmærksom paa Motortoget, og kunde ikke naa at faa bremsen op. Venstre Forparti af Bilen ramte Toget, der dog ingen Skade tog. Bilen blev derimod en Del ramponeret. Johnsen slap uden Men.

Skylden for Sammenstødet maa nærmest tilskrives en Forsømmelse fra Togpersonalets Side.

9. Januar.

Fra Warszawa telegraferes:

E frygtelig Jernbaelykke skete i Aftes i Nærheden af den lille Station Ostski. Lokomotivføreren paa et Persontog oversaa Stoppesignalet fra et foran paa Linjen holdende Godstog og kørte med fuld Kraft ind i dette. Næsten samtlige Vogne i Persontoget blev ved Sammenstødet slynget ned ad den stejle Jernbanedæmning og knustes fuldstændig. Der er foreløbig fremdraget 60 saarede. Om der ogsaa under Ruinerne findes døde, vides endnu ikke.

Zoneredningskorpset har henvendt sig til Direktør Ellehammer for i Samarbejde at søge at skabe et Apparat, der i omfattende Grad kan ophæve Faremomentet ved de ubeskyttede Baneoverskæringer. — Idéen gaar ud paa at skabe et Ovenlys over Baneoverskæringerne, hvis Funktion ikke er afhængig af Snefald, Regn eller andre Naturkræfter. Ellehammers Indsats skal være at finde en Maade, hvorpaa Toget fremtidig skal slutte Strømmen og tænde Advarselsslyset.

Direktør Ellehammer udtaler til os, at det er rigtigt, at Zoneredningskorpset har henvendt sig til ham. Sagen er dog først under Forberedelse, saa det er for tidligt at udtale sig nærmere om Løsningen deraf.

Fhv. Maskindirektør O. Busse imødegaar i »Berlingske Tidende« skarpt den af Prof. A. R. Christensen i talrige Artikler fremsatte Kritik af Statsbanernes Tilstand og Statsbaneledelsens Initiativ.

10. Januar.

De mange farlige Jernbaneoverkørsler. Paa Fyn findes der som bekendt en Række Jernbaneoverkørsler, som maa betegnes som i høj Grad farlige, og som vil blive mellem de første, der kommer ind under det forestaaende Lovforslag om Sikring af Færdslen ved Vekrydsninger og Krydsninger mellem Veje og Jernbaner.

Det Udvalg, der af Fyns Stiftamt er nedsat i Anledning af Udarbejdelsen af det forestaaende Lov-

forslag, vil paa Mandag foretage en Inspektion af alle Overkørslerne paa Svendborgbanen og paa Tirsdag af Overkørslerne paa Nordfynske Bane.

12. Januar.

Ved 10-Tiden i Formiddag skete der paa Es. Havn en Løbskkørsel, der let kunde have faaet de alvorligste Følger.

En Fladvogn, tilhørende Vognmand Chr. Petersen og med Chr. Jensen som Kusk kom kørende ad Østre Havnevej østpaa, da nogle Brædder pludselig ved E. & C.s Pakhus faldt af Vognen. Hestene blev forskrækket over Braget og satte i Løb.

Det lykkedes ikke Kusken at faa de forskrækkede Dyr standset, og pludselig satte de over Skinnerne nedenfor Trappen op til Haveadministrationsbygningen, hvor de løb lige mod et holdende Rangerlokomotiv.

Det gav selvfølgelig et mægtigt Brag, Hestene stejlede, og den ene af dem kom til at ligge næsten helt inde under Lokomotivet: men mærkværdigvis var de sluppet godt fra den ublide Medfart. De havde tilsyneladende ikke lidt nogen Skade udover, at de var blevet skrabet kraftigt i Bringen.

Kusken havde heller ikke lidt nogen Skade. Han var blot ved Stødet faldet om i Bunden af Vognen.

Det maa siges at være noget af et Mirakel, at Løbskkørslen ikke fik alvorligere Følger.

Paa Ringsted Jernbanestation skete der Lørdag Aften en uhyggelig Begivenhed, der kun ved et rent Mirakel ikke blev til en alvorlig Ulykke. Da Hurtigtoget 19,37 Vestfra kørte ind paa Stationen, kom fra Restaurationen en Rejsende, den 47-aarige Forsikringsinspektør *Ingerslev*, Ivar Huitfeldtsgade 58, Aarhus. Uden at give sig Tid til at løbe gennem Tunnellen satte han fra 1. Perron Kursen lige over Sporene mod 2. Perron uden at være klar over, hvor nær Toget var og uden at ænse en Dames advarende Raab.

