



31. Aargang No 3.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Februar 1931.

LØNNINGSFORSLAGET M. M.

Tirsdag den 27. Januar fremsatte Finansminister Bramsnæs i Folketinget Forslag til »Lov om Statens Tjenestemænd«. Tilhørerpladserne var fuldt besatte med Tjenestemænd, der med Spænding afventede, hvad Ministeren i sin Forelæggelsestale vilde sige, og om der mulig var sket nogle Ændringer i Lovforslaget.

Ved Forelæggelsen udtalte Finansministeren bl. a.:

»Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Lønforhold blev taget op til Drøftelse, saasomt den nuværende Regering kom til. Der blev nedsat en sagkyndig Kommission d. 11. Maj 1929, og foruden Repræsentanter for Tjenestemændenes Organisationer blev hvert af de fire store politiske Partier repræsenteret. Dens Opgave var at forberede en Revision af Lønningsloven af 1919 og underkaste Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Forhandlingsret og om en Voldgiftsret en nøjere Undersøgelse. Paa Grund af det store Arbejde og de mange Spørgsmaal trak det ud med Kommissionsarbejdet, og Betænkning fremkom først 26. November 1930. Men Betænkningen var da enstemmig.

Der er under Forhandlingerne udtalt Ønsker om forskellige Ændringer i Forslaget, men under Hensyn til den Enighed, der er opnaaet i Kommissionen, derunder med Rigsdagspartiernes Repræsentanter, har Regeringen ment det rigtigt ikke at foretage nogen Ændring i Kommissionens Forslag af principiel eller finansiell Betydning.

Derimod har man, dels paa Grundlag af det

under de nævnte Tjenestemandsforhandlinger fremkomne foretagne enkelte Rettelser i Forslaget. Nogle af disse er rent redaktionelle; andre angaar de i Kommissionens Lovforslag anførte Normeringstal.

Den Merudgift, Lovforslaget anslaaes at ville medføre, har Kommissionen opgjort til 3 150 000 Kroner.

Det kan nævnes, at af Merudgiften faar Sølvsnorene ca. 2 Mill. Kr., Guldsnorene 0,7 Mill. Kr. og Kontoristklassen 0,2 Mill. Kr.

Beregningen af Merudgiften ved Forhøjelse af pensionsgivende Lønninger til de egentlige Statstjenestemænd er udført paa Grundlag af Forslagets Normeringstal samt paa Grundlag af det i Finanslovforslaget for 1931—32 opførte Antal af Stillinger.

Den største Del af de opførte personlige Tillæg vil bortfalde efter 3 Aars Forløb.

Den opførte fremtidige Forhøjelse af Pensinosbyrden, der skønmæssigt er anslaaet til 1 000 000 Kr., vil først fremkomme, efterhaanden som Pensionsberegningen foretages paa Grundlag af de højere Lønningsbeløb og for de Tjenestemænd, der afgaar efter Lovens Ikrafttræden.

Af Hensyn til den Tid, der maa regnes at medgaa til Omregning af Lønninger m. v., har man ikke ment at kunne fastsætte Lovens Ikrafttræden til et tidligere Tidspunkt end den 1. Maj d. A.

Ministeren *pointerede*, at Forslaget paa forskellige Punkter *var anderledes, end det var blevet*, hvis der ikke havde foreligget en enstemmig Betænkning. Denne *Enstemmighed*

havde Ministeren følt som en Pligt til at forelægge Lovforslaget i Overensstemmelse med Kommissionsudkastets Hovedlinier.

I Anledning af Kommissionsbetænkningen havde der staaet et Postyr i Højre- og Venstrepressen. I den Anledning havde Ministeren spurgt sig selv, om det var disse Blades Mening at ødelægge det Forlig, der var opnaaet i Lønningskommissionen, *et Forlig, som ogsaa Højres og Venstres Repræsentanter havde været med til at slutte.* De samme Blade havde ogsaa forsøgt at ophidse Tjenestemændene mod Regeringen og at splitte Tjenestemændenes Organisationer. Der synes i sidstnævnte Spørgsmaal at være naaet et omend meget ringe Resultat, men nogen større Betydning vil dette næppe faa.

Det er vanskeligt at forstaa, hvorledes Oppositionspressen kan angribe Regeringen for et Forlig, som den ikke har Ansvaret for, men derimod den nedsatte Kommission derunder ogsaa de Højre- og Venstremænd, der var Medlemmer. Det er forstaaeligt, at nogle af Tjenestemændene er utilfredse med Enkeltheder i Forslaget, men i Højre- og Venstrepressen har man ikke skrevet noget om, at de lavest lønnede Tjenestemænd burde have mere i Løn. Det har ingen Interesse for disse Organer. Nej, de har været paa Hoveriarbejde for at forsøge at faa Tjenestemændene ophidset mod Regeringen.

Finansministeren gennemgik derefter Forslagets vigtigste Paragraffer og kom til Slut ind paa en Omtale af Spørgsmaalet om Tjenestemændenes Forhandlingsret og Oprettelse af en Voldgiftsret. Spørgsmaalet om Forhandlingsret er af gammel Dato, og den første socialdemokratiske Regering oprettede en Voldgiftsret efter Forhandling med Tjenestemændene. Denne Voldgiftsret blev imidlertid ophævet, da Venstregeringen i 1926 kom til.

Det Kommissionen givne Kommissorium gaar saavel for Spørgsmaalet om den tekniske Forhandlingsret som for Spørgsmaalet om Voldgiftsret alene ud paa at undersøge, under hvilken Form det maa anses for hensigtsmæssigt at gennemføre disse Foranstaltninger. Man har derfor afholdt sig fra principielle Drøftelser af, hvorvidt Foranstaltningerne bør indføres, og indskrænket sig til at stille Forslag om Formerne for disse Foranstaltningers Gennemførelse.

Der kan ifølge den nuværende Lov aner-

kendes 2 Centralorganisationer med Forhandlingsret, men da der nu er 3, er det rimeligt, at Tallet paa de Organisationer, der kan faa Forhandlingsret, ikke fastsættes.

Ejendommelig er de to Venstre-Kommissionsmedlemmer Stenballes og H. J. Sørensens Stilling til Forhandlingsretten. De gør nemlig Opnaaelsen af Forhandlingsretten betinget af, at den paagældende Organisation ikke er tilsluttet nogen Organisation, der bestaar af andre end nuværende og tidligere Tjenestemænd, og at Organisationens Midler ikke anvendes i partipolitisk Øjemed. Dette Forslag maa sikkert tages som et Forsøg paa at hindre, at Tjenestemandorganisationerne tilslutter sig De samv. Fagforbund. Men et saadant Kravs Gennemførelse maa forekomme det mig, kræve en Grundlovsforandring, thi ifølge Grundloven er Foreningsretten fri og ukrænkelig. Hvad vilde de to Venstremænd sige, hvis det t. Eks. blev forbudt de danske Andelsmejerier at yde Bidrag til politiske Formaal? Jeg tror, vi skal undlade at lovgive om, hvad Folk skal bruge deres Penge til. Og det er Tjenestemændenes Ret at faa deres Forhandlingsret anerkendt, og derfor er der i Forslaget indsat Bestemmelser herom, ligesom det foreslaas, at der oprettes en Voldgiftsret til Afgørelse af Tvistigheder, der ikke kan indbringes for Domstolene. Forhandlingsret om tekniske Spørgsmaal kan kun ske om Sager, der ikke hviler paa videnskabelig Forudsætning. Med disse Ord anbefaler jeg Lovforslaget til velvillig Behandling her i Tinget.«

De Ændringer, Finansministeren havde foretaget i Kommissionsforslaget var jo ikke særlig opsigtsvækkende og kunde, saadan som Landet ligger, heller ikke være det. Der skal jo efter den Stemning, der raader blandt Venstre, ikke ret meget til, før de springer fra. Den Stemning, der hersker blandt Venstre, kendetegnes ogsaa af et Interview, »Fyns Tidende« har haft med Landstingsmand Stensballe angaaende de stærke Brydninger, der er opstaaet indenfor »Jernbaneforbundet« og »Postforbundet«.

»Disse Brydninger og det Standpunkt, man intager, kan kun glæde mig«, siger Stensballe, »thi det falder jo sammen med, hvad Venstres Repræsentanter i Lønningskommissionen har gjort gældende, thi Grunden er jo, at man ikke vil bevilge Penge til »De samvirkende Fagforbund«. Iøvrigt er han glad for, at den ny Or-

ganisations Ledere stiller sig paa Venstres Standpunkt i 1927, da man afskaffede Forhandlingsretten om tekniske Anliggender«.

Hvor er det betryggende for sund Organisationspolitik, at høre en af Venstres Førere udtale sig saa uforbeholdent om de Brydninger, Kommissionsbetænkningens Forslag har fremkaldt, det maa da kunne være medvirkende til at aabne Øjnene paa dem, der kritiserer den socialdemokratiske Regering for Forslaget, om ikke helt, saa dog saa meget, at de faar Forstaaelsen af, hvad det er, der foregaar. Thi det, der foregaar, er jo det, at Regeringen skal skældes ud for, hvad man kalder et Kompromisforslag, et Forslag, der hverken er Fugl eller Fisk, nærmest et Amfibium, et Barn, ingen vil kendes ved. Det gode i Forslaget er lavet af demokratiske Partier, og det har de reaktionære Partier med mere Held end egentlig heldigt faaet ødelagt, men dette Produkt kan man under alle Omstændigheder ikke lade den siddende Regering undgælde for. Det er med mere eller mindre Held lykkedes for Højre- og Venstrepresen at faa Tjenestemændene til at tro, at det er den socialdemokratiske Regering, der er Aarsag til, at Forslaget ser saaledes ud som det gør.

Venstrebladet »Vestkysten« refererer et Møde, som Venstretrigsdagskandidaten *Søren Dath* fornylig har holdt i Vilslev ved Ribe, og han udtalte ved den Lejlighed om Tjenestemandslønninger:

Det er jo en kendt Sag, at adskillige Tusind Tjenestemænd, som ikke var Socialdemokrater, dog stemte med de nuværende Regeringspartier i Haab om Løn i Form af meget større Indtægter. De er bleven slemt skuffede nu, da Kommissionens Betænkning er kommen.

Det er vel ikke for meget forlangt, at Tjenestemændene maa dele Kaar med de øvrige Erhverv under en Nedgangsperiode.«

Ja, man kan jo af disse Udtalelser se, hvorledes Stemningen er i Venstrepartiet. De skal dele Kaar med Erhvervene i Nedgangstider, ja, som Madsen-Mygdal ordnede det i 1927, gaa foran med Lønnedgang, men tale om Opgang sammen med Erhvervene hører man ikke. Samtidig med, at Rigsdagskandidaten omtaler Tjenestemænd, der stemte paa de nuværende Regeringspartier i Haab om mere Løn, siger han, at de er blevet slemt skuffede af Kommissionsbetænkningen. — Er det egentlig mærkeligt, naar

Venstre og det konservative Parti har været med til at lave den. — Det glemmer han at fortælle.

AUTOMOBILER OG JERNBANER

I Dagspressen kan man daglig læse om Ulykker foraarsaget ved Automobileer paa Grund af Bilførernes Mangel paa Agtpaagivenhed. Forleden læste man om en *Kørelærer*, der med sin Elev var kørt ind paa en Jernbanebom ved Køge. Bommen var nede og de røde Lygter tændte. En Ledvogterkone blev slaaet ihjel og Kørelæreren ligger for Døden.

Hvis det nu var et isoleret Tilfælde, var der ikke noget at sige til det. — Men hver Dag melder om Ulykker. Der køres paa Træer og paa Huse, ja, forleden var der en Automobilist, der nær havde væltet Kiosken paa Sølvtorvet i København. Og den var endda grundmuret! Han havde jo ogsaa stærk Fart paa, der menes 80 à 90 km, men han havde jo ogsaa været ude at more sig hele Natten.

Alle disse mange Ulykker viser os i Virkeligheden, at Automobilet er et farligt Køretøj, maaske farligere for dem, der ikke benytter det, end for den eller dem, der sidder i det. Paa hvilken Maade har Samfundet sikret sig mod de uansvarlige Bilisters Rasen henad Gade og Vej? Jo, de skrives og mulkteres, maaske Kørekortet fratages dem, men stadigvæk kommer der nye Uheld, nye Ulykker, saa Skriveriet og Mulkereriet synes ikke at hjælpe.

Fornylig læste man om nogle Biler, som under en Frostperiode skred paa en Landevej i Jylland. Til sidst var der en seks syv Biler, der var kørt sammen, ingen af Bilisterne kunde holde, selv »Falck«, som kom tilstøde for at hjælpe, ramlede paa. Det kan en Lokomotivmand ikke forstaa, thi for ham er det foreskrevet, at han skal kunde holde, selv om Føret er aldrig paa galt. Og Reglen er da ogsaa, at han formaar det.

Det er da heller ikke gaaet op for en Masse Bilister, hvor farligt Automobilet er, lige saa lidt, som det er gaaet op for dem, at det er deres Pligt ikke at køre anderledes, end at de kan holde for enhver Hindring, der møder dem paa deres Vej.

Jernbanetogene er ganske andreledes paa lidelige som Befordringsmiddel, end Automobilerne. For det første fordi de er henviste til deres egne Veje, dernæst fordi der er gennem-

ført omfattende Sikkerhedsbestemmelser og endelig sidst, men ikke mindst, fordi der haves en vis Sikkerhed for, at det Personale, der betjener Lokomotiver og Tog, ogsaa er i en saadan fysisk betryggende Tilstand, at der haves Vished for, at den nødvendige Sikkerhed er tilstede.

Man har saaledes en vis Garanti for, hver Gang man sætter sig op i et Tog, at det Personale, der gør Tjeneste ved det, ogsaa er i en saadan Stand, at Rejsen forløber saaledes som den skal.

Er det ikke denne Sikkerhed, som Statsbanerne giver sine Trafikanter, der er Skyld i, eller er en medvirkende Aarsag til, at Jernbanerne har sine store Vanskeligheder i Konkurrencen med Automobilene? Det kan der vist ikke være Tvivl om!

Kan det Publikum, der lader sig befordre pr. Ruteautomobil, ikke forlange den samme Sikkerhed som det nu faar af Banerne? Jo, selvfølgelig kan det det, men for det første tænker Publikum maaske ikke paa dette Forhold, og for det andet vilde en Opfyldelse af Kravet betyde en Fordyrelse af Befordringen, bl. a. fordi det vilde kræve et betydeligt større Personale til Betjening, det det nuværende Personale ofte har en urimelig lang Tjeneste. Og endelig vilde et Krav om samme Sikkerhed pr. Automobil som pr. Bane foraarsage en noget mindre Kørehastighed.

Der kan maaske rejses den Indvending mod et saadant Krav om Sikkerhed, at det ikke er nødvendigt, at man har denne Sikkerhed, men mod denne Invending er de talrige Ulykker og Uheld talende Vidnesbyrd for, at et saadant Krav er rimeligt, og det kan Samfundet gennemføre til en fornuftig Betyggelse af baade det kørende og af det gaaende Publikum, ikke mindst det sidste.

Endelig er der de mange Privatbiler, en Del af disses Indehavere er jo ogsaa med til at lave Ulykker, med Undtagelse af de ansvarlige Bilister. Men alle de uansvarlige, de som ikke har Forstaaelse af, hvad de har med at gøre, maa vist behandles paa en ganske anden Maade end hidtil, for at faa Uvæsenet bragt til Ophør. Der er vist intet andet at gøre end at behandle Forbrydelser, begaaet med Antomobiler, paa samme Maade som andre Forbrydelser.

