



31. Aargang No. 23

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1931.

VINDUESVISKERE

Vi gaar nu ind i Vinterperioden igen, og vi kan som Følge heraf vente, hvad Dag det skal være, at vore Udkigsvinduer tildækkes med Sne, saaledes at det foranliggende Landskab er usynlig for saavel Fører som Fyrbøder paa Lokomotivet, og det skulde jo gerne være saaledes, at det Personale, der staar paa Lokomotivet, ogsaa ved hvorledes det Terræn ser ud, der ligger foran dem. Det er jo ikke urigtigt, at Lokomotivføreren staar omtrent hjælpeløs, naar Himmel og Jord staar i eet som det kan hænde her ved Vintertide i Snestorm.

Lokomotivførerne havde jo ventet efter den Stilling. Maskinafdelingen indtog i Foraaret, efter at vi her i Bladet havde omtalt Sagen med Vinduesviskerne, at der nu vilde blive sat Kraft paa Gennemførelse af denne Foranstaltning, — men kanske der skal gaa baade Vinter og Vaar — et Par Gange endnu, inden vi naar at faa forsynet Lokomotivet med disse uundværlige Indretninger. Hvorvidt der siden Foraaret er anbragt Vinduesviskere paa nogle Lokomotiver ved vi ikke, men det er forelagt os, at Sagen ikke er kommen et Hanefjed længere end den var i Foraaret.

Som bemærket i Indledningen staar vi nu overfor en Vinter igen, ja, egentlig er vi midt i den, selv om det Ansigt Vinteren indt'l Dato har vist os, har været af en elskværdig Karakter, men vi kan hver Dag vente vanskelige Forhold, Savn af Visseren kan blive meget følelig. Det er jo kedelig at se, at Maskinafdelingens Leder ikke har Forstaaelsen af, at

man hellere i Dag end i Morgen skulde sørge for Anbringelse af disse Apparater.

Det er en halv Snes Aar siden dette Spørgsmaal rejstes, et Spørgsmaal, der i hvert Fald er af den Beskaffenhed, at det skulde anses for udelukket, at der kunde være Tvivl om, hvorvidt man skulde gøre noget eller ej, men ikke destomindre synes dette at have været Tilfældet. Ganske vist har man i den halve Snes Aar anstillet forskellige Forsøg, men naar der er gaaet saa lang Tid er Aarsagen den, at man er gaaet ganske planløst frem, der er kun sket noget, hver Gang Foreningen har rørt paa sig, og saa er det gaaet i Glemmebogen — hvor Sagen formentlig nu er anbragt.

Denne Anbringelse er vi nu ikke tjent med, der maa være lidt Gang i Sagen, der maa Fart paa, thi disse Apparater er i Virkeligheden ganske uundværlige. Det er jo nemlig meningsløst at forlange at Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere i Snestorm skal staa med Hovedet udenfor Skærmen for at orientere sig, og det er de jo nødt til, fordi Maskinafdelingen endnu ikke har faaet Forstaaelsen af, at det haster. Det haster i Virkeligheden stærkere nu end det før har gjort, thi naar Toghastigheden sættes op, bliver Nødvendigheden af at holde Udkig yderligere skærpet, og det haaber vi, det er muligt at faa de Folk til at forstaa, der har Indflydelse paa Sagen.

Det er vist, som vi skrev i Foraaret, *mangelende Forstaaelse*, der har bevirket, at Sagen er trukket i Langdrag, og selv om man i Foraaret lovede os, at nu skulde den Sag bringes i Orden, synes vi efter Farten at dømme, det er smaat med Kærligheden til denne Sag.

hvilket antagelig maa tilskrives paa den manglende Forstaaelses Regning.

Som sagt, Lokomotivførerne begynder at blive utaalmodige, og de ser Vinteren imøde med Ængstelse, fordi de ved, at det igen en Vinter forlanges, at de under de vanskelige Forhold skal staa med Hovedet udenfor Førerhuset for at se, medens Snepartikler fyger ind i Øjnene og blænder dem, og i samme Omfang dette sker, kan Sikkerheden forringes, for saa vidt Føreren ikke tager Farten af sit Tog.

Vinduesviskere el. lign. bidrager i høj Grad til en god Sikkerhedstjeneste og derfor bør de omgaaende paamonteres.

AFSKRIVNINGS- OG FORRENTNINGS-SYSTEMET

Vi har i forudgaaende Artikler paavist, at Statsbanerne ikke paa noget Tidspunkt, saa længe de har eksisteret, har været i Stand til at forrente den i sine Anlæg og Material anbragte Kapital; og vi har dokumenteret, at Banerne, saafremt det nuværende Afskrivnings- og Forrentningssystem havde været praktiseret ogsaa i de 22 forudliggende Driftsaar, for hvilke tilstrækkelige Oversigter findes, nemlig fra 1903—4 til 1924—25 som gennemsnitligt aarligt Driftsresultat vilde have præsteret et Underskud paa ca. 19 Millioner Kr.

Vi har undret os over, hvorledes Administrationskommissionen med disse Erfaringer for Øje har kunnet mene, at det vilde være muligt at fremtrylle de Kæmpebeløb, der nu er Tale om, ca. 30 Mill. Kr. aarligt. Det har været saa komplet ugørligt at præstere Afskrivning i alle de gode Driftsaar fra Aarhundredes Begyndelse til 1924—25, da Statsbanerne faktisk var Indehaver af et Trafikmonopol, i hvert Fald lige indtil omkring 1920. Hvorledes skulde det da kunne opnaas under den vældige Konkurrence, der er sat ind med Millioner af Motorhestes Kraft og tilmed i en Depressionstid.

Det er berettiget at stille disse Spørgsmaal, som vi har gjort, men Forrentningssystemets Tilhængere, hvis der endnu er nogle tilbage, har indtil dette Tidspunkt foretrukket at tie.

Men dette Spørgsmaal hører til dem, der ikke kan bringes ud af Verden ved Tavshed, og vi for vort Vedkommende agter ikke at op-

give Kravet om en gennemgribende Ændring af den gældende Afskrivnings- og Forrentningsordning, der allerede har gjort saa stor Skade og fremdeles kun er egnet til at forvirre Folks Begreber om Statsdrift i Almindelighed og Stats-Jernbanedriften her i Landet i Særdeleshed.

Vi erindrer en Udtalelse, der blev fremsat af Trafikminister Friis Skotte paa et Møde i København i December Maaned 1924, da Ministeren talte om Administrationskommissionens Betænkning og det nye Forrentningssystem.

Statsdrift af Baner behøver ingenlunde at være dyr og slet, sagde Ministeren, og han tilføjede, at det maa være en af Socialdemokratiets vigtigste Opgaver at føre Bevis for, at Statsdrift kan praktiseres saaledes, at den ikke alene bliver lige saa god, men endogsaa bedre end Privatdriften.

Vi erklærede os den Gang fuldkommen enige med Hr. Friis Skotte i denne Opfattelse, og vi har det Standpunkt endnu. Men hvad vi den Gang frygtede og nu er blevet overbevist om, er, at man just gennem det praktiserede Forrentnings- og Afskrivningssystem energisk søger at føre Bevis for Statsdriftens Umulighed og allerede har overbevist store Dele af Befolkningen om, at Statsdrift af Baner under alle Omstændigheder er en for Befolkningen særdeles kostbar Driftsform.

At man i vide Kredse er blevet fuldkommen desorienteret med Hensyn til Statsbanernes Rolle i Landets Økonomi behøver vi ikke at tvivle om — det kan vi daglig konstatere i store Dele af Pressen. Og er ikke Højres og Venstres sideløbende Forslag om Undersøgelseskommissionens Nedsættelse med eller uden Medvirken af udenlandske Ekspertes, det bedste Bevis for, i hvilken Grad Opfattelsen af Statsbanernes »mægtige Millionunderskud« er trængt igennem.

At det konservative Folkeparti nu har taget sit Forslag tilbage og at Partiet Venstre har tabt den øjeblikkelige Interesse for sit er en Sag for sig — det betyder kun, at de to Partier anerkender, at Ministeren ved Udnævnelsen af den nye Generaldirektør har vist sin ærlige Vilje til indenfor Etaten at rydde det bort, som endnu maatte spærre Vejen for en Formindskelse af Underskudet — om dets Ud-slettelse tales der betegnende nok ikke mere.

