



31. Aargang No 4

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Februar 1931.

LØNNINGSLOVEN TIL 1. BEHANDLING

Forslaget til Revision af Tjenestemandsløven var til 1. Behandling i Folketinget den 4. og 5. ds. og blev derefter henvist til Lønningsudvalget. Ordførere for de 4 store politiske Partier var de respektive Medlemmer af Lønningskommissionen: *N. P. Nielsen* (Social-Dem.), *Hans Jacob Sørensen* (Venstre), *Vesterager* (Kons.) og *A. M. Hansen* (Rad.) Ordfører for Retsstatspartiet var *Hans Hansen*.

N. P. Nielsen indledede Debatten med at tilsige Finansministeren sit Partis Støtte til Lovforslagets Gennemførelse, og sluttede sig til Ministerens Udtalelse om, at *hvis han havde staaet frit, vilde Forslaget have set anderledes ud*. I Kommissionen har man udarbejdet et Forslag, som der var politisk Mulighed for at gennemføre, og man kan ikke se bort fra, at dertil kræves Tilslutning fra begge Rigsdagens Ting — et Forslag, der fuldt ud tilfredsstillende Tjenestemændene, men kostede Millioner mere, vilde kun være blevet paa Papiret. Taleren fandt det Anerkendelse værd, at de Konservative og Venstre i en Præfaldsperiode, hvor der fra forskellige Sider forlanges Tilpasning, var gaaet med til en Forøgelse af Lønningsudgiften, men ogsaa Tjenestemændenes Repræsentanter har vist Resignation og indstillet sig paa, hvad der er opnaaeligt.

Aspirantordningen er blevet kritiseret, men der er jo dog stor Tilstrømning til Statens

Stillinger; omend dette ikke er afgørende, er det ikke urimeligt, at Aspiranterne har et Par Prøveaar, og den ringe Lønnedgang for de unge opvejes senere.

Stedtillægget har foranlediget mange Forhandlinger i Kommissionen, og paa dette Omraade er der i Forslaget en egentlig Nedgang; kunde slutte sig til Ministerens Udtalelser om at søge en Ændring heri.

Ved Reguleringstillæggets Bortfald vilde ogsaa forsvinde de 40 pCt. af Konjunkturtillægget, som efter den bestaaende Ordning blev til Rest af dette Tillæg, hvis Dyrtidstillægget helt bortfaldt, men til Gengæld vilde Reguleringstillægget blive opretholdt noget længere, og dermed undgik man til sin Tid at skulle træffe særlig Bestemmelse om disse 40 pCt.s Skæbne.

Omtalte endvidere de nye Avancementsstillinger til Afhjælpning af Miséren for Etaternes Assistenters, hvormed dette Spørgsmaal sikkert bringes endelig ud af Verden.

Paa Spørgsmaalet om Forholdet mellem de højere og de lavere Lønninger har Menngerne været meget delte, men man er for at opnaa en enstemmig Betænkning enedes paa Grundlag af Sammenligninger mellem Tjenestemændenes Vilkaar og Forholdene i det private Erhverv, *men kan der opnaas Tilslutning fra anden Side, er vi villige til at medvirke til en Forbedring for de lavere Lønningers Vedkommende*.

Hans Jacob Sørensen: For Venstre er der en Tilfredsstillelse deri, at de Foranstaltning-

ger, man traf i 1927 for at sikre Satens Økonomi, er bibeholdt nu og suppleret med flere Bestemmelser, som var paa Tale for 4 Aar siden, men ikke kunde gennemføres.

Paa Spørgsmaalet om Forhandlingsretten har Venstres Repræsentanter i Kommissionen taget Særstandpunkt. Enhver Tjenestemand bør kunne være i Organisationen uden at skulle bidrage økonomisk til en Politik, han er Modstander af; men de anerkendte Organisationer har Monopol paa Forhandlingsretten, og de Tjenestemænd, der vil have denne Ret, maa altsaa staa i en af disse Organisationer. Kravet om, at der ikke maa ydes Bidrag til politisk Formaal, berøres aldeles ikke af Grundlovens Bestemmelser om Foreningsfriheden, thi Tjenestemændene kan frit vælge, hvilke Foreninger de vil slutte sig til.

Den tekniske Forhandling og Voldgiften bør ogsaa ændres betydeligt, og navnlig bør den enkelte Tjenestemand have Adgang til at gaa til Voldgiftsdomstolen.

Venstre har tre Grunde til at gaa med til dette Lovforslag: Aspirantordningen, Prøvetiden og Minimumsalderen, som det er heldigt at gennemføre nu, da Rekruterne til Etaterne forstaar; dernæst Reglerne om, at der ikke kan ydes Pension til Folk, der ansættes efter det 40. Aar, og navnlig Pensionsrettens Udskydelse til det 35. Leveaar, hvorved der bliver en Karantænetid for de fremtidige pensionsberettigede, og sættes en Hindring for meningsløs Pensionering af ganske unge Tjenestemænd; og endelig er der Forhøjelsen af Pensionsbidraget til 5 pCt., hvorved Tjenestemændene i højere Grad kommer til at bidrage til deres Pensionering, som ifølge Kommissionens Anskuelser har en Værdi af 10—15 pCt. af Lønnen.

Ogsaa Avancementsordningen er en Foranstaltning, der er til Fordel for Administrationen, ligesom den naturligvis er en Favor for Tjenestemændene.

Paa Spørgsmaalet om Forsørgerhensynet har der især fra Tjenestemændenes Side været megen Modstand, men en Familieorsørger er nu haardere spændt for end en Ikke-Forsørger, og noget i den rigtige Retning er jo opnaaet ved Dyrtdis- og Konjunkturtillæggets Forening til Reguleringstillæg, hvor Forskellen mellem gift og ugift gør sig gældende i det samlede Tillæg, og tillige er man enedes om den lavere

Begyndelsesløn og den højere Slutløn, hvilket ogsaa er en Uddybning af Forsørgerhensynet, vi hilser med Glæde.

Det vilde være umuligt for en hvilken som helst Regering at gennemføre en Lov, der paa visse Omraader stiller forøgede Krav til Statens Finanser, hvis der ikke paa andre Steder anvises en Nedgang. Der har fra Venstres Side været væsentlige Betæneligheder ved at gaa ind for det foreliggende Forslag, men den opnaaede Enighed har været stærkt medbestemmende for vor Tilslutning. Tjenestemændenes Repræsentanter har ikke alle høstet Tak, men Uviljen beror ofte paa Misforstaaelser, og man er i Organisationerne ved at blive klar over, at Tjenestemændenes Anliggender ikke vedblivende bør være politisk Kastebold mellem Partierne ved Valgene, og Politikerne er vist ogsaa blevet klar over, hvad der tjener dem bedst i den Retning. Vi ønsker ikke, at de Forudsætninger, under hvilke Organisationerne har tiltraadt Overenskomsten, skal brydes paa Rigsdagen, og vil være med til at fremme dette Lovforslag.

Vesterager vilde straks paa sit Partis Vegne give Tilsagn om Bistand til at føre Kommssionsindstillingen igennem til Lov.

Under Højkonjunkturerne kommer Tjenestemændene ikke til Tops med Lønningerne, og derfor bør man i Krisetid heller ikke forlange Lønnen ført helt ned i Dalen; selv om Staten kan faa Arbejdskraft nok, bør der iagttages et vist Maadehold.

Ved Bedømmelsen af Forslaget bør tages i Betragtning, at her er en stor Del af Befolkningen med til at yde et stort Bidrag til sin egen Pensionering, og ligeledes maa det tages i Betragtning, at den bevægelge Lønningsdel oprettholdes. Løntillæggene er forholdsvis smaa, hvad de maa blive under de forhaandenværende Forhold, men det bør for Assistenternes Vedkommende paapeges, at de faar Fordelene hurtigere nu.

Med Hensyn til Ministerens Kritik af Særforslagene om Forhandlingsretten bemærkede Taleren, at det maa være Tjenestemændenes egen Sag, hvilket politisk Parti de vil tilhøre, og Forhandlingsretten skal ikke afhænge deraf. Der er ikke Tale om at krænke Foreningsfriheden — der er kun Tale om at give Forhandlingsretten til en bestemt Forening og at kræve af denne Forening, at den maa kun have rent faglige Formaal; giver man en Forening For-

handlingsret, saa tvinger man Tjenstemændene til at staa i denne Forening, hvis de vil have Forhandlingsret, og saa kan man ikke ogsaa derigennem tvinge dem til at yde Penge til politiske Formaal, som maaske er dem imod.

A. M. Hansen: Som Udtryk for et Kompromis har Forslaget Kompromisets sædvanlige Egenskaber, nemlig at det ikke tilfredsstillende helt til nogen Side — det gælder baade Tjenstemændene og Politikerne. Naar Forslaget havde faaet Talerens Underskrift, saa skyldtes det dels, at Forslaget rummer Forbedringer, dels at der kunde blive Enighed om det, eftersom det vilde have Betydning, om Lønspørgsmaalet kunde bringes udenfor de storpolitiske Kampe.

1927-Loven vil hurtigt blive glemt — den vil kun blive husket som den Nedsættelseslov, den var, men 1919-Lovens Principper bestaar fremdeles. Men alle maa være enige om, at ingen Regering i 1931 kan erstatte, hvad Tjenstemændene har mistet i de forløbne 4 Aar.

Taleren havde i Kommissionen sagt, at de foreslaaede Forhøjelser til ca. 100 af de højeste Tjenstemænd var for store, og har givet Udtryk for, at disse Forhøjelser i hvert Fald burde medføre, at de øverste Embedsmænd holdes udenfor Aktieselskabers og Sammenslutningers Ledelse, og dette burde have været ordnet nu, men det kunde ikke opnaas. Finder Venstre, at disse Forhøjelser er for store, kan Bistand til at faa gjort dem mindre forventes.

En yngre Tjenstemand havde overfor Taleren betegnet Forslaget som en Gammelmandslov, fordi det giver til de ældre og tager fra de unge, og det var jo ogsaa Forslagets Grundprincip, men dette maa betegnes som et godt Princip. De unge faar en Løn, som enugiften godt kan klare sig med, og Alderstillæggene giver den Stigning, som Stiftelse af Hjem og Familie kræver.

I det store og hele vil man i Tjenstemændenes Kreds sikkert forstaa, at Forslaget betyder Maksimum for, hvad der kan opnaas, og den Uro, der hersker i Øjeblikket, vil snart lægge sig, og man vil falde tilbage i de gamle Organisationer igen.

Til Trods for, at der ikke er fuld Tilfredshed med visse Punkter i Forslaget, vilde Taleren anbefale Forslaget til velvillig Behandling.

Hans Hansen mente, at Oversigten over Forslagets økonomiske Virkninger ikke kunde hol-

de, men fandt forøvrigt ikke Tiden inde til at give Lønforhøjelser — det, der kræves, er i Virkeligheden det modsatte: Tilpasning — hvorfor Taleren maatte anbefale, at Forslaget blev henlagt; ved eventuel Afstemning vilde Retsstatspartiet stemme imod Forslaget.

Korsgaard (Kons.) maatte formode, at Lovforslaget vilde faa en let Gang gennem Rigsdagen, men vilde dog henstille til Overvejelse, om man ikke burde ændre det saaledes, at den øjeblikkelige finansielle Virkning ikke blev saa stor, hvilket muligt kunde opnaas, hvis der blev Regulering af Reguleringstillægget hvert halve Aar. I en Nedgangsperiode er det til Statens Fordel at regulere ofte, medens dette Princip i en Opgangsperiode er i Tjenstemændenes Favør. Hvis der blot i det følgende Kvartal sker samme Nedgang i Udgiftstallet som i forrige Kvartal, gaar vi ned i Reguleringsgruppen 2322 — 2219, og den 1. Juli er vi maaske allerede dernede.

Nissen (Kons.) ansaa det for betænkeligt at forhøje Lønningerne med 3 Mill. Kr. i en Tid, hvor Landbruget og andre Erhverv er i Krise. Der er ingen Tilfredshed med Forslaget, sagde Taleren, heller ikke hos Tjenstemændene, og Erhvervene kan ikke forstaa Nødvendigheden af at gaa til en Lønforhøjelse; det kan de ikke faa ind i deres Pære. Fortalerne er heller ikke tilfredse. Taleren kunde derfor for sit Vedkommende ikke være med til at fremme dette Forslag.