UDGIFTSTALLET'S NEDGANG

Som vore Medlemmer allerede gennem Dagspresen vil være bekendt med, er det Udgiftstal, som lægges til Grund for Beregning af Dyrtidstillæg og Konjunkturtillæg, og som pr. Juli 1930 udgjorde 2552 Kr., gaaet nedad og udgør nu 2420 Kr., hvilket er 30,2 pCt. under Udgangspunktet for Dyrtidstillæggets Beregning (3466 Kr.). Da dette Tillæg skal reguleres for hver fulde 3 pCt. Afvigelse fra Udgangspunktet, medfører denne Nedgang i Udgiftstallet, at Dyrtidstillægget nedsættes med 1 Portion = 54 Kr. aarlig for gifte, 27 Kr. for ugifte over 35 Aar og 18 Kr. for ugifte under 35 Aar.

Hertil kommer yderligere en Nedsættelse af Konjunkturtillægget, nemlig med 10 pCt. af dettes oprindelige Størrelse. Nedsættelsen bliver fra 57,30 Kr. til 63,60 Kr. aarlig for vore gifte Medlemmer. Herefter vil Konjunkturtillæg udgøre:

| | |
|------------|---|
| 236,50 Kr. | for Lokofyrb. paa yngste Løn og med 1. Tillæg. |
| 294,00 | » for Lokofyrb. med 2. og 3. Tillæg. |
| 294,00 | » for Motorførere paa yngste Løn. |
| 303,00 | » for Motorførere med 1. og 2. Tillæg. |
| 303,00 | » for Lokofør. paa Begyndelsesløn og med 1. Tillæg. |
| 318,00 | » for Lokofør. paa Slutløn. |

De anførte Sats er alle de, der gælder for gifte. Ugifte over 35 Aar oppebærer $\frac{1}{2}$ og ugifte under 35 Aar $\frac{1}{3}$ af de anførte Beløb.

For vore Medlemmer betyder det en Nedgang paa mellem 111 og 117 Kr. aarlig fra 1. April.

ARBEJDSLØSHEDEN OG DANSK ARBEJDE

En Meddelelse fra England fortæller om et ministerielt Cirkulære, som paabyder Anskaffelsen af Motorkøretøjer til de kommunale Politistyrker. Som en af de første Betingelser for, at Kommunerne kan faa Statens Tilskud til disse Indkøb anføres:

»Valget af Køretøjer overlades hver enkelt stedlig Politimyndighed, men alle Køretøjer skal være af britisk Fabrikat.«

Der er vist næppe noget Land i Europa, hvor man som i England vaager over, at der skaffes det mest mulige Arbejde til Landets egne Børn, skønt adskillige andre Nationer kommer godt med i disse Tider, hvor Arbejdsløsheden stiger, og den arbejdende Befolkning derfor maa yde større Bidrag i Form af øgede Skatter.

Ogsaa herhjemme føler vi dette og yder vor Skærv — mer eller mindre sukkende — skønt som Tjenestemænd tør vi jo ikke klage.

Men hvad gør vi personligt, du og jeg, for at mildne den Svøbe, som den stigende Arbejdsløshed er? Maaske synes vi, at Skatten tynger haardt nok paa Budgettet, maaske yder vi alligevel noget til forskellige Indsamlinger efter mer eller mindre fattig Evne, men alt dette er jo kun Nødhjælp. Langt vigtigere er det at faa Hjulene i Gang, faa øget den hjemlige Produktion, skaffe Arbejde til ledige Hæn-

der. Til syvende og sidst er det jo ogsaa vor egen Velfærd, der staar paa Spil.

Og her kan vi hver for sig give en Haandsrækning, der næppe nogensinde har været mere paakrævet end netop nu.

Vi kan for det første i videst mulig Udstrækning købe danske Produkter.

Der blev sidste Aar importeret her til Landet Varer for 1800 Mill. Kr. og selv om Hovedparten af denne Import var nødvendig, kunde dog adskillige af disse Millioner være blevet her, saafremt hver enkelt af os havde været opmærksom paa det, som den engelske Ministers Cirkulære understreger:

»Køb dit eget Lands Varer.«

»Men det bliver kun saa lidt,« siger den enkelte.

»Mit Forbrug er jo kun en Draabe i Havet.«

Sandt nok, men det er disse smaa Draaber, der tilsammen danner det store Hav. Og vi kan gøre en Ting til: Vi kan melde os ind i Landsforeningen »Dansk Arbejde« og derved bl. a. hver 14. Dag faa et stort Blad, som bringer os i Forbindelse med Mennesker, som har samme Interesse, og giver os gode Anvisninger med Hensyn til, hvorledes vi i det daglige Liv kan være med til at fremme den Produktion, som giver os selv det daglige Brød.

Var det ikke værd at ofre de 3 Kr., det koster aarligt, paa dette Formaal. Man kan skrive eller ringe til Landsforeningen »Dansk Arbejde«, Købmagergade 22, København K. (Tlf. 4028—4028) og — ærligt talt — burde vi ikke alle være med her?

SKRIVELSER OG SVAR

Følgende Skrivelser angaaende Funktionsgodtgørelse er udvekslede mellem Lokomotivfyrbøderkredsen og Generaldirektoratet. Medlemmerne vil af Indholdet kunne læse sig til, hvad det drejer sig om.

I.

Den 6. Juni 1930 afsendtes følgende:

Ved nærværende skal man tillade sig at forelægge Generaldirektoratet en Sag angaaende Godtgørelse for udført Funktion som Lokomotivfører.

Den paagældende Sag, der vedfører Lokomotivfyrbøder P. A. Rønaa, Brande, har, saavidt man kan se, allerede fra Distriktets Side været forelagt Generaldirektoratet. Naar Kredsen derfor tillader sig ogsaa at fremsende Sagen, er det, fordi man er af den Opfattelse, at Personalet ikke vedblivende bør kunne udsættes for Vilkaarligheder, der forhindrer Opnaelsen af Funktionsgodtgørelsen.

Lokomotivfyrbøder Rønaa har faaet udbetalt Funktionsgodtgørelse for 149 Dage, nemlig fra den 28. April til den 24. September s. A., man han har udført Lokomotivførertjeneste fra den 3. April til den 24. September med een Dags Afbrydelse (27. April), dernæst har han fungeret som Lokomotivfører fra 26. September til 4. December 1929 ligeledes med een

Dags Afbrydelse (3. November).

For saa vidt angaar de to nævnte Afbrydelser er der det at bemærke, at Lokomotivfyrbødere med lavere Anciennitet end Rønaa de paagældende Dage har udført Lokomotivførertjeneste, det kunde derfor se ud, som om Afbrydelserne kun er indlagt for at hindre Opnaelse af Funktionsgodtgørelse. Noget saadant er ifølge Generaldirektoratets tidligere Afgørelser utilladeligt, og naar Depotterne, som i nærværende Tilfælde, træffer Dispositioner, der, som paa vist, unødvendigt bryder en Funktion, kan man billigvis ikke forlange, at den Mand, det gaar ud over — i dette Tilfælde Lokomotivfyrbøder Rønaa — skal undgælde for de Fejl, Depotterne begaar. Kredsen maa hævde, at der i Brande har været Lokomotivførertjeneste i de foran anførte Tidsrum, ialt 245 Dage, hvorfor Rønaa rettelig har Krav paa Funktionsgodtgørelse for dette Dageantal, saaledes at han endnu har bemeldte Godtgørelse tilgode for 96 Dage.

Idet man gaar ud fra, at Generaldirektoratet med Kredsen er enig i, at man ikke bør unddrage den paagældende Lokomotivfyrbøder Funktionsgodtgørelse for ca. 100 Dage, fordi hans Funktion paa Grund af fejlagtige Dispositioner er blevet afbrudt, tillader man sig at forvente et imødekommende Svar og udbeder sig dette snarest.

II.

1. December 1930:

Fra ældre Lokomotivfyrbødere, der har fungeret som Lokomotivførere i et saadant Tidsrum, at de enten har opnaaet Funktionstillæg eller i Løbet af ganske faa Dage vilde opnaa dette, modtager vi jævnlig Beklagelser over, at deres Lokomotivførertjeneste afbrydes en enkelt Dag, uden at saadant egentlig kan siges at være nødvendigt, idet en eller flere undertiden endda meget yngre Lokomotivfyrbødere paa disse Dage udførte Lokomotivførertjeneste.

Kredsen har forelagt Generaldirektoratet enkelte Sager af denne Beskaffenhed, men Generaldirektoratet holder jo for, at der altid skal være mindst 43 Dages samlet Funktion for at opnaa Funktionstillægget. Kredsen vil nødig tro, at Depotforstanderne i deres Dispositioner er ligegyldige med Hensyn til, om Lokomotivfyrbødere, som Aaret igennem udfører en Mængde Lokomotivførertjeneste, opnaar Funktionsgodtgørelse eller ej. Men foranlediget af de omtalte Sagers Antal finder vi Anledning til ved nærværende at bede Generaldirektoratet overveje, om det ikke vilde være muligt, at Depotterne kan blive instruerede paa en saadan Maade, at Afbrydelser som de nævnte faktisk unødvendige i Fremtiden kan undgaas.

Da denne Sag har økonomisk Betydning for ikke faa af vore Medlemmer, tillader vi os at anmode om, at den undergives en hurtig Behandling, om hvis Resultat vi tillader os at udbede nærmere Meddelelse.

III.

23. Januar 1931 modtoges følgende Svar:

I Skrivelse af 1. December f. A., J. Nr. 2117, har Lokomotivfyrbøderkredsen beklaget sig over, at det jævnlig forekommer, at Lokomotivfyrbødere af-

skæres fra Opnaaelse af Funktionsvederlag derved, at deres Funktion afbrydes en enkelt Dag, uden at dette efter Kredens Mening kan siges at være nødvendigt, idet en eller flere Lokomotivfyrbødere med lavere Anciennitet har udført Lokomotivførertjeneste den paagældende Dag.

I denne Anledning skal man meddele, at man ikke af de Generaldirektoratet forelagte Sager har faaet det Indtryk, at der kan rettes nævneværdige Anker mod Depotforstanderne for deres Dispositioner i den heromhandlede Henseende. Man vil imidlertid strække sig saa vidt som muligt for at undgaa, at en Tjenestemand ved en enkelt Dags Afbrydelse i en længere Funktionsperiode afskæres fra at opnaa Funktionsvederlag, og man har derfor instrueret Distrikterne overensstemmende hermed.

Det tilføjes, at den i Kredens Skrivelse af 5. Juni 1930 omhandlede Sag vedrørende Lokomotivfyrbøder Rønaa i Brande vil blive afgjort i Overensstemmelse hermed, saaledes at der vil blive ydet ham Funktionsvederlag under Bortseen fra Afbrydelsen den 27. April 1929, medens der ikke vil kunne ses bort fra Afbrydelsen den 3. November 1929, idet Lokomotivfyrbøderen paa Grund af sin Tjeneste den foregaaende Dag (til Kl. 0,40) ikke kunde overtage den eneste ledige Lokomotivførertjeneste ved Depotet, der skulde paabegyndes Kl. 6,35.

DE DANSKE STATS BANER OG JERNBANEMISEREN

Af Professor A. R. Christensen.

Berl. Tid., 8. Jan. 1931.

To af Statsbanernes tidligere Maskinchefer har i Berlingske Tidende den 2. og 9. d. M. meldt sig som nogle af dem, der er medansvarlige for Jernbanemiseringen.

Maskinchef Floors Artikel indeholder intet, ud over nogle personlige Uartigheder imod mig, saa jeg behøver ikke at knytte Bemærkninger til den.

Maskinchef Busse vover sig længere ud, men beder sine Udtalelser opfattet som en gammel Pensionists Kandestøberier paa hans Morgentur i Frederiksberg Have. Og andet og mere er det heller ikke. Det er ufatteligt, at Maskinchefen ikke mener, at Udgifterne kan bringes ned; bl. a. gør man det i andre Lande ved, som jeg tidligere har skrevet, at indføre Trykluftbremse paa Godstogene*) og ved andre tekniske Foranstaltninger; jeg vægrer mig ved at tro, at Maskinchefen ikke skulde vide det, Og tror virkelig Maskinchefen, at man kan forøge Taksterne med 30 pCt. i en Tid, hvor Tendensen ikke netop er rettet mod Forhøjelse af Priserne, tværtimod; skulde man i Danmark kunne forhøje Kilometerprisen for 3. Klasse fra 5 Øre til 6½ Øre, naar den f. Eks. i Tyskland er 3,8 Pf. Det er vist ikke mange, der vil give Maskinchefen Ret i denne Betragtning; jeg nar for mit Vedkommende den Opfattelse, at en saadan Forantaltning kun vilde skade.

*) Fremhævet af os.

Red.

Maskinchef Busse bebrejder mig, at jeg har bragt vort Jernbanespørgsmaal frem til offentlig Drøftelse i et Dagblad; jeg har ment, at dette var den rigtige Fremgangsmaade, da jeg ellers ikke vilde være blevet hørt, og da Landets Borgere har Krav paa at vide, hvorfor de, som Maskinchef Busse siger, gennem deres almindelige Skatter maa betale 30 Øre i Tilskud for hver Krone, der betales af dem, som forlanger en Transportydelse af Statsbanerne. Og i andre Lande er Banernes økonomiske Stilling forholdtvis langt, langt bedre. Det Spørgsmaal har jeg søgt at besvare efter bedste Evne og ud fra den saglige Viden, som jeg turde mene at være i Besiddelse af.

At Maskinchef Busse svarer ved især at ville søge at frakende mig tilstrækkelig Indsigt, er for mig kun et Tegn paa, at han mangler saglige Argumenter til at imødegaa mig. Men det vil jeg lade være, hvad det være vil.

Derimod forekommer det mig, at Maskinchef Busse bør holde de Døde uden for denne Diskussion; det gør han ikke, naar han siger, at »de ulyksalige Rystevogne blev gennemtruffet af en Pseudo-Sagkyndig«. Jeg tror, at afdøde Generaldirektør Amt kan tage sig dette Spark, der ligger i dette Udtryk, let; dertil var han en for betydelig Mand, men det klæder ikke Maskinchefen.

For vel kunde Rystevognene have været heldigere, men de økonomiske Virkninger af en mulig Fejl ved deres Anskaffelse blegner ganske ved Siden af bl. a. de to Fejl, der blev begaaet ved, at man valgte Vacuumbremsen i Stedet for Trykluftbremsen, og ved, at man lige til de sidste Tider har bygget vore Lokomotiver for lette og med for lille Kedeltryk, nemlig 12 kg, mens man alle andr Steder nu er oppe paa 16—20 kg. Dette er tekniske Fejl, der økonomisk har slaaet og vil slaa haardt, og som maa rettes, og det vil koste mange Penge.

Dette indrømmes jo ogsaa af Statsbanernes nuværende Ledelse, naar man vil ombygge P-Maskinerne, saa Trykket forøges til 15 kg og Adhæsiionsvægten sættes op; det er desværre kun en halv Foranstaltning, der vil koste en Del Penge uden at føre til noget helt tilfredsstillende Resultat, da Vægt og Fyr ikke kan forøges i tilstrækkelig Grad, og 15 kg er for lidt.