Jo vist er det en af Socialdemokratiets vigtigste Opgaver at føre Beviset for Statsdriftens Hensigtsmæssighed. Vi har bare ikke været heldige med Forsøget i det foreliggende Tilfælde, ikke fordi det ikke vilde have været muligt, men fordi vi har stillet os Maal, der i sig selv var uopnaaelige.

De Modeller, Ministeren og hans Medarbejdere i Administrationskommissionen har brugt ved Udarbejdelsen af Statsbanernes nuværende Forretningssystem, har som bekendt været andre større offentlige eller koncessionerede Foretagender som Gas- og Elektricitetsværker, Sporveje og Telefonselskaber.

Og det er jo rigtigt, at hele Anlægsværdien for disse Foretagender bogføres, og at der af Driftsindtægten henlægges en passende Afskrivning, ligesom der beregnes en Forrentning paa 5 pCt. og deromkring — ganske som man har indført det ved Statsbanerne.

Men selv om der nu kan være adskillige Lighedspunkter mellem Københavns og Frederiksbergs m. flere kommunale Værker samt de store Telefonselskaber og Statsbanerne, saa er der i hvert Fald et Omraade, hvor Statsbanernes Stilling er væsensforskellig fra andres. De kommunale Værker og Telefonselskaberne er Indehavere af Monopoler, der tillader dem at indrette deres Takster efter Afskrivnings- og Forrentningskrav og formindsket Udbytte. I Modsætning til Statsbanerne, der intet Monopol har, men kæmper med en stærk Konkurrence fra andre Befordringsmidler.

Derfor har man taget saa afgørende fejl i at sammenligne Statsbanerne med de her nævnte offentlige Foretagender, af hvem der med Rette stilles Krav om fuld Forrentning og Afskrivning.

Naar det samme Krav stilles til Banerne kan de ikke opfyldes og alene af den Grund er det urimeligt at stille det; men der er heller ingen Mening i at forlange en Anlægs kapital forrentet som det danske Samfund mange Gange har faaet tilbage gennem de kulturelle og økonomiske Værdier, Banerne har tilført vort Land.

Vi ønsker gerne at regnes blandt dem, der mener, Socialdemokratiet, hvor det overtager offentlig Administration, skal bygge Økonomien op paa et sundt og holdbart Grundlag. Men vi maa hævde at man ved at behandle Statsbanerne efter en Recept, der kan være

sundhedsbringende for Gas- og Elektricitetsværkers Økonomi, kun opnaar det modsatte af, hvad man har tilsigtet, fordi Forholdene her er væsensforskellige.

Der er her efter vor bedste Overbevisning sket en Fejltagelse, der kan faa alvorlige Følger, hvis ikke den erkendes og rettes. Jo hurtigere det sker, jo bedre er det.

LIVSSPØRGSMÅAL I MASKINERNES TIDSALDER

Sammenligner man vor moderne Verden med den Verden, vore Bedsteforældre levede i, saa maa man sige, at vi med var rastløse, fremadstræbende Menneskeand har bragt det vidt. Vi kan telegrafere og telefonere traadløst over Land og Hav; med Flyvemaskine tilbagelægger vi i Timer Vejlængder, der før krævede Dage og Uger, og Radioen tillader os at nyde Musik og Taler, der udsendes Hundreder af Kilometer borte. Hvis vore Bedsteforældre kunde sætte sig ind i den Side af vor Tilværelse, vilde de misunde os og anse os for lykkelige.

Men Nutidens Mennesker taget som Helhed er alt andet end lykkelige. Alt hvad Menneskeanden har opfundet og skaffet, kommer i sin Udsvikning og Udnyttelse kun en forsvindende lille Del af Menneskeheden til gode. Folkets Flertal kan dybest set ikke glæde sig derover, men faar mere og mere Ængstelse for Menneskets Opfindsomhed, som i det tyvende Aarhundrede har udvist gigantiske Fremskridt, og som oftest sætter sine Spor i dybeste Elendighed.

Det, som vi og vel alle Opfindere af tekniske Forbedringer, har ventet, er desværre ikke gaaet i Opfyldelse. I Stedet for at lette Arbejdet og forbedre Tilværelsen for *alle* Mennesker, har man paa mangfoldige Omraader gjort dem overflødige uden Betyrning over, hvad der saa skal ske med dem. Og saa *maatte* det indtræde, som vi nu oplever. Med Forfærdelse staar man i alle Lande overfor Arbejdsløshedsproblemet. Alt for sent erkender vore Erhvervsledere Skyggesiderne ved koncentreret Produktion under Udnyttelse af moderne Maskiner, og hvordan skal Enden blive, naar Nutidens Maskiner paa eet Aar producerer mere end Menneskeheden kan bruge paa fem Aar? Man maa dog gøre sig det klart, at det er meningsløst at fremme Produktionen med alle Midler, naar man samtidig forringer Afsetningsmulighederne ved at kaste de Købende ud i Arbejdsløshed! Kredsløbet i det økonomiske Liv svinder ind, og ingen kan se Enden paa Forholdenes katastrofale Udsvikning. Uden Forbarmelse fortsætter vore Dages Ulykke sit Løb.

Arbejdsløsheden er blevet et internationalt Problem. I alle Lande søger man at finde Midler imod den, en Opgave, som synes ganske uløselig. Sikkert er det, at man ikke i en Haandevending kan lede et aargammelt og forføjlet Erhvervssystem ind

paa de rette Baner, dertil vil der medgaa Aar, maaske Aartier, hvad der er svært for os særligt de arbejdsløse at affinde sig med. Jo klarere og hurtigere vi erkender Aarsagen til de fortvivlede Forhold, desto hurtigere bliver det muligt at skaffe Brød til dem, der mangler. En ærlig oprigtig Villen, haaren af offervillig Næstekærlighed og parret med Erkendelsen af sin egen Pligt og Medskyld vil efterhaanden bringe Bedring; thi den tekniske Udvikling, hvor uhyre den end har været, er ikke alene Aarsagen til Ondet, det kommer først frem og virker som en Ulykke, naar et Faatal udnytter tekniske Fremskridt til egen Fordel.

Staten bør gaa i Spidsen og paa en forsigtig Maade gaa over til, at visse Maskiner og tekniske Indretninger, der for Tiden virker mere skadeligt end gavnligt for Almenhedens Velfærd, bliver underkastet Kontrol og kun anvendt efter Behov. En absurd Tanke vil man maaske sige, men til mangt og meget kræves der Koncession eller Bevilling. En Uvidelse af Koncessionsafhængigheden til ogsaa at gælde for Benyttelse af visse tekniske Hjælpemidler vil ganske vist være et Indgreb i den enkeltes Erhvervs-muligheder, men i Samfundslivet maa almene Interesser sættes over Særinteresser. Iøvrigt er Maskiners Anvendelse et kraftigt Indgreb i Folkets Erhvervs-muligheder.

Alle Maskiner og tekniske Fremskridt har i Forbindelse med Rationalisering kun folkeøkonomisk Værdi, naar den menneskelige Arbejdsydelse aflastes, og naar der af Besparelse ved Produktionen ogsaa tildeles den arbejdende en passende Part af det, der indtjenes ved at benytte Maskiner. Tusinder af Arbejdstagere gaar paa Gaden og frister med deres smaa Understøttelser en kummerlig Tilværelse, mange Steder under foregivende af, at det ikke kan betale sig at drive Virksomheden med de krævede Lønninger. Men hvad ser man paa den anden Side?