— I Mødet den 5. ds. talte Finansministeren og Ordførerne, væsentlig i Tilslutning til deres tidligere Udtalelser. Til Hr. Korsgaard bemærkede *Finansministeren*, at Regulering hvert halve Aar vilde være en principiel Ændring af Overenskomsten.

— — —

Saa vel Socialdemokratiets Ordfører som det radikale Venstres Ordfører har i deres Ordførertaler ved 1. Behandling af Tjenstemandsloven givet Udtryk for deres Misfornøjelse med, at det ikke i Kommissionen var lykkedes at opnaa Enighed om at give de lavere lønede større Forbedringer end Lovforslaget viser. De tilsagde deres Medvirkning til Ændring heraf og endvidere til at formindske de Tillæg, der var givet de højest lønede, — men hverken Venstres eller Højres Ordfører ytrede et Ord i denne Retning. Tværtimod udtalte de Betænke-

lighed ved i det hele taget at gaa med til Forslaget. Man vil ved at læse deres Taler kunne se, hvad der særlig tiltalte dem i Forslaget. For Venstres Vedkommende Aspirantordningen, Prøvetiden og Minimumsalderen.

To Konservative havde Ordet ved 1. Behandling, den ene for at foreslaa en Forringelse af den foreslaaede Ordning af Reguleringsstillægget, den anden for at fortælle, at han ikke kunde stemme for Forslaget.

Af 1. Behandling synes det at være givet, at Forslaget, som det nu er forelagt, vil blive gennemført og ophøjet til Lov. Hvorvidt der under Behandlingen i Folketingets Lønudvalg vil ske Forandringer, vil Tiden jo vise. Udvalget har som bekendt besluttet, at det, af Hensyn til Forslagets hurtige Gang gennem Rigsdagen, ikke vil modtage Deputationer fra Organisationerne, men kun skriftlige Henvendelser. For vor Organisations Vedkommende er en saadan skriftlig Henstilling til Lønudvalget foretaget for nogle Dage siden.

Som ovenfor sagt er der fra de to demokratiske Partier ved 1. Behandling givet Tilsagn om visse Forbedringer af Forslaget, og det beror nu paa Venstre og Konservative, om disse i Gerning vil vise deres »Tjenestemandsvenslighed«, den de i deres Presse paa forskellig Maade har givet Udtryk for.

Vi faar altsaa se; vil Venstre og Konservative, er der visse Muligheder; vil de ikke, er der ingen Vej frem, thi uden disse Partiers Tilslutning kan Forslaget ikke gennemføres i Landstinget.

PRISNIVEAUET

De af Det statistiske Departement siden Juli 1915 foretagne Beregninger over Prisforandringernes Indflydelse paa Udgifterne i et Husholdningsbudget med en samlet aarlig Udgift paa gennemsnitlig 2000 Kr., beregnet efter de i Juli 1914 gældende Priser, er nu ført op til Januar 1931. Opførelsen er foretaget paa tilsvarende Maade som ved de nærmest foregaaende Beregninger.

I hosstaaende Oversigt er meddelt Resultaterne af den nu foretagne og de nærmest foregaaende Beregninger; i sidste Linie er anført Indekstallet for Prisniveauet (Pristallet), idet Udgiften i Juli 1914 er sat = 100.

	Udgifternes Fordeling paa Budgettets Hovedgrupper:					Forandring fra Okt. 1930 til Jan. 1931
	Jan. 1930	April 1930	Juli 1930	Okt. 1930	Jan. 1931	
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	pCt.
Fødevarer.....	1210	1165	1140	1104	1056	+ 4,3
Klæder, Fodtøj, Vask	421	410	403	386	375	+ 2,8
Bolig.....	485	495	495	495	495	+ 0,0
Brændsel og Belysning	150	149	145	144	141	+ 2,1
Skatter, Kontingenter o. lign.....	440	437	430	429	429	+ 0,0
Andre Udgifter.....	694	692	685	685	682	+ 0,4
Ialt...	3400	3348	3298	3243	3178	—
Pristallet.....	170	167	165	162	159	+ 1,9

DETAILPRISERNE I JANUAR 1931

Ved Indberetninger fra Kommunalbestyrelserne i København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner, fra samtlige Købstadkommuner og fra noget over 100 Landkommuner er der for Januar Maaned 1931 — paa samme Maade som for de foregaaende Kvartaler — fremskaffet Oplysninger til Beregning af Gennemsnits-Detailpriser for Landets forskellige Dele. Oplysningerne er indsamlet i den første Uge af Maaned.

Den i den senere Tid stedfundne Prisnedgang for Fødevarer er fortsat fra Oktober til Januar, og for flere Varer har Nedgangen været meget betydelig. Ligesom ved forrige Prisindsamling faldt den største Prisnedgang paa Flæsk og Svinekød samt Produkter heraf, og ligeledes er den ret stærke Prisnedgang for tørrede Frugter, særlig Abrikoser, blevet fortsat. Af andre Varer, for hvilke Prisnedgangen har været særlig stor, kan nævnes Plante-fedt og Margarine. For Rugbrød har der været Prisfald i Provinsen, men ikke i Hovedstaden, medens Sigtebrød og Franskbrød, der udviser et ret betydeligt Prisfald i alle Landsdelene, til Gengæld er faldet stærkest i Hovedstaden. For Smør var der fra Oktober til Januar et lille Prisfald, der omtrent svarer til det normale Fald som Følge af Aarstiden, medens Prisstigningen for Æg var mindre end normalt.

Hvad andre Varer end Fødevarer angaar, har der ikke været Prisændringer af større Betydning udover et mindre Fald i Prisen for Herrestøvler.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Skuffede Forventninger.

Der tales i denne Tid meget om Tjenestemandenes nye Lønningslov, om Landbrugskrise, Arbejdsløshed og meget andet Daarligdom, og læser man Venstres Presse, faar man uvilkaarlig Indtrykket af, at det ser sort ud for det danske Samfund, og at Landet er i dybeste Nød.

At Tiderne er daarlige for saavel Landmændene som det private Erhverv, er desværre en Kendsgerning, ingen af os kommer uden om, det er derfor under meget ugunstige Forhold, at Tjenestemandenes Lønningslov bliver forelagt Rigsdagen, hvilket sikkert vil vise sig ved Behandlingen af Forslaget.

Forbedring af Kommissionens Forslag skal man sikkert ikke vente sig.

Men havde det været Regeringens Hensigt at opfylde nogle af de Forventninger, der uvilkaarligt maatte skabes gennem den politiske Agitation, burde Regeringen allerede for 2 Aar siden, under Landbrugets Højkonjunkturer, have fremsat Forslag om at gennemføre de gamle Lønningssatser, man faar Indtrykket af, at siden Regeringen kom til Roret, har den været optaget af at komme Tjenestemændene paa Afstand.

Vel ønsker vist ingen dansk Tjenestemand, at Madsen-Mygdals reaktionære Regimente igen skal overtage Regeringen, men de faktiske Forhold har lært os, at de 17½ Million af de 21 Millioner, Venstre tog fra os, var et nødvendigt Offer fra Statens Tjenestemænd. Her har den nuværende Regering som nævnt skuffet mange Tjenestemænds Forventninger.

At det nye Lønningslovforslag har mødt Kritik og ogsaa har skuffet mange Forventninger, kom tydeligt frem, da Betænkningen var afgivet, men efter den Sammensætning, Kommissionen havde, var det klart for enhver nøgtern tænkende Hjerne, at det blev en meget tynd Suppe, der vilde blive serveret for de nederste ved Tjenestemændenes Bord.

Hvad angaar selve Forslaget, da har det en Form, der er i høj Grad utilfredsstillende, og at Lokomotivpersonalet ogsaa er misfornøjet med Forslaget, er ingen Hemmelighed. For Lokomotivpersonalets Vedkommende kan det ikke nægtes, at den nye Pensionsordning byder de ældste Lokomotivførere Fordele, men lønmæssigt set, indeholder Forslaget ingen væsentlige økonomiske Fordele, hvilket Tiden sikkert vil vise, jeg tænker i denne Forbindelse særlig paa Reduktionen af Kørepenge-satserne.

Ser man paa selve Lønningsklassen og Løntillæget til disse, er Forslaget præget af Snobberi. En ligelig Procent-Fordeling af det Beløb, der er lagt til Lønningen, viser tydeligt, at Lokomotivførerne er distanceret i Forhold til andre nærbeslægtede Kategorier. Den ekstraordinære Kongres godkendte Ændringsforslag med en Begyndelsesløn paa 3180 Kr. for en Lokomotivfører med 18—20 Aars Tjenesteciennitet, det er et meget beskedent Krav, ligesaa med Slutlønnen paa 3900 Kr., her melder Spørgsmaalet sig med fornyet Styrke i Kravet om, at faa Slutlønnen hævet med endnu et Alderstillæg efter 9 Aars Anciennitet som Lokomotivfører. En Opgave, Organisationen i Fremtiden maa staa enig i, i Betragtning af Tjenestens særlige Art og Ansvar, og i Betragtning af, at det som Regel altid er de ældste Lokomotivførere, der kører Hurtigtog og har den mest ansvarsfulde Tjeneste.

Men Hensyn til Lønningskommissionens Forslag iøvrigt skal kun til Slut anføres, at det synes som der er mange indenfor det danske Samfund, der har faaet Øjnene op for, hvor Skoen i særlig Grad trykker, hvilket Uddrag af følgende Resolution fra et Møde om Erhvervssituationen i Landbruget tydeligt viser.

Uddraget af Resolutionen lyder saaledes:

„Vi anser ogsaa Tiden for inde til at foretage en

betydelig Nedsættelse af Lønnen for alle højtlønnede Embedsmænd indenfor Stat, Amt og Kommune, og ligeledes de høje Direktør-lønninger inden for Andelsbevægelsen.«

Kommentarer hertil er overflødige.

B 33.

Den ærede Indsender omtaler i sin Indledning, at for saa vidt det havde været Regeringens Hensigt at opfylde nogle af de Forventninger, der var blevet skabt gennem den politiske Agitation, havde den allerede for 2 Aar siden fremsat Forslag om at genindføre de gamle Lønssatser, og endelig mener Indsenderen, at Regeringen, siden den kom til Roret, har været optaget af at komme Tjenestemændene paa Afstand. Vi synes der er god Anledning til nogle Bemærkninger til dette. — Der var intet, der var nemmere end at fremsætte et saadant Forslag, — men det var uhjælpelig faldet i Landstinget, hvor Venstre og Konservative endnu har Overtaget, thi det er jo aldeles klart, at disse to Partier ikke var gaaet mod deres eget Lovmakværk af 1927. Det er der vel ingen blot nogenlunde forstandig Mand, der ikke forstaar! For Tjenestemænd, der ser nøgternt paa Sagen, kunde det vel ikke være nogen Tilfredsstillelse at se fremsat et Forslag, der paa Forhaand var dødsdømt. Vi maa vel regne med Realiteter, og den Realitet, at Forslaget var faldet, har Regeringen vel nok regnet med. Regeringen har formentlig gaaet ud fra, at Tjenestemændene ikke behøvede en saadan Gestus for at faa dem til at tro paa sig. At fremsætte Forslag for at faa dem forkastet, er Tids-spilde og til Glæde for ingen.

At mange Tjenestemænd er blevet skuffet af Tjenestemændslovforslaget, er jo rigtigt, og efter den ærede Indsenders Bemærkninger om Sammensætningen af Lønningskommissionen, kunde man ikke vente andet, end den tynde Suppe, der blev serveret for de laveste Tjenestemænd.