Men disse langt alvorligere Spørgsmaal lader Maskinchef Busse ligge; hvem der har Ansvaret for Fejlen ved jeg ikke. Spørgsmaalene er sikkert i sin Tid blevet vel overvejet, men Resultatet har i hvert Fald været, at Udviklingen har vist, at man har taget fejl. Det burde Maskinchef Busse havde indrømmet.

Men synes Maskinchefen saa ikke, at man skulde lade de personlige Insinuationer ligge og holde sig paa Saglighedens Grund.

Maskinchef Busses øvrige Betragtninger skal jeg ikke her komme ind paa, idet jeg i øvrigt henviser til, hvad jeg tidligere har skrevet. Maskinchefens Bemærkninger om Lokomotivernes Accelerationsevne, hans Udtalelser om de tyske Vognes Vægt i Forhold til de danskes og mange andre Udtalelser er ikke rigtige, og rammer ganske ved Siden af. Hvad kan

(Fortsættes Side 31.)

REFERAT

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

(Sluttet).

I Stedtillægget gaar vi reelt ned i alle Sætsler, med øvrige Fradrag bliver det et Plus paa 76 Kr. for en Lokf., tænk engang, det skal vi have en ny Lønningslov for at øpnaa.

Hr. Lunds Sammenligning med Maskinarbejderen vil ingen Maskinarbejder godkende, vi har mange Goder, som han vil regne os til Indtægt, som f. Eks. Uniform, Ferie, Fripas og Pension. Sammenligningen halter, Hr. Lund.

Hr. Lund sagde, at vi i Dag ikke skulde komme ind paa Forhold, der kunde skade den nuværende Regering.

Har Minister Stauning nedsat Kommissionen, saa er det en Skandale, thi ser man dens Sammensætning, kunde man egentlig ikke vente andet Resultat. Kan man ikke støtte H. B. Forslag paa 3900 Kr. skal Lokf. virkelig honoreres, saa skal vi højere op. Vi skal ikke i Dag stille noget direkte Tal op for dermed at slaa Loven i Stykker. Hvis samtlige Organisationer spænder Ben for Forslaget, kunde man saa ikke tænke sig at Finansministeren vil sige »skal vi saa ikke hellere smide det hele i Papirkurven«. Venstre vil jo hellere end gerne gaa med hertil.

Lokf. Thygesen, Ng, kunde slutte sig til H. B.s Forslag med Hr. Lunds 3. Tillæg. Angaaende Kørepenge, saa skal Lokoførerne jo nedsættes med 2 Øre, det bliver en Indtægt for Staten og en Nedgang for Personalet.

Lokomotivførernes Løn sammenlignet med 1908 er fordoblet, men Emolumenterne er gaaet nedad, disse burde ogsaa være fordoblet. Vi mangler i Øjeblikket 800 Kr. i Kørepenge. 4500 Kr. burde vi have nu + Tillæggene.

Motiveringen for Nedsættelsen af Kørepenge er nærmest latterlig. Vil bede H. B. søge at standse denne Nedsættelse og vilde til Slut anbefale at støtte Lunds Forslag om den højere Sats paa 30 Øre.

Lokf. Hansen, Ms.: Der har staaet i Bladene, at nu skal Organisationerne tale, jeg tror nu ikke det nytter noget, at der protesteres; men jeg for mit vedkommende, kan ikke være med til at antage Forslaget. Taleren gjorde nogle Betragtninger mellem de forskellige Lønninger. Det er en Uretfærdighed med den nugældende Bestemmelse 1 Døgn = 15 Timer. Stedtillægget er meget uretfærdigt, en Sammenligning mellem Udgifterne i Vordingborg og København vilde give Vo. 200 Kr. mere.

Det var ikke 4 St., der afgjorde i »D. J. F.«. Forslaget skal ud til Urafstemning. Ville anbefale at stemme imod denne Kommissions Arbejde, skønt jeg indrømmer, at der er noget i Forslaget, der er godt for de gamle.

Lokf. Jul. Nielsen, Kb. Hr. Lund, Gb, satte Fingeren paa Lønningsloven af 1919 og pegede paa, hvorledes vi den Gang blev behandlet. Der er stor Forskel paa 1919 og nu, hvorfor kunde de høje Herrer ikke dengang faa et større Tillæg, dengang

var der Penge nok hertil, først nu skal de have det og paa den Konto skal de smaa spises af.

Vi maa have Lov til at staa i den Forening vi har Lyst til. De 2 pCt. vi skal betale mere til Pensionskassen er en Uretfærdighed. 5 pCt. er en høj Betaling, i 1903 tog Staten 11 Millioner fra vor egen Pensionskasse, det var en Godgørelse fra vor Side, fordi Staten trængte til Pengene, nu har vi Takken. Kørepengenes Nedsættelse er minus 60 Kr. om Aaret for mig.

Der raabes op om Krisetid paa Landet, men enten der er Krisetid eller ej, saa er de alle Tider parat til at skære os ned derude. Var ked af, at Aldersgrænsen ikke var sat ned.

Lok. Honoré, Fa.: Det er det mest konservative Forslag, der nogensinde er lagt paa Bordet. Der spares 6 Millioner alene paa Aspiranter. Det er en rigtig Narresut, der er stillet op i Forslaget, naar Reguleringstillægget bortfalder, har vi mistet 16 pCt., medens de store Lønninger kun har mistet 10 pCt.

Motorførerne maa kræves op i 12. Lønklasse og Timepengene op til 30 Øre.

Motorf. Aksel Jensen, Od., paatalte Gradueringen af Motorførerne; det havde set pænere ud, om Administrationen havde sagt, at naar der skulde ske en Graduering, maatte den ske opad. Motorførerne skulde altsaa lønnes ringere end den Mand, der gaar inde i Vognen og billetterer, det er et Overgreb.

Vilde henstille at støtte Formandens Forslag, subsidiært op i 11. Lønklasse.

Jeg reagerede i Od. for Forslaget, H. B. stillede; har H. B. hele Tiden haft den rette Kontakt med den Mand, vi har haft i Kommissionen og har den reageret kraftigt nok.

Den anden C. O. har øpnaaet Resultater, som Bundklasserne nu maa betale for. Kunde tænke sig, at der nedsattes et Udvalg, hvis Fremstilling udsendes til Urafstemning, saaledes at alle Medlemmerne derved var med til at tage Ansvar.

Dirigent: Højer.

Løvborg, Gb.: Dette Forslag er reaktionært. Det er de unge, der maa undgælde. Samme Løn for samme Arbejde kendtes ikke i Forslaget. Pensionen stryges for dem under 35 Aar. Vi har i Dag hørt Røster fra de ældre, som er tilfredse paa Grund af den for dem bedre Pensionsordning. Tænk dog ogsaa paa de unge. Forskellen paa gifte og ugifte ophæves heller ikke. Ligelønsprincippet maa gennemføres. Hvorfor skal vi beholde Pristallet? Man maa arbejde for, at Reguleringstillægget skal væk. De foreslaaede Lønninger er uantagelige. Tager man en Lokomotivfyrbøder, saa kommer han paa ældste Lønning som saadan i 33 Aars Alderen, gaar saa 7 Aar, inden Forfremmelsen kommer. Naar saa vedkommende forflyttes ved Forfremmelsen, betyder det ikke Merindtægt men Udgift, saa gaar der 6 Aar, inden han faar en nogenlunde antagelig Løn. Man skal næsten have Penge i Sparekassen for at eksistere ved Jernbanen. Protesterede kraftigt mod Gradueringen af Motorførerne. Fandt, at den omtalte Resolution ikke var nær skarp nok.

Der maa nedsættes et Udvalg, og dette maa komme med Forslag til en Udtalelse. Forinden Lønningslovene endeligt færdigbehandles maa der indkaldes til en ny Kongres, eller der maa foretages Urafstemning.

H. P. Christensen, Ar.: Motorførerne maa have Lov til at spørge H. B., om denne mener, at der kan opnaas noget for Motorførerne. Det. Betænkningen byder os, er aldeles uantageligt. Vor H. B. har hidtil slaaet paa vor unge Alder; men ogsaa vi bliver ældre, og mange Motorførere er endog allerede gamle. De Motorførere, som skal benævnes 2. Grads, udfører ogsaa Togtjeneste, det maa da ogsaa have Betydning. Det glæder os, at H. B. synes at se med andre Øjne end hidtil paa os Motorførere. Vilde mene, at Paragraf 57 ogsaa skulde gælde for Motorførere, da disse jo er i Berøring med Publikum. Beregningsmaaden for Reguleringstillæget er uretfærdig; derfor maa her ske en Ændring. Vi maa ogsaa tænke paa, at denne Betænkning ogsaa kan faa Indflydelse paa Privatbanernes Motorpersonale.

Andreasen, Gb.: Lønningskommissionens Forslag byder Tjenestemændene 3.2 Mill. Kr., og de fleste af disse Penge er gaaet til Embedsmændene, og derfor er disse tilfredse. Paa Kongressen i Odense holdt jeg paa, at vi skulde staa sammen med Værkmestre af 2. Grad. Hvor er de nu? De onnaar uden noget som helst 280 Kr., vi faar 180 Kr. I Dag daler vort Forlangende fra 5280 Kr. til 3900 Kr. Er Konjunkturerne da dalet saa meget? Hvor er vi henne? I 1927 var Situationen ogsaa alvorlig. Med de nye Sikkerhedsanlæg paa Stationerne er det alene Lokomotivførerne, der staar med Ansvar. Derfor skal han ikke have økonomiske Bekymringer. Maaske er vi saaledes stillet, at vi kan kræve: men det er vor Pligt at gøre noget virkeligt. Revider denne Resolution fra H. B. Den duer ikke! Takkede for Formandens Stilling til de 2 pCt. til Pensionen: det hjælper os gamle. Beholder vi Uniformen?

Neergaard Petersen, Gb.: Kørepengene er en Del af vor Løn, og havde vi ikke dem, skulde vi placeres helt anderledes. De $\frac{1}{6}$ Aar maa vi arbejde kraftigt for at beholde — for alle —. Hvorfor skal de unge blive ved, indtil de er 64 Aar?

Anbefalede et yderligere Tillæg til de ældre Lokomotivførere. Hvorfor kan vi ikke blive placeret i 8. Lønklasse?

K. H. Gjortsvang, Kk.: Lønningskommissionens Betænkning kan man sammenligne med et Juletræ, som er smukt og rigeligt pyntet foroven; men fuldstændig ribbet forneden, hvorfor jeg sammenligner Træets øverste Del med de saakaldte Embedsmandsklasser, og den nederste Del med Funktionærklasserne. Mødet her i Dag kan kun udtale sin Harme og Bitterhed over den Betænkning, som Hr. Ch. Petersen har sat sit Navn under, hvilket har været til ubodelig Skade for samtlige Funktionærklasser. Det er med Harme, jeg ser, at der stadig skal være Forskel paa gifte og ugifte Løn for samme Arbejde. Var denne Bestemmelse indført i det private Erhverv, vilde ingen gift Mand faa Arbejde. Det er

en meget udemokratisk Bestemmelse, og jeg opfordrer Formanden til at arbejde kraftigt her.

Bestemmelserne om, at Aspiranterne skal arbejde henholdsvis 20 og 10 pCt. under Dagsprisen, grænser stærkt til Begrebet »Samfundshjælp«.

Det forbavser mig meget, at Formanden staar og anbefaler den nye Pensionsordning, som for de unge betyder en stor Forringelse, ogsaa paa den Maade, at $\frac{2}{60}$, som man er saa glade for, gør, at Afgangen udskydes og dermed Avancement for de unge forringes. Da nu Avancementsforholdene for Embedsklasserne er blevet meget forbedrede, henstiller jeg til H. B., at man stiller Krav om, at et Antal Lokomotivførere rykkes op og kaldes 1. Grad, ligesom et Antal af de ældste Lokomotivfyrbødere rykkes op som 1. Grad, idet de benyttes som Afløsning for Førertjeneste, hvilket jo i høj Grad maa kaldes kvalificeret Arbejde.

Jeg foreslaar, at der nedsættes et Udvalg til at udarbejde nye Lønsatser samt en Resolution, der udtaler Harme og Skuffelse over den udemokratiske Maade, man har behandlet Funktionærklasserne paa. H. B. Resolution skal vi stemme imod, da den intet siger, men kun stiller H. B. frit til at afslutte et Forlig.

J. Bille, Ar.: Det mest udemokratiske i Betænkningen er Aspirantordningen. Ungdommen bliver i det private udnyttet, og skal Staten følge efter. Derimod maa vi reagere. Tænk paa, at de unge Jernbanemænd hovedsageligt rekrutteres fra Jernbanemænds Hjem.

At fulde Dagpenge nedsættes fra 20 til 14 Dage er et stort Tab. Takkede H. B. for, at Rangergodtgørelsen beholdtes; men kunde den ikke ogsaa faas under Udkommando. Natpengene for halve Timer er uretfærdigt. Kan vi ikke faa den Bestemmelse rettet?

Det er en Utilbørlighed at rykke nogle af vore Medlemmer ned fra 12 til 13. Lønklasse.

Resolutionen er for vag; men H. B. har jo bedst Føling med Sagerne. Er det politisk muligt at opnaa mere? Hvorfor sprang Okkels fra, og hvad tjente han derved for sine Medlemmer.

Motorfører P. Jensen, Næ.: Saa blev det endelig aabenbaret, hvad der bydes os, og det skaber jo ikke Tilfredshed. Gjortsvangs Tale maa jeg dog protestere imod, intet er nemmere end med Ord at gejle os op; men vi maa se paa de politiske Forhold, som de ligger, paa hvad der er gennemførligt. Ingen er mere glade ved at høre, at vi protesterer og stiller Krav end Venstre. Selv om Forslaget er udemokratisk, saa tag i Betragtning, at vi ved at vælte Forliget nemt kan blive sørgeligt skuffet.

Anbefalede at stemme for H. B. Resolution.

Var tilfreds med H. B. Stilling overfor Motorførerne.

G. O. F. Lund, Gb.: Hr. Petersen, Sønderborg, var meget langt ude i sine Betragtninger og ogsaa ude efter mig. Det interesserer os dog meget lidt, hvad Hr. Petersens Vælgere føler og mener, her regner vi kun, hvad vore Medlemmer mener og fø-

ler. Skal vi vurdere vor Uniform, er det Statsbanerne som tjener paa den i Form af betydelig færre Sygedage blandt Lokomotivpersonalet. Selvfølgelig er det en Sikring, at vi har Arbejde hele Aaret: men skal det saa betales med ringere Løn? Hr. Gjortsvang, jeg deler mange af Deres Betragtninger — fuldt ud — dog hele Talen var for agitatorisk og ikke passende her i Dag, hvor vi skal se alvorligt paa Sagerne. Socialdemokratiet som saadan har endnu ikke taget Stilling til Betænkningen, og har derfor endnu ikke Ansvaret. Hvad vilde være sket, om vi ikke havde faaet denne Regering? Tror man da, de var blevet bedre?

Hr. Gjortsvang og os andre vilde være blevet slemst skuffet, havde Regeringen Stauning ikke kommet ind. Jeg har udtalt, at Betænkningen er udemokratisk; men vi sætter derfor vore Krav nu; men vi maa ikke stille Billeder op, der ikke kan føres igennem. Da jeg mener, at en Slutløn paa 3900 Kr. er for lidt, stiller jeg Forslag om 4260 Kr. og formener, at Lokomotivfyrbøderne ogsaa stiller Forslag om, at deres Slutløn forhøjes.