Efter et Dortmund-Blad tjener ved Privatindustrien i Tyskland 34 032 Direktører og 113 440 »Tilsynsførende« i et Aar 2 268 800 000 (rundt regnet 2 Milliarder 269 Millioner Mark). Af Enkeltlønninger angives, at en Generaldirektør for en stor Elektrokonzern faar 800 000 Mark, Direktør i rinsk-westfalsk Industri 650 000 Mark, Direktør i et Skibsfartsselskab 600 000 Mark, Direktør i en kemisk Fabrik 500 000 Mark, Direktør i en Montantrust 400 000 Mark, Direktør i en Storbank 350 000 Mark, Direktør i Jernindustri 304 000 Mark og en Generaldirektør i et Brunkulsværk 250 000 Mark, og dertil kommer der mange Steder Tantiemer. Til de »Tilsynsførende« udbetales aarligt Summer, hvoraf de højeste er 680 000, 677 000, 468 000, 200 000 og 171 000 Mark.

Den principielle Side af Sagen, hvorvidt Lønninger af den Størrelse overhovedet kan være berettiget, skal ikke drøftes her; enhver kan have sin Mening. Men alligevel, som Forholdene er nu, hvor der stadig kræves Offer af Folket, er det uholdbart, at Privatindustrien udbetaler saadanne Summer til enkelte Personer, det er en Udfordring og en Haan mod Folket og Folkets Nød.

Betegnende er en Udtalelse af et førende Medlem,

Frowein i Rigsforbundet for den tyske Industri. Han siger: »Jeg har ved Sammenbrud af Storhandels- og Industri-Firmaer, i hvilke jeg har haft Lejlighed til at gøre Indblik, ofte maattet fastslaa, at Sammenbruddet kunde have været undgaaet, hvis den absolut nødvendige Indskrænkning i personlige Bekostninger (Aufwand) var foretaget eller foretaget i Tide.

Uforstaaeligt er det ogsaa for almindelige dødelige, at man i Stedet for at bruge de tekniske Fremskridt til at forbedre Tilværelsen for *alle* eller dog for de *flest mulige* anspænder en Del af Arbejdstagerne til det yderste, og gør den øvrige Del brødløs. Et talende Eksempel paa Teknikkens Udvikling paa Jernbanernes Omraade er de store moderne Lokomotiver. Endskønt der i vore Dage med Lokomotiverne præsteres den tredobbelte Arbejdsydelse mod tidligere, og Lokomotivpersonalets tjenstlige Indsats forhøjes i Forhold dertil, falder det dog ikke Baneledelsen ind at udligne Lokomotivpersonalets Mere-Anspændelse under Tjenesten med en forholdsvis Afkortelse af Tjenestetiden til Trods for, at der ved Trafikkens Tilbagegang er Personale til Raadighed.

Ganske vist maa man sige, at de moderne Maskiner og den fremskredne Teknik har Hovedskylden for Arbejdsløsheden, men Menneskeheden er ogsaa skyldig derved, at den ved sin materielle Indstilling forhindrer eller undlader at bruge de tekniske Hjælpemidler til hele Samfundets Vel. Endnu er der Tid til at imødegaa Ondet og bevare Menneskeheden for en Katastrofe. Hvis man i alle Forholdsregler til at frelse Samfundet fra Sammenbrud vil være retfærdig mod alle, vil det lette Gennemførelsen af det, som ingen Nationaløkonom eller Politiker trods gode Viljer har formaaet. Sikkert vil der en Gang komme en Ordning, men vor Generation har den Kæmpeopgave at bære de Sorger og Savn, der er forbunden med den Overgangstid, som hører med til Maskinernes Tidsalder.

Efter H. G. i »Voraus«.



18. November. Det meddeles overalt i Pressen, at Togene skal afgaa præcis, og at dette er det første Resultat af den nye Generaldirektørs Arbejde.

Valutasituationen bevirker Forsinkelse af Støtteaktionen til de betrængte Privatbaner.

*

19. November. »Aarhus Amstidende« skriver: Man kan ikke mere behjælpes De danske Statsbaner Mangel paa Forstaaelse af Reklamens Betydning. Fra Statsbanernes Side benytter man nu enhver Lejlighed til at propagandere, og denne Nyorientering synes allerede at have haft sine Virkninger.

I disse Dage har Statsbanerne i Banegaardskomplekset aabnet en usædvanlig nydelig Propaganda-Udstilling. Alle Sider af Statsbanernes Reklamesystem er repræsenteret, og det bør bemærkes, at Plakaterne og de forskellige Arrangementer er udført af Statsbanernes Personale. Naar Lysene er tændt, er Udstillingen af meget smuk Virkning, og den pynter og lyser op paa den mørke Side af Banegaardspladsen.

*

19. November. »Ekstrabladet« skriver: Statsbanerne har nu udbudt Jord- og Betonarbejdet ved den nye store Rangerings-Banegaard i offentlig Entreprisè.

Banegaarden kommer til at ligge Nord for Østerbros Station og faar et stort Areal til Raadighed — saa stort at Togene fremtidig kan samles her og føres lige ind til Boulevardbanens Perroner, hvorved man undgaar de Forsinkelser, der hidtil har været paa store Dage, fordi der ikke var Plads nok ude paa Rangeringsterrænet.

*

20. November. »Kristeligt Dagblad« skriver: Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggeri i Danmark har rettet Henvendelse til Statsministeren om, at de behudede Statsbane-Fartøjer til Gedser—Warnemünde-, Korsør—Nyborg- og Kalundborg—Aarhus Ruterne maa blive sat i Arbejde for saaledes at nedsætte Arbejdsløsheden. Resultatet er blevet, at Trafikministeren med Finansministerens Billigelse har henvendt sig til Finansudvalget for at faa Bemyndigelse til snarest muligt at paabegynde Arbejdet paa de to Fartøjer til de indenrigske Ruter. Der mangler derimod endnu nogle Forhandlinger med de tyske Myndigheder, før man har de endelige Planer for Warnemünde-Færgen klar. Store Bælt-Færgen er budgetteret til 3 Mill. og Kalundborg-Baaden til 1,8 Mill. Kr.

*

20. November. »Ekstrabladet« skriver: Sø- og Handelsretten behandlede i Dag en Sag mod Statsbanerne. Sagsøgeren er Firmaet Severin Petersen & Co., der har haft Kullosningen for Statsbanerne ved Kalvebod Brygge.

Den Overenskomst, der var mellem Parterne, har Statsbanerne ment at kunne opsigte til 1. Juli i Aar, medens Severin Petersen hævder, at Overenskomsten først kan sluttes i 1933. Firmaet forlanger derfor hos D. S. B. Erstatning for Tidsrummet fra 1. Juli i Aar til 30. Juni 1933.

*

21. November. Dagspressen meddeler, at Generaldirektøren i Dagene fra 8.—11. December agter at afholde Møder med Stationsforstanderne. I 1. Distrikt den 8. og i 2. Distrikt den 10. December, og i 3. Distrikt den 11. December.

Det skal blive interessant at høre Meddelelser derfra.

*

24. November. I Prøssen forlyder det, at det enten bliver Kontorchef W. Herschend, Trafikbestyrer Haarlov eller Trafikinspektør Hyllestad, som kommer

til at overtage Distriktschefsposten, naar Eir gaar den 31. Januar 1932.

*

27. November. »Politiken« meddeler om en Affære ved Sorø—Slagelse Landevej, hvor denne skærer Banelinien, idet en Bil var kommen ind paa Banelinien og ved Ledvogterns Konduite undgik at blive knust af Toget. Der var 5 Personer i Bilen.

*

30. November. En Banearbejder blev i Morges Kl. 8 mellem Gentofte og Hellerup dræbt af et passerende Tog. Det vides ikke, hvorledes han er kommet i Berøring med Toget.

Der er Planer fremme om at etablere Færgeoverfart fra Rødby Havn til Tysklands Kyst ved Lybæk. Det er »Kongelig dansk Automobilklub«, der staar bag.

