



33. Aargang No 17

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. September 1933

LOV OM FOLKEFORSIKRING Invalidere, Aldersrente.

Efter denne Lov, der træder i Kraft 1. Oktober 1933, er nu ikke alene som hidtil Adgangen til Invalidere, men ogsaa Adgangen til Aldersrente gjort betinget af Medlemsforhold til en statsanerkendt Sygekasse, en statskontrolleret Sygeforening (Sygekasse for bemidlede) eller til en af Statsbanepersonalets Sygekasser. Det er endvidere gjort til Pligt for enhver Person mellem 21 og 60 Aar at søge Optagelse i Sygekasse enten som aktivt (nydende) Medlem eller som passivt (bidragydende) Medlem og i Forbindelse hermed at fremskaffe Lægeerklæring. Optagelse som nydende eller som bidragydende er betinget af, at vedkommende opfylder de i Loven fastsatte Helbredsforhold.

Personer, der ved Lovens Ikrafttræden er mellem 21 og 60 Aar, skal inden 1. Oktober 1934 søge Optagelse. Personer, der fylder 21 Aar efter Lovens Ikrafttræden, skal søge Optagelse senest 3 Maaneder efter at være fyldt 21 Aar.

Nydende Medlemmer svarer sædvanligt Sygekassebidrag og har sædvanlig Medlemsret.

Bidragydende Medlemmer svarer et aarligt Bidrag til Sygekassen paa 2 à 2½ Kr., de har ikke Ret til Hjælp af Kassen, men har under visse Omstændigheder Ret til at kunne blive nydende.

Saa vel nydende som bidragydende Medlemmer (bemidlede og ubemidlede) er bortset fra enkelte Undtagelser invalideforsikret indtil det 65. Aar og har Adgang til Aldersrente og skal i Alderen 18 til 60 Aar svare Præmie til Inva-

lideforsikringen (fra ca. 5 til ca. 7 Kr. aarlig efter Alder ved Optagelsen). Til Aldersrenten svares intet Bidrag. Med Hensyn til bidragydende Medlemmers Adgang til at blive nydende gælder følgende Regler:

ubemidlede bidragydende under 60 Aar vil naarsomhelst med 6 Ugers Karenstid kunne overgaa til at være nydende mod at betale et efter Alder i Overgangsøjeblikket afpasset Medlemsbidrag.

bemidlede bidragydende vil naarsomhelst inden det 40. Aar med 6 Ugers Karenstid kunne blive nydende, hvorimod de ikke kan blive nydende efter det 40. Aar, medmindre de bliver ubemidlede.

Der vil dog i det første Aar efter Lovens Ikrafttræden blive Adgang for bemidlede under 60 Aar — som for ubemidlede — til at blive nydende. Dem, der forsømmer at indmelde sig i en Sygekasse, vil gennem Skattevæsenet blive afkrævet 10 Kr. aarlig (lidt mere, end det koster at være bidragydende) uden at kunne opnaa at faa nogetsomhelst for disse Penge. Invalideforsikringspræmien bliver ens for alle (for det store Flertal 43 Øre mdl. mod 37 Øre nu) og opkræves kun til det 60. Aar (nu til det 62. Aar).

Betingelsen for Opnaaelse af Invalidere er i det væsentlige uændret, nemlig: Den Nedsættelse af Erhvervsvevnen, som er Betingelse for at opnaa Invalidere, foreligger, naar den forsikrede efter Invalideforsikringsrettens Kendelse ikke længere er i Stand til at erhverve 1/3 af det, som legemlig og aandelig sunde Personer med lignende Uddannelse plejer at fortjene ved Arbejde.

Invalidere er nu 540 Kr. aarlig (800 Kr.

ved svær Invaliditet), for Pensionister dog som Regel ikke over en Trediedel af disse Beløb.

Efter den nye Lov udredes *Invalide-* og *Aldersrente* med følgende Grundbeløb (der ligesom de øvrige Ydelser efter denne Lov i Henhold til det for Tiden gældende Pristal vil være at *nedsætte med 6 pCt.*

	I København, Frederiksberg og Gentofte Kommuner	I Købstæder og bymæssige Bebyggelser med over 1500 Indb.	I det øvrige Land
	Aarlig Kr.	Aarlig Kr.	Aarlig Kr.
Til Ægtepar, naar begge opfylder Betingelserne for at opnaa Rente...	1086	912	702
Til enlige Mænd samt Ægtepar, naar kun Manden opfylder Betingelserne.....	732	606	468
Til enlige Kvinder samt Ægtepar, naar kun Hustruen opfylder Betingelserne.....	678	564	432

For *Invalidere* forhøjes ovennævnte Satser med henholdsvis 90, 84 eller 78 Kr. efter Opholdsstedets Beliggenhed.

Til *Invalidere*, der er i en saadan Tilstand af Hjælpeløshed, at de stadig maa have Bistand af andre, og saaledes yderligere er afskaaret fra at paatage sig erhvervsmæssigt Arbejde af praktisk Betydning, ydes der endvidere et Tillæg pa henholdsvis 180, 168 eller 156 Kr. efter Opholdsstedets Beliggenhed.