Jeg kan ikke stemme for H. B.s Resolution, den giver intet Udtryk for vore Meninger, og derfor foreslaar jeg nedsat et Udvalg.

Lokf. Viggo Johansen, Fa., vilde henstille til H. B., at der ogsaa blev paatalt kontinuerlig Drift.

Foreslog 2 Tillæg a 450 Kr.

Det har forbavset mig, at ikke en eneste »København» har talt om Motorførerne. Foreslaar, at Dieselførerne kommer op i Klasse sammen med Lokf.

Lokfrb. Hestbæk, Tønder: Det politiske Forhold med 2-Kammer Systemet sætter en Grænse for, hvad der kan gennemføres. Havde ladet sig fortælle, at de værste Modstandere, vi havde haft i Kommissionen, var de Radikale.

Kørepengene er der ofret for megen Tid paa, det er den faste Løn, vi skal slaa noget skarpere ind paa. Sammenlignede Forskellen paa 1908 og nu. Lokf. Gennemsnitsalder ligger ifg. Oplysninger paa 53,5 Aar, vort Krav om en Grænse paa 60 Aar er berettiget, vi skylder »D. S. & M. F.» at faa Aldersgrænsen nedsat. Arbejdstiden skal ned, siger Fagorganisationerne, men vi skal stadig arbejde, til vi er 65 Aar, dette er uretfærdigt.

Lokfrb. Christensen, Gb.: H. B. Resolution kan vi i Afd. 2 ikke stemme for, men derimod, hvis den bliver ændret til at indeholde de af os nærmere betegne Lønkrav. Vil anbefale et Udvalg nedsat til at udarbejde en ny Resolution.

Lokf. Ramkilde, Ar.: Det kan jo ikke nytte noget, at vi alle sammen staar og kræver Guld og grønne Skove, der er jo Grænser for, hvad vi kan faa. Anbefalede H. B. Forslag.

Der forlangtes Afslutning med de indtegnede Talere.

G. O. F. Lund protesterede herimod.

For Afslutning stemte 30, imod 26.

Lokf. C. Christensen, Gb.: Kritiserede Forslaget, hvad kan der ske, hvis vi forkaster det? Vi kan jo ikke faa mindre, end vi har nu. Sammenlignede

forskellige Tjenestemænds Oprykninger i Forhold til os.

Ønskede Oplysning, om der var nogen Fare for, at vi mister Uniformen, det bliver i saa Fald et daarligt Bytte. Ønskede Aldersgrænsen nedsat til 60 Aar.

Lokf. T. Kristensen, Gb.: Det, vi har hørt mest om i Dag, er de skaldede Nat- og Dagpenge; jeg synes, det er mærkværdig, at ikke Tanken drejer sig mere om Lønnen, det er dog den, der er den mest gældende.

Man kan ikke det ene Aar sige, at Motorførerne skal op i 12. Lønklasse for Aaret efter at putte dem ned i 13.

Regeringen er bange for at gaa til Valg paa Lønningsloven. Det, det drejer sig om, er at faa en anstændig Slutløn.

Lokfrb. Gjortsvang, Kk.: Der er endnu ikke nedsat et Udvalg til at udarbejde en ny Resolution. Hvis der skal stemmes for H. B.s Resolution, saa slaa den ned. Vilde henstille, at der stilles en Anmodning til Regeringen om at nedsætte en ny Lønningskommission.

Formanden: Hvis jeg af de Talere, der har været oppe, har skullet danne mig en Konklusion, saa maa jeg sige, at jeg ikke har faaet noget klart Billede af, hvad H. B. egentlig skal arbejde for. Replicerede til Lund, Gb., angaaende Forhandlingsretten, var ikke sikker paa, om vi skulde sætte noget ind paa Mindretallets Forslag. Lund var inde paa hele Pensionsordningen og gjorde her forskellige Betragtninger, bl. a. hel Fritagelse for Pensionsafdraget. Stillingen ude i det private Liv er os ikke gunstig, der siger de, at det er alt for billigt, vi har vor Pension, skulde vi slet intet betale, var vi endnu daarligere anset.

Punktet $\frac{1}{6}$ Aar er i Loven uklart. Kommissionen siger, at det ikke har været Hensigten at forringe de ældres Kaar; det er da ogsaa min Opfattelse, at dette $\frac{1}{6}$ Aar kan de ikke komme uden om. Lund kom i denne Forbindelse ind paa Ansatte efter 1919 om ogsaa at faa disse med ind under det $\frac{1}{6}$ Aar. Vi har gjort et stort Arbejde for at faa dette gennemført, men det er ikke lykkedes. Sundhedstilstanden ude i Privatlivet forbedres og Levealderen er bleven højere ogsaa for os. I denne Omgang har Kravet om $1\frac{1}{6}$ Aar for alle Lokomotivmænd været uigennemførligt, ingen kan bebrejde os, at vi ikke har arbejdet nok for at faa Kravet fremmet.

Fripassene, der kom igen, gjaldt alle Tjenestemænd; her var ingen Særinteresser. Lunds Sammenstilling med Lokf. og Maskinarbejderen er ikke helt rigtig, vilde man spørge en Maskinarbejder, vilde han reagere, han skulde nok finde alle vore Fordele. Tager man de rene Tal, 4111 Kr., for Maskinarbejdere, der arbejder hele Aaret, vil man se, at Lokf. i Kh. efter Forslaget faar mere. Jeg tror ikke, at man skal diskutere Sammenligningen alt for meget og heler ikke foregøgle vore Medansatte, at det er daarligere end det i Virkeligheden er. For min Part vil jeg ikke være med til at

stille Lønkrav op, som der ikke er den ringeste Sandsynlighed for at gennemføre.

Det Forslag, der blev fremsat i Odense, dækkede ogsaa for Konjunktur- og Dyrtdstillæget; vi kommer da meget nær til det, H. B. nu stiller som Forslag. Pristallet i Dag er af den Beskaffenhed, at vi maa tage tilbørlig Hensyn til de Krav, vi stiller.

Der har fra andn Side været peget paa 8. Lønklasse. De Tal, vi har opstillet, dækker paa en Maade 8. Kl. paa nær sidste Tillæg paa 480 Kr., det afgørende maa dog være Lønnen og ikke Klassen.

Den af H. B. foreslaaede Forhøjelse betyder 126 000 Kr. Merudgift til Lokf. og 90 000 Kr. til Lokfrb. Kommer mange andre Organisationer med lignende Krav, vil de være uigennemførlige.

Der siges, at det er forfærdeligt, at en socialdemokratisk Regering kan fremsætte et saadant Forslag, hvad den heller ikke har; det er Kommissionens Forslag, hvori baade Højre og Venstre sidder. Hvis nu Regeringen ikke var styrtet for 1½ Aar siden og en Venstreregering skulde have fremlagt Forslaget, var dette sikkert præget heraf i meget højere Grad.

Hvis alle Talere, som gik ned herfra, kunde faa saadanne Haandklap, som Gjørtsvang, Kh., fik det, saa var der noget ved at gaa i Stykker; dette var ikke danske Lokomotivmænd værdigt.

Lund var inde paa, at Kørepengene skulde en Sats højere op — til 30 Øre. Lund modsiger sig selv her, idet han lige har sagt, at i 1919 lod vi os lokke med ved Udsigten til de høje Sportler. Vi har været inde paa Spørgsmaalet: Kørepenge fra og til Maskinafdelingens Spørgrænse, men vi er fra-raadet dette, det er dog vor bestemte Hensigt at faa en ændret Beregning af Kørepengene, og Spørgsmaalet bliver derfor taget op igen.

Dirigent Dyhrberg.

Tror Repræsentanterne, at H. B. vilde faa nogen Tilslutning til at føre vore Krav igennem med nogen Aktion? Vi maa gaa Forhandlingens Vej, og der søge at faa noget gennemført.

Til Johs Hansen, Ar. Bidrag paa 5 pCt. til Pensionen er ikke Dækning nok — langt fra —, man skal meget højere op. Den gamle Historie om de mange Penge i Pensionskassen passer i hvert Tilfælde ikke nu. Petersen Sønderborgs Betragtninger kan jeg ikke dele. Thygesen, Ng., maa forstaa, at vi ikke kan ønske Lønforhøjelser i Form af større særlige Ydelser. Det vilde virke usundt. Selv om vi naaede at faa Aldersgrænsen nedsat, vilde dette da virke hæmmende for Afgang. Aldersgrænsen har vi arbejdet for at faa nedsat uden Held, den nye Lov giver dog Adgang til en større Helbredsundersøgelse, der kan udvirke Afsked.

Jul. Nielsen, Kb., var inde paa, at de med de smaa Lønninger altid blev skubbet tilside. De to sidste Lønningslove viser da tværtimod, at de mindre Lønninger har taget Gevinsten hjem.

Aksel Jensen, Od., vil jeg svare, at vi paa et ret tidligt Tidspunkt var bekendt med Arbejdet i Kommissionen angaaende Motorførerne. H. B. øn-

sker meget en Forandring her. Motorsagen har kostet os meget Arbejde, og der er sket visse Ændringer i H. B.s Stilling til forskellige Spørgsmaal her ind under. Forholdene har udviklet sig saaledes, at en anden Vurdering maatte til. Kan vi faa nogle Motorførere ført op i 11. Lønklasse, da er det Lokomotivførere, der skal beskæftige sig med de Vogne.

Om Uniformen, som er nævnt af flere, kun dette. Der er ingen Grund til Ængstelse, i 11. Lønklasse faar vi selvfølgelig ogsaa Uniform. Særlig specielt har Kommissionen ikke beskæftiget sig med Uniformen, den udtaler dog, at Uniformen bruges til Privatbrug. Til Foraaret skal Uniformsregulativet revideres, der sker vist ikke store Ændringer, kun maaske for Distinktionernes Vedkommende.

Til Bille, Ar., vil jeg sige, at dette at forsøge paa at faa Rangergodtgørelse under Udkommando, vil jeg anse for meget uklogt.

Jernbaneforeningen naaede ved deres Taktik adskillige smaa Tillæg, for Eks. til Kontorister, som dog trængte til det. Vi opnaaede ogsaa at faa puttet 30 Kr. mere ind paa Lokomotivførernes Slutløn. Vi havde jo lavet et Hus over den 2 Øre, der skal gaa af Kørepengene.

H. B.s Resolution er blevet imødegaaet, uden at man dog har peget paa, hvor den ikke var dækkende. Denne Resolution bliver offentliggjort, derfor vil vi først overfor Ministeren møde med Krav om Lønsatsernes Størrelse.

Den røde Traad er i Dag. Vi er ikke tilfredse; men alligevel ængstelige for at stille H. B. overfor dette, den 1. April at maatte sige: »Ja, se nu, hvad Resultatet blev«. Jeg anbefaler at stemme for H. B.s Resolution. Kan man ikke sætte noget ind for at faa gennemført større Krav, skal man ikke stille dem i Resolutionen. Vi vil sige højt og tydeligt til Rigsdagens Udvalg, at vi er ikke tilfredse, og derfor stiller Krav om Forbedringer. Man maa tro, at H. B. vil gøre alt for at faa det bedste Resultat frem.

Til Løvborg vil jeg sige: »Tag det Forslag frem, vi sendte til Kommissionen. Deri er D. L. F. gaaet ind for Kravet om lige Løn for lige Arbejde.

Haandklap.

Dirigenten: Ønsker nogen en ganske kort Bemærkning?

K. H. Gjörtsvang, Kh., angreb igen Aspirantordningsbestemmelserne. Det er en Skandale med de 20 og 10 pCt.

Jul. Nielsen, Kb.: Man maa huske paa, at i 1919 var der Penge nok, det samme er ikke Tilfældet nu. *Johs. Hansen, Ar.:* Jeg fik ingen Svar paa mit Spørgsmaal, om man kunde faa de $\frac{42}{100}$ ogsaa af Kørepengene. Kommer disse ikke ind under uvisse Indtægter, som omtales i Paragraf 53.

Formanden: Kørepengene er ikke uvisse Indtægter.

Jensen, Sdbg.: Hvorledes bliver Enkepensionen?

Formanden: Der bliver ingen Ændringer ved Enkepensionen.

Heftholm, Frh.: Vor tidligere Formand, Rich. Lillie, er kommet til Stede, skal vi ikke alle rejse os og hilse ham?

Alle i Salen rejste sig og klappede.

Dirigenten: Jeg vil nu oplæse de indkomne Forslag og derefter sætte dem under Afstemning.

Forslag 1. Der foreslaas Oprykning i 8. Lønklasse for Lokomotivførere.

Neergaard Pedersen.

Forslag 2. Det foreslaas at tilføje H. B. Forslag et yderligere Tillæg af 360 Kr., saledes at Slutlønnen bliver 4260 Kr. for Lokomotivførere.

G. O. F. Lund.

Forslag 3. Det foreslaas at søge gennemført, at Timepengene bliver henholdsvis 30 og 25 Øre.

G. O. F. Lund.

Forslag 4. Det foreslaas at nedsætte et Udvalg paa 5 Medlemmer til at redigere en Resolution.

G. O. F. Lund.

Forslag 5. Kongressen paalægger derfor Hovedbestyrelsen:

a t Lokomotivførernes Begyndelsesløn ændres til: 3180 Kr., derefter 3 Tillæg à 360 Kr. til 4260 Kr.,

a t Motorførernes Placering i 13. Lønningsklasse ændres til 12. Lønningsklasse,

a t Motorførernes Placering i 12. Lønningsklasse ændres til 11. Lønningsklasse,

a t Lokomotivfyrbødernes Begyndelsesløn bibeholdes med 2250 Kr., derefter 4 Tillæg à 200 Kr. til 3050 Kr.

Afdeling 2.

Forslag 6. Tilføjelse til H. B.s Resolution: at arbejde for Aldersgrænsens Nedsættelse til henholdsvis 60 og 65 Aar.

J. Hestbæk.

Forslag 7. Tilføjelse til H. B.s Resolution: Hovedbestyrelsen arbejder for, at Pensionsalderen regnes fra Tjenestemandens 30. Aar.

S. K. Th. Nielsen.

Forslag 8. Hovedbestyrelsens Resolution.

Dansk Lokomotivmands Forenings ekstraordinære Kongres i København den 15. December 1930 tager Hovedbestyrelsens Meddelelser vedrørende de af Lønningskommissionen af 1929 foreslaaede Ændringer i Tjenestemandsløven til Efterretning. Kongressen anerkender, at der i Kommissionens Forslag indeholdes enkelte Forbedringer af mere almen Beskaffenhed; men man føler sig skuffet over de for Lokomotivpersonalet foreslaaede Lønninger, ligesom man ikke kan erklære sig tilfreds med den foreslaaede Form for Ændringer i Reguleringsstillæggets Størrelse.

Kongressen paalægger derfor Hovedbestyrelsen a t arbejde for en Forbedring af de af Kommissionen foreslaaede Lønninger for saavel Lokomotivfyrbødere som Lokomotivførere.

a t arbejde for en højere Placering af Motorførere, samt

a t arbejde for, at Bestemmelserne angaaende Reguleringsstillægget ændres, saa Stigning henholdsvis Nedgang i Udgiftstallet vil give sig ensartede Udslag.