Af den ærede Indsenders Bemærkninger herom foranlediges man til at tro, at en anden Sættning af Lønningskommissionen vilde have givet et bedre Resultat. Vi kan se et Øjeblik herpaa. Ja, Regeringen kunde have sammensat Kommissionen saaledes, at den Suppe, der var kommet paa Menuen, var en ekstra god, kraftig Suppe med Kød-boller m. m. for de laveste Tjenestemænd. Men var det saa blevet mere end en Skueret? Tror den ærede Indsender ikke, at de af det høje Landstings Medlemmer, der hører til Venstre og Højre, kunde taale en saadan Suppe? Der er jo ingen Tvivl om, at Stensballe nok skulde have været Mesterkok i Landstingets Køkken og faaet Suppen fortyndet saa meget, at d'Hrr. deroppe kunde have fordøjet den uden at faa Maverne ødelagte! Og hvad saa? Ja, vi skal give den ærede Indsender Ret i, at i mange Tjenestemænds Øjne havde Regeringen handlet fint, hvis den havde baaret sig saaledes ad. Men ikke for de nøgterne Tjenestemænd, ikke en eneste Tjenestemand, der regner med Realiteter, vilde have interesseret sig for et saadant Paradenummer! Der var altsaa ingen anden Vej at gaa end den, der er gaaet, og man har jo allerede faaet at vide, at

det Forslag, der er fremsat, er den eneste mulige Løsning. Længere vil Venstre og Højre ikke gaa. Det kan jo ikke nytte, at Regeringen har Magten i Folketinget alene, Landstinget kan jo standse ethvert Forslag, der ikke passer det. Og det gør Landstinget jo ogsaa!

Der kan vistnok ikke blive Tale om skuffede Forventninger, naar man stikker Fingern i Jorden og lugter, hvor man er!

Et andet Spørgsmaal er, om det kan lykkes at faa Forslaget forbedret under dets Gang i Rigsdagen, men derom er det for tidlig at udtale noget; men det er vistnok meget tvivlsomt.

Red.

Hr. Redaktør!

De vil vel ikke være saa god at give mig nogle Oplysninger i Anledning af Spidsartiklen i Lokomotiv Tidende af 5. Februar d. A., under Overskriften »Lønningsforslaget m. m.«.

Efter de Bemærkninger, Bladets Redaktør knytter til Finansministerens Tale ved Lønningslovens Forelæggelse i Folketinget, ser man, at det socialdemokratiske Ministerium ingen Ansvar har for den reaktionære Lønningslov, der er forelagt; naar det er Tilfældet, kan jeg ikke forstaa Nyttens af en socialdemokratisk Regering, naar den kun kan lave Højre- og Venstrepartiernes Love og skjule sig bag en Kommission og Landstinget.

Da De jo, Hr. Redaktør, er godt bevandret i Politik, — vi kender jo hinanden fra gamle Dage — vil jeg gerne spørge om Jordloven, Militærloven og de sociale Love m. m. ligeledes skal vedtages som Venstre-Love, saa f. Eks. de sociale Love bliver saadan, at det bliver Overklassen, der faar Fordelen, som ved Lønningslovene, var det saa ikke bedre, at Socialdemokratiet forelagde demokratiske Love og stod eller faldt med dem, det havde da den Fordel, at Befolkningen ikke fik deres demokratiske Begreber forkvaklede, og at de, ved et eventuelt Valg, vilde give Socialdemokratiet Flertal saavel i Folketing som Landsting. Ja, det er jo kun Amator-Tanker, for det kan jo være, det slet ikke er saa rart at fremlægge demokratiske Love, naar man ved, de kan vedtages.

Jeg er ogsaa faldet over, at der, hvor Venstre vil forbyde Tjenestemændenes Indlemmelse i det samvirkende Fagforbund, har Finansministeren fundet sit Ansvar; men hvor der tages fra de smaa Lønninger og gives til de store, er Ansvaret Kommissionens. Finansministeren siger, at hvis Venstre og Højre synes de lavest lønnede faar for lidt, vil han gerne være med til at forhøje Summen; havde det ikke set mere naturlig ud, om Finansministeren havde fordelt de godt tre Millioner til de lavest lønnede og sagt til Venstre, at skal der lægges paa de høje Lønninger, maa der bevilges flere Penge. Det havde efter min gammeldags Mening været demokratisk, men det er sandt — det er den famøse Kommission.

Ja, Hr. Redaktør, vær venlig at optage nærværende i Lokomotiv Tidende og om muligt belære mig om moderne socialdemokratisk Politik.

Fredericia, i Februar 1931.

Th. C. Jensen.

Det er jo ikke nærværende Blads Redaktørs Opgave at give Vejledning til Forstaaelse af den Politik, der fores paa Rigsdagen og af Regeringen, og som bekendt er den Organisation, Bladet repræsenterer, upolitisk, og naar Bladet lejlighedsvis udtaler sig om dette eller hint Partis Stilling til f. Eks. Lønningsloven, sker det for momentvis ligesom at løfte Tæppet, saa man kan se Hulheden i visse Partiers Agitation.

Først siger den ærede Indsender: »at han ikke kan fortsaa Nyttens af en socialdemokratisk Regering, naar den kun kan lave Højre- og Venstrepartiernes Love og skjule sig bag en Kommission og Landstinget«. Vi skal lade ligge, at det ikke er en ren socialdemokratisk Regering, det spiller ikke nogen afgørende Rolle, saaledes som Situationen er. Vi skal dertil sige, at den ærede Indsender vel straks kan forstaa, hvilken Rolle det spiller, naar han erindrer sig, hvad der foregik i 1927, da Madsen-Mygdal havde Magten, og havde det i begge Ting. Da tog man mange Penge fra Tjenestemændene, forringede de sociale Love, og disse Penge, de fattiges, gik til Lettelse af de velhavendes »Byrder«. Nu ligger Landet lidt anderledes, nu har de demokratiske Partier Magten i Folketinget, men Reaktionen har endnu Magten i Landstinget, og som Følge heraf vil Lovgivningen være præget af de forskellige Anskuelser, som repræsenteres i den danske Rigsdag. Nyttens af at have Magten ligger da blandt andet ogsaa deri, at reaktionære Tilbøjeligheder helt kan forhindres.

Endelig skal bemærkes, at det forelagte Tjenestemandslovsforslag indeholder visse Fordele for alle Tjenestemænd, saavel som den indeholder Ting, som Flertallet af Tjenestemænd føler sig i høj Grad utilfreds med. Vi føler os overbevist om, at var der ikke ved Valget i April 1929 sket et Systemskifte, havde Madsen-Mygdal fortsat sin voldsomme Nedskæring fra 1927. Det positive er, at nu er Tilbagegang forhindret og lidt Fremgang kan noteres.

Med Hensyn til de andre Love, den ærede Indsender spørger om, skal vi kun bemærke, at de jo alle er til venstre for de hidtil gældende Love, og det er jo, om vi maa sige, perfid Tale at sige, at det maaske bliver Overklassen, der faar Fordelen af de sociale Love. Det er jo ganske utænkeligt med den Sammensætning, Folketinget har. Meningen med disse Love er at give dem et mere demokratisk Tilsnit end de har.

Det fører for langt at følge den ærede Indsender i hans videre Udredninger, fordi Bladet ikke er Stedet for en ren politisk Diskussion. — Endelig siger Indsenderen: »at det kan være, det slet ikke er saa rart at forelægge demokratiske Love, naar man ved, de kan vedtages. — Straks, da vi læste det Stykke, troede vi, der manglede et »ikke«, men efter hele Tendensen i hans Opsats, kan vi forstaa at det »ikke« ikke mangler.

Angaaende Tjenestemandsloven skal vi resumere, at Udbyttet er: 2 Mill. til de lavere Tjenestemænd, 0,2 Millioner til Kontorister og 0,7 Millioner til de højere Tjenestemænd. Der er altsaa givet en betydelig Del af Summen til de lavere Tjenestemænd, der, fordi de er saa mange, kun giver lidt til hver enkelt

af dem. Længere kunde der ikke naas. Den ærede Indsender kan selv sætte sig til at regne ud, hvor meget større Udbyttet var blevet, hvis, som han siger, Finansministeren havde fordelt de 3 Millioner blandt de lavest lønnede og sagt til Venstre, at skal der lægges paa de højest lønnede, maa der bevilges flere Penge.

Facit vilde i saa Fald blive: slet ingen Penge til nogen af Parterne.

Der kan først regeres socialdemokratisk, naar der er Flertal i begge Ting!

Indtil da — — —

Red.

DE DANSKE STATS BANER OG JERNBANEMISEREN

Efter Opfordring gengiver vi Professor A. R. Christensens Artikel, der har foranlediget den Diskussion, som vi her i Bladet har optrykt efter Berl. Tid.

Red.

Berl. Tid. 26. Dec. 1930

»Jeg har ved en tidligere Lejlighed udtalt, at De danske Statsbaners Lokomotiver var for svage til at tilfredsstille de Krav, der med Rette maatte kunne stilles til dem.

Jeg skal søge at fremstille Forholdene ved de Eksprestogslokomotiver, som Statsbanerne raader over.

Paa Sjælland anvendes de saakaldte P-Maskiner med en beregnet Trækraft paa ca. 8000 kg (Adhæsiønsvægten betinger dog kun en Trækraft paa ca. 6000 kg), to koblede Aksler og to Løbehjulsaksler foran og en bag disse. Ristearealet er 3,23 m², Hedefladen 204,5 m². Adhæsiønsvægten 33,10 ts, den totale Vægt 68,00 ts, Kedeltrykket er 15 kg.

I Jylland anvendes R-Maskinerne med en beregnet Trækraft paa ca. 9000 kg, tre koblede Aksler og to Løbehjulsaksler foran disse. Ristearealet er 2,62 m², Hedefladen 200,7 m², Adhæsiønsvægten 51 ts, den totale Vægt 74,00 ts, Kedeltrykket er 12 kg.

P-Typen er ved at forsvinde i Europa, men holder sig i Amerika, hvor saa til Gengæld Ristearealet kan naa helt op til 5 m², Hedefladen op til 300 m², Adhæsiønsvægten op til 52 ts. Typen er kun motiveret paa de Baner, hvor man kan anvende stor Akselbelastning, som Tilfældet er i Amerika, hvor der anvendes indtil 64 kg Skinner mod vore 45 kg. Men paa andre Baner, som f. Eks. de danske, staar den begrænsede Adhæsiønsvægt ikke i Forhold til Kedlens Fordampningsevne, saaledes at man ved tunge Tog faar langsom Igangsætning og langsomt naar op paa den tilladte Hastighed. Saaledes naar Gedserekspressen ved Kørsel fra København ikke fuld Hastighed før ved Taastrup.

Den Vægt, Eksprestogene har faaet, og Kravet om hurtig Acceleration ved Igangsætning har ført

til, at man i Europa gik over til at anvende R-Typen. Men denne Type har den Mangel, at den kun kan bygges med snævert Fyr, hvorved Ristearealets Størrelse begrænses til højst at være lidt over 3 m², Typen anvendes derfor ikke mere i Amerika, hvor man nu til tunge Eksprestog anvender de saakaldte Pacific-Lokomotiver, der er udviklet af R-Typen ved, at man bag de koblede Aksler har anbragt en Løbehjulsaksel, saa Lokomotivet kan bygges længere, Fyret kan gøres større og Ristearealet forøges indtil 6 m². Adhæsiønsvægten naar op til ca. 70 ts. Og Pacific-Lokomotivet finder derfor ogsaa større og større Anvendelse i Europa, især hvor der skal trækkes tunge Eksprestog paa 400 ts paa Baner med Stigninger paa 10‰; man kan saa paa vandret Bane og svage Stigninger køre indtil 100 km i Timen og indtil 70 km paa Stigninger paa 10‰.

Et bayersk Lokomotiv af denne Type trækker Tog paa 400 ts med Hastigheder paa 120 km paa vandret Bane; den franske P L M-Bane kører med et saadant Lokomotiv paa en længere Stigning paa 8‰ et Tog paa 487 t med en Hastighed af 94 km. Den franske Nordbane har i 1912 bygget 20 Stkr. Pacific-Lokomotiver med Trækraft 13,000 kg og i Aarene 1923—30 yderligere 50 Stkr. Lokomotiver af samme Type med en Trækraft paa 15,960 kg, begge med 16 kg Kedeltryk.

Et normalt Eksprestog bør bestaa af otte Vogne a 50 ts (heri en Passagervægt paa 5 ts), altsaa i alt veje 400 ts. 10‰ er i Jylland en meget almindelig Stigning; paa Sjælland er Stigningen noget mindre. En Trækraft paa ca. 15,000 kg maa anses for paakrævet for vore Eksprestogslokomotiver.