Har *Invalide* eller *Aldersrenten* fuld Forsørgerpligt overfor Børn under 15 Aar, ydes der Tillæg, som for 1 Barn udgør henholdsvis 144, 120 eller 96 Kr., og som efter Børnenes Antal kan stige indtil henholdsvis 360, 300 og 240 Kr.

Til Blinde og stærkt svagsynede *Invalide* ydes til Hjælp til Afholdelse af Udgifter til Bistand af seende et særligt Tillæg paa henholdsvis 120, 112 eller 104 Kr. aarlig.

Skønner Kommunalbestyrelsen, at en *Invalide* eller *Aldersrenten* Forhold er særlig vanskelige, kan der ydes et mindre personligt Tillæg.

Retten til at oppebære Rente med dennes Grundbeløb er betinget af, at vedkommendes aarlige Indtægt ikke overstiger 40 pCt. af Grundbeløbet, for *Invalidere* Vedkommende 40 pCt. af Grundbeløbet ÷ *Invalidetillægget*. Saafremt Indtægten overstiger det

fradragsfrie Beløb, sker der Fradrag i Renten. *Invalidere* med Tillæg kan ikke nedsættes til under 1/3 af Grundbeløbet, medens *Aldersrenten* — som nu — helt kan bortfalde, naar Indtægten overstiger et vist Beløb. Stammer Indtægten fra Pension, Legat eller Livrente gælder lidt ændrede Regler. For *Invalidere* ses der bort fra en Indtægt ved personligt Arbejde paa indtil 60 pCt. af Rentens Grundbeløb.

En Ægtefælles Indtægt regnes lig Halvdelen af Ægteparrets samlede Indtægt.

Disse nye Beregningsregler medfører, at Statsbanesygekassernes Medlemmer — saavel Pensionister som Hustruer — herefter som Regel ikke i *Invalidere* og Tillæg vil kunne opnaa over 1/3 af Rentens Grundbeløb.

Personer, der ved Lovens Ikrafttræden oppebærer *Invalide* eller *Aldersrente*, er fremdeles berettiget til Rente, men denne skal omregnes efter den nye Lovs Regler og eventuelt nedsættes. Renten maa dog intet Aar nedsættes med et større Beløb end 10 pCt. af de nye Grundbeløb, og Renten med Tillæg kan for *Invalidere* ikke gaa ned under 270 Kr.

For *Invalidere*, der indtil den Dato, fra hvilken *Invalidere* er tilkendt, har betalt tredobbelt Præmie (som bemidlede) beregnes Renten efter de hidtil gældende Regler indtil det 62. Aar.

Invalidere, der hidtil er blevet udbetalt gennem Sygekasserne, skal fremtidig udbetales gennem Kommunernes sociale Udvalg. Begæring om *Invalidere* fremsendes gennem de sociale Udvalg til Invalideforsikringsretten.

Invalideforsikringen ophører med det 65. Aar, og *Invalidere* kan kun oppebæres til dette Tidspunkt. *Invalidere* gaar da over til at blive *Aldersrenten* efter de herom gældende Bestemmelser, hvilket vil sige, at Udbetalingen som Regel — i Modsætning til, hvad der nu er Tilfældet — vil ophøre med det 65. Aar, idet kun ret faa af Statsbanesygekassernes Medlemmer er saaledes stillet, at de vil kunne faa *Aldersrente*.

Personer, der af Helbredshensyn ikke kan optages i en Sygekasse, faar udstedt et Bevis herfor og er da ikke af denne Grund afskaaret fra at opnaa *Aldersrente*. Dette gælder ogsaa Personer, der ved Lovens Ikrafttræden er fyldt 60 Aar.

GROR EN NY SAMFUNDSORDNING FREM I DE FORENEDE STATER

I De forenede Stater foregaar der for Øjeblikket en økonomisk Strømkæntring, som, hvad man end maa mene om den, har Krav paa hele Arbejderklassens allerstørste Interesse.

I denne Storkapitalens Højborg har man indenfor de ledende politisk-økonomiske Kredse erkendt, at Kapitalismens Krise ikke lader sig kurere med kapitalistiske Mikstur.

Man indser nu, at Krisen stadig vil udvide sit Kredsløb for til sidst at omfatte og ødelægge hele det kapitalistiske Samfundssystem og derfor er det ikke til at undres over, at det just er Amerikanerne, som med Anvendelse af kraftige Midler søger at undgaa Katastrofen. Det er Kendsgernerne, som nu tvinger Amerika til at forlade den økonomiske Liberalismes Vej, fordi man ikke indser, at den til sig selv overladede Samfundøkonomi ikke længere er i Stand til at betjene Samfundet — ikke en Gang Kapitalisterne paa en blot nogenlunde betryggende Maade.

Konsekvensen af denne Erkendelse er, at Staten. Samfundet, maa gribe regulerende, kontrollerende og afgørende ind i de økonomiske Forhold, hvilket igen vil sige, at den frie Kapitalismes Epoke lakker mod sin Afslutning.