I Tillid til, at Hovedbestyrelsen ved de kommende Forhandlinger vil arbejde for disse Forbedringer, samt til at Regering og Rigsdag vil forstaa disse Kravs Berettigelse, giver Kongressen Hovedbestyrelsen Bemyndigelse til at videreføre og afslutte denne Sag for saa vidt angaar Lokomotivpersonalets Lønforhold.

Hovedbestyrelsen.

Forslag 9. Afd. 25, Lokomotivførerne i Thisted, foreslaar, at Kongressen ved en Resolution tilkendegiver Lokomotivpersonalets Beklagelse over, at en saa udpræget Klasselov, som den af Lønningskommissionen af 1929 udformede, kan fremkomme under en demokratisk Regering.

P. A. V.

L. P. Jespersen.

Forslag 10. Foreslaar, at naar Forhandlingerne er afsluttet med Rigsdagen om Lønforlaget, sendes det ud til Urafstemning.

V. Heftholm.

Dirigenten: Ønsker Forslagsstillerne Ordet til Forslaget?

Neergaard Pedersen anbefalede Forslag 1.

G. O. F. Lund: Naar jeg stiller Forslag om Udvalg er det paa Baggrund af Udtalelser fremsat i Dag. Jeg anerkender H. B.s noble og rigtige Form i Resolutionen; men det giver ikke det rette Billede. Et Udvalg vilde paa bedre og tydeligere Maade give Udtryk for Mødets Anskuelse.

Lokfrb. *K. Christensen, Gb.:* Jeg kan paa den Afdelings Vegne, som jeg repræsenterer, ikke stemme for H. B.s Resolution i den Form, som foreligger, da den efter vor Mening intet siger, dog kan vi stemme for denne, for saa vidt dette vort Forslag kan blive indflettet i Resolutionen paa det Sted, hvor H. B.s Resolution begynder med *at* — efter at Lokf. G. O. F. Lund har stillet et lignende Forslag, som omhandlede Lokf.-Lønninger, og desuden efterlyste et Lønningeforslag fra Lokfrb., fremkommer Afd. 2 derfor med dette Forslag i samlet Form for alle tre Kategorier.

J. Hestbæk anbefalede Forslag 6. Dette Krav er berettiget og logisk, og vi maa gøre alt for at faa det gennemført.

S. Th. Nielsen anbefalede Forslag 7. Den nye Beregningsmaade er uretfærdig for de unge og maa søges nedsat fra 35 til 30 Aar.

Kredsformand J. Knudsen: Jeg maa bestemt fra raade at vedtage Afd. 2's Forslag. Det er en let Sag at stable Forslag om Lønkrav op; men vi maa tage i Betragtning, hvad kan vi faa. H. B. vil jo ogsaa forlange mere til Lokomotivfyrbødernes. Naar man ikke er tilfreds med dette Forlangende, maa man vel nok spørge, hvad man da vil stille ind for at opnaa at faa mere. Man forlanger bare, tænker ikke paa, at Pengene er smaa i disse Dage. Afd. 2 vil have Slutløn paa 3050 Kr., naar man saa naar

at blive forfremmet, saa faar man 130 Kr. mere om Aaret. Bliver man saa tilfreds? Tror man, at jeg er blevet en anden, fordi jeg nu er i H. B. Er vi i H. B. da ikke nogenlunde fornuftige Mennesker? Lad os nu alle være fornuftige! Til Foraaret falder 2 eller 3 Tillæg, hvor er vi saa henne. Stem for H. B.s Resolution.

Johs. Hansen, Ar., anbefalede at stemme for H. B.s Resolution og forkaste de øvrige Forslag. Var dog betænkelig ved at give H. B. Mandat til at afslutte.

G. O. F. Lund, Gb.: Knudsen sagde før, at vi maatte være klar over, hvad vore Krav koster, jo, jeg ved Besked, mit Forslag koster ca. 400 000 Kr. 13 Mill. skal benyttes til den nye Sociallov, det er et Retfærdskrav, som har min fulde Sympati, men vore Krav er ogsaa retfærdige, og er Viljen der, skal Pengene ogsaa nok komme.

Kredsformand Knudsen: Jeg vil hellere sidde paa en lav Stol og falde ned derfra, end fra en høj. Lunds Krav er uigennemførlige.

G. O. F. Lund: Stiller vi mine Krav, saa har vi større Sandsynlighed for at faa H. B.s Forslag ført igennem.

Formanden: Vi behøver slet ikke at understrege vor Resolution med Tal eller store Ord, vi skal nok forelægge vore Krav, men det bliver paa et andet Sted og for et andet Forum. De kan tro, vi skal nok faa Brug for alle vore Overtalelsesmidler for at faa vort eget Forslag igennem.

Der vil selvsagt komme Krav fra mange Sider, 400 000 for os er selvsagt kun en lille Sum, men naar alle de andre kommer, saa vokser Beløbet, og der bliver jo hverken 10 eller 13 Milioner stillet til Raadighed for Tjenestemændene. Der er sikkert mange af de Tilstedeværende, der har læst Venstrepressen i den sidste Tid og derved faaet at vide, hvad den under Tjenestemændene.

Jeg tror, at H. B.s Resolution ogsaa tilfredsstillende Hr. Lund.

Til Lokfrb. Christensen vil jeg sige, at der findes ingen anden Kategori, der har saa store Avancementsmuligheder som Lokfrb. I 1919 lød Kravet paa hurtigst muligt at komme op paa Slutløb.

Vi har haft Betæneligheder ved at kræve et 3die Tillæg for Lokomotivførere, det maa være Idealet at bringe Lønningerne op paa højeste Sats snarest muligt. Vil derfor anmode Kongressen om at stemme imod Afd. 2's Forslag. Thisted's Forslag vil jeg ogsaa fraraade, hvorimod jeg vil anbefale Th. Nielsens Forslag om 30 Aars Beregning ved Pension.

Anbefalede H. B.s Forslag til Vedtagelse.

Lkf. Heftholm, Frh., stillede Forslag om Urafstemning naar Forhandlingerne med Rigsdagen var afsluttede.

Dirigenten oplyste, at der ialt var indkommen 10 Forslag, som nu vil blive stillet til Afstemning.

Forslag 1 blev forkastet.

» 2 blev forkastet.

» 3 blev vedtaget med 63 Ja. 24 Nej.

» 4 blev forkastet.

» 5 blev forkastet.

» 6 blev vedtaget.

» 7 blev vedtaget.

» 8 blev vedtaget med 90 Ja. 5 Nej.

» 9 blev forkastet med 16 Ja. 54 Nej.

» 10 blev forkastet.

Inden Afstemning af Forslag 5, foreslog Formanden at stille dette Forslag op mod H. B. Forslag (8), da de i Virkeligheden siger det samme.

Dette blev forkastet.

Afd. 2 blev derefter anmodet om at tage Forslaget tilbage, men nægtede dette.

Efter Afstemningen af Afd. 2's Forslag (5) bad G. O. F. Lund om Ordet og udtalte: De Forslag, der er stillet her i Dag fra Oppositionen er forkastede, nu er der kun tilbage at gribe det Halmstraa, der ligger i H. B.s Forslag og stemme for dette.

Med Afstemningen var Dagsordenen udtømt, og Formanden fik Ordet som sidste Taler.

Formanden: Lokomotivmændene har nu givet deres Udtalelser i Dag paa denne Kongres. De har udtalt deres Skuffelse og Kritik over Kommissionens Forslag, men paa en saglig og værdig Maade.

Jeg takker for Vedtagelsen af H. B.s Resolution, og jeg takker for, at Forslaget ikke engang skal til Urafstemning. Det er den største Tillid, der i denne Omgang er vist nogen Organisations Hovedbestyrelse, haaber at Resultatet maa blive saadan, at vi kan mødes paa næste Kongres og sige til hinanden, at vi naaede det bedst mulige.

Bliver Forslaget ikke gjort til Lov, er der sikkert mange, der bliver skuffede, vi skal derfor ikke gøre os alt for mange Bestræbelser for at faa det væltet; i næste Omgang er det ikke sikkert, det bliver saa godt som i Øjeblikket.

Jeg takker for den gode Fordragelighed, Kongresdeltagerne er mødt med i Dag, og jeg takker Mødets Tillidsmænd for det Arbejde, de har udført.

Nu maa de ikke rejse hjem bitter i Sindet, med Troen paa, at H. B. ikke vil varetage danske Lokomotivmænds Interesser. For mit eget vedkommende og for H. B. med skal der blive gjort den Indsats, som der paa nogen Maade kan gøres, for at faa det bedst mulige ud af Forslaget.

Med disse Ord vil jeg bede dem alle med mig udbringe et Leve for »D. L. F.« — Hurra —.

Kongressen var hermed afsluttet Kl. 21,15.

J. A. Juuloft,

P. A. Jensen,

Sekretærer.

A. E. Martinsen,

Frøde Nielsen.

Protokolrevisorer.



Fortsat fra Side 30.)

det nytte, at Statsbanernes Lokomotiver kan løbe 120 km, naar de kun maa løbe 90 km — at man i disse Dage gaar i Gang med at bygge visse Baner om til en Hastighed af 100 km er som P-Maskinerne Ombygning en halv Foranstaltning. Maskinchefen kan med disse Udtalelser kun vildlede. Men hvorfor gør man ikke Skridtet fuldt ud, hvis Lokomotiverne virkelig kan løbe 120 km?

Maskinchef Busses Artikel bærer tydeligt Præg af, at det er Maskinchefens Mening, at Statsbanerne trods det mægtige Underskud er, som de skal og kan være; som positiv Foranstaltning kender han kun en Takstforhøjelse.

Jeg ser derimod for saa vidt lysere paa Forholdene, som jeg mener, at tidligere Tidens Fejl kan og bør afhjælpes, og at man drved og ved at anvende de seneste Tidens Erfaringer i det Omfang, som man maatte anse for passende, vil kunne forbedre Statsbanernes Økonomi og derved lette Statens Budget.

De mange skriftlige og mundtlige Henvendelser, jeg i disse Tider har faaet, ofte fra Mennesker, jeg ikke kendte, viser mig, at jeg ikke staar ene, og at Sagen er rejst for det rette Forum. Og Statsbanernes oven for omtalte nyeste Foranstaltninger viser, at Kritikken begynder at bære Frugt.

Maskinchef Busse burde have holdt »den gamle Pensionists Kandestøberier« inden for Frederiksberg Haves Grænser, der hørte de rettest hjemme.

En teknisk Berigtigelse.

Af fhv. Direktør A. Floor.

Berl. Tid., 31. Jan. 1931.

I »Berlingske Tidende« den 18. ds. skriver Professor ved Polyteknisk Lærestanstalt A. R. Christensen efter at have bebrejdet Statsbanerne, at de lige til de sidste Tider har bygget Lokomotiverne for lette og med for lille Kedeltryk, følgende:

»Dette er tekniske Fejl, der økonomisk har slaaet og vil slaa haardt, og som maa rettes, og det vil koste mange Penge.

Dette indrømmes jo ogsaa af Statsbanernes nuværende Ledelse, naar man vil ombygge P-Maskinerne, saa Trykket forøges til 15 kg og Adhæsiønsvægten sættes op; det er desværre kun en halv Foranstaltning, der vil koste en Del Penge uden at føre til noget helt tilfredsstillende Resultat, da Vægt og Fyr ikke kan forøges i tilstrækkelig Grad, og 15 kg er for lidt.«

Og i Slutningen af sin Artikel tilføjer Professoren med tilsyneladende Tilfredshed, at »Statsbanerne oven for omtalte nyeste Foranstaltning viser, at Kritikken begynder at bære Frugt.«

Denne Fjer, som Professoren aabenbart mener at have faaet i Hatten, maa jeg desværre pille af Hatten igen i Sandhedens Interesse.

Den nøgne Sandhed er nemlig følgende:

Paa den Tid, da de første P-Maskiner kom til

Verden, havde Statsbanerne kun een eneste Strækning, der kunde befares af Lokomotiver med høj Hjultryk, nemlig Strækningen Nyborg—Strib, som kort i Forvejen var blevet forsynet med 45 kg's Skinner.

Da nu P-Maskinerne gerne skulde kunne benyttes ogsaa til Fremførelse af Hurtigtog paa Sjælland, hvor Sporet var svagere, lod min daværende kære, højtbegavede Chef, Direktør Busse, Maskinerne bygge saaledes, at man ved blot at flytte en Bolt i Lokomotivets bageste Sidebalancer kunde lægge en Del af Vægten paa Drivakslerne (Adhæsiønsvægten) over paa den bageste Løbeaksel og omvendt. Ved denne simple Foranstaltning blev det muligt at reducere P-Maskinerne Adhæsiønsvægt saa meget, at Sporet paa Sjællands Vest- og Sydbane kunde bære dem, saa at den kostbare Kørsel med to sammenkoblede, svagere Lokomotiver foran Togene kunde ophøre.

Nu er Sporet blevet saa vidt forstærket, at Hurtigtogene København—Korsør og København—Massetø over Ringsted (ikke over Køge) kan fremføres af P-Maskiner med stor Adhæsiønsvægt, og det, som Statsbanerne i den Anledning foretager sig, er blot at flytte den oven for omtalte Balancebolt hen i et andet, allerede tilstedeværende Hul, hvad der selvfølgelig ikke koster noget, da Arbejdet udføres, naar Maskinerne er i Værkstedet til ordinær Reparation.

Med Hensyn til P-Maskinerne Kedeltryk skal jeg oplyse, at samtlige 33 P-Maskiner er født med 15 kg Tryk, at de paa Sjælland løbende P-Maskiner med formindsket Adhæsiønsvægt kun midlertidigt har haft Trykket nedsat til 13 kg, og at man for at sætte disse Maskineres Kedeltryk op til 15 kg kun behøver at tage en Skruenøgle i Haanden og spænde Fjederbelastningen paa Sikkerhedsventilerne, hvilket selvfølgelig heller ikke koster noget. At man foretager denne Forandring nu, er kun en naturlig Følge af, at man forandrer Adhæsiønsvægten.

Begge de omhandlede Smaaforanstaltningers Genemførelse har Statsbanerne selv taget Initiativet til og vel at mærke: førend Professorens Kritik af Lokomotiverne fremkom i »Berlingske Tidende« for 26. December f. A., hvad jeg ved gennem Oplysninger fra sagkyndig Side.

De er altsaa ikke Frugter af Kritikken.

For at Professor Christensen ikke skal gøre nogen Uret, vil jeg blot tilføje, at jeg er den Forbryder, som nedsatte Kedeltrykket paa de paa Sjælland løbende P-Maskiner, fordi det paa Grund af den nedsatte Adhæsiønsvægt kunde gøres uden Skade for Driften og tjene det Formaal i nogen Grad at formindske Vedligeholdelsesudgifterne, der for Kedlernes Vedkommende vokser, naar Trykket forhøjes.

Dette sidste ved Professoren vel næppe, men da han ikke er Maskintekniker og ingen praktisk Erfaring har med Hensyn til Lokomotivvedligeholdelse, kan en saadan Mangel paa Viden fornuftigvis ikke bebrejdes ham.

Jeg ventter ikke, at Professor Christensen vil tage mere Hensyn til foranstaaende Berigtigelse end

til Trafikinspektør *Krafts* Berigtigelse af de Unøjagtigheder, som Professorens Udtalelser af 26. December f. A. om Eksprestogenes Gennemrangering gennem Ringsted Station var smykket af, men jeg vil derimod gerne sige ham Tak, fordi han har givet mig Lejlighed til at dokumentere, at det, som jeg har sagt i mit Indlæg af 2. ds. in fine, er i Overenstemmelse med Sandheden.