Toget bremsede haardt op, men før det kunde standse, var Manden forsvundet *under* Toget, og man anede, at der maatte være sket en frygtelig Ulykke, idet Toget var kørt saa langt frem, at Lokomotivet og 2 Vogne var gaaet over Manden.

Der blev straks ringet efter Falck, og tilsyneladende uhyggeligt tilredt blev den Paakørte trukket frem af et Par Jernbanemænd og lagt paa Stationens Baare, hvorefter han af Falck kørtes til Sygehuset. Her viste det sig imidlertid, at hans Kvæstelser var ganske ufarlige; han havde 5—6 Saar i Hovedet, men der var intet Kraniebrud. Manden var snublet lige foran det frembrusende Tog, havde i Faldet faaet saa svære Stød, at han mistede Bevistheden, hvad der maaske reddede ham, idet han blev liggende ubevægelig — og laa saa heldigt midt imellem Skinnerne, at ingen Legemsdel ragede ind over disse.

Det alvorlige Sammenstød, som en Dag i Juli fandt Sted ved Overkørslen i Hellebæk mellem Hornbækbanens Tog og en Bil, kørt af Viktualiehandler

Jensen, Hellebæk, var til afsluttende Behandling ved Politiretten i Formiddags. Det paagældende Forsikrings-selskab »Baltica«s Repræsentant anførte, at Selskabet i dette Tilfælde ikkø kunde erkende sin Erstatningspligt overfor Bilejeren og derfor ønskede at indtræde som Part i Sagen.

Dommeren erindrede om Vidneforhøret, hvoraf det var fremgaaet, at en Række Passagerer paa Hornbæktoget havde hørt dette Signal, da Hellebæk Overkørselen skulde passeres.

Politifuldmægtig *Andresen* fremhævede den Hastighed hvormed Hornbæktoget passerer denne Overkørsel, det var ganske uforvarsomt, at Toget ligefrem drøner over denne Passage saa nær Stationen. Imidlertid havde Banen lovfæstet Hjemmel til denne Fart, der er 45 km, men den var en fuldkommen Utilbørlighed paa dette Sted, og man havde oftere Indtryk af, at der kørtes endnu hurtigere.

Stationsforstander *Friis* vilde bestemt protestere imod, at der kørtes hurtigere end de 45 km. Hvis man skulde køre langsommere vilde man nigen Steder komme. z

Andresen bemærkede hertil, at dette Resonnement ikke kunde gælde hvor der, som her, er Tale om at køre Folk over. — Dermed gik Sagen til Doms. Viktualiehandler Jensen meddelte, at han agtede at søge om fri Proces for et eventuelt Sagsanlæg imod »Baltica«.

Lidt over Midnat Søndag Aften er der ved Bukkehave Trinbræt (Lolland) sket et Sammenstød mellem to Biler, der mødtes lige paa Jernbanesporet i Overskæringen. Det lykkedes at faa standset Toget, der var paa Vej fra Trinbrættet. Vognene var stærkt ramponeret, og Toget forsinkedes en halv Snes Minutter.

13. Januar.

Det voldsomme Tøbrud skabte i Løbet af Dagen i Gaar saa store Oversvømmelser paa Terrænet Nord for Hellerup Jernbanestation, at Statsbanerne maatte tilkalde Redningskorpset, der ved Hjælp af Motorpumper løftede Vandet bort fra Sænkningen. *Umiddelbart forinden havde Vandstanden været over ½ Meter over Skinnerne*, og man befrygtede yderligere Stigninger som kunde være blevet skæbnesvangre, idet Vandet da vilde have slukket Ilden i Fyrkasserne.

— Der skal, fortæller idistriktschef *Eir*, ikke saa forfærdelig høj Vandstand til, førend man ikke kan køre.

At der stod saa meget Vand ude ved Hellerup, skyldes Udflætningen med de mange Spor, som løber under hverandre. I en saadan Sænkning vil der uvægerligt komme til at staa Vand, hvis Kloakerne svigter — og i Gaar synes Kloakerne ikke at have været i Stand til at følge med Tøvejret.

Køge, Mandag.

Hvor Strandvejen (Vejen til Storehedinge) i Køge Bys sydlige Udkant skærer Jernbanen, er der i Eftermiddag Klokken lidt før fem sket en Ulykke, som har kostet et Menneske, Ledvogterens Hustru, Livet.