Det Præsident Roosevelt er i Færd med at foretage i U. S. A. vil, gennemført i sine Konsekvenser, erstatte det kapitalistiske Anarki med Planøkonomi i den store Samfundshusholdning.

Som Midler til Indførelsen af økonomisk Sundhed nævner Roosevelts Hjælpere i første Række Indførelsen af en kortere Arbejdstid i Forbindelse med højere Lønninger.

Det er det gamle velkendte Fagforeningskrav, vi her genser — Kravet, som Arbejderklassens Mænd Gang efter Gang har fremholdt netop som Middel imod den økonomiske Krise, og det maa gøre et noget ejendommeligt Indtryk paa vore hjemlige Arbejdsgivere og borgerlige Politikere, at det samme Lægemiddel nu anbefales af de ledende Mænd i Storkapitalens klassiske Land — det mægtige Amerika.

Hvor ofte er det ikke paastaet af Hr. Madsen-Mygdal f. Eks. og gentaget af Hr. Julius Madsen, at Lønnedskæring — Livremmen ind — og Forlængelse af Arbejdstiden var Vejene til økonomisk Genrejsning, og at det stik modsatte Standpunkt, som Fagforeningsmændene og Arbejderpolitikere stod paa, nærmest var sindssvagt og kun kunde have den ene Hensigt at bevare disse Personers Magt over Arbejdermasserne.

Det, som nu foregaar i Amerika, maa formentlig ogsaa virke revolutionerende paa den europæiske, kapitalistiske Opfattelse og drage vidtrækkende Konsekvenser for hele Verdensøkonomien.

Hovedfejltagelsen ved de senere Tidens kapitalistiske Økonomi var Rationaliserings-Misforstaaelsen, man mente, at man ved en Forøgelse af Produktionsudgiften og en Automatisering af Produktions-

metoderne (den menneskelige Arbejdskrafts Fortrængen) kunne sanere Økonomien, men man oversaa, at man herved kombinerede Overproduktion med Mindreforbrug og følgelig befordrede Økonomiens fuldkomne Sammenbrud. Saa snart Arbejdsgiverne opdagede dette, forsøgte de at bringe Produktions-Omkostningerne ned, benyttede sig af den økonomiske Dilletantismes udtraadte Vej — nemlig Lønnedskæring. De oversaa, at det her ikke drejede sig om driftsøkonomiske men om samfundøkonomiske Sammenhæng, og at man ikke kan løse samfundøkonomiske Problemer under Synspunktet »Enkeldrift«. Ganske logisk maatte Krisen tilspidse sig, da netop den stadig paany fremkomne Lønnedskæring fremskyndte Konsumets Formindskelse. Resultatet blev altsaa, at Produktionsydelsen og Konsumet — som i en sund Husholdning skal løbe parallelt — løb mere og mere fra hinanden. Her maa en bevidst Statsledelse gribe ind — som da Staunings Regering i 1932 lovmæssigt forhindrede Lønnedskæring. I de store kapitalistiske Lande er dette ikke sket. Fra Arbejdsgivernes og Regeringernes Side, som praktisk talt udelukkende drev privatkapitalistisk Økonomipolitik, oversaa man ganske den af Fagforeningerne fremholdte Købekraftteori. Medens Fagforeningerne mente, at kun Arbejdernes Merbeskæftigelse, ved Nedsænkning af Arbejdstiden og Lønindtægtens Bevarelse, kunde afhjælpe den økonomiske Krise, hævdede Magthaverne, at kun ved større Sparsommelighed og mere intensiv Arbejdsydelse kunde Produktionen i tilstrækkelig Maalestok gøres billig og rentabel. Man oversaa bevidst, at enhver nok saa stor Besparelse vilde medføre en mere end tilsvarende Forringelse af Købeevne, hvorved altsaa den økonomiske Krise blev forøget. Vi ser nu i Tyskland, hvorledes den nazistiske Regering i forøget Maalestok fortsætter de gamle Arbejdsgivermetoder. I Amerika derimod er man i Færd med at slaa ind paa Veje, som er økonomisk revolutionerende og i Overensstemmelse med den internationale Fagforeningsbevægelses Opfattelse bedre egnede til at ophæve den økonomiske Krise og danne Overgang til en fornuftig og retfærdig Samfundøkonomi.

For at forstaa Præsident Roosevelts Fremgangsmaade er det nødvendigt at erindre sig, at de politiske-økonomiske Forholdsregler adskiller sig fra de valutapolitiske. Dollarnedgangen har saaledes ikke det ringeste med de politiske økonomiske Forholdsregler at gøre, men er at betragte som en mer eller mindre handelspolitisk Spekulation, vi dog ikke skal komme nærmere ind paa her.

Grundlaget for Præsident Roosevelts Forholdsregler er en Lov med særdeles stor diktatorisk Bemyndigelse, den saakaldte »National Industrial Coveny Act«, kort kaldet »Nira«. Denne »Industri-Helbredelses-Lov« vil søge at forandre den kapitalistiske økonomiske Mekanik ved Indbygning af nye Løftestænger, som Staten dirigerer. Det skulde bl. a. medføre, at de Produktionskriser, som altid fulgte i Hælene paa store tekniske Forbedringer, kunde undgaaes.