De oven for angivne Tal viser tydeligt, at vore Eksprestogslokomotiver er for svage i Forhold til, hvad andre Steder bruges, og en simpel Beregning viser, at de ikke kan præstere, hvad der kan forlanges af et moderne Eksprestogslokomotiv de stammer fra Tiden før Krigen og har nu en Alder paa 20—25 Aar. Men Udviklingen har ikke staaet stille siden da, og jeg har søgt at nævne i det foregaaende, hvad Resultat man er naaet til.

Det synes ikke som om man inden for Statsbaneledelsen er klar over, at man paa dette Punkt ikke er fulgt med den tekniske Udvikling.

Man fortsætter, upaavirket af de voksende Underskud, Eksperimenterne med Diesellokomotiver. Ved Udtalelser overfor Offentligheden har man givet det Udseende af, at man her har fundet ud af noget epokegørende, noget der vil kunne stilles ved Siden af Burmeister & Wain fortræffelige Dieselmotorskibe. Nu ved jeg vel, at man over for den moderne Teknik aldrig skal erklære en Opgave som den at bygge et Diesellokomotiv for umulig. Men en Kendsgerning er det dog, at Opgven endnu ikke er løst, og at Løsningen tilsyneladende ligger i en ukendt Fremtid; det er vanskeligere at faa et Diesellokomotiv til at køre til Frederikssund end at faa et Dieselmotorskib til at sejle til Bangkok. Statsbanerne skylder Offentligheden en nøgtern Redegørelse for Resultaterne af de hidtil udførte Eksperimenter med Diesellokomotiver.

Det ledende Motiv ved de Eksperimenter, Statsbanerne paa dette Felt foretager, er især Ønsket om at spare Personale, hvad man kan ved at køre med Diesel i Stedet for Damp, men ud over dette kan jeg ikke se nogen Grund til at fortsætte Forsøgene i saa stor Stil, at det gaar ud over Anskaffelsen af de nødvendige Damplokomotiver. Damplokomotivet er naaet til en saadan Fuldkommenhed, at det i vort Land vil kunne tilfredsstille saa at sige alle Krav, især da Kullene kan købes til rimelige Priser.

Mig vilde det forekomme naturligere, om man havde søgt at kunne disponere over det tilstrækkelige Antal moderne Damplokomotiver; den nuværende Mangel paa saadanne, med stor Trækraft og Accelerationsevne har efter mit Skøn sin Andel i den nuværende Situation, hvor hele den til den voksende Befolkning svarende Trafikforøgelse gaar Statsbanerne forbi, og hvor Underskudet er stadig voksende. Mener Rigsdagen, at man for maaske at opnaa at spare Personale skal fortsætte de i alle Tilfælde tvivlsomme Diesellokomotivforsøg, og at man har Raad til saadanne Eksperimenter, saa maa dette i hvert Fald ikke træde hindrende i Vejen for den Forsyning med moderne Eksprestogs-Damplokomotiver, som Statsbanerne under ingen Omstændigheder kan undvære, og som de nu totalt mangler.

For Statbanernes frntidige Eksistens er det paa høje Tid, at man erkender, at der paa det her omtalte Omraade er Mangler, som snarest bør afhjælpes, vd at der opstilles et Byggeprogram for et passende Antal tidssvarende Eksprestogs-Damplokomotiver, og at dette Program gennemføres hurtigst muligt. «

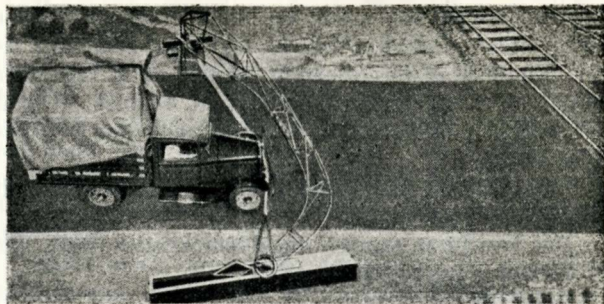
EN JERNBANEBOM AF NY KONSTRUKTION

I Amerika har man ligesom her i Landet spekuleret paa forskellige Maader at forhindre Ulykker ved Krydsninger i Plan mellem Jernbane og Landevej. Almindelige Bomme har ogsaa der vist sig mindre effektive, naar det gælder at standse en frembrusende Bil, hvis Føreren ikke i tilstrækkelig god Tid bemærker Vejspærringen.

Man har i den senere Tid i U. S. A. eksperimenteret med mekaniske Faldbomme, saaledes anordnede, at de i Spærrestillingen kan stoppe en paa-kørende Bil. Manøvreringen af Bommene er helt automatisk. Anordningen bestaar af følgende Hoveddele:

Selve Bommen, der er i Bueform. Stativet, i hvilket Maskineriet er placeret, er anbragt i den ene Side af Vejbanen. En kraftig virkende hydraulisk Bufferanordning i den anden Vejside. Fangelinen, med hvilken Bilen stoppes.

Vejbommen er udført i Bueform og bestaar af et Fletværk af Staal. Den ene Bomende er drejelig fast ved Stativet, medens den anden Ende er saale-



des anordnet, at den, naar den hejst ned, griber fat i den i Beton fastgjorte hydrauliske Bremseanordning. Staallinen, der er spændt mellem begge Bommens Endepunkter, danner den elastiske Streng, der smidigt og blødt stopper den frembrusende Bil. Bomarmen er bevægelig saavel vertikal som horisontalt og er fuldstændig afbalanceret. Bommens Bevægelighed i horisontal Retning er betinget af, at Bommen, hvis den paa-køres i nedsænket Stilling, skal kunne skydes til Side. Stativet er udført af Staalstøbegods og solidt fastgjort i et Betonfundament. Bommen hviler i kraftig dimensionerede Rullelejer. I Stativet findes følgende mekaniske Anordninger: En motordreven hydraulisk Pumpe, en hydraulisk Cylinder med tilhørende Stempel til Bommens Ophejsning, Regulatoranordninger samt Oliereservoir og de nødvendige elektriske Kontakter for Signallampe og Sirener.

Bommen kan ikke løftes, hvis den ikke er fuldstændig fri. Er Bommen, naar den er nede, kommen i Forbindelse med en Motorvogn, som forhindrer dens Bevægelighed, maa Bommen først frigøres.

Staalvirens Smidighed muliggør, at Bommen kan paa-køres paa hele sin Længde og paa alle Punkter vise en fjedrende Modstand af stor Styrke, som tillige med den hydrauliske Bufferanordning, med hvilken Bommens øverste Ende er i Forbindelse, naar den er nede, yder stor Modstand. Ved Kontakter i Jernbanesporet udløser Toget Bommens Bevægelser. Afbrydes Strømmen, saa at Skinnekontakterne kommer ud af Funktion, sænkes Bommen automatisk. Naar Bommen er i Bevægelse op eller ned eller staar i Spærrestillingen, angives dette ved de paa Bommen anbragte Lyssignaler samtidig med, at en Sirene lader sit advarende Brøl lyde.

I denne Forbindelse kan det være af Interesse at se, hvad »Aalborg Amtstidende« for den 30. Januar mener om, hvad der bør gøres for at forhindre de mange Ulykker ved Jernbaneoverskæringerne:

»Gang paa Gang hører man om forfærdelige Ulykker foraarsaget ved, at Motorkøretøjer ved Jernbaneoverskæringer støder sammen med Tog og Motorvogne, og Gang paa Gang ser man Forslag om Midler til at afværge disse Ulykker. Man har forsøgt med Advarselstavler, Lyssignaler etc., men alligevel sker der stadig altfor mange Ulykker, fordi Chaufføren tilsyneladende har haft Opmærksomheden henvendt paa andre Ting i det kritiske Øjeblik.

Jeg mener derfor, at man bør finde et Mittel, der foraarsager, at Chaufføren ganske automatisk

bliver gjort opmærksom paa, at der skal udvises Forsigtighed, og jeg tror, at dette Middel findes ved ganske simpelt at brolægge i en Distance af f. Eks. 60 Meter paa hver Side af enhver farlig Baneoverskæring, ethvert farligt Vejkryds, Vejsving etc. med *toppede Brosten, rigtig gode gammeldags toppede Brosten*: det er et saa afgjort ubehagelig Materiale at køre paa, at enhver Bilist *øjeblikkelig* vil tage Farten af sin Vogn.

Saa fremt man nu gaar et Skridt videre og i Stedet for at brolægge alle 60 Meter skiftevis brolægger 10 Meter, derefter giver 10 Meter jævn Kørebane, saa atter brolægger 10 Meter o. s. v., kan man vist være sikker paa, at 3 saadanne Rysteture foran hver kritisk Overskæring eller lignende nok skal fortælle Chaufføren bedre end tyve Advarselstavler, at der skal udvises Forsigtighed (virker ogsaa i Mørke, i Taage og hvis Solen generer Øjnene!).

Systemet er ret billigt at føre ud i Praksis, Materialet er holdbart og har den store Fordel at blive »bedre« — jo daarligere det bliver.

Mange »travle« Bilister vil bande over et saadant System, men dette bekræfter netop dets Fortrinlighed.

GEORGE STEPHENSON 150 Aar efter hans Fødsel.

Intet fremmer Civilisationen mere end de Opfindelser, der forkorter Afstandene i Tid og Rum.

Macaulay.

George Stephenson fødtes den 9. Juni 1781 — for netop 150 Aar siden — i Wylam, en lille fattig Kulgrubeby, otte engelske Mil udenfor Newcastle. Faderen, Robert Stephenson, eller, som Folk i Byen kaldte ham: »Gamle Bob«, var Fyrbøder ved Minens Pumpeværk, der dreves ved Hjælp af en saakaldt atmosfærisk Dampmaskine, Forløberen for den Maskine, som den senere saa berømte James Watt var i Færd med at fremstille.

Lønnen for en Fyrbøder var kun tolv Shillings om Ugen, og næppe stor nok til at føde Familien, der foruden Forældrene bestod af seks Børn. Om Skolegang kunde der selvfølgelig heller ikke være Tale, men Børnene lærte af Faderen, der var flink til at fortælle om alt det, han havde hørt, eller selv fundet ud af, og dette sidste var ingenlunde det ringeste. Han havde altid haft Øren og Øjne aabne, besad et friskt og modtageligt Sind og en vaagen Sans for Jordens mange Herligheder.

Og alle disse gode Egenskaber tog George, den næstældste af Børnene, i Arv efter Faderen.

Da George var otte Aar gammel, maatte han ud at vogte Kvæget, der græssede langs den Hestebane, som førte Kullene fra Minen til Havnen. To pence ca. 15 Øre, var hans Dagløn for det ingenlunde ufarlige Arbejde, og naar det krævedes, maatte han tage fat i Marken. Han var en ualmindelig flittig og opvakt Dreng, der dog ogsaa kunde være med til alle

mulige Spilopper, men hvad man særligt bemærkede, var hans enestaaende Evne og Lyst til at eftergøre alt det, han havde set. Saaledes lavede han sammen med en Kammerat smaa Modeller i Ler og Træstumper af Minens Pumpeværk, og saa akkurat var de udført, at de arbejdede lige saa nøjagtigt som det store Pumpeværk, der aldrig var ude af hans Tanker.

Hans Maal som Dreng var at blive Faderens Medhjælper ved Pumpemaskinen. Først maatte han dog et Par Aar ned i Minen for at rense Kullene for Sten, men tretten Aar gammel blev han Faderens højre Haand ved Fyringen.

Saa flink og praktisk var han, at han blot sytten Aar gammel blev Maskinist ved Pumpemaskinen og fik en voksen Mands Løn — 10 Shillings om Ugen. Nu var han altsaa gaaet forbi Faderen, der hele sit Liv vedblev at være Fyrbøder.