Ledvogter *H. P. Hansen* var netop ved at sænke Bommene for Statsbanetoget (Persontoget) sydfra, der skal gaa fra Køge Kl. 5 og være i København Kl. 6,28, da en Personbil kom kørende ind mod Bommen, som omtrent var nede. Bommen løftedes i Vejret af Bilen, som kørte ind paa Skinnerne og blev staaende her.

Der var to Mænd i Vognen, dens Ejer, Kørelærer *Viggo Hansen*, Klippinge i Stevns, og en ung Mand fra Spjellerup, *Jens Einar Andersen*, der lærte at køre. Det var Ejeren selv, der førte Vognen. Passageren sprang ud af Bilen, da han saa, at Toget nærmede sig, medens Føreren blev siddende. Man mener, at han har faaet et Slag af Rattet ved Sammenstødet med Bommen.

Ledvogteren der straks var klar over Faren, løb frem imod Toget, svingende med sin røde Lygte, men tilsyneladende blev han ikke bemærket af Lokomotivpersonalet. I hvert Fald fortsatte Toget Farten, og et Øjeblik efter greb Lokomotives Kofanger Automobilen, som knustes med et Brag.

Af Toget blev den knuste Vogn slynget mod Ledvogterens Blokhuis, der laa umiddelbart op til Jernbanesporet, og det solide Hus, der dels var opført af Mursten og dels af Træ, blev jævnet med Jorden. *Ledvogterens Hustru stod op mod Blokhuset ud mod Jernbanelinien og hun blev ramt af Bilen* i det Øjeblik, Lokomotivet kastede denne fra sig, og fik det splintrede Blokhuis delvis over sig.

I Gaar Eftermiddags skete der paa Aarhus—Grenaa Landevej, hvor Vejen overskæres af Ebeltoft-Banen, et Sammenstød der fik et bedre Forløb, end man skulde have troet muligt. Proprietær *Rasmus Jensen*, Nygaard, kom kørende i sin Bil fra Nygaard mod Grenaa. I det taagede Vejr, der bevirkede, at Ruderne duggedes, bemærkede han ikke Toget, før det var for sent, og et Sammenstød var uundgaaeligt.

Bilen blev ramt lige bag Førersædet og slæbt med et Stykke henad Linien. Proprietæren der var alene i Vognen slap med nogle slemme Knubs, men Bilen blev knust.

I Anledning af en Skrivelse fra Udvalget for Færdselssikring i Randers Amt foreslaar Teknisk Udvalg, at Byraadet erklærer sig villig til at fremskaffe Plan og Overslag over den paatænkte Vejoverføring ved Hadsundbanens Skæring med Fjordgade, idet man anser denne Løsning for den eneste, der kan give en betryggende Ordning af de farlige Færdselsforhold.

Saafernt man maatte foretrække en Løsning med Anvendelse af Lyssignaler, indstiller Udvalget, at Kæmnerkassen staar i Forskud for Anlægsudgiften, hvorimod man maa holde paa, at saavel Anbringelsen som den fremtidige Pasning af et saadant Lyssignal bør foretages ved Hadsundbanens Foranstaltning.

Man overlod til Teknisk Udvalg at fremskaffe Planer m. v.

14. Januar.

Da et Lokomotiv tilhørende Anlægsfirmaet Carl Nielsen i Gaar Morges efter endt Eftersyn paa Værkstedet ved Teglgårdsvej i Middelfart skulde af Sted til Sandtransporterne bag Skoven, skete det Uheld, at det væltede i Udgravningen, hvorfor Førerhuset, Trækstænger m. m. tog megen Skade. Lokomotivføreren blev paa sin Post trods Faren for Kedelrørssprængning, men tog heldigvis ingen Skade. Uheldet var foranlediget ved, at Sporet efter det indtrædende Tøvejr gav sig. I Løbet af Dagen lykkes det med megen Besvær at faa Lokomotivet paa ret Køl og transporteret tilbage til Reparationsværkstedet.



DØDSFALD



Tirsdag den 23. December afgik Lokomotivfører P. J. Olsen, Kolding, ved Døden efter nogen Tids Sygdom, en ondartet Mavesygdom gjorde altfor tidlig Ende paa hans Liv. Afdøde blev kun 50 Aar gammel, han passede sin Gerning til det sidste, var en brav og god Kammerat.