I bemærkelsesværdig Overensstemmelse med Fagforeningernes Krav søger Roosevelt gennem en positiv Lønpolitik at skaffe Grundlag for et forøget og paalideligt Konsum, Løn er for Roosevelt ikke en Omkostningsfaktor i Produktionen, med det væsentligste Grundlag for Forbruget. Gennem Regulering af Lønningerne afpasses Forbruget efter Produktionen. Altsaa en Fremgangsmaade, som staar i afgjort Modsetning til de hidtil anvendte kapitalistiske Metoder. Økonomisk set er en saadan Forholdsregel rigtig — selv under en privatøkonomisk Synsvinkel — bl. a. fordi Kapitalopsparing til Udvidelse af Produktion i Overproduktionens (d. v. s. Mindrekonsumens) Periode ikke er nødvendig.

Roosevelt har faaet det amerikanske Folks Fuldmagt til at regulere Lønningerne. I det udpræget kapitalistiske Land kan Præsidenten lukke eller lade Staten overtage saadanne Virksomheder, hvor Indehaveren ikke vil betale de af Staten fastsatte Lønninger.

Et andet Formaal »Nira« søger henimod, er »Invertitionen«. Enhver økonomisk Krise kendetegnes ved, at det rationelle Produktionsapparat ikke tilstrækkeligt udnyttes. Grunden hertil ligger i den saakaldte »Produktionsstrejke« (Schwarzshild), idet man frygter at lide Tab ved Produktion. Denne »Produktions-Strejke« vil Roosevelt bryde ved Hjælp af et stort Invertitionsprogram (3,3 Milliarder Dollar) Produktionsapparatet fratages saaledes ikke, som i Rusland, Kapitalisterne, men det sættes i Gang ved Hjælp af Nationalkapital. I Fremtiden skulde der saaledes kunde blive produceret saavel under Højkonjunktur som under Krisen. Den fulde Udnyttelse af Produktionsapparatet afskaffer Krisevirkningerne og giver en konstant Konjunkturudvikling.

Hvad der sker i Amerika, er *ikke Socialisme*, thi Kapitalisterne forbliver stadig i Besiddelse af Produktionsmidlerne. Afskaffet bliver derimod det kapitalistiske Anarki, og frem for alt afskaffes Konjunktur og Krisernes Lotterispil. Roosevelt opretter en kontrolleret og en gennem Staten dirigeret Kapitalisme, som deles uafhængig af Privat-Kapitalen. Roosevelt er bestemt ikke Socialist, han er derimod en Bygmester, som i vor Tids økonomiske Omformningsproces vil kunne komme til at spille en stor Rolle, hvis det kan lykkes ham at afskaffe det private Initiativs Skader og den private Spekulations Grundlag.

Vi haaber, at Roosevelt sejrer over den storkapitalistiske Modstand, som han vil møde. Udviklingen vil senere føre til *Socialisme* ud over ham og hans nuværende Planer. For Europa er det af afgørende Betydning, at der efter Sovjet-Rusland nu vil gaa et andet vidtomspændende økonomisk Landomraade ind under statskollektivisk Ledelse.

Fremgangsmaaderne i Rusland og Amerika er vel forskellige, men Resultatet, der søges, er det samme, nemlig *det kapitalistiske Anarkis Afskaffelse og en planmæssig Økonomis Opbygning*. For den socialistiske Arbejderklasse er det af afgørende

Betydning, at Amerika viser den *revolutionerende Vej* til Bekæmpelse af det kapitalistiske Anarki.

Og lykkes det Roosevelt at gennemføre sine økonomiske Planer, betyder det, at der ud af det nuværende Kaos gives en Vej frem til Socialismen, uden Tilsættelse af den demokratiske Frihed.

Men et vil under denne Situation være mere nødvendig end hidtil, at Arbejderklassen gennem en intensiv Organisationsbevægelse leder Udviklingen i den rigtige Retning.

NORDISK LOKOMOTIVMANDS FORBUNDS SEKRETARIATSMØDE I NARVIK

Sekretariatet afholdt sit Møde i Narvik i Dagene 13., 14. og 15 Juli 1933 med følgende Dagsorden:

1. Mødets Aabning.
2. Valg af Sekretær paa Grund af Engstrøms Sygdom og Justeringsmænd for Sekretariatsmødets Protokol.
3. Regnskabernes Forelæggelse og Godkendelse.
4. Rapporter fra de tilsluttende Afdelinger om:
 - a) Lønforholdene.
 - b) Tjenestetidsspørgsmaalet.
 - c) Eenmandsbetjeningen paa Lokomotiver og Motorvogne.
 - d) Jernbanevesenets Stilling i Forhold til Motorismen og modgaaende Forholdsregler i Sagen i de respektive Lande.
5. Konflikten i Narvik den 1. August 1933 og eventuel Understøttelse til de af Konflikten berørte Forbundsmedlemmer.
6. Unionslovene.
7. Eventuelt.
8. Plads for næste Sekretariatsmøde.
9. Afslutning.

ad 1) *Præsidenten, A. Borgsted, Sverige*, aabnede Mødet og bød velkommen, og takkede de norske Kolleger for Modtagelsen og for Tilrettelæggelsen af Sekretariatsmødet. Oplæste Dagsordenen som godkendtes.