For rigtig at gøre sig fortrolig med Maskinen og dens Virkemaade, tog han i sin Fritid dens enkelte Dele fra hinanden og studerede dem med stille Undren, der gav hans Tanker brede Vinger. Han var uden Skolekundskaber, kunde hverken læse eller skrive, og dog brændte han efter at læse en Bog, han havde hørt om, hvori var beskrevet en mærkelig og ny Ildmaskine, opfundet af en Mand ved Navn James Watt. Atten Aar gammel købte han sig da en A. B. C. og maatte nu paa egen Haand lære sig at stave og læse. Enhver Time blev udnyttet, baade Dag og Nat, og det varede da heller ikke længe, før han læste uden Vanskelighed og skrev en tydelig Haand. Samtidig lærte han hos en gammel Landsbyskolelærer den Kunst, han — næst Læsning — fandt den vigtigste, — nemlig Regnekunsten.

Da George var tyve Aar gammel, blev han først Maskinist og havde nu udviklet sig til en stor, sund og overmaade stærk ung Mand, der med Lethed paatog sig det strengeste Arbejde. Hans Levevis var nøjsom og fornuftig, og naar Kammeraterne morede sig paa Værtshuset, sad han hjemme og læste og tænkte.

Saa forlovede han sig med en ung Pige, lige saa god som smuk, Fanny Henderson, og nu gjaldt det om at tjene saa meget, at han kunde sætte Bo. De atten Kroner om Ugen, som var hans Løn, rakte ikke langt, saa skaffede han sig noget Ekstraarbejde ved at flikke Sko for Kammeraterne og for Folk i Landsbyen. Og han fik snart Ord for at være en flink og omhyggelig Skomager.

En og tyve Aar gammel giftede George sig da med Fanny, og Hjemmet blev, saaledes som han havde tænkt sig det, lunt og fredfyldt. Fanny blev en god og altid glad Kone for ham, der med Interesse fulgte hans Arbejde, eller lod ham uforstyrret, naar han om Aftenen granskede i Bøger og Skrifter for at finde ud af de Love, hvorefter Maskinerne arbejdede.

Skomageriet fik han stadig Tid til, og han lærte sig at skære Læster, der var saa gode, at Newcastle største Læstefabrik satte sit Stempel paa dem. En Ildebrand i Hjemmet førte ham til et nyt Haandværk og nye Indtægter. Ved Slukningsarbejdet var hans gamle »Bornholmerur« — Hjemmets

værdifuldste Stykke — blevet heskadiget, og da der ikke var Raad til at sende det til Urmageren, skilte han selv Uret i alle dets Dele, rensede det og smurte det og samlede det atter, hvorefter det gik saa godt som før. Fra nu af var han hele Landsbyens »Klokkedoktor«.

Et Aar efter Brylluppet fødte hans Hustru ham en Søn. Det blev den senere saa ansete Robert Stephenson, men to Aar senere døde Fanny — og Fader og Søn var nu alene.

Mange Aar efter giftede George Stephenson sig igen med en flink og dygtig Pige, men han glemte aldrig sin første Kone.

Det kunde paa de Tider hænde, at den ellers saa livsglade George Stephenson blev mismodig; Tiderne var ikke gode, og Fremtiden tegnede sig ikke lyst for ham. En Overgang tænkte han paa at søge Lykken i Amerika, men han manglede Rejsepengene, og en Stemme i hans Indre sagde ham, at hans Time alligevel en Dag skulde oprinde i det gamle Land.

Saa hændte det, at en ny Pumpemaskine blev opsat ved en Nabogrube, men uden at virke efter Forventning, og Vandet blev staaende i Bunden af Minen og hindrede alt Arbejde. Kendte Ingeniører og Mekanikere blev hentede, men stod raadløse, og Maaned efter Maaned gik uden at der skete Fremgang. I Stilhed havde George studeret Maskinen grundigt og en Lørdag Eftermiddag raabte han med et: »Nu ved jeg, hvad den fejler!« Som et sidste Middel lod Mineejerne da George prøve. Han lovede, at Arbejdet i Gruben skulde være i Gang inden Ugens Udløb — og Arbejderne vidste at hvad George lovede, vilde han holde. I Løbet af de følgende Dage udrettede han da det, som de lærde Herrer ikke havde magtet næsten et Aar igennem; han forbedrede Pumpens Arbejdsevne saa meget, at Gruben nu var tør og Arbejdet kunde genoptages.

For dette Arbejde fik han et meget stort Honorar, og bedre endnu, blev ansat som Opsynsmand ved alle Maskinerne i Distriktet — og nu kaldtes han »Maskindoktor« eller »Pumpedoktor«. Han forbedrede Pumpen og Hejseapparatet og gjorde et Utal af praktiske Opfindelser til Fremme for Arbejdet og Økonomien i Gruberne. Naar Arbejdet var Slut, tog han fat hjemme med Modeller og naturvidenskabelige og tekniske Forsøg.

Han fortsatte sine Selvstudier i hver en ledig Time, men snart vandt han Lærdom paa en anden Maade. Han sendte Robert, der havde glimrende Evner til en af de bedste Skoler i Newcastle, og om Aftenen maatte Sønnen da fortælle alt, hvad han den Dag havde lært paa Skolen, og hvad han havde læst i det offentlige Bibliotek, hvor der var udmærkede Samlinger af naturvidenskabelige Skrifter.

Paa denne Maade arbejdede George Stephenson sig da frem, jevnside Tidens bedste Mekanikere, og fuldt rustet kunde han nu tage fat paa det, der skulde blive hans Livs Størværk.

Man har ofte kaldt George Stephenson for Lokomotivets Opfinder og Jernbanernes Grundlægger. Det er hermed, som med James Watt og Dampmaskinen, baade sandt og ikke sandt for saa vidt

som Lokomotivet, som det nittende Aarhundredes mægtigste Samfærdselsmiddel i et og alt er George Stephensons Værk, men der fandtes dog længe før hans Tid baade Jernbaner og Lokomotiver.

Allerede de gamle Indere, Persere og Ægypter kendte Sporbane til Transport af Sten til deres mægtige Bygningsværker, og i Hellas, det gamle Grækenland, eksisterede et udmærket Sporbanesystem paa de hellige Veje mellem Templerne, hvor det gjaldt om trygt at kunne føre de store Vogne med Præster og Offerdyr.

Siden dukker Sporene frem i det sekstende og syttende Aarhundrede, særligt ved Gruber i Tyskland og England — altid Træbaner.

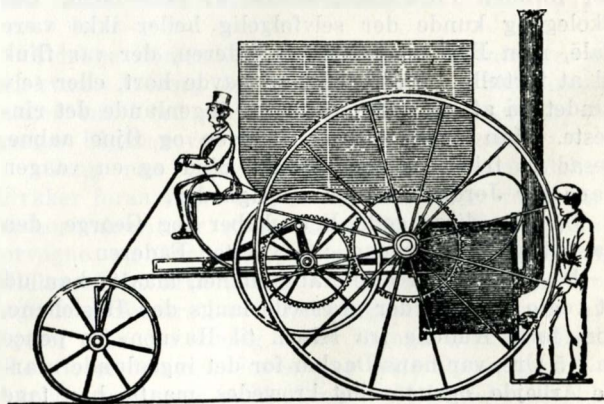
Omkring Midten af det attende Aarhundrede blev Træbanerne til Jernbaner, Sporene var da først dannede af Støbejernsplader, som efterhaanden ændredes til det, vi nu kalder Skinner.

Lokomotivet har ikke saa lang en Forhistorie som Jernbanen. Men ikke saa snart havde James Watt opfundet sin Maskine, før man forsøgte at anvende den til Trækning af Vogne.

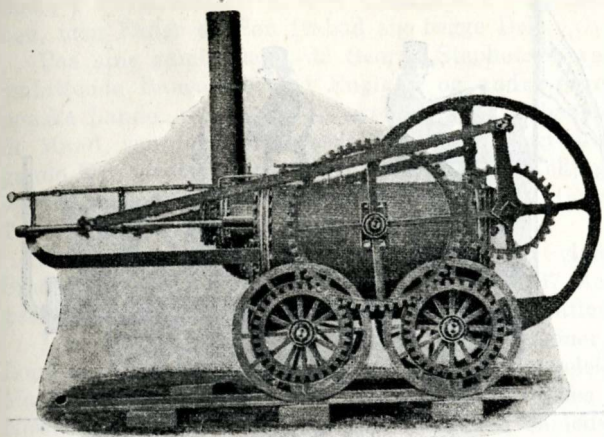


Cugnots Dampvogn 1770.

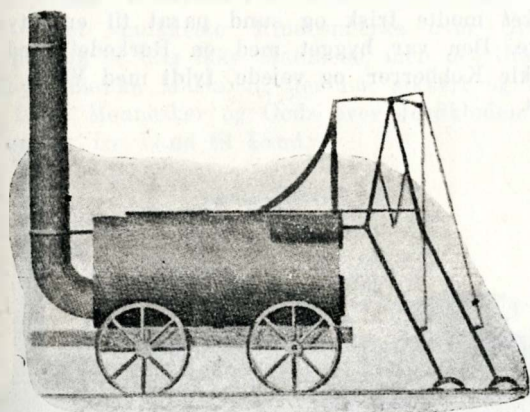
Den tidligste »Dampvogn« byggedes allerede 1770 af den franske Ingeniør *Cugnot*. Billedet viser, hvorledes det forfærdelige Monstrum tager Magten fra Føreren og knuser en Mur. Den blev simpelthen forbudt af Politiet i Paris. Englænderen *Richard Trevitich* tog i 1802 Patent paa sin Landevejsma-



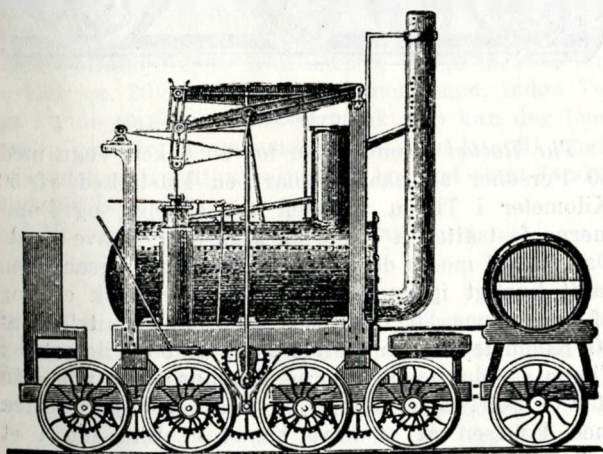
Trevitichs Landevejsmaskine 1802.



Treviticks Lokomotiv 1803.



Brinton Lokomotiv med Bagben 1813.



Blacketts »Puffing Billy« 1813.

nogle Tilskuere kom til Skade. Først i 1813 lod en Mr. Blackett, Ejer af store Gruber, fremstille et Lokomotiv paa 8 Hjul, »Puffing-Billy«, som det kaldtes, fordi det puffede Vandvognen foran sig men skønt det gjorde Fyldest i mange Aar, var det dog ikke i Stand til at overbevise Folk om Dampens Fordele som Driftsmiddel; men saa traadte George Stephenson til!

Den selvlærte Mekaniker havde med den største Interesse fulgt alle de Forsøg, der hidtil var foretaget til Løsning af Problemet, og hans geniale Konstruktørblik havde i mangfoldige Tilfælde straks opdaget Fejlene, og nu tilbød han Ejerne af den Grube, hvor han var ansat, at bygge en praktisk og stærk »Køremaskine«. Han fik straks Tilladelsen og gik i Gang med Arbejdet, skønt han baade manglede Arbejdskraft og Værktøj — Grovsmeden i Kellingworth var saa godt som hans eneste Medhjælper.

Efter 10 Maaneders haardt Arbejde var Køremaskinen fuldt færdig — og fik Navnet »Mylord«. Den 25. Juli 1814 prøvedes Maskinen paa Kellingworthbanen, hvor den trak otte svært lastede Vogne med 10 Kilometers Fart op ad en Stigning af 1 til 450. Siden gik »Mylord« i almindelig Kultrafik, og George Stephenson havde derved Lejlighed til at opdage dens Mangler, først og fremmest dens alt for store Brændselsforbrug.

Det følgende Aar gik Stephenson i Gang med en forbedret Maskine. Ildstedet strakte sig her gennem hele Kedlen, og Dampen førtes for første Gang med fuld Kraft gennem Skorstenen for at fremme Forbrændingen. Denne Maskine blev Spiren til Fremtidens vældige Lokomotiver.