NYE LOKOMOTIVER AF PACIFIK-TYPEN TIL PENNSYLVANIA RAILROAD

Vi vender nu tilbage til Pacifik-Lokomotiverne. Den næste Udvikling i Lokomotivbyggeriet paa Altoona-Værket var K 4 Lokomotiverne i 1914. Disse blev konstrueret med det for Øje at forbedre den hidtidige Udføring af 2 C 1-Typen og med det Formaal at opnaa større Kraftudvikling og samtidig undgaa større Materialepaavirkninger ikke alene under Start, men ogsaa under Fart, hvorfor Cylindrene blev gjort større og Ristearialet og Hedefladerne forøget. Ved nye konstruktive Ændringer opnaaede gode Resultater og i Lighed med E 6-Lokomotivet blev den lette, fine Konstruktion og det elegante Udseende bevaret saavel for Kedlen som for de bevægelige Dele. Den bageste Truck var ogsaa her staaletstøbt i eet Stykke og danner samtidig Understøtning for Lokomotivrammen, en Konstruktion, der endnu er Standard-Type for Pennsylvania Railroads Lokomotiver. Da K 4 var bygget, var den det stærkeste Pacifik-Lokomotiv beregnet for de største Kørehastigheder. Det var ligeledes her det store Akseltryk, 30 Tons pr. Aksel, der var Basis for Lokomotivets Trækkeevne. Ved Forsøg med K 4 Maskinen paa Prøvestand opnaaedes et Maksimum af 3184 H. K. mod E 6-Maskinernes 2488 H. K., men Lokomotivets Vægt pr. H. K., 48,5 kg, blev bibeholdt. Senere byggede Lokomotiver forbedredes, bl. a. ved at udrustes med Damp-Gangskiftningsapparat i Stedet for Haandhjul og Skrue og en ny Styring af Krydshovedet, men i Hovedsagen er den originale Form bevaret.

Pacifik-Lokomotiverne K 5.

Ved Konstruktionen af K 5, som ses i Billedet i forrige Nummer, er der atter foretaget Forandringer til at forhøje Lokomotivets Ydeevne, og som hovedsageligt bestaar i en større Kedelkapacitet, idet Hedefladerne i Kedlen saavel som paa Overhøderne

er blevet betydelig større, og Damptrykket er hævet fra 14,5 til 17,5 Atm. Med samme Formaal er Lokomotivet udrustet med en Fødevandsforvarmer, og Røgkamret er omkonstrueret og udrustet med en Skorsten af større Diameter og en ny Form af Udgangshætten, med hvilket Hensigten er at anvende lavere Spildedamptryk og derved reducere Modtrykket paa Dampstemplerne ved en given Træk- og Dampudvikling. Til Kedlen er anvendt Plader af samme Dimension som til K 4, men af Nikkelstaa med en Brudgrænse af 49 kg pr. mm² og med følgende Indhold:

Kulstof i Procent	0,2
Mangan - —	0,4—0,8
Fosfor - —	0,045
Svovl - —	0,045
Nikkel - —	2,75—3,25

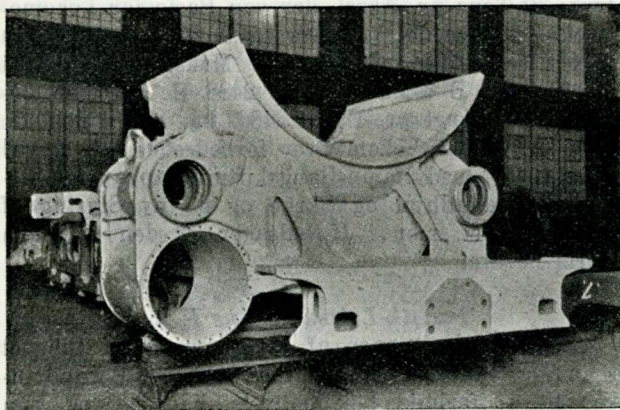
Nikkelstaa-pladerne er fremstillet af Luckens-Steel-Company.

Maskinens Ramme er med Cylindre, Tværafstivninger, Pufferplanke, Røgkammersadel og Støtte for Fyrkassen støbt i et Stykke af Nikkelstaa. Cylinder-volumenet er gjort større ved at fordele Slaglængden, ligesom Gliderens Dampfordeling er undergaaet en Forandring af Hensyn til den særegne Konstruktion af Udgangshætten.

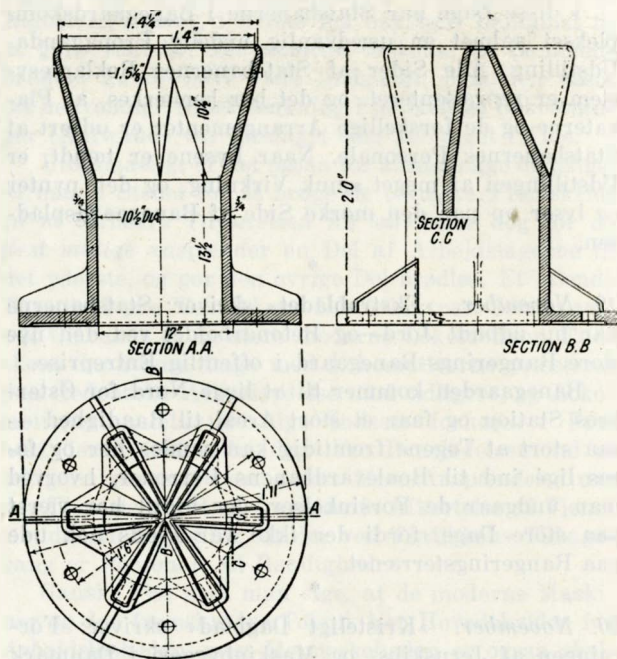
Af nedenstaaende ses den procentvise Forhøjelse af Dimensioner og Ydeevne af K 5 i Sammenligning med K 4:

Damptryk	22,55	Procent større.
Total Hedeflade	18,75	—
Lokomotivets Vægt	3,2	—
Adhæsvægt	3,0	—
Trækkekraft	23,0	—

Det ses deraf, at skønt Damptrykket i Kedlen er forhøjet 22,55 Procent og Hedefladen er 18,75 Procent større, er den procentvise Stigning i Lokomotivets Vægt kun 3,2. Den ringe Forøgelse i Vægten er saa meget mere bemærkelsesværdig, naar det tages i Betragtning, at K 5 blev udrustet med et Forvarmeranlæg, der vejer 2 700 kg.



Lokomotivramme og Cylindre støbt af Staal i et Stykke.

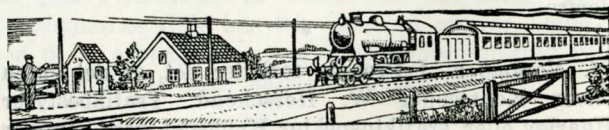


Ny Konstruktion af en Udgangshætte.

Kedlens Konstruktion er omtrent som K 4-Kedlens og har 170 Stkr. 3 1/2 " Rør og 90 Stkr. 2 1/2 " Rør, som er 5,8 m lange. Overhederrørene har en Diameter af 1 3/16 ". Af den samlede Hedeflade udgør Overhedefluden 27,6 Procent. Forvarmeren er en Worthington-Forvarmer af S-Typen placeret i Røgkamret bag Skorstenen, hvor den tillader en god Passage for Røggassen. Det kolde Vand pumpes ind i Forvarmeren af en Centrifugalpumpe, der drives af en Turbine, og som begge er samlet i eet Aggregat og anbragt paa Siden under Førerhuset. Det forvarmede Vand pumpes paa Kedlen med en almindelig Stempelpumpe.

For at forøge Trækken i Fyret og faa mindre Modtryk paa Dampstemplerne er der som nævnt foretaget konstruktive Ændringer af Skorsten og Udgangshætte. Skorstenen har faaet en større Diameter og Udgangshætten har ligeledes en forøget Størstediameter. Hætten er manglekantedet og forsynet med seks radielle Aabninger, som løber sammen i Midten. Denne Form vil, som det fremgaar af Tegningen, forøge Dampstraalens Areal, hvorved der opnaas større Friktionsflade mellem den udstømmende Damp og Røggassen, saaledes at der med et forholdsvis lavt Tryk paa Spildedampen opnaas det samme Vakuum i Røgkamret som med højere Spildedamptryk og en almindelig Udgangshætte.

F. Spøer.





**HOVEDBESTYRELSESMØDE
den 23., 24. og 25. November 1931.**

K. Johansen fraværende paa Grund af Sygdom.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Formanden refererede de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede eller afgjorte Sager.