Narvestad, Norge, bød velkommen til Norge, og takkede de udenlandske Medlemmer og Gæster, fordi de har villet gøre den lange Rejse til Narvik. Omtalte Aarsagen til, at man havde valgt Narvik til Mødested for dette Aars Sekretariatsmøde. Der var nemlig Mulighed for, at der vilde udbryde Konflikt hos L. K. A. B. (Lousavara Kirunavara Aktie Bolag), som er et svensk Selskab, der faar Jernmalm fra Kiruna og udskiber den i Narvik.

Derfor havde Norge fundet det rigtigst at vælge Narvik til Mødested.

ad 2) Til midlertidig Sekretær under Engstrøms Sygdom valgtes Hj. Molin, Sverige. Til Justeringsmænd valgtes Rosèn og Karlson, Sverige.

Man vedtog at sende Engstrøm et Telegram. Han ligger paa Hospital i Stockholm.

ad 3) Regnskabet, der balancerede med 7 177,33 Kr., oplæstes og godkendtes. Paa Foranledning af Sophus Jensen, Danmark, diskuteredes Spørgsmaa-

let om Indbetalingen af Kontingenterne til N. L. F., og man enedes om, at dette skal ske i det Lands Valuta, der staar lavest pr. 1. April.

ad 4a) *Præsidenten* indledede med en Omtale af Lønforholdene i Sverige, hvor man igen var vendt tilbage til Pristallet.

Soph. Jensen omtalte Forholdene i Danmark, hvor der lønmæssigt set ikke var sket nogen Ændringer siden sidste Sekretariatsmøde, til Trods for at der var gjort forskellige Forsøg paa at faa skaaret ned paa Lønningerne, men det var kun kommet til at gaa ud over nogle Honorarer.

N. Brix redegjorde for de Lønnedskæringer som Personalet ved Privatbanerne i Danmark havde været ude for i det sidste Aar, samt de stigende Underskud ved flere Baner som Personalet maa være delagtige i Dækningen af. Endvidere kom Brix ind paa Privatbanernes Pensionsforpligtigelser overfor Personalet.

Th. Narvestad omtalte Lønforholdene i Norge og den frivillige Reduktion, de der har maattet gaa med til fra 1. Juli i Aar.

Reduktionen er man gaaet med til, fordi man derved kunde opnaa forskellige Goder. Reduktionen udgør for Lokomotivførere 4,15 pCt., for Lokomotivfyrbødere 3,88 pCt. og for Aspiranter 3,80 pCt. Man har faaet indført 25 pCt. Tillæg til Tjenestetiden i Tiden 21—6 gældende for alle Tjenestemænd samt 3 Ugers Ferie, hvoraf de 2 Uger skal være samlede, og endelig har man faaet Forhandlingsretten fastslaaet.

ad 4b) *Molin, Sverige*, udtalte, at der i Sverige ikke i det sidste Aar var sket nogen Ændring i Tjenestetidsspørgsmaalet, men Turene var blevet strammet og sat op til nærmere de 208 Timer pr. 30 Dage, og man ansaa det for rigtigst indenfor alle Kategorier at tage Hensyn til den vanskelige Situation, Banerne var i overfor Konkurrencen med Bilerne, og man maatte gaa saa langt, som Sikkerheden tillod.

Soph. Jensen, Danmark, kunde slutte sig til *Molin*, idet det ogsaa var ved Stramning af Turene, man i Danmark havde mærket til Ændringer i Tjenestetidssagen. Det er i D. L. T. set, at der er ført en stærk Kampagne i dette Spørgsmaal, og vi maa nu til at fremsætte Krav om Ændringer i Tjenestetidsreglerne.

Kom ind paa en Omtale af Fridagene, som skulde være paa 36 Timer, men de kunde begynde naar som helst og slutte naar som helst, blot man fik de 36 Timer. Kun naar man gik ned paa 33 Timer, var der Bestemmelser om, naar Fridagene skulde begynde og slutte. Man vil fremsætte Krav om 62 Fridage i Aaret. Glædede sig over de 25 pCt.s Tillæg, Norge havde faaet til Nattjenesten, og her vilde vi ogsaa i Danmark sætte ind.

Brix kunde meddele, at der ved Privatbanerne i Danmark havde gjort sig det samme gældende som ved Statsbanerne og kom ind paa den Skyld, som Personalet selv havde i, at Turene var blevet strammet.

Narvestad udtalte, at i Norge gjorde det samme

sig gældende som i Sverige og Danmark med Hensyn til Stramning af Turene. Omtalte den 48 Timers Arbejdsuge. Kom ind paa den lavere Beregning af Reservetjenesten.

ad 4c) *Narvestad* indledede med at omtale, at man i Norge havde faaet nogle flere Lokomotivførere paa Motorvognene, og man presser stadig paa for at faa flere. Ved de elektriske Tog var der Tomandsbetjening ved Godstog, og om Natten i alle Tog.