Et Par Aar efter byggede Stephenson en ny 20 Kilometer lang Kulbane, og konstruerede atter her »Jernhesten«, som Minearbejderne kaldte dem, der kunde trække endtil sytten lastede Kulvogne med en Fart af 10 Kilometer i Timen.

Under alt dette fandt George Stephenson dog Tid til at varetage Sønnens Uddannelse. Efter Skolens Afslutning blev han ansat under Faderen i Gruberne, men senere rejste han til Universitetet i Edinburg, hvorfra han sendte stenografiske Afskrifter af Forelæsningerne til Faderen, hvorved denne ogsaa fik Udbytte af Universitetsundervisningen. —

Skønt George Stephensons Lokomotiv paa Kellingworthbanen gjorde Gavn i mange Aar, varede det dog længe, inden det blev kendt andetsteds — og Grunden var vel den, at Stephenson, hvor dygtig han end var, ikke forstod den Kunst at gøre Blæst om sit Arbejde. Men da han hørte om Banen, der skulde bygges mellem Stockton og Darlington i Nordengland, kunde han ikke holde sig tilbage. Ved dette Anlæg havde man ikke tænkt at bruge Dampvogne, derimod faste Dampmaskiner, der skulde trække Vognene op ad Stigningerne, og iøvrigt Heste- og Menneskekraft.

For sine sammensparede Penge byggede George Stephenson da det Lokomotivværksted i Newcastle, som senere, under Navnet *Robert Stephenson & Co.*, blev berømt over hele Jorden.

Den første Maskine, der byggedes her, blev kaldt

skine. Dets Udseende maa have været mærkeligt, for da Trevitich en Gang kørte gennem en Bom, raabte Bommanden i sin Rædsel: »Der er intet at betale, gode Hr. Djævel!« Men det mærkeligste Lokomotiv var dog *Brintons*, der blev bygget med de to lange Bagben. Benene vilde dog ikke flytte sig, da det kom til Stykket, og en Dag sprang Kedlen i Luften,

»Locomotion« — Bevægelse, hvorfra Benævnelsen Lokomotiv gik over i de fleste Sprog. Sammen med to andre Maskiner leveredes den til den nye Bane.

Den 27. September 1825 aabnedes da Stockton—Darlingtonbanen, og Folk fra nær og fjern var strømmet til for at se den »gale Stephenson« springe i Luften med sin Maskine.

Toget bestod af 34 Vogne, og George Stephenson tog selv Plads paa Lokomotivet. Roligt drejede han paa et Haandsving — og sandelig! Toget dampede afsed, roligt og sikkert.

Autoriteterne havde imidlertid paabudt en Rytter med et Flag at ride foran Toget, men pludselig raabte Stephenson til Rytteren om at holde til Siden, og saa satte han fuld Damp paa, og Toget skød nu den uhørte Fart af 20 Kilometer — og Begejstringen hos Tilskuerne var uden Grænser.

Den første Jernbane for almindelig Trafik var saaledes aabnet, og Locomotion gik i regelmæssig Drift i mange Aar, indtil den, omtrent opslidt, blev anbragt paa en Rampe udenfor Darlington Jernbanestation med Mærket: *S. D. R. Nr. 1. 1825.* —

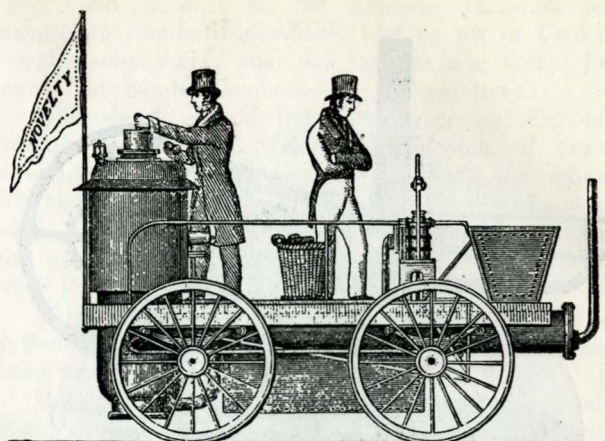
Aabningsdagen for Stockton—Darlingtonbanen havde været en stor Sejrens Dag for George Stephenson, men der skulde komme en, der var endnu større.

Mellem Manchester og Liverpool havde der udviklet sig en meget stærk Trafik, hovedsagelig ad Kanalvejen, der baade var dyr og langsom, men nu overdrog et nydannet Selskab Bygningen af en Lokomotiv-Jernbane til George Stephenson. Planen vakte umaadelig Modstand, lige fra Parlamentet til den private Mand, der satte en Ære i at lægge saa mange Hindringer i Vejen for Projektet som muligt. Men Stephensons Energi og utrættelige Viljestyrke førte Banen igennem, og nu var kun tilbage at vælge, hvilken Lokomotivtype, der skulde anvendes.

Robert Stephenson var alt kaldt hjem fra Sydamerika for at hjælpe ved Konstruktionen og Bygningen af Lokomotivet, og Fader og Søn enedes om at give den Navnet *The Rocket* — Raketten. Det førtes til Liverpool for at deltage i Kapløbet sammen med tre andre Lokomotiver, hvoriblandt *The Novelty*, der var konstrueret af Svenskeren John Ericsson.

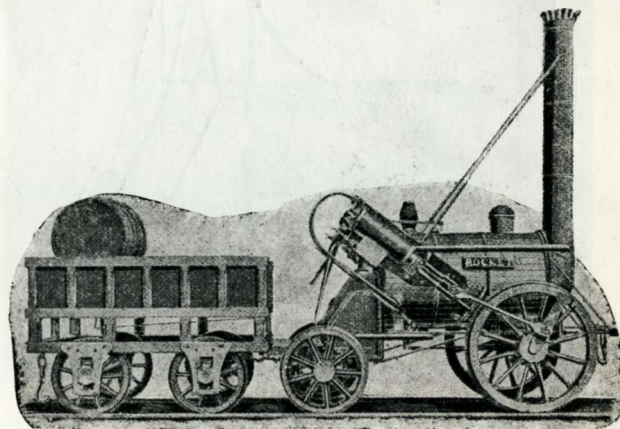
Den 6. Oktober 1829 begyndte Kapløbet, eller som det senere blev kaldt: »Lokomotivslaget ved Rainhill«. Dagen blev, sammen med de følgende Dage, en storstilet Folkefest — saaledes som Tilfældet altid er i England, naar Talen er om Kapløb. Landets dygtigste Ingeniører og Baneautoriteter var kommet til Stede, og et meget elegant Publikum, til Hest og til Vogns, trængtes om at komme Banen saa nær som muligt.

Til at begynde med saa det næsten ud til, at *The Novelty* skulde sejre, den var saa fin og let i Bygningen — vejede blot 3 Tons —, hvorimod *The Rocket* saa baade tung og klodset ud. *The Novelty* kørte saaledes den første Dag dobbelt saa hurtigt som sine Konkurrenter, men saa sprang dens indbyggede Blæser, og den maatte gaa ud af Spillet for den Dag.



The Novelty.

De to andre Maskiner havde ogsaa lidt Havari og kunde ikke møde den næste Dag, og Publikum følte sig skuffet. Men Misfornøjelsen veg, da *The Rocket* mødte frisk og sund parat til en Styrkeprøve. Den var bygget med en Rørkedel med 25 spinkle Kobberrør, og vejede, fyldt med Vand, 4,35 Tons.



The Rocket.

The Rocket spændtes nu for en enkelt Vogn med 30 Personer og naaede snart en Hastighed af 50 Kilometer i Timen. Jubelen var endeløs, og Dommerne fastsatte en sidste og afgørende Prøve næste Dag. Hertil mødte de tre andre Maskiner ogsaa, men faldt hurtigt igennem, da *The Rocket* trak et Tog af Vogne paa 26 Tons med en Gennemsnitsfart af 30 Kilometer og en største Fart af 50 Kilometer i Timen — da havde Georeg Stephenson vundet sin største Sejr! Men mange af Tilskuerne gik derfra med Følelsen af at have kastet et Blik ind i et nyt, forjættet Land, og *The Rockets* Sejr ved Rainhill indvarslede i Virkeligheden et nyt, stort Afsnit af Kulturhistorien, en fuldstændig Omvæltning paa det sociale og aandelige Omraade. —

The Rocket arbejdede støt i mange Aar, til den tilsidst maatte vige for nye og stærkere Kræfter, men den Dag i Dag indtager den sin Hædersplads i det verdenskendte Kensington Museum i London.

Som Udtryk for den Anseelse, George og Robert Stephenson nød i England, blev der tilbudt dem

Sæde i Parlamentet, foruden Ophøjelse i Adelstanden, men Fader og Søn frabad sig begge Dele.

Paa sine gamle Dage, da George Stephenson ved omfattende Banearbejder i England og andre europæiske Lande, var blevet en overordentlig velhavende Mand, var det hans største Glæde at opsøge sine gamle Kammerater ved Minerne i Wylam og Kellingworth, eller han indbød dem til sit smukke Gods, Tapton House, udenfor Chesterfield.

Han bevarede til det sidste sit lyse og glade Sind, og da han døde, den 2. August 1848, 67 Aar gammel, hædredes han af hele den engelske Nation.

I Forhallen til en af de store Jernbanestationer i London staar hans Statue, rejst af 3000 engelske Maskinarbejdere. En større og smukkere rejstes i Newcastle, og viser os George Stephenson, saaledes som han levede, fri, rank, stærk og god. Paa Fodstykkets fire Hjørner ses Billedet af en Grubearbejder, en Maskinarbejder, en Skinnelægger og en Lokomotivfører.

— Det smukkeste Mindesmærke over George Stephenson er dog ikke Statuerne, men det Utal af vældige, blanke Maskiner, der nu, sikkert og hurtigt fører Mennesker og Gods over Jordkloden, fra By til By, fra Land til Land.



31. Januar. Ved den ubevogtede Baneoverskæring i Arnum skete der en Paakørsel, idet en Motorcyklist, der kom fra Arnum By, stødte sammen med Toflund-Toget. Han slæbtes tillige med Motorcyklen ca. 20 Meter hen ad Banelegemet, inden Toget kunde standse. Mærkeligt nok slap han dog temmelig godt fra Sammenstødet, idet han kun fik nogle ubetydelige Hudafkrabninger i Ansigtet samt forsløg det ene Ben.

Motorcyklen blev en Del ramponeret.

*

1. Februar. Sidste Nat er der forsøgt et nyt Attentat paa Wien—Berlin-Ekspressen, der forlader Wien Kl. 23,10. Kun takket være Lokomotivførerens Aandsnærværelse skete der ikke noget.

Da Toget passerede Ansbach, der ligger i Wienerwald, saa Lokomotivføreren, at der var lagt noget hen over Skinnerne. Det lykkedes ham hurtigt at mindske Togets Hastighed. Lokomotivet tørnede dog med saa stærk Kraft mod Forhindringen, at dets Forhjul sprang af Sporet.

Det konstateredes, at der paa den ene Skinnes var fastskruet en 16 Kilo tung Skruestik og paa den anden fastbundet en 90 Centimeter lang Jernskinne.

Ingen af Passageerne blev saaret. De blev kun kraftigt rystet sammen med Sammenstødet.

Strækningen blev straks spærret; men efter nogen Tid Forsinkelse kunde Toget fortsætte ad det andet Spor.

Nytaarsnat var der foretaget et Attentat mod det samme Tog og omtrent paa samme Sted.

Kort før Attentatet i Nat havde man lagt Mærke til en stor, rød Lastvogn, der kom fra Wien, og som i omtrent en halv Time opholdt sig i Nærheden af det Sted, hvor Forhindringen var lagt over Skinnerne. Man søger nu efter denne Vogn, men endnu har man intet Spor af Gerningsmændene.

*

3. Februar. Forleden blev atter en Mand kørt ned af Toget og har mistet Livet. Det er nu det andet Ulykkestilfælde, der er sket af den Slags her i Nordslesvig i Løbet af fjorten Dage. Det er omtrent under de samme Forhold, begge disse Paakørsler er sket; begge Gange uden at Lokomotivpersonalet har set eller mærket noget, og hvis Toget var blevet standset kort efter Paakørslen, og de lemlæstede ikke i lang Tid havde maattet ligge uden at faa Hjælp, turde det ikke have været umuligt, at i hvert Fald den enes Liv havde staaet til at redde.