Olsen blev begravet paa Kolding nye Kirkegaard Tirsdag d. 30. December under meget stor Deltagelse.

I det store Følge saa man Hr. Stationsforstander Speich, Hr. Godsekspeditor Amdisen, mange Lokomotivmænd fra Fa., Lk. og Kd., medansatte fra Trafik- og Baneafdelingen, Dansk Jernbaneforbunds Kd. Fællesafdelings Fane og D. L. F. Afdelings Fane fra Fa. sænkedes over hans Grav. Formanden for Afdelingen, Hr. Lokomotivfører C. L. Christiansen udtalte Lokomotivmændenes sidste Hilsen og Tak og et »Ere være Olsens Minde«. Et Væld af smukke Kranse, hvoraf mange signerede, var sendt til afdødes Baare. Der kan nævnes fra Afdelingerne Str., Ar., Rd., Fa., Lk., Vm., Pa., Es. og Personalet ved Kd. Maskindepot.

C. H. H.

TAK

Min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører P. J. Olsens Død og Begravelse. Tak til Afdelingerne for de tilsendte smukke Kranse.

Marie Olsen.



ORAKLET I 3. DISTRIKT

Lokomotivfyrbøderne i 3. Distrikt har Anledning til Gang paa Gang og med Rette at beklage sig over, at Distriktet ikke vil besvare de eventuelle Spørgsmaal paa en for dem fyldestgørende Maade, ja, man har endogsaa Eksempler paa, at man overhovedet slet ikke besvarer eventuelle skriftlige Henvendelser af rent tjenstlig Art.

Et Eksempel: En Lokomotivfyrbøder skriver, at han formener at have Overtid tilgode, Distriktet svarer, at vedkommende Lokomotivfyrbøders Opgørelse er rigtig; men efter deres Bøger har han ingen Overtid tilgode. Hvordan man er kommen til det Resultat, nævnes der ikke et Ord om. Lokomotivfyrbøderen tillader sig derefter høfligst at forespørge, hvorledes og efter hvilken Ordre Distriktet er kommen til det Resultat? Men det indlader Maskinbestyreren sig overhovedet ikke paa at diskutere. Man svarer ganske simpelthen ikke. Oraklet har talt, dets Ord er Visdom, og det kan som bekendt ikke diskuteres.

Er saadanne Forhold holdbare i det lange Løb? Man kan da risikere, at Lokomotivfyrbøderne, naar de fra Distriktet faar en Forespørgsel til Besvarelse, ogsaa med ligesaa god Ret som Maskinbestyreren betragter sig selv som et Orakel og siger til sig selv, det indlader jeg mig kun paa at besvare højst een Gang, vil Distriktet vile mere, kan det tænke sig til Resten, saaledes har det behandlet mig. Naa, vedkommende Lokomotivfyrbøder skulde sikkert nok blive belært om, at det kan man ikke. Man har at besvare de tjenstlige Forespørgsler, det passer Distriktet at spørge om.

K. 2.

HJÆLPEFONDEN

Ved den i December Maaned f. A. foretagne Uddeling af Understøttelser i Henhold til Vedtægternes § 5 f er Understøttelserne fordelt paa følgende Maade:

10 Enker efter Lokomotivførere hver	50 Kr.
2 Enker efter Lokomotivfyrbødere hver	100 Kr.
1 Enke efter Lokomotivfyrbøder	75 Kr.
4 Enker efter Lokomotivfyrbødere hver	50 Kr.
1 pensioneret Lokomotivfyrbøder	75 Kr.
1 pensioneret Lokomotivfyrbøder	50 Kr.
Ialt 1100 Kr.	

Repræsentantskabet.

FRA JULETRÆSFESTEN

Ved de københavnske Lokomotivføreres Julefest den 10. Januar 1931 blev følgende Numre udtrukne som Gevinstnumre: 386 — 55 — 264 — 145 — 433 — 239 — 505 — 422.

Festudvalget.

FRA JULETRÆSFESTEN

Ved de københavnske Lokomotivfyrbøderes Juletræ i Haandværkerforeningen d. 10. Jan. blev følgende Nr. udtrukne: 1290 — 652 — 774 — 853 — 1315 — 313 — 1084 — 163 — 631 — 950.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER
Nye Bøger.**

Sj.-Følster. Jfil.-Fyo.