Foreløbig er Indkøb af flere Motorvogne stoppet, da der af Rationaliseringskommissionen er begyndt en kraftig Undersøgelse af hele dette Spørgsmaal.

Brix: Privatbanerne i Danmark faar flere og flere Dieselvogne, og man har ikke megen Udsigt til at faa Tomandsbetjening. Administrationen vil vist ind paa en anden Aflønning af Motorførerne, men til Gengæld skulde saa forskellige Arbejder overføres til denne Mand.

Soph. Jensen: Ved Statsbanerne i Danmark er ingen Forandring sket. Man anskaffer flere og flere Motorkøretøjer, og de betjenes alle af kun een Mand, selv paa Køretøjer paa 900 H.K. Rangermaskinerne bliver i høj Grad erstattet af Traktorer.

Præsidenten udtalte, at det er i Sverige som i de andre 2 nordiske Lande, men paa Ranger-Damplokomotiver er alle Steder 2 Mand. Paa de elektriske Rangerlokomotiver er det Lokomotivmænd, som betjener disse, men derimod ikke paa Benzin-Traktorer.

ad 4d) Dette Punkt blev meget ivrigt diskuteret, og det viste sig, at der i Norge ikke var saa stor Bilkonkurrence som i Sverige og Danmark. Man drøftede det, der af de forskellige Administrationer var gjort for at imødegaa den skadelige Konkurrence, og hvad der burde gøres, og man var enige i, at alle maatte paatage sig Byrder for at imødegaa Bilerne Fortrængen af Jernbanerne.

ad 5) *Narvestad* omtalte Forholdene ved L.K.A.B. i Narvik, hvor Selskabet havde opsagt Overenskomsten. Omtalte Strejken samt den truende Sympati-strejke baade fra Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmandsforbund. Gav Oplysninger om, hvorledes Lønningerne laa.

Der førtes en længere Diskussion om dette Spørgsmaal, og man enedes sluttelig om, hvis der udbryder Konflikt, at yde Kollegerne en Understøttelse paa 30 Kr. pr. Uge.

ad 6) Man overlod *Soph. Jensen*, Danmark, og Ek, Sverige, at fremkomme med Lovændringer til det kommende Unionsmøde.

ad 7) Intet.

ad 8) Det vedtoges at holde næste Sekretariatsmøde i Forbindelse med Kongressen i Stockholm næste Aar.

ad 9) *Præsidenten* sluttede Mødet med nogle varme Ord for fortsat godt Samarbejde mellem de nordiske Lande.

R. L.

LOKOMOTIVYDELSER I AMERIKA

Paa de amerikanske Baner, særligt i U. S. A., har der løbet Lokomotiver af mange forskellige og bemærkelsesværdige Typer. Allerede 2-B Typen var berømt og senere 2 C 1-Typen, som med fremadskridende Forstærkninger af Banelegemet byggedes sværere. De senere fremkomne 2 C 2 Lokomotiver har 28 Tons Akseltryk, og endda er Grænsen for Akseltryk ikke naaet, da denne snart vil være 36 Tons. En yderligere Forhøjelse kan kun opnaas ved at anvende bedre Staalarter til Skinner, da Skinnernes Dimensioner nu har naaet den yderste Grænse. Der tilstræbes for Eksprestogene en Maksimalhastighed af 160 Klm./Tim.; og denne stiller naturligtvis store Krav til Banelegemet.

I 1907 fik man de første Heddamplokomotiver, og disse bragte større Fremskridt med sig end Compoundlokomotiverne. Et Akseltryk af 24 Tons var tilstrækkeligt til Lokomotiver med 560 mm Boring og 660 mm Slag, og Drivhjulsdiameteren var stadig 2000 mm, medens Ristearalet steg fra 5,0 m² i 1908 til 7,0 m² i 1920. Fordampningshedefladen er nu 425 m² paa 2 C 2 Lokomotiverne, og Overhedefladen er ved Anvendelse af Smaarørsoverheder bragt op fra 85 m² til 185 m². Lokomotivernes Tjenestevægt steg i 20 Aar fra 118 Tons til 134 Tons for saa med 2 C 2-Typen at komme op paa 156 Tons. Adhæsiionsvægten er steget fra 76 til 84 Tons (28 Tons pr. Aksel), hvilket var nødvendigt for at fremføre et Tog paa 104 Vgl. med en Rejsehastighed af 86 Klm./Tim. Den forreste Truck er belastet med 28 Tons, medens den bageste bærer 44 Tons. Truckhjulenes Diameter er 915 mm, undtagen det bageste Hjulsæt, hvis Diameter er 1300 mm og virker med en Dampmaskine og en Udvekslingsanordning som Hjælpemaskine under Igangsætning. Fødevandsforvarmerne er udrustet med Centrifugalpumper. Tenderen rummer 16 Tons Kul og kun 38 m³ Vand, men er indrettet til at tage Vand under Kørslen fra Kanaler mellem Skinnerne.