Der er vist mange Lægfolk, som udbyder: Er det da virkelig tænkeligt, at et Tog kan køre en Mand ned uden at det mærkes? Kan Lokomotivpersonalet ikke se, naar der færdes noget paa Skinnerne, eller har det ikke været agtpaaagivende? Det sidstnævnte vil vi se bort fra, idet det danske Lokomotivpersonale er bekendt for sin Agtpaaagivenhed; men saa maa det være Sigbarheden, det er galt med, og det er det uden Tvivl ogsaa.

Jeg havde forleden Aften Lejlighed til, medens Stormen tudede og Regnen piskede mod Ruderne, at køre med en Motorvogn en kortere Strækning. Det maa imidlertid straks siges, at Lyset paa Motorvognene er skarpere og bedre end den Petroleumslyste, der paahænges Lokomotiverne, og endda var det i et saadant Vejr næsten umuligt at se, hvad der var foran Skinnerne. Føreren saa uafbrudt med nedlukket Vindue og stirrede frem i Mørket, og det længste Stykke, han kunde se, var op til 5 Meter. Paa en saa kort Afstand kan et Tog ikke bremse op, naar det er naaet op paa Kørehastigheden, saa alt, hvad der færdes paa Skinnerne, naar Toget kommer, vil uvægerligt blive kørt ned, selv om Lokomotivføreren opdager det i sidste Øjeblik. Det var imidlertid Motorvognene; men hvad saa med Lokomotiverne? Her maa det være meget værre; de maa køre fuldstændig som i Blinde, naar der ikke er klar Luft. Dette beviser jo ogsaa de to nævnte Paakørsler.

Vilde det ikke være paa sin Plads, at Statsbanerne havde sin Opmærksomhed henvendt paa at faa forbedrede Lysforhold paa deres Maskiner? Vilde det være saa vanskeligt at faa Maskinerne forsynede med skarpe, elektriske Lygter i Projektørform, saaledes at Føreren vilde være i Stand til at se, hvad der færdes inden for en saa stor Afstand, som kræves for at bremse et Tog op?

Nu kan det selvfølgelig siges, at der er ingen,

der har noget at søge paa Sporene, og i hvert Fald ikke paa den Tid, da Togene skal komme. Men naar et Menneske nu forvilder sig derind paa den Tid, da skulde det ikke være nødvendigt, at det straffes derfor med Livet.

(Flensborg Avis).

*

5. *Februar*. Som det vil erindres, opdagede Lokomotivføreren paa et Tog mod Korsør forleden, at der var lagt en Svelle over Skinnerne paa Sporet ved Svendstrup. Faren blev afværget, men der kunde let være sket en Ulykke. I Aftes var det galt igen. Da Toget, som ankommer til Korsør Kl. 9,15, var i Nærheden af Svendstrup, blev der enten affyret et Skud eller kastet en Sten mod det. Der fremkom et mindre Hul i Ruden til en Kupé, og Passagererne blev naturligvis opskræmte over den uhyggelige Oplevelse.

Straks, da Toget ankom til Korsør Station, blev der indgivet Indberetning, og Politiet alarmeredes.

*

6. *Februar*. Alverdens Radioteknikere beskæftiger sig med det Problem i videst muligt Omfang at gøre Radioen praktisk anvendelig i det daglige Liv. Adskilligt er naaet i saa Henseende, men der er endnu nyt Land at vinde, og sidst har amerikanske Ingeniører taget Radioen i Brug i Jernbanetrafikken. Lokomotivføreren er, mens Toget befinder sig ude paa Linien, ved en Hovedtelefon sat i Forbindelse med Betjeningsmandskabet ude i Toget, og samtidig med at han passer sin Maskine og Ud-kikket er han stadig i Forbindelse med Togføreren og Bremsebetjeningen. Ved denne direkte Forbindelse spares mange Skridt og adskillige kostbare Minutter, og Sikkerheden, der er det afgørende i Togtrafikken, tager et nyt Skridt fremad imod det fuldkomne.

*

7. *Februar*. I Nærheden af Godsbanegaarden Krakau stødte i Morges Iltoget Warszawa—Krakau og Iltoget Krakau—Kattowitz sammen. Begge Lokomotiverne og 3 Vogne blev beskadiget. En Lokomotivfører og en rejsende blev dræbt. Tre Personer blev haardt saaret og nogle let saaret.

*

10. *Februar*. Frederiksberg Kommune behandlede i Gaar Aftes de nye Lønninger for Gruppe C: den Del af Kommunens Tjenestemænd, med hvilke der ikke opnaaedes Enighed i Efteraaret.

Raadmand *Stein* (K.) gennemgik den Overenskomst, der var opnaaet med Tjenestemændene for en halv Snes Dage siden. Resultatet er, at man bevarer status quo. Men man indfører for de laveste Lønklasser en Prøvetid paa 2 Aar, hvori Lønningerne er 2000 Kr. om Aaret, hvorefter Vedkommende gaar ind i laveste Lønklasse. De nye Lønninger træder i Kraft fra 1. December i Fjor.

Raadmand *Einer Jensen* (S.) beklagede, at det havde varet saa længe med at naa til Enighed med Tjenestemændene; men for ikke at forstyrre Idyllen

skulde han afholde sig fra at sige, hvem der bær Skylden derfor. Han oplyste endvidere, at han forgæves havde forsøgt at faa Lønordningen til at træde i Kraft den 1. Oktober, ligesom for de øvrige Tjenestemænd. Et Spørgsmaal om Lønnen for forskudt Arbejdstid er jo endnu ikke løst, men Hr. *Stein* har jo bebudet, at der snarlig vil blive optaget Forhandlinger derom.

Efter anbefalende Bemærkninger af *Vald. Sørensen* (R.) vedtoges Lønordningen.



FORAARSFEST

De københavnske Lokomotivførere afholder Aftenunderholdning og Bal Torsdag d. 5. Marts Kl. 20 i Selskabslokalerne, Haveselskabetsvej.

Der opføres Knald-Successen: Drengen fra Nørrebro, et Stykke alle bør se. Enhver Lokomotimand med Bekende er velkommen. Prisen — 1 Kr. pr. Billet — er saa lav, at alle med Familie kan faa Lejlighed til at se denne enestaaende kunstnerisk udførte Folkekomedie.

Billetter faas hos Lokomotivførerne K. Olsen, Einar Christensen og Egevang, Gb., og hos Borup, Kk.

JULETRÆSFEST

Randers Afdelinger afholdt Juletræsfest Søndag den 4. Januar paa Højskolehjemmet under mægtig stor Tilslutning.

Kl. 18,15 aabnedes Dørene for Herligheden, og til Tonerne af Musikdirektør Holmgreens Orkester indmarcherede ca. 175 Deltagere deraf ca. 75 Børn under Af-syngelse af Julesalmer, derefter bød Festudvalgets Formand, Hjalmar Nielsen, den store Forsamling Velkommen og i et særligt smukt Velkommen til Børnene. Der uddeltes derefter til hvert Barn en Pose, fyldte med dejlige Godter og Knas, som blev modtaget med stor Glæde.

Nogle Nisser forlystede i nogen Tid Børnene paa forskellig Maade til Børnenes store Glæde.

Derefter foretoges Lodtrækningen af Gaverne paa Posenumrene samt Resultatet af en Gættekonkurrence, ved hvilken Lejlighed det var morsomt at se saavel de voksne som Børnenes Bedømmelsesevne, derefter blev Slutsangen afsunget, hvorefter Formanden takkede i pæne Ord Børnene, som igen kvitterede med et rent og uforfalsket Leve for Sammenholdet indenfor Randers Afdelinger og i Særdeleshed indenfor D. L. F., saaledes at vi aldrig mister vore gode Fester og særlig Juletræsfesten, ja, vi ældre og barnløse morer os mindst lige saa godt, som de, der har deltagende Børn, der er ikke noget herligere end at se Børn glæde og more sig, og det maa siges til Festudvalgets Ros, at de har det rigtige Tag paa at arrangere Fester saavel for Børn som Voksne, derfor

mød frem, naar der kaldes, det er den eneste Tak, vi kan vise dem.

Kl. 22,00 begyndte Fodekcersits for de voksne. Til Tonerne af Lokomotivmarchen indmarcherede ca. 100 feststemte Mennesker ind i Salen, og det maa siges til disses Ros, de sparede sig ikke, enten det saa var moderne eller gammeldags Dans, der blev truttet ud, saa var der ingen bare Steder paa Parketgulvet. Kl. 23,00 indtoges det overdaadige pyntede Fælleskaffebord, og ved Indmarchen fik Deltagerne overrakt den traditionelle Sukkerstang, som indeholdt en i Dagens Anledning affattet Sang samt en Cigar til »Mændene« og en Cigaret til Damerne, efter endt Nydelse af denne, var der enkelte, som havde lidt paa Hjertet, nemlig: Lokoførerne Hjalmar Nielsen, S. A. Braade, Lokofyrb. F. Brund og Jørgensen, Ab., ligesom Hr. Folketingsmand Robert Lundberg saavel i morsomme som alvorlige Vendinger, hvorfor han høstede stærkt Bifald. Derefter hævdes Bordet, og Dansen fortsattes. Kl. 24,00 uddeltes Dessert og Æbler til alle Deltagerne, hvilket vakte stor Glæde. Kl. 1 foretoges Lodtrækningen af Gevinsterne paa Sangen fra Kaffebordet, bestaaende af en flot Palme, et Toiletbordsæt samt en elegant Blomst. — I en Pause Kl. 2,00 gav Fru Lokofyrb. Jørgensen et Par Numre, som vakte stormende Jubel, hvorved Fruen afslørede sig som en Olga Svendsen Nr. 2. Kl. 3,00 kørtes der i Hus i Bevidsthed om, at det er den Slags Fester, som styrker og bevarer det gode Forhold saavel ind- som udadtil.

En aktiv Deltager.

AARHUS AFDELINGER, D. L. F.

Karneval afholdes i Østergades Hotel Søndag den 1. Marts 1931 Kl. 20. Der vil denne Gang blive truffet særligt Arrangement, da det er det 20. Karneval i fortsat Rækkefølge, som Aarhus Afdelinger afholder, idet Afdelingerne første Gang forsøgte med Karneval i Februar 1911.

Festsalen bliver udsmykket med særlig flotte Dekorationer: »En Nat i Troperne«. Der er sørget for stort Jazzorkester, som i Anledning af Jubilæet er forstærket. Alle Hotellets Lokaler staar til Deltagernes Disposition. Der vil blive Optræden fra Scenen. Projektorbelysning af Salen fra Dansen begynder til Demaskeringen med paafølgende Præmieuddeling har fundet Sted.

Der udsættes 8 Pengepræmier: 4 Damepræmier og 4 Herrepræmier, som uddeles efter alle Deltagernes Afstemning om, hvem de skal tilfalde. Alle Medlemmer — saavel ordinære som ekstraordinære — med Husstand er velkomne. Fremmede kan indføres ved et Medlem. Billetpriserne bliver:

Damer og Medlemmer samt Medlemmers voksne	
Børn	1,50 Kr.
Fremmede Herrer	2,00 »
Børn	0,75 »
Tilskuere paa Balkonen	0,75 »
Børn	0,35 »

Demaskering og Præmieuddeling Kl. 22,30. Fra Kl. 23 til 2 er der Dans for alle, der har Billet til Salen.

Salen aabnes Kl. 19 for Tilskuere. Sminkør, som er

gratis, træffes efter Kl. 19 i Værelset under Scenen. Billetter kan købes hos Festudvalgets Medlemmer samt paa Kassererkontoret Lørdag den 28. Februar. Billet-salget ved Indgangen begynder Kl. 19.

Festudvalget haaber paa stor Tilslutning, da der denne Gang er forsøgt at skabe en særlig god og værdig Ramme om D. L. F.s Aarhus Afdelingers Karnevalsfest.

Festudvalget.



Hvoreledes Luftsygge kan undgaas.