Da de i den for kort Tid siden udsendte Kvartalsberetning givne udførlige Oplysninger ogsaa omfatter det overvejende Antal af disse Sager, vil kun dem af væsentligst Betydning blive omtalt her.

Det er ved Forhandling med Generaldirektoratet opnaaet, at Afslutningstiderne for de Maskiner, der kommer fra Personbanegaarden i Aarhus, forlænges med 10 Min.

Generaldirektoratet har tiltraadt et af os fremsat Ønske om i Ordre A at optage en Bestemmelse om, at Forflyttelsesansøgninger, som er i Bero, kun kan sættes i Kraft med 1 Maanedes Varsel.

Vi foreslog i Foraaret Kørelærernes Antal forøget med 22. Generaldirektoratet vilde kun gaa med til en Udvidelse paa 6; ved fortsat Arbejde med Sagen er det dog lykkedes at faa udnævnt ialt 12 nye Kørelærere. Der findes altsaa nu i det hele 40 Kørelærere, fordelt saaledes: København 10; Korsør 2; Nyborg 4; Fredericia 6; Aarhus 8; Aalborg 4; Struer 4 og Eshjerg 2.

En Sag angaaende Uddeling af Kørelærerhonorar for en Lokomotivmesteraspirants (Haandværker) Attestkørsel er bragt i Orden.

Vi har godkendt et af Generaldirektoratet stillet Forslag om, at Lokomotivmesteraspiranter fremtidig tillige skal gennemgaa Motorføreruddannelsen og bestaa Motorførereksamen, saavel 1. som 2. Del.

Vi har tilskrevet Generaldirektoratet om at faa gennemført en ensartet Ordning af Tjenesten for de Lokomotivfyrbødere, der normalt skulde køre hos de Lokomotivførere, der er Kørelærere, men som er fjernet herfra, fordi der er Aspiranter til Attestkørsel.

Generaldirektoratet har ønsket at have nogle flere motoruddannede Lokomotivmænd paa de Depoter, hvor der er Motortjeneste. Ved et Par om Sagen førte Forhandlinger er der opnaaet Enighed om i visse Tilfælde at kunne dispensere fra Forflyttelsesreglerne. Protokollen vil i nær Fremtid blive optrykt i D. L. F.

Gennemførelse af de nye Regler for Personalets Ret til Turplacering efter »fri Anciennitet« har enkelte Steder været opfattet paa den Maade, at alle Pladserne i Turene var ledige, hvoraf følger, at Lokomotivmænd med høj Anciennitet, men som paa Grund af Forflyttelse gik uden Tur, idet der ikke tidligere havde været Pladsledighed, skulde kunne komme i Tur, hver Gang der er Turvalg. Dette er ikke overensstemmende med Hovedbestyrelsens Opfattelse af Reglerne, og det har heller ikke været vor Mening at ville fremsætte Forslag derom; thi i det af

os til Generaldirektoratet fremsendte Forslag angaaende Tusbessættelsesregler, hvilket Forslag er lagt til Grund for de nye Bestemmelser, er det udtrykkeligt sagt, at Pladser i Ture ikke er ledige paa Grund af Turvalg. (Se den sidste Beretning, Side 42.) Vi har tilskrevet Generaldirektoratet i Sagen.

Lokomotivfører M. Røgilds er ved det nys afholdte Valg valgt til Medlem af Bestyrelsen for Kong Christian den 9.s Understøttelsesfond.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Hovedkassererens Beretning.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for Tiden fra 1. Januar til 30. September d. A. Balancen var 509 453,03 Kr., hvilket i Forhold til sidste Regnskabsoversigt var en Formuefrengang paa 7 716,84 Kr. Revisionsinstituttet har den 3. November revideret Regnskabet og fundet det rigtigt.

Efter at det kritiske Udvalg havde fremsat enkelte Bemærkninger, der ikke gav Anledning til Debat, godkendtes Hovedkassererens Beretning.

Punkt 4. Behandling af foreliggende Sager.

Propforeningen »P« anmoder om Støtte til fattige Konfirmanders Paaklædning. Der bevilgedes 25 Kr.

En Sag angaaende Ydelse af Stedstillæg til Personalet i Lunderskov henvistes til Forretningsudvalget.

Der foreligger nu Afgørelse i den i Referatet af forrige Hovedbestyrelsesmøde omtalte Sag vedrørende Uoverensstemmelse mellem Administrationens og vor Opfattelse af Beregning af Pensionsalder for Lokomotivmænd, der er ansat som saadanne før den 1. Oktober 1919. Finansministeriet og Generaldirektoratet vil kun beregne Pensionen, som om de $1\frac{1}{8}$ Aar gjaldt fra det 35. Leveaar, hvorimod vi hævder, at de gælder fra det 30. Aar, hvilket i det foreliggende Tilfælde giver en Forskel paa $\frac{3}{60}$ i Pensionens Størrelse. Bemyndigelse til eventuelt at forfølge Sagen videre.

Et Udkast til Forslag til ny Huedistinktion blev forelagt og godkendt.

Punkt 5. Sager henvist fra Kredsene.

En fra Gedser Lokomotivfører-Afdeling modtagen Sag vedrørende Lokaleforholdene i Orehoved, hvilken Sag Lokomotivførerkredsen har undersøgt, blev henvist til Formandens Behandling.

Et Forslag angaaende visse Forandringer paa Lokomotiver Litra »S« henvistes til Velfærdsudvalget.

En Sag angaaende Motorførernes Anvendelse i Damplokomotivtjenesten og det dermed i Forbindelse staaende Spørgsmaal om Lokomotivførernes henholdsvis Lokomotivfyrbødernes Interesser i samme Sag henvistes til et Udvalg bestaaende af H. P. Christensen, E. Kuhn, Rosenkilde Laursen og A. Lønqvist.

En fra nord- og østjysk Motorførerafdeling modtagen Henvendelse vedrørende Motorførernes Lønforhold toges til Efterretning, idet Hovedbestyrelsen henholdt sig til tidligere Beslutning i lignende Spørgsmaal (Sag Nr. 25 i Kvartalsberetningen).

En Sag angaaende Beregning af Flyttegodtgørelse for en Motorfører henvistes til Forretningsudvalget.

I Anledning af, at et Medlem, som i nogen Tid har staaet udenfor vor Organisation, har genindmeldt sig, har

den Afdeling, hvoraf den paagældende tidligere var Medlem, fremsat Anmodning om at faa den Afdelingerne almindeligvis tilkommende Kontingentandel ogsaa af det efterbetalte Kontingent. Da det paagældende Forhold er ordnet i Overensstemmelse med de enkelte tidligere Tilfælde, kunde den fremsatte Anmodning ikke imødekommes

Punkt 6. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

**LOKOMOTIVFØRERKREDSSENS
BESTYRELSESMØDE
24. November 1931.**

Kredsformanden fraværende paa Grund af Sygdom.

Punkt 1. Foreliggende Sager.

Den fungerende *Kredsformand* S. M. Schmidt omtalte en Signalsag, som man enedes om at tilskrive det paagældende Lokomotivførersignalkommissionsmedlem om. En Sag angaaende en Rangerkørselsfordeling for en Underafdeling tilskrives saavel Underafdeling som Afdeling Endvidere forelaa en Sag angaaende en Uoverensstemmelse mellem en Lokomotivfører og en Lokomotivfyrbøder Denne Sag henvistes til Hb. Der forelaa en Henvendelse angaaende en Anciennitetssag. Man enedes om, efter en Undersøgelse af Sagen, at der intet var at gøre ved den. Forskellige Velfærdssager henvistes til Hb.

Der forelaa Svar fra Generaldirektoratet angaaende en Sporspørring. Kredsen skrev om i Marts. Der var givet Tilladelse til under særlige Forhold at ændre Sporbenyttelsen paa Fb. og Lersøen. Forskellige smaa Sager refereredes og til Slut omtaltes en Sag angaaende Afsløsningsforholdene i Næ., naar en Motorvogn er i Stykker. Sagen henvistes til Hb.

Kredskassereren forelagde Regnskabet pr. 15. November, der balancerer med 35 894 Kr. 94 Øre.