2 C 2 Lokomotiverne blev prøvekørt paa en 225 Klm. lang Strækning med 1—2 ‰ Stigning og en enkelt 5 Klm. lang Stigning paa 5 ‰. Paa de første Ture kørtes med et Kedeltryk af 15 Atm. og den største Fyldning, og paa de senere Ture kørtes med fuldt Kedeltryk 17 Atm., men kun med 65 pCt. Fyldning, saa at Trækkekraften paa begge Ture kun blev 19 Tons. I begge Tilfælde kørtes med fuld aaben Regulator. Toget bestod af 26 Vogne med 169 Vgl. eller 20 Vogne med 129 Vgl. Middelhastighederne kom til at ligge mellem 70 og 78 Klm./Tim. og Maskinen udviklede omtrent 2500 H. K., hvilket dog ikke var nogen særlig stor Ydelse af et Lokomotiv med en 7 m² stor Risteflade, 610 m² Hedeflade og mekanisk Fyring. Kulforbruget var kun 2,6 Tons i Timen og Vandforbruget omtrent 20 m³, Overhedningstemperaturen var 355 Grader, saa Kedlens Virkningsgrad blev 71 pCt. Ved en Hastighed af 105 Klm./Tim. med et Tog paa 20 Vogne med 168 Vgl. opnaaedes en Kraftudvikling af 4300 H. K. i Cylindrene og 3750 i Trækkrogen, man ser deraf,

at der til den Hastighed medgik 550 H. K. til Lokomotivets Fremdrift. Ved 90 Klm. Hastighed opnaaedes den største Ydeeffekt. Eksprestogene bestaar nu oftest af ca. 25 Vogne med 170 Vgl.

Paa Bjergbaner anvendes ofte 1 E 1 eller 1 E 2 Lokomotiver med Hjælpemaskine paa de bageste Løbeshjulssæt. Paa Santa Fé-Banen bruges 1 E 1 med 760 mm Cylinderdimater og 770 mm Slag. Drivhjulene er 1860 mm. Kedlen har et stort Forbrændingskammer, 10 m² Risteflade, og den totale Hedeflade er 737 m². Som Brændsel bruges Kul med et meget lavt Varmeindhold, men endda er Kulforbruget blevet over 10 pCt. mindre, end med de hidtil anvendte Lokomotiver, og en ved høj Overhedning opnaaet Damptemperatur har medført stor Vandbesparelse. For at spare Vægt er Cylindrene staaletøbte med Støbejernsforing, og de koblede Aksler er hule. Dampfordelingen sker med Heusinger Styring. Gliderne er Stempelglidere med 228 mm Vandring og 6,3 mm Forspring.

Til Godstrafikken er i Aar leveret bl. a. 40 Stk. 1 E 2 Lokomotiver ligeledes med Hjælpemaskiner paa det bageste Hjulsæt. Disse har Cylindre med 735 mm Boring, 860 mm Slag og 1550 mm Drivhjul. Kedlens totale Hedeflade er 890 m², Ristefladen 11 m², og Damptrykket er 18 Atm. Paa Lokomotivets Prøvetur fremførtes et Tog, bestaaende af Vogne med Bæreevne mellem 50 og 75 Tons. Paa en Tur kørtes med en Togvægt paa 10000 Tons over en omtrent 400 Klm. lang Strækning med et Kulforbrug af 43 Tons, d. v. s. mellem 3 og 3,5 Tons i Timen. Middeltrækkekraften var 20 Tons, lig 2650 H. K., medens Maksimumstrækkekraften ved 26 Kilometers Hastighed var 47 Tons, lig 4800 H. K. Middelfyldningen i Cylindrene var 55 pCt. og Glidertrykket 17 Atm. Damptemperaturen var 410 Grader.

Det er dog ikke blot det i Trækkrogen udførte Arbejde, der giver disse Lokomotiver Forrang for andre, men derimod det større Akseltryk samt Mindforbruget af Kul og Vand pr. Tonkilometer. For 12 Aar siden kørtes med 1 D-D 1-Tvillinglokomotiver Tog paa 720 Vgl., men da var Akseltrykket kun 23 Tons, og Lokomotiverne medførte Tenderen med op til 100 m³ Vand.

Til de argentinske Baner har en engelsk Lokomotivfabrik leveret en Serie 2 D-Lokomotiver, hvoraf nogle til Oliefyring og andre til Kulfyring. Banerne har i Argentina efter spansk Forbillede en Sporvidde af 1676 mm, hvilket betyder en stor Fordel overfor Baner med det almindelige Spormaale, 1435 mm. Fyrkassen kan blive omtrent 300 mm bredere og Pladsen mellem Lokomotivrammen til Anbringelse af indvendige Cylindre og Styringsanordninger giver Konstruktørerne friere Hænder. De nye Lokomotiver mangler i Præstationsevne meget i at komme paa Siden af Lokomotiverne i U. S. A. Med Cylindremaalene 580 × 700, 16 Tons Akseltryk og 15 Atm. Damptryk opnaas en effektiv Ydelse paa omtrent 15 Tons. Fyrkassen er af Belpaire-Typen og har 5 m² Risteflade og ca. 200 m² total Hedeflade. Til Dampfordeling anvendes Stempelglidere med indvendig Tilstømning og Heusinger Styring. Da de ar-

gentinske Baner bruger Vacuumbremse er Lokomotivet udrustet med en kraftig Vacuumejector, hvortil der tillige med Injectorer, Togopvarmning o. s. v. bruges overhødet Damp. Tenderen har 4 Aksler og 11 Tons Brændselolie eller 15 Tons Kul og 26 m³ Vand.