Professor. Dr. Emil Everling ved Technische Hochschule i Berlin har søgt at udfinde Aarsagen til den ganske om Søsye mindende »Luftsygge«, der optræder med meget voldsomme Symptomer ved Flyvning i uroligt Vejr (Kastevinde, »Luftthuller«). Paa et Skib kan man indskrænke Virkningerne ved et roligt Leje, men det hjælper ikke, om man under Flyvningen anbringer den syge i Nærheden af Maskinens Tyngdepunkt. Symptomerne er ganske de samme, naar man lader en Person sætte sig i en Drejestol og samtidig gøre heftige Bevægelser med Hovedet. Heraf følger, at Flyvemaskinerne maa forsynes med skaalformede Hvileunderlag til Hovedet, som muliggør, at man kan holde det roligt i Forhold til Maskinen. Sørger man samtidig for god Ventilation, Lyd- og Vibrationsdæmpning og for passende Opmærksomhedsspredning, vil Luftsyggen ikke længer holde saa mange borte fra den Tidsbesparelse og Nydelse, som Flyvningen betyder.

(Forschungen und Fortschritte).

Jernbane kontra Flyvemaskine.

Opfinderen af Propelvognen, Dr. Franz Kruckenberg, der tillige er Forretningsfører for »Selskabet for Samfærdselsteknik« i Hannover, forudsiger det propeldrevne Jernbanetog en straalende Fremtid som det vigtigste Middel for Verdenspersontrafikken. Da det kan opnaa Hastigheder paa indtil 300 km i Timen, overgaar det herved langt Passagerflyvemaskinen, som det ogsaa er overlegent med Hensyn til Driftssikkerheden og Prisbillighed. Flyvemaskinen er afhængig af Vejr og Vind og koster 10 Gange saa meget pr. km. Det vil for en uoverskuelig Fremtid gælde, at Omveje over Land fører hurtigere, billigere og sikrere til Maalet end direkte Veje over Vand. Verdenssamfærdselen bør ordnes saadan, at man saa vidt muligt bruger Jernbaner, dernæst Flyvemaskiner og endelig, naar Vejrforholdene ikke tillader dette, Dampskibe. Fremtiden tilhører Jernbanen, ikke Flyvemaskinen.

(Zeitschrift für Geopolitik).

Hvordan de sidste Nyheder spredes.

Det er den londonske Aftenblad »The Star«, der er Mester for den sidste Opfindelse inden for Trykkeribranchen: Det rullende Trykkeri. Bladets Rubrik for de sidste Nyheder hedder »sidste Minut«, men Stoffet heri hverken sættes eller trykkes paa Trykkeriet, men i Bilerne,

som kører rundt med Bladene til Forstæderne. I disse Biler er nemlig installeret et lille Trykkeri, og Aviserne leveres til Bilerne med en aaben Spalteplads paa ca. 100 Linjer. Personalet, som bestaar af et Par Sættere og en Trykker, staar i traadløs Forbindelse med Redaktionen, og de sidste Nyheder bliver saa under Vejs sat og trykt direkte paa den aabne Plads i Avisen, i et Antal af ca. 10 000 Eksp. i Timen. — Saadanne »Trykkerier« opstilles ogsaa undertiden uden for Idrætspladserne, naar større og vigtige Sportsstævner afholdes. Publikum, som overværer disse Stævner, kan da, naar de gaar, straks faa udleveret en Avis, hvor de kan læse om den Kamp, de lige har overværet.

(De grafiske Fag).

Ny Svejsemetode.

Société Continentale de Lumière et Constructions mécaniques i Dübendorf (Zürich), har afholdt et Kursus i Autogensvejsning og her demonstreret en ny Metode, der tillader hurtigere, bedre og billige Svejsning.

(Journal Suisse des Artisans et Commerçants).

København vokser mod Vest.

Folketællingen viser, at Brønshøj nu er blevet det foretrukne Byggekvartier paa Sundbyernes Bekostning. Yderdistrikterne har en samlet Befolkningstilvækst paa ca. 10 000, hvoraf der paa Brønshøjdistriktet falder 6500. Derimod er de indre Bydele blevet affolket med ca. 2500 Mennesker.

(Bygmesteren).

Raadhusklokkerne paa Skagen.

De elektriske Bølger bevæger sig omtrent en Million Gange saa hurtigt som Lyden i Luften. Paa Skagen hører man f. Eks. Raadhusklokkerne i Radio førend Folk, der befinder sig paa Raadhuspladsen.

(Die Musik).

Underhandlingen ved de svenske Privatbaner

om Fornyelse af Overenskomsterne har ikke kunnet tilendebringes før den gamle Overenskomst Udløb den 31. December 1930. Vedrørende Tjenestetidsreglernes Regulering kunde Parterne ikke enes angaaende Beregning af Opholdet paa Stationer uden for Hjemstedet. Der opnaaedes heller ikke Enighed om Feriebestemmelserne. Disse Spørgsmaal henvistes til Jernbanernes Voldgiftsdomstol. Den 15. Januar indlededes Forhandlingerne om Lønbestemmelserne. Overenskomsten omfatter ca. 20 000 Mand.

I. T. F.

De engelske Jernbaners

Voldgiftsdomstol sammentraadte den 12. Januar og fortsatte sine Forhandlinger den 2. Februar.

Det engelske Jernbaneforbunds Sekretær, *Cramp*, med Bisiddere i Voldgiftsdomstolen erklærede paa et offentlig Møde, at de af Jernbaneselskaberne foreslaaede Arbejdsvilkaar ikke kunde taales i et civiliseret Samfund. Vedrørende Tvangspermitteringerne erklærede han, at man befandt sig i en vanskelig Situation, og at man hellere maatte foreslaa, at et vist Antal Personer afskedigedes fremfor helt og holdent at udlevere sig til Selskabets Forholdsbefindende.

Den 26. Januar fremsatte Selskabet sine Forslag til Nedsættelse af Værkstedspersonalets Lønninger. Dette Personale er dels organiseret i Jernbaneforbundet og dels i andre Forbund. (Mealarbejdere o. s. v.). Selskabet foreslog at anbefale, at Spørgsmaalet fremlagdes for Voldgiftsdomstolen. Organisationernes Repræsentanter lovede at meddele deres Beslutning i Sagen snarest mulig.

I. T. F.

Jernbanemændene i Rumænien

holdt den 30. Januar et Protestmøde, som fik en ulykkelig Afslutning.

Protesten gjaldt Masseafskedigelse og de store Lønsnedsættelser.

Efter Mødets Slutning drog et Demonstrationstog bestaaende af nogle Tusinde Deltagere til Jernbaneministeriet. Derved opstod Sammenstød med Politiet, der med Vold adskilte Demonstranterne.

Der var flere Døde og saarede. Anholdelser foretoges ogsaa. Nøjagtige Angivelser mangler.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Paa en dobbelsporet Banestrækning med Blok er mellem to Stationer det ene Spor ufarbart. I Henhold til Togreglementets § 42, 1., betragtes Strækningen som enkeltsporet mellem de Stationer, der begrænser det ene Spor. Samme § Stk. 2 bestemmer, at alle Tog skal køre med Stationsafstand og føres paa Fribaneordre. I Stykke 4 bestemmes, at Tog, for hvilke det farbare Spor ikke er det normale, rangeres ind paa og ud fra Stationerne ved disses Personale.

Jeg tillader mig at forespørge:

- 1) Har et Distrikt Lov at bestemme, at Paabudet om Indrangering ikke behøver at efterkommes, for saa vidt Indkørselssignalet indrettes saaledes, at der kan vises Signal for et Tog, der kommer ad det unormale Spor.
- 2) Da Paabudet om, at Toget skal føres paa Fribaneordre, er absolut, er det da tilladeligt, at en af de Stationer, der begrænser det omhandlede Banestykke, sætter »Gennemkørsel«, naar der skal overrækkes en Fribaneordre?
- 3) Skal et Tog, der befarer venstre Spor i Kørselsretningen, under omhandlede Forhold føre Signal Nr. 38 (en rød Skive eller et rødt Lys) foruden Signal Nr. 34. Der spørges, fordi § 42, 1., udtrykkeligt bestemmer, at Strækningen betragtes som enkeltsporet.

sen.

Svar:

ad 1) Nej! Selvfølgelig kan Distriktet ikke egenmægtigt annullere en saa vigtig Sikkerhedsbestemmelse. Ændringer eller Rettelser af Togreglementets Bestemmelser kan kun foretages af Generaldirektoratet.

ad 2) Nej! Det maa ingensinde finde Sted.

ad 3) Ja.

Red.

Medlemslisten

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

Den 1. Januar 1931:

- Lokfb. H. L. Lindhardt, Herning.
- > S. V. Jacobsen, Langaa.
 - > P. K. Olesen, Gedser.
 - > N. R. Johansen, Padborg.
 - > J. A. E. Christensen, Aabenraa.

Den 1. Februar 1931:

- Lokfb. P. B. Jensen, Padborg.
- > E. E. M. Mortensen, Haderslev.

Oplaget som ekstraordinært Medlem.

Pens. Lokomotivfører J. Jørgensen, Aalborg.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Kalundborg: Formandens Navn og Adresse rettes til:
A. V. G. Jensen, Hærvigsgade, »Hærvigshus«, Opg. C. St.

Aarhus: Repræsentanten for Feriehjemmet: Navn og
Adresse rettes til: J. C. Hjortshøj, Jægergaardsgade 128.

Aalborg Lokomotivførerafdelinger: Formandens Navn
og Adresse rettes til M. P. Røgilds, Vinkelvej.

Lokomotivfyrboderkredsen.

Roskilde: Formandens Navn og Adresse rettes til: A.
K. H. Schneider, Clermontgade 29, 1.

Kalundborg: Formandens Navn og Adresse rettes til:
H. P. K. Hansen, Slagelsevej 4, 2.

Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til:
Vald. Hechmann, Nyvej 10.

Gedser: Formandens Navn og Adresse rettes til: L.
Mortensen, Strandgade.

GRAVMONUMENTER

Thorvald Hansen
(Ved Vester Fængsel)

V. Fælledvej
Tlf. Vester 8879

FILIAL: Vigerslevalle ved Indgangen til Terrassen



Herre- og Dreng-Klæder uden Udbetaling

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

Aldrig 1500 Stk. Konfektion paa Lager.

1. Kl. Herrekonfektion og Skræderi

Nr. Farimagsgade 68-70.

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

Frakker og Smokings udlejes

DEN NY LAANEBANK ^{1/8}

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708.

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

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Februar.

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.
Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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

Frederiksberg Bogtrykkeri, Howitzvej 49.



TUBORG
LAGER
PILSNER
PORTER
EXPORT
ØL

Apollinaris
Citron Sodavand
Special Water
Sports Brus



Amk. Gummi-Industri.
 Vestergade 3 - København K.
 Illustr. Katalog gratis m. 15 Øre t. Porto.
 Vor Brochure: **Børnefødslernes Begrænsning**, m. 14 Bill.
 giver Oplysninger om de sikreste præventive Midler.
 Sendes mod 65 Øre i Frimærker diskret i lukket Couvert.
 Tjenestemænd 10% Rabat.

Brug Svendborg Eksport Mil-Co
 med 12% Fedt.
Drøjere i Brug og mere velsmagende.
 (Almindelig Eksport Fløde har kun 9%)

KORSØR
LOVE
MARGARINE



FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG

Tilbud til Tjenestemænd!

Som sædvanlig faar De Konto paa 1. Kl.s Herre- og Dameskræderi.
Herre- og Damekonfektion til Lagerpris.
 Kjoler, Børnetøj, Vinterfrakker og Ulsters. Ratebetaling med og uden Udbetaling.
Skrædermester I. V. Jensen, Gl. Kongevej 135 B.
 Vester 46 10. Vester 46 10.

Støt dansk Industri!

Køb danske Varer!

Husk

Guldsmed Carl Zinglersen,
 Vestergade 63 (Hj. af Kongensgade).

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

KNUD MØLLER
FLENSBORG MAGASINET

Vestergade 54. ODENSE Telefon 1471.

„Odense“ Pilsner

den mest velsmagende Pilsner

Albani Bryggeri

Afdeling:

Slotsbryggeriet's

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

DORIN LARSEN HANDSKER bedst og billigst.
 Hj. af Munkemøllestræde. Tlf. 142.

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

STØT VORE ANNONCØRER!