- 11401e 9915e Neidendam, R.: Det kgl. Teaters Historie V. Bind.
 14511 Schmidt, C. W.: Das schöne Deutschland.
 14512 Hermanns, Will.: Der schöne deutsche Rhein.
 14515 Hackett, F.: Henrik den Ottende.
 14514 Mikusch: Mustafa Kemal.
 14475 Schmidt, C. W.: Italien.
 14476 do.: Die Schweiz.
 15907 14513 Tutein, P.: S/S Bolivia.
 15908 14523 Cather, W.: Undervejs.
 15910 14535 Ny Ungdom. Redigeret af H. P. Hansen m. fl.
 15911 Linck, Olaf: Kong Hans ved Stillehavet.
 15912 Bentzon, Aage: Israels Historie.
 15913 14547 Bloch, Anna: Fra en anden Tid.
 15914 14540 Wallace, E.: Falskmønteren.
 15915 14539 Ronne, J. Falk: Pigen fra Hellnæs.
 15916 14520 Baadsgaard, A.: Fru Foghts Døtre.
 15917 Hansen, Poul: Liv og Kamp.
 15918 14515 Hackett, F.: Henrik den ottende.
 15919a 14562a Pristley, J. B.: Kammeraterne. I.
 10919b 14562b do.: do. II.
 15920a 14529a Grogger, Paula: Stenporten I.
 15920b 14529b do.: do. II.
 15921 14560 Oterdahl, Jeanna: Skattevogteren o. a. Historier.
 15922 14571 Rønberg, G.: Den lille Hertuginde Cathrina af Medicis Barndom.
 15923 Moe, Axel: Hadelandshammeren.
 15924 14555 Erichsen, Erich: Den sidste Natavagt.
 15925 Bertelsen, Erik: Revlernes Ridder.
 15926 14563 Rasmussen, Knud: Snehyttens Sange.
 15927 14534 Muusmann, Carl: En Roman om Eks-Kæjseren.
 15928 14525 Dybvaag, L. O.: Benjamin.
 15929 14551 Løhdorff, E. F.: Afrika græder.
 15930 14528 Fischer, Leck: Karrégade 23.
 15931 14580 Ferber, Edna: Cimaron.
 15932 14581 Hansen, Aase: Et Par Huse om en Station.
 15933 14556 Hempel, H.: Da Tora blev rig.
 15934 14559 Mikaely, Lisa: Tre smaa Piger.
 15935 14554 Bentzon, Inger: Mange Penge.
 15936 14561 Ott, Estrid: Skal — skal ikke.
 15937 14585 Presskorn-Thygesen, N.: Frøken Mesterdetektiv.
 15938 14558 Hørlyck, H.: Kammerater.
 15939 14557 Hempel, H.: Birgit faar Nykker.
 15940 14564 Vollquartz, I.: Ingers Helt.



Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. d. 1. December 1930:

- Lokfb. Aa. Terkildsen, Padborg.
 > C. G. Jensen, Padborg.
 > H. V. Harder, Padborg.
 > H. H. Th. Lykkeberg, Tønder.
 > A. E. S. K. Engbave, Tønder.
 > V. H. Andreasen, Padborg.
 > N. Kristensen, Lunderskov.
 > Th. Lorentzen, Glyngøre.
 > N. C. R. Jeppesen, Padborg.
 > O. K. Michelsen, Gedser.
 > B. E. Bigum, Gedser.
 > S. P. Christensen, Gedser.



Udnævnelse fra 1.—1.—1931 af efternævnte Ekstrahaandværkere til Lokomotivfyrbøder med Tjenestested som ud for hver enkelt anført nemlig:

- N. J. L. Schneider, Aarhus—Nyborg.
 J. A. K. Damgaard, Struer—Brande.
 P. K. Olesen, Københavns Godsbgd.—Gjedser.
 S. H. B. Olsen, Københavns Godsbgd.—Fredericia.
 N. T. Christensen, Aalborg—Brande.
 S. V. Jacobsen, Langaa—Langaa.
 R. V. Nielsen, Esbjerg—Tønder.
 E. Bondrop, Langaa—Skanderborg.
 P. B. Jensen, Aarhus H.—Padborg.
 H. L. Lindhardt, Viborg—Herning.
 E. Nielsen, Esbjerg—Tønder.
 J. A. E. Christensen, Esbjerg—Aabenraa.
 H. R. Jensen, Struer—Glyngøre.
 E. E. M. Mortensen, Aarhus H.—Haderslev.
 A. Johansen, Viborg—Glyngøre.
 N. R. Johansen, Langaa—Padborg.