Jeg vil ogsaa gerne takke for den korte, men i øvrigt elskværdige Omtale af samme Indlæg i »Berlingske Tidende« for den 18. ds., fordi den viser, at mine Udtalelser er læst med nøjagtig den samme Grundighed, som præger det meste af, hvad Professoren har skrevet under sin Kampagne imod Statsbanerne.

At Professoren privat høster Tak og Anerkendelse for sine Artikler, kan kun glæde mig, da det samme er vederfaredes mig, saa at vi altsaa paa det Punkt maa dele Skæbne med hinanden.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Meget kedeligt.

At Kørselsfordelingerne i Aarenes Løb har udartet sig paa mange forskellige Maade, ved vi jo af Erfaring, og at Maskinerne bliver udnyttet ligesaa vel som Personalet, men at det bliver lavet saa kunstigt, at man daarligt kan forstaa Kørselsfordelingerne, og at Personalet paa hver eneste Tur skal skifte Maskine, er vist lidt for meget af det gode, synes jeg og alle, der er udsat for den Slags Ubehageligheder. Til Kørselsfordelingen for 23. Tur i Ar er der flere Gange kommet Rettelser, og den sidste er saadan, at nu skal Maskinen, naar den kommer til Fa med Tog 956 køre Tog 2946 Fa. Lk. med Fa. Lokopersonale, hvilket foraarsager, at Personalet i 23. Tur hver Gang i Fa. skal tage en anden Maskine til Turen hjem til Ar. I 23. Tur er der kun en Dag, hvor Personalet kan køre ud og hjem med deres egen Maskine (Turen er paa 12 Dage). Der behøver jo ingen nærmere Forklaring her, om hvor ubehageligt det er saadan at løbe fra den ene Maskine til den anden, særligt en saa indviklet Maskine som H-Maskinen er, slæbende paa alt det Habengut, man skal have med. Er det nødvendigt med al den skiften Maskine, er der muligvis mange, som vil spørge. Vi kan ikke indse dette, da der i Fa. efter Forlydende er Maskinkraft nok. Besparelse er det vist tvivlsomt, om der opnaas, da der jo altid skal renses Fyr og opsmøres ekstra, men dette at Maskinen skal køres og passes af saa mange Sæt Personale giver sikkert ingen Gevinst, vi er vel enige om, at en Maskine, som altsaa køres af de samme 2—3 Sæt Personale altid er bedst holdt og billigst i Drift.

Lad os komme bort fra al denne skiften paa Plads og Drejeskive samt Opsmøring for andet Personale, det er altsammen Ubehageligheder, som ingen Besparelser giver, men sikkert i mange Tilfælde store Udgifter, og skulde det næsten utænkelige Gode kunne opnaas, fast Tur, fast Maskine, saa vi altid selv

kunde skrive Reparationerne, vilde dette blive hilst med Glæde af Personalet.

Distrikterne kunde jo prøve om det med lidt god Vilje kunde lade sig gøre.

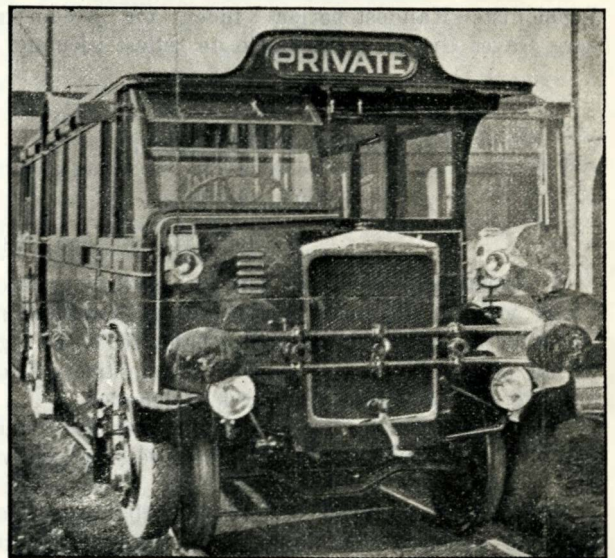
De misfornøjede.

EN NY MOTORVOGNSTYPE

Den kan løbe baade paa Vej og Skinner.

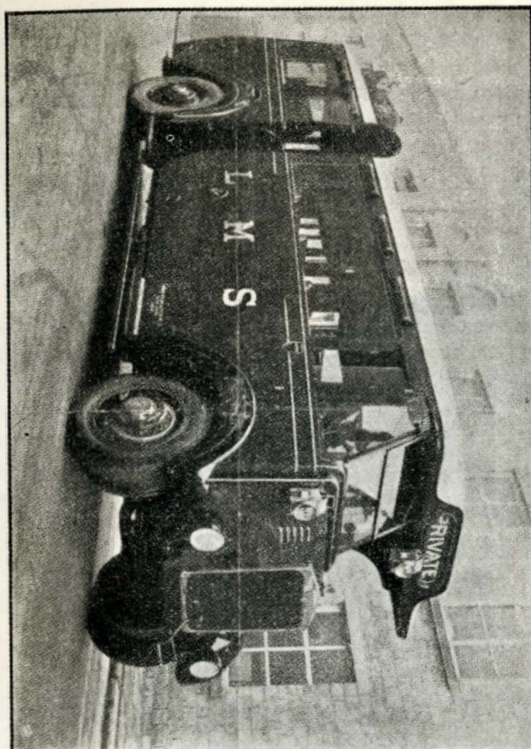
Torsdag den 22. f. M. demonstreredes i *Redbourn* paa L. M. S. R.s Sidelinie mellem *Harpden* og *Hemel Hempsted* en ny Motorvogn, der var bygget til Brug for saavel Landevej som Jernbaneskiner. Den har faaet Navnet »Ro-Railer« og er bygget af *Karrier Motor limited* i *Huddersfield* efter Udkast af Mr. J. Shearman, Motingeniør, L. M. S. R.

Denne Vogn (Fig. 1) er en fuldstændig ny Type til Passagertransport og indeholder 26 Sidepladser. Karosseriet er bygget i *Cravens Jernbane Karosseri og Vogn Co. Ltd.* i *Scheffield*. Hjulene er forsynet med *Goodyear* Ringe og *Lany Wheel Company* garanterer for Jernbanehjulene. Den nuværende Vogn er kun beregnet til Pasagertransport, men det samme Princip kan anvendes til Godstransportvogne.

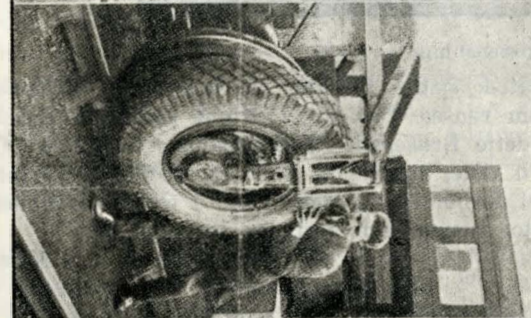


Vognens Udseende adskiller sig ikke ret meget fra den almindelige Vejtype, men »Ro-Railer« er forsynet med Buffer og kan køres fra begge Ender. Ved en praktisk Anordning kan Lanterner og Buffer indstilles saaledes, at Lanterneerne altid giver tilstrækkelig Lys i Kørselsretningen.

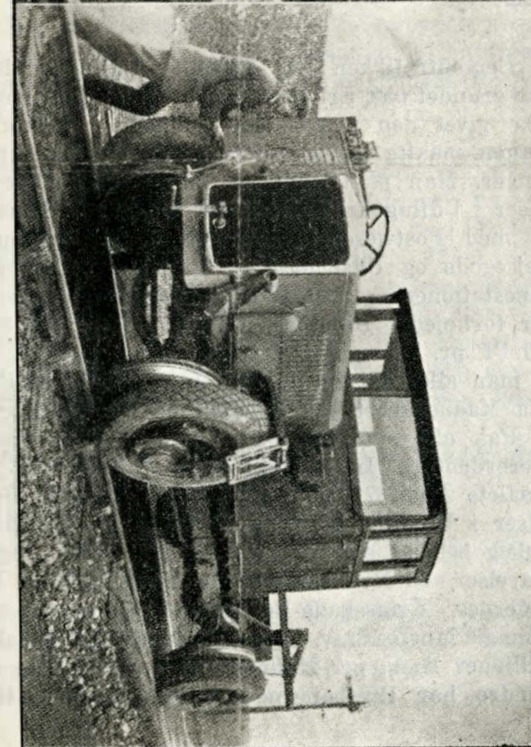
Denne Vogn har et særegent Præg, hvilket man vil se deraf, at Jernbanehjulene er monterede paa Indersiden af Vejhjulene. (Se Fig. 2.) Vejhjulenes Luftringe er monterede ekscentrisk paa den udvendige Forlængelse af Jernbanehjulenes Aksel. Naar Vognen løber paa en Vej er Vejhjulene laasede i en stilling koncentrisk paa Akslen. Hvis Vognen skal løbe paa Skinner bliver den anbragt et Sted, hvor



»Ro-Railer« som Vej-Omnibus.



Maaden hvorpaa Vehlulene bringes i Brug.



Omskiften af Hjul. Se Trærampen, der anvendes, naar Vehlulene tages i Brug.

Vejen er blevet lavet Plan med Skinnehovedet og rød Jernbanehjulene lige over Skinnerne, derefter bliver den kørt nogle faa Meter frem, og den dertil indrettede Vej tillader lidt efter lidt Jernbanehjulene at komme i Berøring med Skinnerne, som saa tager Vognens Vægt fra Vehlulene, som derefter bliver hævet op over Skinnerne ved en ekscentrisk Montering og laaset til Karosseriet med en Bolt. Vehlulene løber ikke rundt, naar Vognen løber paa Skinner.

Den omvendte Operation sker, naar man gaar fra Skinne- til Vekørsel. Under almindelige Forhold kan Forandringen udføres paa 5 Minutter, men er ved en Prøve udført paa den halve Tid.

I den demonstrerede Vogn var installeret en Motor, der kunde præstere 120 HK., og Transmissionsideen indbefatter en Supplementgearkasse, der kan give forøget Fart paa lange Jernbanerejser med et lavt Omdrejningstal.

I den første »Ro-Railer« er Sæderne bygget saaledes, at de giver forøget Bekvemmelighed, og nogle af de bageste Sæder kan slaas op for at give bedre Plads for Rejsegods. Paa en udmærket Maade er Indgangene indrettet paa begge Sider og konstrueret saaledes, at de baade passer ved Perron og paa Vej. Vognene er opvarmet ved »Thermo-Economic« varm Luft. Der er anbragt et Sandeapparat til Brug, naar Vognen løber paa Skinner.

Systemet kan anvendes paa enhver Type af Motorvogne saavel til Passager- som til Godstransport, men ogsaa til Traktors og Truckbivogne. Vognene kan bygges til Transport af Gods fra 1½ Tons til 10 Tons; for Passagertransport fra 20 Personers Omnibusser op til en høj Kapacitet af to Etagers treaklede Vogne.

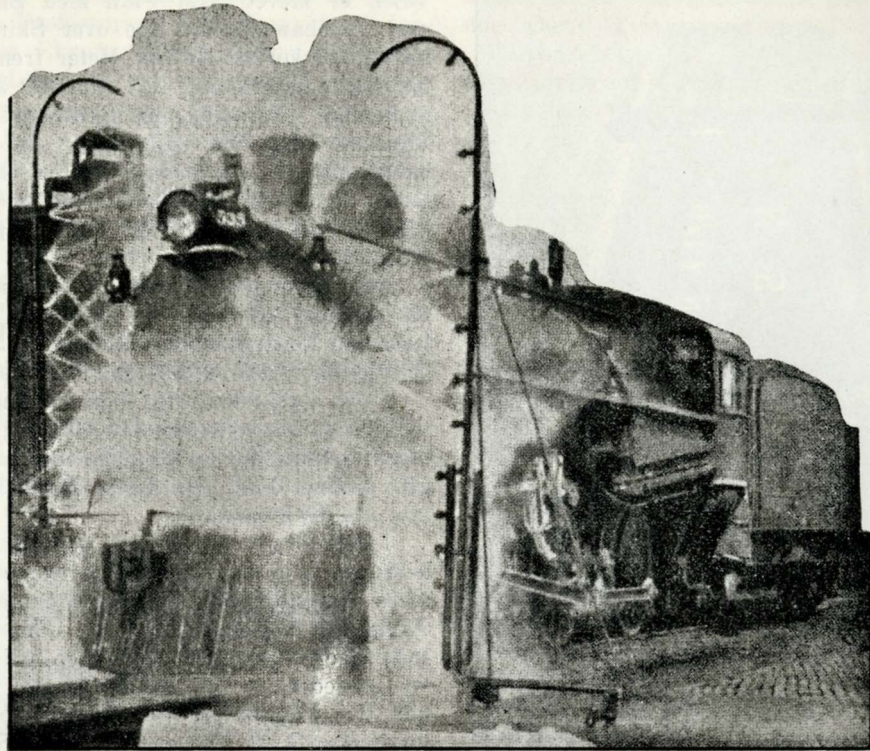
C. M.

MEKANISK ANORDNING TIL RENSNING AF LOKOMOTIVER

Rensning og Pudsning af et Lokomotiv er et kostbart og tidsspildende Arbejde. Det er ellers altid udført med Haandkraft, men i Nord Amerika har man søgt at rationalisere Lokomotivpudsningen for at spare Tid og Penge. Ved nogle af de amerikanske Jernbaner udføres Lokomotivrensningen paa følgende Maade:

Naar et Lokomotiv skal renses oversprøjtes det først med kraftige Straaler varmt Vand paa ca. 70 Grader. Under dette bortskylles Sand, Kulstøv og gammel Olie. Naar Lokomotivet er rent oversprøjtes det med Raolie i meget findelt Tilstand for at hindre Rustdannelse. Hertil anvendes Trykluft, der i særligt konstruerede Mundstykker findeler Olien og sprøjter den paa. Med en saadan Anordning kan 2 Mand rengøre et middelstort Lokomotiv paa 15—20 Minutter og et Forbrug af ca. 5 kg Olie. Nogle Steder bruger man at blande Skylevandet og Olien i et fælles Mundstykke, naar det sprøjtes paa Lokomotivet.

Denne Maade at rens Lokomotiver paa har udviklet sig til den i Figuren viste Anordning, der nu



Mekanisk Lokomotivrensning.

bruges ved nogle af de største Jernbaneselskaber i U. S. A. Den bestaar af to drejelige Rørmaster, der hver for sig er forsynet med et Antal specielle Sprøjtemundstykker, hvorfra varmt Vand overskyller Lokomotivet, som langsomt passerer Skyllemasterne. Skyllevandet presses ud med elektrisk drevne Pumper, der ved Hjælp af Skinnekontakter auto-

matisk sættes i Gang og stoppes af Lokomotivet, som renses. Paa ca. 1 Minut renses et Lokomotiv i dette Brusebad. Et Skylleanlæg, som det i Figuren viste, angives at koste ca. 20 000 Kr. Hvorledes det forholder sig med Vand i Over- og Underlejer efter Rensningen, forlyder der intet om.

Memo.

DE TYSKE RIGSBANER I ERHVERVSKRISENS TEGN Betydelig Nedgang i Indtægterne 1930.