Toges til Efterretning.

C. M. C.

**MOTORFØRERNE KREDSBESTYRELSESMØDE
Mandag d. 23. November.**

Alle var tilstede.

Kredsformanden aflagde Beretning om Arbejdet og omtalte herunder en Forhandling om Motorførerspiranternes Stationering. — Det var lykkedes at løse Spørgsmaalet om Udbetaling af Højhelligdagsoverarbejds-godtgørelse for en Motorfører i Ac. — En Sag om en Misbilligelse til en Motorfører i Rd., var det lykkedes at ændre til en Henstilling om Agtpaagivenhed. — En Sag om Paakørsel af en Port havde været behandlet i Forretningsudvalget, der af Hensyn til Konsekvenserne ikke ønskede at forfølge Sagen videre. — De indkomne Kørselsfordelinger var til Undersøgelse og viste sig meget forskellige med Hensyn til Forberedelses- og Afslutningstider, samt Benzin- og Oliefyldningstider. — En Række af Velfærdsforanstaltninger, 1) Flytning af Bremsehane paa Ml. 2) Tætning af Førerpladsen paa samtlige Motorloko. og -Vogne, 3) Fjedrende Sæder paa samtlige Mo-

torloko. og -Vogne, vedtoges det at fremme. — En Resolution fra Nord- og Østjyllands Motorfører-Afdelinger fremsendtes til Hovedbestyrelsen.

Kassereren oplæste Regnskabet, der godkendtes. Under sidste Punkt drøftedes Kredsen Repræsentation i Forretningsudvalg og ved Forhandlinger. Hovedformanden, der var kommen til Stede, lovede at tage videst mulige Hensyn til en ligelig Repræsentation for alle Stillinger. Spørgsmaalet om Motorførernes Anvendelse til anden Tjeneste omtaltes, og Hovedformanden anbefalede, at Sagen gjordes til Genstand for Undersøgelse i Hovedbestyrelsen.

O. Berrig, Sekretær.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-
BESTYRELSESMØDE**

den 23.—11.—31 paa Kontoret.

Alle var mødt.

Dagsorden:

1. Forhandlingsbogen.
2. Foreliggende Sager.
3. Meddelelser fra Kredsformanden.
4. Regnskabsoversigt.
5. Eventuelt.

Punkt 1.

Forhandlingsbogen blev godkendt.

Punkt 2.

Den fra forrige Kredsbestyrelsesmøde omtalte Turbesættelsessag fra Padborg er nu bragt til Afslutning paa tilfredsstillende Maade.

I en Tjenestetidssag fra Gb. maatte man holde for, at Distriktets Afgørelse var rigtig.

Fra en forhenværende Lokomotivfyrbøder forelaa Anmodning om Genansættelse, Generaldirektoratet havde afslaaet dette.

I en Funktionssag fra Esbjerg maatte man holde for, at den trufne Afgørelse var rigtig.

Den af Kredsen foretagne Indsamling til forhenværende Lokomotivfyrbøder Ovesen, Aalborg, er nu bragt til Afslutning.

Beløbet, 1870 Kr., er anbrag paa en for Lokomotivfyrbøder Ovesen og Kredsen tilfredsstillende Maade.

En Sag angaaende Kontingent fra Helsingør oversendes til H. B.

En Sag angaaende Kullempning i Randers for Aalborg Personale (Tog 962) er løst paa tilfredsstillende Maade.

Fra Gb. forelaa en Sag. Kredsen har oversendt denne til H. B.

Punkt 3.

En Sag fra Brande angaaende Udstationering var besvaret i Overensstemmelse med Tjenestemandsløven.

Kredsformanden omtalte en Del Sager fra forskellige Afdelinger, som toges til Efterretning.

Kredsbestyrelsen drøftede ligeledes indgaaende den kommende Elektrificering.

Punkt 4.

Kredskassereren fremlagde Regnskabet, som udviste en Indtægt paa 24 638,02 Kr., og en Udgift paa 25 158,43 Kr. Kassebeholdning pr. 23. November 1931: 1369,40 Kr. Balance: 26 527,93 Kr.

Kredsbestyrelsen drøftede Regnskabet indgaaende og tog det til Efterretning.

Punkt 5.

Intet.

Carl C.

JULETRÆSFEST!

De københavnske Lokomotivfyrbøder-Afdelinger afholder deres aarlige Juletræsfest Onsdag den 30. December 1931 i Haandværkerforeningens store Festsal, Kronprinsensgade 7. Børnetesten begynder Kl. 18,00 og slutter Kl. 22,00, derefter Bal for Voksne til Kl. 3,00. — Til Festen indbydes enhver Lokomotivmand, samt Medlemmers Familie og Bekendte, se iøvrigt det fremlagte Program for Festen, samt de udsendte Tegningslister. Husk at støtte Juletræsfesten ved at købe en Lodseddel, meget fine Gevinster. Adgangskort og Børnebilletter faas hos Festudvalget.

P. U. V.

O. Løvborg,

Vesterfælledvej 61, 2. Eva 165

PENSIONSORDNINGEN

Foranlediget ved den af Generaldirektoratet udsendte Meddelelse angaaende Pensionsforholdene og foranlediget af mange Henvendelser til Foreningen desangaaende skal vi tillade os at meddele, at der senere her i Bladet vil fremkomme en Artikel, i hvilken der redegøres for Forhold vedrørende Pensionen.



Et Lokomotiv under Damp i 25 Dage.

St. Louis—San Francisco-Jernbane har i Fjor anstillet en Prøve paa, hvorlænge et Lokomotiv kan holdes i varig Drift. Den 19. Juli blev et 1 D 1-Lokomotiv paa 254 Tons fyret op og holdt under Damp til den 13. August. I disse 25 Dage har det tilbagelagt 11 834 Kilometer og forbrugt 2670 Kubikmeter Vand og 425 Tons Kul. Togene, Lokomotivet fremførte, bestod gennemsnitligt af 55 Vogne. Desværre forlyder der intet om, hvormange Gange Kedlen blev sluppet i Forsøgsperioden.

Lønedsættelser ved de østrigske Jernbaner.

I Slutningen af September Maaned har den østrigske Regering i Parlamentet forelagt en saakaldt Saneringslov, ifølge hvilken bl. a. Lønninger og Gager for Statens Tjenestemænd, deriblandt ogsaa Jernbanemændene, skal nedsættes med 6 pCt., uden Hensyn til Lønningsklasserne. Endvidere skal Pensionsbidragene forhøjes med 2 pCt., medens Jernbanemændenes Særtillæg skal nedsættes. For Jernbanemændenes vedkommende kommer Nedsættelsen derved op paa $11\frac{1}{3}$ pCt. Lovudkastet har mødt

energisk Modstand hos Jernbanemændene, ikke alene paa Grund af den foreslaaede Nedsættelses Højde, men fremfor alt, fordi Lønedsættelsens Procentsats er ens for alle Lønklasser, og fordi dette Udkast gør Forsøg paa at gaa udenom Bedriftsraadet. Indtil nu har det nemlig været Sædvane at behandle Personaleanliggender sammen med Bedriftsraadet, men nu har man uden videre dikteret en Forringelse af Arbejdsbetingelserne og indrømmet Regeringen vidtgaaende Rettigheder med Hensyn til Personalepolitik.

Paa Grund af den socialdemokratiske Oppositions Optræden maatte Regeringen give efter, og tilsidst blev Loven saaledes, at Lønninger og Gager blev nedsat med 4—6 pCt., alt efter Lønningsklassen; Pensionsbidragene forbliver uforandrede, ligeledes Særtillæggene. Loven kan kun gennemføres, naar Bedriftsraadet er indforstaaet med den; saafremt man ikke kan enes om den, bliver det ikke — som oprindeligt var krævet — Regeringen, men Parlamentets Hovedudvalg, der skal træffe Afgørelsen.

De tyske Jernbanemænd værner sig mod Lønedsættelsen.