Forflyttelse efter Ausøgning under 8.—1.—1931 af efternævnte Lokomotivfyrbødere med nyt Tjenestested som ud for hver enkelt anført, nemlig:

- S. O. S. Jensen, Tønder—Aarhus H.
 H. E. Kunckel, Københavns Godsbgd.—Aarhus H.
 S. H. Broe, Tønder—Aarhus H.
 S. A. Rasmussen, Langaa—Aarhus H.
 J. P. V. Jørgensen, Aalborg—Aarhus H.
 C. M. C. Knudsen, Aabenraa—Fredericia.
 C. G. Jensen, Padborg—Nyborg.
 V. H. Andreasen, Padborg—Nyborg.
 A. M. Christensen, Brande—Esbjerg.
 A. Hansen, Haderslev—Esbjerg.
 T. Lorentzen, Glyngøre—Struer.
 V. F. Schophaus, Herning—Struer.
 T. Mortensen, Glyngøre—Struer.
 B. E. Bigum, Gjedsler—Kjøbenhavns Godsbgd.
 O. C. Bruun, Brande—Aalborg.

KALKULATORISK OPGØRELSE

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

	November Maaned 1930*)		1929	
	Kalkulatorisk		Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 240 000	3 250 000		10 000
Gods- og Kreaturbefordring	4 590 000	4 690 000		100 000
Postbefordring	520 000	510 000	10 000	
Andre Indtægter	210 000	290 000		80 000
Drifts-Indtægter ialt	8 560 000	8 740 000		180 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	9 710 000	9 900 000		190 000
Drifts-Overskud	÷1 150 000	÷1 160 000	10 000	

	April—November 1930*)		1929	
	Kalkulatorisk		Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	37 050 000	36 160 000	890 000	
Gods- og Kreaturbefordring	36 550 000	37 800 000		1 250 000
Postbefordring	4 120 000	4 060 000	60 000	
Andre Indtægter	2 440 000	2 420 000	20 000	
Drifts-Indtægter ialt	80 160 000	80 440 000		280 000
Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) ..	77 130 000	75 520 000	1 610 000	
Drifts-Overskud	3 030 000	4 290 000		1 890 000

*) Anm. For hele Finansaaret er Afskrivningen anslaaet til 9 487 500 Kr. og Forrentningen til 19 000 000 Kr.

GRAVMONUMENTER

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

FILIAL: Vigerslev alle ved Indgangen til Terrassen



Herre- og Dreng-Klæder uden Udbetaling

til Statens og Komm. Funkt., ellers fra 20 Kr. Udbetaling.

Altid 1500 Stk. Konfektion paa Lager.

1. Kl. Herrekonfektion og Skræderi

Nr. Farimagsgade 68-70.

Husk, og glem ikke, det er den høje Stue.

Frakker og Smokings udlejes

DEN NY LAANEBANK ^{A/S}

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønforskrivninger fra Tjenestemænd.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 96 A, 2. Sal, Kjøbenhavn V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarl.ig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, Kjøbenhavn V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4
Postkonto: 20 541.



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports-Brus



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 66 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
 Tjenestemænd 10% Rabat

Brug Svendborg Eksport Mil-Co

med 12% Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

KORSØR
LOVE
MARGARINE



FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG

Tilbud til Tjenestemænd!

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

Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.

Kjoler, Børnetøj, Vinterfrakker og Ulsters. Ratebetaling med og uden Udbetaling.

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

Vester 46 10.

Vester 46 10.

Støt dansk Industri! — Køb danske Varer!

Husk

Guldsmed Carl Zinglersen,

Vestergade 63 (Hj. af Kongensgade).

Stort Udvalg i Fest- og Brudegaver.
Forlovelsesringe uden Lodning.

KNUD MØLLER
FLENSBORG MAGASINET

Vestergade 54. ODENSE Telefon 1471.

„Odense“ Pilsner

den mest velsmagende Pilsner

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

Husholdningsøl og Skibsøl i original pasteuriseret Aftapning saavel paa Hel- som Halvlasker, samt Slots-Apollinaris og Slots-Citronvand er bedst.

DORIN LARSEN HANSKER bedst og billigst.

Hj. af Munkemøllestræde. Tlf. 142.

Spis **Aktiebageriets** rensyrede Brød. Telf. 544.

Avertér i Dansk Lokomotiv Tidende.