De tyske Rigsbaner har udsendt et foreløbigt Tilbageblik paa Aaret 1930. Som en Begyndelse kan nævnes, at Indtægterne i 1930 var 770 Mill. Rmk. mindre end Aaret forud. Godstrafikken, der var stærkt præget af de slette økonomiske Forhold, viste en Tilbagegang imod foregaaende Aar, svingende i de enkelte Maaneder mellem 12—18 Procent. Denne vældige Tilbagegang har bl. a. medført, at 3 store Rangerbanegaarde er nedlagt.

Til hurtig Befordring af Stykgods har man ladet lette Godstog (Ilgodstog) løbe, bestaaende af 1 Damplokomotiv og 2 Vogne, men forsøger nu med en Dieselvogn for 15 Tons Godslast. En i 1929 afsluttet Overenskomst med det tyske Postvæsen om Befordring af Personer og Post har vist sig god og praktiseres nu i Fællesskab paa 51 Autoruter med en Vejlængde af 1215 km.

Persontrafikken og navnlig Udflugtstrafikken har grundet paa Erhvervskrisen og det daarlige Vejr ikke givet den paaregnede Indtægt, i Vinterkøreplanen maatte endog foretages enkelte Indskrænkninger. Man paatænker at indføre forskellige Lettelse i Udflugtstrafikken samt ved den i Samarbejde med Postvæsenet praktiserede Indskrivning af Rejsegods og Udstedelse af Billetter mellem Jernbanestationer og Auto-Postruterne. Den 1. September forhøjedes Billetpriisen for 3 Klasse fra 3,7 til 4,0 Pf. pr. km og for 2. Klasse 5,6 til 5,8 Pf., efter at man allerede den 1. Juni havde forhøjet Prisen paa Maanedskort paa Bybaner og Nærtrafik.

Paa alle Omraader har man maattet foretage overordentlige Indskrænkninger. I 1929 var Personalets Antal 713 000; i 1930 kun 686 000. Besparelser i Udgifter til Vedligeholdelse af Materiel og Anlæg beløber sig til over 100 Mill. Rmk., og Besparelser ved Nyanskaffelser er 65 Mill. Rmk. Rigsbanernes Krigsskade-Betaling blev ordnet efter Young-Planen, d. v. s. at Banerne skal betale 55 Millioner Rmk. pr. Maaned indtil 1966. Ikke desto mindre har Rigsbanerne maatte gaa med til en

Fragtnedsættelse paa Korn, Mel, Æg, Gødningsmidler og Kul som Følge af Regeringens Prisdedsættelses-Politik.

Lokomotivernes gennemsnitlige Kilometerløb mellem to Værkstedreparationer er i 1930 steget til 102 000 km, en Stigning paa 6,2 pCt. 480 gamle, uøkonomiske Lokomotiver er sat ud af Driften; der er saaledes nu ialt sat 2300 Lokomotiver ud paa Grund af Trafikmangel. Damplokomotivernes Brændsensforbrug er atter gaaet ned; denne Gang fra 12,76 til 12,05 Ton pr. 1000 Lokomotivkilometer.

Udvidelse af den elektriske Drift har grundet paa Pengeknaphed ladet meget tilbage at ønske. Af samtlige Strækninger er nu 1566 km = 2,9 pCt. elektrificeret, deraf er 268 km paa By- og Nærbaner. Elektrificeringen af den 31 km lange Strækning Nannhofen—Augsburg er paabegyndt, ligesom der er truffet Forberedelser til Elektrificering af Stuttgarts Nærtrafik.

cresc.



15. Jan. En af Otto Mønstedes Margarinebiler kørte i Formiddags gennem de nedsænkede Jernbanebomme paa Dallvejen i Svenstrup, Jylland. Vejen stiger stærkt paa det paagældende Sted, og Bommene var lukkede i god Tid. Bilen kørte helt ind paa Skinnerne. Der skete ikke noget.

16. Jan. I Gaar Formiddags kørte en Lastbil ind over Banelinien ved Bønkel Station paa Fyn just som Motortoget fra Nyborg 9,05 passerede Stationen. Der skete et Sammenstød. Motorvognen afsporede og Bilen blev stærkt beskadiget. Chaufføren kom slemt til Skade og førtes til Sygehuset. Det var stærk Snetykning.

16. Jan. Det sker ikke saa sjældent, at en Bil kører imod Bomme; man spørger hvorfor? Kan de ikke ses? Svaret kan lyde som nu med Københavnerbilen i Gaar. Nej, de ses ikke! Bilen holdt ved Overskæringen paa Humlum St. og maatte vente, til Toget var kørt, saa satte han fuld Fart paa og havde kørt Bommen ned ved Vogterhuset, da Toget kom dertil. Det tager 7 Minutter, og der er en Mils Vej, som altsaa Københavnerbilen havde kørt paa ca. 6 Min.

Man kan jo nok forstaa, at med en saadan Fart ses der hverken Bomme eller andre Smaating.

Syv Kilometer i seks Minutter!

Godt kørt!

16. Jan. Der er i Gaar og i Dag sket to nye Paa-kørsler af Jernbanebomme i Østsjælland. Torsdag Eftermiddag kørte et Automobil gennem Jernbanebommen ved Fakse Station. Bommen var nede for

et Tog, som netop havde faaet Afgangssignal fra Stationen og nærmede sig Overskæringen, da Automobilet i ret god Fart kom kørende. I det glatte Føre kunde Chaufføren ikke stoppe; Vognen sprængte Bommen og standsede midt inde paa Sporet. Føreren havde dog Aandsnærværelse nok til at bakke, og det lykkedes i sidste Sekund at faa Bilen fjernet fra Sporet, før Toget naaede Stedet.

I Morges ved 8-Tiden er et Lastautomobil kørt mod Jernbanebommen ved Værløse-Vejen. I det taagede Vejr saa Chaufføren ikke den sænkede Bom før det var for sent. Bommen blev dog i det Tilfælde ikke sprængt, men baade Lastvognen og Bommen tog en Del Skade. Chaufføren kom intet til.

*

16. Jan. Da en Bil fra Ringsted under Snebygen i Gaar Middags kom kørende fra Køge og skulde passere Strandvejsoverskæringen, hvor den store Ulykke skete i Mandags Aftes, vilde den bremse op for Bommene, som var nede. Bilen gled imidlertid i det fedtede Føre og stødte med Siden mod den sænkede Bom. Bilens Karosseri fik nogle Buler, og Bommen blev bøjet, ellers skete der ikke større Skade.

*

17. Jan. Kedelsmed Hansen i Padborg blev i Morges kørt ned af et Tog. Han havde faaet venstre Arm og Ben kørt af. Ved Ankomsten til Sygehuset var han død.

*

19. Jan. Trafikinspektør C. E. Jensen, Fredericia, begravedes i Dag fra Kapellet paa Nordre Kirkegaard i Aarhus. Der var mødt mange for at vise den afdøde den sidste Ære, og mange signerede Kranse prydede hans Baare.

*

22. Jan. Da Morgen-Ekspressen fra Korsør mod København passerede Bringstrup, bemærkede Blokposten, at det brændte ved Akslen paa den bagerste Vogn. Han ringede straks til Ringsted Station, men inden man her kunde foretage sig noget, var Toget bruset forbi. I Mørket bemærkede Personalet en lysende Ildstriben under Vognen, og ved Adamshøj blev Ekspressen standset ved, at man simpelthen ikke meldte klar med Signalet.

Det viste sig, at Akslen var løbet varm, og at Ilden havde fundet god Næring i Oljen.

Vognen blev koblet fra og kørt til Ringsted.

*

22. Jan. Danmarks hurtigste Eksprestog, der løber paa Strækningen Padborg—Fredericia, har i Gaar Eftermiddags tæt ved Kolding fuldstændigt knust en fuldt belæst Roevogn, der var kommet ind paa Linien fra en privat Overkørsel.

Kusken blev sammen med en Del splintrede Vognstumper slynget langt bort, og Seletøjet blev ved Sammenstødet revet af Hestene.

Toget standsede straks; men da det viste sig, at der ikke var sket større Skade, bevirkede Uheldet kun et Kvarters Forsinkelse.

22. Jan. Paa Rønne Station fik en Portør Kruse i Dag begge Fødder stærkt kvæstede ved, at Lokomotivet gik over dem. Om Amputation er nødvendig vides ikke endnu.

*

24. Jan. Paa Aabenraa Havnebane paakørte i Aftes en Lastbil Toget. Chaufføren havde ikke set Jernbanemandens Stopsignal. Der kom ingen Mennesker tilskade. Bilen blev beskadiget.

*

25. Jan. Det justitsministerielle Udvalg angaaende farlige Vejkryds i Aarhus Amt afholdt i Gaar Møde med Vejlbj Sogneraad og Repræsentanter for Statsbanerne angaaende den farlige Baneoverskæring ved Villa »Roligheden« i Risskov ved Aarhus. Banechef Flensborg forelagde to af Statsbanerne udarbejdede Projekter, gaaende ud paa en Overførsel ved Nordre Strandvej eller en Underførsel ved »Roligheden«. Sogneraadet var afgjort stemt for det sidste, som er anslaaet til 250 000 Kr.

Det andet Forslag er ca. 100 000 Kr. dyrere, hvortil kommer, at Telefonselskabet vil kræve en Erstatning paa ca. 150 000 Kr., hvis det gennemføres.

Sagen udsattes til et nyt Møde i næste Maaned.

*

26. Jan. I Lørdags Aftes skete et Sammenstød med Motortog i Odder, idet en Bil kørte mod Bommen, fordi Bilens Bremses var i Uorden, og standsede midt paa Skinnerne. Bilisten sprang af, og Bilen blev fuldstændig smadret.

*

27. Jan. Beboerne i Hellerup klager over den Støj, Slangerupbanens Tog forarsager ved den idelige Fløjten ved de ubeskyttede Overkørsler. Lokomotiverne siges at være forsynede med Verdens mest infernalske Taagehorn.

*

27. Jan. Der har i Flensborg været ført Forhandlinger mellem D. S. B. og de tyske Statsbaner og Fiskeeksportører om et Fiskeilgodstog mellem Esbjerg og Hamborg. Der er Haab om, at man naar til et gunstigt Resultat. Toget skulde afgaa fra Es. 18,57, være i Padborg ca. 22,00 og i Hamborg Kl. 5,30 næste Morgen.

*

27. Jan. »Tidens Tegn« Oslo, fortæller om Forhandlinger, der har været ført i Oslo om en Del betydelige Ruteforandringer, det er Hensigten at iværksætte fra 15. Maj. Man regner med, at den nye Sarpportsbro til den Tid er færdig, saaledes at man helt kan udnytte de svære Skinner, der er indlagt paa Østfoldbanen. De vigtigste Forandringer sker paa Udenlands Ruterne, hvor Kørehastigheden vil blive sat op, saa Køretiden forkortes med omkring 1 Time.

*

27. Jan. I Tyskland har man i den senere Tid anstillet en Række Forsøg med Signaler ved Jernbaneoverkørsler med specielt Henblik paa farveblinde Bilførere: Naar der er klar Bane, blinker et hvidt Lys 40 Gange i Minuttet, naar et Tog nærmer sig,

bliver Lyset rødt og giver 80 Glimt i Minuttet — den røde Kulør opfatter de Farveblinde jo ikke.

Det er i øvrigt et mærkeligt og interessant Fænomen, at Farveblindhed forekommer langt sjældnere blandt Kvinderne end blandt Mændene. Man har spekuleret meget paa, hvad dette kan skyldes, og der har været udkastet mange Teorier, men de Lærde, mener almindeligvis, at man ikke kan give nogen virkelig Forklaring paa Fænomenet.

*

27. Jan. Fyns Stifts Motorklub havde til i Aftes indbudt til Færdselsmøde i Fyns Forsamlingshus. Der var kommen 5—600 interesserede til Stede, og for denne Forsamling talte Kgl. dansk Automobilklubs Generalsekretær, Kaptajn Ipsen, ud fra Motorfolkernes Synspunkter. Politiasistent Tvermoes af Kjøbenhavn talte Cyklisternes Sag, Skoleinspektør W. D. Rasmussen omtalte Færdsels-Undervisningen i Skolen og Stadsingeniør Rygner belyste Færdsels-spørgsmaalet fra et vejteknisk Synspunkt. I Diskussionen deltog bl. a. Politimester Seldorff og Lokomotivfører Skov.

Paa Forslag af Dirigenten, Vinhandler Alfred O. Jørgensen, vedtoges en Resolution, hvori Forsamlingen udtaler sin Beklagelse af, at Vejadministrationen til Trods for de rigelige Midler, der er til dens Raadighed, endnu ikke har truffet Foranstaltninger til at hidføre betryggende Færdselsforhold ved de farlige Niveauoverskæringer.

*

29. Jan. I »Dagens Nyheder« skrev Hr. Christian Gjerløv for nogle Dage siden en alvorlig Statsbane-Kritik, som jeg dog ikke skal komme ind paa, men han slutter med at udtale, at disse graverende Forhold kan afhjælpes ved et Vigespor i Hedehusene, hvilket naturligvis interesserer alle Jernbanemænd og i Særdeleshed mig som Stationsforstander her.

Det er forhaabentlig et af disse smaa, lette Raad, som Ikke-Sagkyndige saa tit og straks opdager, medens vi, der har ofret vort Liv paa Jernbanevæsenet, ikke kan se dem, men lad os nu faa denne sikkert geniale Tanke udformet lidt nærmere, saa de graverende Forhold kan blive afhjulpne, hvad naturligvis navnlig Personalet ønsker. Foreløbig beder jeg dog blot Hr. Gjerløv oplyse, hvad han mener med et Vigespor, det har jeg nemlig ikke kunnet regne ud, trods megen Spekulation derpaa.

Hedehusene, den 27. Januar 1931.

N. C. Grunnet,
Stationsforstander.

*

29. Jan. Forleden kom et Petroleumstog fra Oliekilderne i Texas med 60 km Fart, da en Skinne knækkede, og i Løbet af faa Sekunder var hele Toget i Brand. Synet af det brændende Olietog var af en enestaaende, grufuld og barbarisk Skønhed. Der kom ingen Mennesker til Skade.

*

30. Jan. Under Rangeringen i Rødkjærsbro med et Godstog i Aftes afsporedes en Godsvogn, Afsporingen skete til alt Held i Sidesporet, saa det medførte ingen Forsinkelse af Persontogene.



TIL AFDELINGSKASSERERNE.

De i Dansk Lokomotiv Tidende af 20. Januar 1931 bekendtgjorte Forflyttelser pr. 8. Januar 1931 er regnskabsmæssigt at føre i de paagældende Afdelinger, som Forflyttelsen var sket fra 1. Februar 1931.

Hovedkassereren.

STIFTELSESFEST.

»Lokomotivpersonalets selskabelige Forening« i Slagelse afholdt Stiftelsesfest Fredag den 9. Januar Kl. 7 paa »Turisthoteltet«.

Der var Fællesspisning med efterfølgende Bal, og Formanden, Hr. Lokomotivfører C. Larsen, kunde skue ud over en større Forsamling af ældre og yngre Medlemmer med Damer i den festligt pyntede Sal, da han bød »Velkommen«.