Enhedsforbundets Hovedbestyrelse har siden 2. Oktober beskæftiget sig med Lønoverenskomstens Opsigelse fra Rigsbaneselskabets Side. I en Resolution protesterede man skarpt mod det nye Lønroveri og kræver, at yderligere Lønedsættelser skal indstilles. Ledelsen forbereder Modtræk og har udsendt et Opraab til alle uorganiserede Jernbanemænd om at støtte Forbundets Aktioner. I Berlin har Kampen taget sin Begyndelse ved Afholdelsen af et Massemøde af Jernbanemænd, hvor man tog Stilling til Rigsbaneforvaltningens Angreb paa Lønningsniveauet.

Indførelse af »Ferie«hold ved de irske Jernbaner.

Paa Grund af Færdselskrisen havde Ledelsen for den irske Sydbane til Hensigt at indskrænke Værkstedspersonalet. Jernbanemændenes Forbund skred ind, og man enedes derefter om, at de 1800 Værkstedsarbejdere skulde inddeles i Hold paa 600 Mand hver; hver Gruppe vil nu i den kommende Tid faa en »Ferie« paa 4 Uger uden Løn. For at gøre Løntabet mindre føleligt, bliver Ferien delt i to Dele.

Spændingen i Indien udløst.

Den af den indiske Regering nedsatte Undersøgelseskommission, som skal søge at finde en Løsning paa Konflikten indenfor de indiske Jernbaner, har paabegyndt sit Arbejde den 9. September. Som bekendt har den All-indiske Federation af Jernbanemænd besluttet ikke at deltage i Kommissionens Arbejde, fordi den mener, at de Spørgsmaal, som Kommissionen skal beskæftige sig med, er utilstrækkelige. Men først skulde man endnu engang forespørge Kommissionen om dens Beføjelser. I Kommissionens første Møder deltog Jamnade Mehta paa den All-indiske Federations Vegne. Han har forelagt Federationens Indvendinger for Kommissionen, og paa hans Forespørgsel desangaaende har Kommissionen besluttet, at den vilde komme Federationen imøde, idet den har erklæret sig villig til at behandle Personalets Ønsker — med Undtagelse af Spørgsmaalet om Lønedsættelse — men under Forbehold af, at disse Ønskers

Berettigelse skal prøves fra Tid til anden. Federationens Repræsentant var tilfreds med dette Svar, hvorefter Federationen har hævet Boykotten overfor Undersøgelses-Kommissionen.

Besparelser paa Personalets Bekostning i Syd-Afrika.

Allerede i Begyndelsen af dette Aar har man, med Henblik paa den daarlige Stilling, som Jernbanernes Kasser var i, forringet Jernbanemændenes Arbejdsbetin-gelser paa forskellige Omraader. Man begyndte bl. a med en Nedsættelse af Tillæggene for Overarbejde og Søndagsarbejde. Endvidere bekendtgjorde Premiermini-steren for Syd-Afrika, at en anden nødvendig Besparelse var at afskaffe Stedtillæggene, som ydes til Statens Em-bedsmand og Jernbanemænd i visse Distrikter, ab 1. Sep-tember. For mange betyder dette et Løntab paa mindst 10 pCt.

Endvidere har Jernbanernes Forvaltning udnævnt en Kommission, som skal undersøge, hvorvidt en Personale-indskrænkning er gennemførlig for Værkstedernes ved-kommende. Den skal i Særdeleshed fastsætte, hvormange Tjenestemænd der kan pensioneres, og til hvilken Grad der kan sættes yngre Kræfter i deres Sted. Men selv disse Forholdsregler syntes at være utilstrækkelige for Jernbaneforvaltningen, thi den forordnede desuden endnu en Indskrænkning af Arbejdstiden til 44 Timer om Ugen fra 1. September d. A. Dette betyder en Nedsættelse af Indtægterne paa over 1½ £ om Maaned. Europæisk Personale berøres ikke af disse Forholdsregler.

Lønkampen ved den tyske Rigsbane.

Forligskendelsen i Lønkampagnen ved de tyske Rigs-baner, som gaar ud paa en Nedsættelse af Grundlønning-erne paa 4½ pCt., er erklæret for bindende fra den 8. November af Arbejdsministeren efter Anmodning af Rigsbanernes Hovedledelse. Overenskomsten kan opsiges første Gang til 31. Marts 1932.

Erklæringen har selvfølgelig ikke bidraget til at berolige Gemytterne. Jernbanemændene har bestemt for-kastet Kendelsen, og Enhedsforbundets Fortroenderaad har endnu i sidste Øjeblik advaret Regeringen indtræn-gende mod at erklære Kendelsen for bindende. Det os tilsluttede Enhedsforbund retter en skarp Kritik baade mod Forvaltningens og Regeringens Fremgangsmaade og kommer til den Slutning, at de nuværende politiske For-hold bærer Skyld for det daarlige Resultat for Jernbanemændene, samt at det er nødvendigt, at Jernbanemæn-dene træder i Skranken for en gennemgribende Ændring af disse Forhold.

Nye Arbejdsindskrænkninger og Afskedigelser ved de polske Jernbaner.

Det polske Trafikministerium har forordnet nye Ar-bejdsindskrænkninger i Jernbaneværkstederne. I Tiden fra 26. Oktober til 31. December er der for en Del af Værk-stederne 6, for en anden Del 8 Fridage uden Løn

Desuden afskediger man i Lemberg saadanne Værk-stedsarbejdere, der ejer mere end 3 Morgener Jord; ogsaa Arbejdere, der har 12 til 15 Tjenestear paa Bagen, rammes af denne Forholdsregel. Det polske Jernbanemændenes Forbund har protesteret mod disse Forholds-regler, men som sædvanlig for døve Øren.

Den polske Militarisering.

Som bekendt har den polske Regering fremsat et Forslag i Parlamentet, efter hvilket Loven om Stat,ba-nernes Militarisering i Krigstid ogsaa kan blive anvendt i Fredstid. Udkastet er blevet behandlet i Parlamentets Militærudvalg, hvorefter det er blevet fremlagt i Rigs-dagen, som vedtog det efter skarpe Protester fra de ven-streorienterede Medlemmer. Den polske Reaktion har altsaa gennemtruffet sin Vilje. Det er betegnende, at alle Artikler i Pressen, hvori Loven blev angrebet, helt eller delvis er blevet strøget af Censuren.

Der skrives ind mod den tjekkoslovakiske Filialfor-valtning for det Internationale Sovevogns-Selskab.

Ogsaa den tjekkiske Filial for I. S. S. nægter at op-fulde Personalets Krav, skønt det ifølge de tjekkiske Love er pligtig dertil. Indtil nu har alle Forsøg paa en Overensstemmelse fra Personalets Side været frugtes-løse, idet Forvaltningen lod haant om Fagforeningens Breve, hvorfor Personalets Ledelse — et Gruppeudvalg indenfor den tjekkiske Jernbanemændenes Union — den 5. November har besluttet, at tilstille Forvaltningen et Ultimatum. Saafremt Forvaltningen skulde nægte at træ-de i Forhandling med Personalet vedrørende Kravene, vil hele Sagen gaa til Rigsdagen. samt forelægges de kompetente Steder, for at Personalets lovmæssige Rettig-heder hos udenlandske Foretagender kan forsvares.

Jernbanemændene i Tjekkioslovakiet danner en Ak-tionssammenslutning.

Den vanskelige Situation, som ogsaa de tjekkiske Jern-banemænd befinder sig i, har foranlediget Landets for-skellige Fagforbund, der organiserer Jernbanepersonale, til at danne en Aktionssammenslutning. Den os tilsluttede Union af Tjekkioslovakisk Jernbanepersonale har indbudt Jernbanemændenes Forbund, Lokomotivførernes Federa-tion (begge Forbund tilhører I. T. F.) og det saakaldte nationale Fagforbund af Jernbanemænd, til et fælles Møde med det Formaal at fastsætte et fælles Aktionsprogram. Dette Møde fandt Sted den 13. Oktober og har haft det ønskede Resultat. De fire Organisationer, der er Tale om, repræsenterer et samlet Medlemstal paa 150 000. Tre af dem har tidligere haft Samarbejde igang.

De norske Baner indskrænker Personalet.

Ogsaa Jernbanerne i Norge er besat af Indskræn-kningsmanien. Enmandsbesætningen ved elektriske Loko-motiver har man allerede gennemført under Personalets og de betræffende Organisationers Protest. Nu vil man gaa et Skridt videre, idet man ogsaa vil indskrænke Antallet af Konduktører. For at dette kan gennemføres, er det nødvendigt at stryge § 142 i Tjenestereglementet. Distriktschefen i Oslo har derfor indgivet et Forslag des-angaaende, men skønt Jernbaneforvaltningen overhovedet indnu ikke havde beskæftiget sig med Sagen, var Chefens »Sparedille« saa stor, at han uden videre gennemførte en Indskrænkning i Antallet af Konduktører. Da Perso-nalet gjorde ham opmærksom paa denne Forholdsregels Utilladelighed, fik de til Svar, at man dog havde indgivet et Forslag vedrørende denne Paragrafs Ophævelse. At det rejsende Publikums Sikkerhed bringes i Fare, synes ikke at spille nogen Rolle.

**Det amerikanske Jernbanepersonale forkaster Løn-
nedssættelsen.**

Den økonomiske Krise sætter ogsaa de amerikanske Jernbanemænd paa en haard Prøve. De sidste Oplysninger fra Interstate Commerce Commission (Trafikkontor) siger, at Jernbanepersonalet i U. S. A. i Løbet af August Måned er blevet formindsket med 22 000 Mand; i Sammenligning med August 1930 udgør Indskrænkningen endda 226 000 Mand! Det interessanteste er vel, at Interstate Commerce Commission har forkastet Jernbaneselskabernes Forslag om at forhøje Tarifferne med 15 pCt. Selskaberne, som allerede under Behandlingen af deres Forslag havde opstillet en Lønnedsættelse som et Alternativ for Tarifforhøjelsen, udfolder nu et Offensiv for at faa gennemført en Lønnedsættelse paa 10 pCt. Da Lønningerne er fastsat ved Lov, og den lovmæssige Vej vilde tage alt for lang Tid, har Jernbaneselskaberne umiddelbart henvendt sig til Jernbanemændenes Organisationer med Anmodning om at gaa med til den ønskede Lønnedsættelse. Denne Anmodning blev dog bestemt afslaaet.

(I Canada har man allerede begyndt paa lovmæssige Forligsforhandlinger. Jernbaneforvaltningerne kræver en Lønnedsættelse paa 10 pCt. for Lokomotivførere, Fyrhødere, Konduktører, og andet Togpersonale, Jernbane-Telegrafister, Godsmagasinarbejdere og Vognrenøvere.)

I et Møde, hvori de 21 vigtigste Organisationer af Jernbanemænd deltog, og hvor man drøftede Stillingen, blev det besluttet at henvende sig til Jernbaneselskabernes Organisation med Forslaget om at faa afholdt en fælles Konference for derved at drøfte alle Forslag, der skulde indkomme, deriblandt ogsaa Spørgsmaalet om de arbejdsløses nuværende og fremtidige Understøttelse og en Stabilisering af Beskæftigelsen. (I. T. F.)

Eksprestog fra Paris til Manchuriet.

Ifølge officiel sovjetisk Meddelelse har Sovjet til Hensigt at søge gennemført en direkte Togforbindelse mellem Vesteuropa og Manchuriet. Togene vil komme til at gaa fra Paris over Berlin, gennem Østersøstaterne over Moskva til Manchuli, og vil føre 3 Klasser Sovevogne samt en Spisevogn (Das Reisebüro.)

Nyt traussibirisk Eksprestog.

Til Forbedring af Trafiken mellem Europa og det fjerne Østen er der nu en Gang ugentlig indsat et særligt Eksprestog mellem Niegoroloje (polsk-russisk Grænsestation) og Manchuriet. Toget østpaa afgaar fra Niegoroloje hver Onsdag, og Toget mod Europa afgaar hver Mandag fra Manchuriet. Toget bestaar udelukkende af Sovevogne, I og II Klasse med 2 Pladser i hver Kupé. Forplejningen i Spisevognen er som paa en første Klasses Restaurant. (Das Reisebüro.)

Sygebefordring pr. Jernbane.

Til Befordring af Syge har de tyske Rigsbaner ladet bygge specielle Vogne. Foruden et mindre Antal Syge-Salonvogne har man foreløbig til Publikums Disposition 60 almindelige III Klasses Kupévogne med specielt indrettede Sygekupéer. Man har ligeledes truffet Foranstaltninger til, at Syge i Rullestol, Kurve og paa Baarer kan befordres med alle Tog paa en bekvem Maade. Paa nogle Stationer raader man endda over Baarer, Rullestole,

Trapper etc., som staar til de Rejsendes Disposition uden Vederlag. Det er Krigens Virkninger, som ogsaa paa denne Maade mærkes. (Das Reisebüro.)

Orient-Ekspressen.

Orient-Ekspressen Ostende—Wien—Bukarest—Istanbul har fra 1. December d. A. foruden første Klasse ogsaa anden Klasses Vogne. Dobbeltafdelingerne, der hidtil har været første Klasse, er fra samme Dato ogsaa tilgængelige for anden Klasses Passagerer.

(Deutscher Verkehrsdienst.)

Fra Banelinie til Automobilvej.

Guvernøren i Suez har henstillet til Trafikministeriet, at Banelinien Cairo—Suez omdannes til Automobilvej. Regeringen har taget Forslaget op til alvorlig Undersøgelse. (Das Reisebüro.)

Radioavisen.

Ved en beklagelig Fejltagelse havde vi i det i forrige Nummer gengivne Interview med Generaldirektøren glemt at angive Kilden. Denne var »Fyns Tidende«, og Interviewet var taget af Redaktør Svend Thorsen.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

- Pens. Lokomotivfører N. C. Kirstein, Nyborg.
- Lokomotivmester A. C. Mortensen, Tønder.
- Pens. Lokomotivfører A. Petersen, Roskilde.
- — — S. J. Simonsen, København.

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

- 1. November 1931: Lokfb. E. N. Christensen, Brande.

Overført fra D. J. F. til D. L. F.

- 1. November 1931: Motorfører K. Angelsø, Kbhvn. Gh
- 1. November 1931: Motorfører N. H. Jensen, Viborg.



Udnævnelse fra 1.—12.—31:

Lokomotivfyrhøder E. C. Poulsen, Nyborg, til Lokomotivfører i Gedser (min. Udn.).

Udnævnelser fra 1.—12.—31:

Følgende Ekstrahaandværkere er udnævnt til Lokomotivfyrhødere:

- N. I. Karlsen, Kbh. Gh., i Slagelse.
- S. E. Christensen, Kbh. Gh., i Kalundborg.
- O. P. Jørgensen, Helsingør, i Aabenraa.
- H. C. Sprogø, Nyborg, i Lunderskov.
- S. P. G. Nielsen, Frederikshavn, i Aalestrup.
- L. C. R. Jensen, Kbh. Gh., i Glyngøre.

Forflyttelse fra 1.—12.—31:

Følgende Lokomotivførere er forflyttet efter Ansøgning:

A. J. Tørngren, Korsør, til Kbh. Gb.

O. P. O. Olsen, Lunderskov, til Korsør.

H. K. Rasmussen, Gedser, til Lunderskov.

Følgende Lokomotivfyrbødere er forflyttet efter Ansøgning:

H. P. B. Orstrand, Lunderskov, til Helsingør.

C. B. Jensen, Glyngøre, til Frederikshavn.

N. H. Blume, Gedser, til Randers.

H. H. Nielsen, Aalestrup, til Gedser.

J. Kristensen, Padborg, til Tønder.

Afsked:

Lokomotivfører A. C. Christensen, Esbjerg, under 28.—11.—31 (min. Afsked).



HARALD HANSEN

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

NYGADE 7 "

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. * * *

* * * Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5¹/₂.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co.

ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varerne bringes overalt.

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads 6



Støt vore Annoncører!

**LØVE
MARGARINE**



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

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 Lønfortskrivninger fra Tjenestemænd.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 5. December.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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:

Reventlowsgade 28, København V.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.

Postkonto: 20 541.