Man tog nu fat paa Spisningen med god Appetit. Flere Medlemmer havde i Dagens Anledning forsøgt sig som Visedigtere, og da den første og værste Snlt var stillet, sang man en Vise med Omkvædet: »Med sin Styring, sin Skovl og sin Rager«, og lidt senere en Vise om, at »Vi Lokmænd stadig farer Verden rundt — gør det ondt«. Spisningen gik imellem sin Gang, og man lod den gode Mad vederfares al Retfærdighed, og saa kom Vise Nummer 3, festligt emballeret i smaa Knallerter. Det var en Vise til Damerne. Man naaede nu over Dyreryggen og Ostepinden til Isen, hvor der blev udleveret et »Telegram«, som ved nærmere Eftersyn viste sig at indeholde endnu en Vise til Damerne. Den var meget »smart« blev der sagt, og den gjorde gevaldig Lykke. Da Spisningen var forbi, blev Salen ryddet, og Ballet tog sin Begyndelse, og haade Orkester og de dansende sled vældigt i det. Under Pausen senere kom der en hørilig »gammel« Kone fra Landet ind og fortalte Folkeeventyr i sjællandsk Mundart, hvilket gjorde megen Lykke.

Lokomotivfører C. Christensen takkede Festudvalget for den smukt tilrettelagte Fest og den smukt pyntede Sal og takkede ligeledes andre, som havde bidraget til Festens gode Forløb. Flere andre Medlemmer, haade yngre og ældre, havde Ordet i Aftenens Løb.

Efter Pausen dansedes videre indtil man sluttede af med en lille Frokost, hvorunder Lokomotivfører O. Christensen gav en lille munter »Sykkelhistorie« paa Jy.k.

Afløsningen i Festens Anledning var ordnet med sædvanlig Velvilje og Forstaaelse fra Distriktet og Depotet. Bestyrelse og Festudvalg har megen Ære af denne Fest, hvor gamle og unge morede sig fra de kom og til de gik ved et godt og fornøjeligt Samvær.

Deltager.

Diesellokomotiver i rivende Fremgang.

Efter Statistiker fra amerikanske Jernbaneselskaber har man sammenlignet Driftsomkostningerne ved Damplokomotiver og ved diesel-elektriske Lokomotiver. Diesellokomotivernes Udvikling tenderer mod firetakts seks-cylindrede Motorer med staaende Cylindre, begrænset Hurtighed og uden Kompressorer.

(Railway Age).

Ford i England.

Paa Fords nye Samlefabrik i Dagenham ved London findes ikke mindre end 16 miles elektriske Jernbanespor til Transport imellem Fabrikens enkelte Bygninger.

(The Model Engineer).

Ny engelsk Diesel-Motor.

En ny dobbeltvirkende totakts Motor, konstrueret af den danske Ingeniør O. E. Jørgensen, er bygget af »Earle's Shipbuilding & Engineering Co« i Hull. 29 HK. 4 Cylindre.

(Shipbuilding).

Rullelejer.

Fabrikanterne af de kendte »Timken« Rullelejer har hos American Locomotive Co. ladet bygge et Lokomotiv, hvorpaa alle bevægelige Dele er forsynet med Rullelejer, endog Drivhjulsakslerne løber paa saadanne. Cylindrene er udboret til 25 inch. og Slaglængden er 28 inch. Drivtrykket er 18 Atm. Maskinen udfører for Tiden Prøvekørsler paa forskellige Baner, og de opnaaede Resultater synes særdeles lovende, idet det har vist sig, at Maskinen vil trække indtil 450 Tons mere end et almindeligt Lokomotiv af samme Dimensioner.

(Model Engineer).

Splintresikkert Glas.

I England er der opfundet en ny Metode til Fremstilling af splintresikkert Glas. En Celluloidplade anbringes sammen med et Klæbemiddel, f. Eks. Celluloseacetat, imellem 2 tynde Glasplader. Derefter udsættes Pladerne for et stadig voksende Tryk, idet de samtidig opvarmes. Naar Processen er endt, vil de tre Plader danne et Hele og egne sig fortrinligt til Ruder i Biler eller andre Steder, hvor Splintring af Glasset vil kunne medføre Fare for Mennesker.

(Dansk Patenttidende).

Svenske Bøgesveller, dansk Mønster.

Medens de Jernbanesveller, de danske Statshaner anvender, overvejende er af indført Skovfyr, bruges dog ogsaa hvert Aar en Del, som er fremstillet af dansk Bøgetræ. Disse behandles med Tjæreolie paa en Imprægningsanstalt i Køge og kan efter at have gennemgaaet denne Proces holde i mindst 29 Aar, maaske noget længere, medens imprægnerede Fyrresvellers »Levetid« kun er ca. 25 Aar. I Sverige henleder man Opmærksomheden paa dette Forhold, idet man har Vanskelighed ved at faa afsat den tarveligere Del af det skaanske Bøgetræ. (Skogen).

Jernbaner kontra Rutebiler.

Den nye norske Lov, hvorefter Handelsdepartementet faar vid Adgang til at beskytte Jernbanerne mod Automobilruternes Konkurrence, mødes i sagkyndige Kredse med nogen Skepsis.

Athen—Piræus.

Banen mellem Athen og Piræus, der hidtil er drevet med Damplokomotiver, skal nu elektrificeres af tyske Firmaer. Banen bliver dobbeltsporet og faar 3 Hovedstationer. (Teknisk Ukeblad).

Kraftspild i Motorvogne.

Eksperimenter i Doncaster, England, har vist, at ca. 15 pCt. af den Tid, en Motoromnibus er i Drift, gaar med at sætte Passagerer af eller paa, og i denne Tid løber Motoren altsaa uden at udrette nyttigt Arbejde. Dette repræsenterer ca. 50 Dage pr. Aar anvendt til Slid paa Motoren uden Nytte. I den »sporløse« elektriske Omnibus er der derimod ingen Dele, der bevæger sig, naar Vognen holder stille, og dette bidrager naturligvis i høj Grad til at forlænge den elektriske Bus' Levetid. (Model Engineer).

Amerikas Jernbaner.

Sydamerika og de mellemamerikanske Republikker er nu snart saa velforsynede med Jernbaner, at det vil blive muligt at køre pr. Bane lige fra Montreal, Canada, til Buenos Aires, Argentina. En Vanskelighed er det dog, at der er mange forskellige Sporvidder paa den ca. 16 000 km lange Strækning. (International Highway Magazine).

Kuglelejer i Jernbanevogne.

I Tyskland og Frankrig har man nu i ca. ½ Aar til stor Tilfredshed haft Tog løbende, hvori alle Vogne er forsynet med S. K. F. Rullelejer. Det tyske Tog løber paa Strækningen Hoeck van Holland—Basel, de franske Tog paa Strækningen Paris—Middelhavet og Calais—Middelhavet, henholdsvis 1123 og 1422 km. (S. K. F. Kugleleje Tidsskrift).

Bogstaver som Stoppelinie.

I England nøjes man ikke med en »Stoppelinie« i Asfalten ved Gadekrydsene; man er nu ogsaa begyndt ved Hjælp af Metalbogstaver, der er fastgjorte i Vejbanen, at give de Veffarende Oplysninger eller Ordre, saasom: »Stop«, »Drej til højre«, eller »Kør langsomt«. Bogstaverne fremstilles af rustfrit Staal med højt Krom-Nikkel Indhold. De er sølvhvide af Udseende og ens helt igennem. (Overseas Engineer).

Den kinesiske Mur som Bilvej.

I Nanking er Regeringen ved at udarbejde en ny Byplan, hvorefter Byens gamle Bymur skal anvendes som Automobilvej. Den vil faa en Længde af ca. 30 Kilometer og en gennemsnitlig Bredde af 8 Meter. (International Highway Magazine).

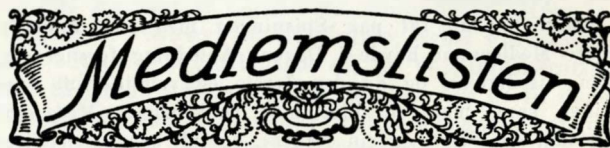
Arbejder Radio.

I denne Tid føres der over hele Landet en energisk Agitationskampagne for Arbejder-Radio, der er Organ for Arbejdernes Radio Forbund.

Arbejder-Radio har udviklet sig til en fortrinlig Fører gennem Radioprogrammernes brogede Mangfoldighed, og dets altid vaagne Kritik har allerede sat Spor i det danske Radioprogram. Bladet fortjener derfor endnu større Udbredelse. I Agitationsbrochuren anbefales Bladet af en Række kendte Mænd inden for Arbejderbevægelsen, f. Eks. Statsminister *Stauning*, Finansudvalgsformand *N. Andreasen*, Højskoleforstander *Hjalmer Gammelgaard*, Forretningsfører *Chr. Christiansen*, D. S. U.s Formand *Johs. Hansen*, Landstingsmand *Ludv. Christensen*, Borgerrepræsentant *Jens Johansen*, Forbundsformand *Johs. Kjærboel*, Sekretær *Knud V. Jensen* m. fl.

Under Redaktion af Peder Nørgaard udkommer *Arbejder-Radio* hver Uge med et kvikt og interessant Indhold. Abonnementsprisen er 2,50 Kr. pr. Kvarartal (for Medlemmer af Arbejdernes Radioklubber dog kun 2 Kr.). Abonnement tegnes hos de lokale Klubber, paa Posthusene eller direkte paa *Arbejder-Radios* Kontor, Amager-torv 25, København K.

Som Arbejderpressens yngste Skud fortjener *Arbejder-Radio* en stor Læsekreds i vort radiointeresserede Land.



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

1. December 1930:

- Lokfb. S. A. Rasmussen, Langaa.
- V. F. Schophuus, Herning.
- K. A. Nielsen, Herning.
- H. J. N. Winther, Herning.
- V. Jørgensen, Herning.

1. Januar 1931:

- Lokfb. H. R. Jensen, Glyngøre.
- E. Nielsen, Tønder.
- R. V. Nielsen, Tønder.
- A. Johansen, Glyngøre.
- S. H. B. Olsen, Fredericia.



Lokomotivførerkredsen.

Aalestrup Underafdeling: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: N. L. Petersen, Aalestrup.

Motorførerkredsen.

København: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Therkildsen, Gullfosgade 5, 3. København S.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: Viggo Larsen, Langagervej 10, Valby.

Repræsentant for Feriehjemmet: Viggo Larsen, Langagervej 10, Valby.

Fyn: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. Berzig, Kalkbrænderivej 17, Assens.

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Øst- og Nordjylland: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. C. M. Laursen, Carl Blochsgade 17, 3. Aarhus.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Aalborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. A. Jespersen, Norgesgade 7, Aalborg.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: Nygaard Petersen, Skovbakkevej, Aalborg.

København Ø.: Repræsentanten for Feriehjemmet: Navn og Adresse rettes til: Fritz Brade, Vigerslev Allé 72, 4.

København G.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. J. S. Broksøe, Niels Finsens Allé 24, Søborg.



Udnævnelse fra 1.—2.—1931:

Lokomotivfyrbøder A. V. G. Ley, Nyborg, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. J. A. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfører i Ringkjøbing (min. Udn.).

Ekstrahaandværker H. S. Knudsen, Fredericia, til Lokomotivfyrbøder i Fredericia.

Ekstrahaandværker R. V. Dorner, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder i Fredericia.

Ekstrahaandværker C. B. Jensen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder i Glyngøre.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—1931:

Lokomotivfører J. C. T. Ringsted, Brande, til Aalborg.

Lokomotivfører P. Møhler, Ringkjøbing, til Kolding.

Lokomotivfyrbøder N. L. Andersen, Aarhus H., til Nyborg.

Lokomotivfyrbøder A. Johansen, Glyngøre, til Fredericia.

Afsked:

Lokomotivfører J. A. Jensen, Fredericia, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—1931 (min. Afsked).

Navnerettelse:

Lokomotivfører A. Kristensen, Aarhus H., hedder retteligt Anton Christensen.

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 16.—1.—1931 udnævnt Lokomotivmester I P. M. Rolder, Aalborg, til Dannebrogsmænd.

KALKULATORISK OPGØRELSE

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

| | December Maaned 1930*) | | 1930 | |
|---|---------------------------|--------------------|----------------|----------------|
| | Kalkulatorisk | 1929 | Forøgelse | Formindskelse |
| Personbefordring | 4 000 000 | 3 990 000 | 10 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 3 900 000 | 3 800 000 | 100 000 | |
| Postbefordring | 590 000 | 570 000 | 20 000 | |
| Andre Indtægter | 280 000 | 280 000 | — | |
| Drifts-Indtægter ialt | 8 770 000 | 8 640 000 | 130 000 | |
| Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) .. | 9 490 000 | 9 750 000 | | 260 000 |
| Drifts-Overskud | ÷ 720 000 | ÷ 1 110 000 | 390 000 | |

| | April—December 1930*) | | 1930 | |
|---|--------------------------|-------------------|------------------|------------------|
| | Kalkulatorisk | 1929 | Forøgelse | Formindskelse |
| Personbefordring | 41 070 000 | 40 150 000 | 920 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 40 460 000 | 41 600 000 | | 1 140 000 |
| Postbefordring | 4 710 000 | 4 630 000 | 80 000 | |
| Andre Indtægter | 2 720 000 | 2 700 000 | 20 000 | |
| Drifts-Indtægter ialt | 88 960 000 | 89 080 000 | | 120 000 |
| Drifts-Udgifter (uden Afskrivning og Forrentning) .. | 86 620 000 | 85 280 000 | 1 340 000 | |
| Drifts-Overskud | 2 340 000 | 3 800 000 | | 1 460 000 |

*) *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: Vigerslevalle ved Indgangen til Terrassen

KORSØR LØVE MARGARINE



**FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG**

Laane- og Sparekassen for Embeds- og Bestillingsmænd

Kontor: Frederiksholms Kanal 16¹. Kbhvn. K. Postgiro 4800.

Aabent 10—3. Lørdag 10—2.

Opmærksomheden henledes paa vor særlige **Spareafdeling**, i hvilken Tjenestemænd og disses Enker og Børn kan indskyde større eller mindre Beløb paa 3 Maaneders Opsigelse med for Tiden

5 pCt. i aarlig Rente.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co med 12⁰/₁₀₀ Fedt.

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

(Almindelig Eksport Fløde har kun 9⁰/₁₀₀)

Istedgades Legetøjshus

A. M. Thuneby) Istedgade 66

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

Blomsterforretning

H. Dannerberg.

Blaagaardsgade 25

Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979

Medlemmer erholder 10 pCt.

Varene bringes overalt.



Støt dansk Industri! Køb danske Varer!

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.

HARALD HANSEN

AKTIESELSKAB
AMAGERTORV 11⁴

Damekonfektion,

færdige og efter Maal. * * *

* * * Imprægnerede Frakker.

Kun mod Rekvisition.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5¹/₂.

FORLANG

VILHELM LANGES

Cigarer og Cigarillos
Tobakker og Skraa

Leverandør til Lokomotivmændenes Feriehjem.



Amk. Gummi-Industri.

Vestergade 3 - København K.

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

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



BRILLEHUSET



B. E. Schytte. **Istedgade 112** Vester 7497.
(tidligere Vesterbrogade 36)

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

Eget Værksted for Indslibning af alle Arter Glas efter Læge- og Sygekasserecepter,

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

Ny Ravnsborg

V. Fælledvej 82 - Tlf. 10718

anbefaler sine

Selskabs- og Foreningslokaler

TANDLÆGE

S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—3 og 6—7

Lørdag 10—2:

Telf. Vester 3330.

Enghave Plads

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

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14613.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20541.