Mr. Steam.

BESTRÆBELSER FOR AT BILLIGGØRE DAMPLOKOMOTIVET

Med faa Aars Mellemrum lader Carnegi Institutet afholde Kongres for Fagfolk, der er interesseret i Kul. Ved Kongressen, som afholdtes i Pittsburgh Pa U. S. A., var 13 fremmede Nationer repræsenteret. Det var Hensigten med Kongressen at høre og uddybe de seneste Resultater fra internationale Kulstudier og at erfare, hvad Kulaftagere i stor Stil mener om den stigende Konkurrence mellem Kul, Jordolie og Vandkraft. Foruden behandlede mange Spørgsmaal om Forbedringer indenfor Kulindustrien baade med Hensyn til Produktionsmaader og Anvendelse af de ved Kulforædling fremkomne Produkter.

Et særlig Emne var Brændsel til Lokomotiver. Om dette holdt Direktør Woodbrigde et Foredrag, hvori han hævdede, at moderne Damplokomotiver med de mange Forbedringer saasom Overhedning, Fødevandsforvarmning, større Fyrkasser, Fyrriste med mindre frit Areal, forbedret Armatur og større Udnyttelsesgrad, har givet Damplokomotivet en Virkningsgrad, der ligger de stationære Anlægs Virkningsgrad meget nær. Dette i Forbindelse med bedre Vognudnyttelse, Forbedringen af Strækningerne og Signalerne og Lokomotivpersonalets bedre Uddannelse har i de sidste ti Aar bevirket en Kulbesparelse paa 30 pCt. i Godstrafikken og 20 pCt. i Persontrafikken, og i samme Tidsrum er Kulprisen faldet 44 pCt. I 1930 brugte Jernbanerne i de forenede Stater ca. 100 Millioner Tons Kul, saa et bedre Samarbejde mellem Grubeværkerne og Jernbanerne vil være af stor økonomisk Betydning for Banerne og samtidig styrke Kulleverandørerne i Konkurrencen, Brændselolien paafører. De mekaniske Fyreapparater, som nu findes paa 12 000 af de i U. S. A. og Kanada løbende 55 000 Lokomotiver, er af største Betydning i Bestræbelserne for at spare Brændsel, og hvad selve Kullene angaar, er det bedre at give Afkald paa nogle Hundrede Varmeenheder og faa lettere brændende Kul. Asken maa ikke have et Smeltepunkt under 1350 Grader.

En Repræsentant fra Henschel u. Sohn, Kassel, gav en Oversigt over Resultaterne med Kulstøvlokomotiver. De sidste Forbedringer paa de fire kulstøvfyrede Lokomotiver, der nu løber i Halle Direktion, var særligt baseret paa at spare Damp i Hjælpeindretningerne: Turbineblæser, Transportsnækker o. s. v. Ved nogle Forsøg i 1931 opnaaedes med Kulstøvfyring en Kedelvirkningsgrad paa 80 pCt., og Varmeforbruget var over 10 pCt. mindre end ved Fyring med Stykkul paa samme Maskintype. Til Turbineblæseren, som blæser Luft ind i Fyrkas-

sen, medgaar 3 pCt. af Dampen, Kedlen producerer, men dette Forbrug søges bragt ned ved forøget Dampoverhedning. Kulstøvfyring synes at have gode Chancer paa Lokomotiver med meget højt Damptryk, da Kedlerne paa disse har et meget lille Vandrum og kræver en yderst nøjagtig Regulering af Fyret.

Fra Kansas Southern Railway afgaves Beretning om Forsøg med Kulstøvfyring paa et Mallet-Lokomotiv med Trækkekraft paa 40 Tons. Paa dette er der paa Tenderen anbragt en Kulstøvs mølle, som maler ¼ Tons Kulstøv i Timen, samt en Kulelevator til at føde Møllen. Til at drive Møllen findes en Damp-turbine, hvis Spildedamp benyttes til at forvarme Luften, der blæser Kulstøv ind i Fyret, og gaar derfra til Fødevandsforvarmeren. Fyrkassen er 3,75 m lang, 2,45 m bred og har 42 m² Hedeflade og 16,3 m³ Rumfang. Fra Brændere, der er anbragt under Fyrkassens Bagvæg, blæses Kulstøv ind i Fyrkassen, og Forbrændingsluft tilføres paa sædvanlig Maade. Temperaturen i Fyrkassen varierer mellem 1270 og 1300 Grader. Kedeltrykket er 17,5 Atm., Overhedningstemperaturen 380 Grader, medens Røggassens Temperatur er 400 Grader. Brændstofforbruget var meget fordelagtigt, og det antages, at Kulstøvfyring vil være særlig egnet for den moderne Udvikling med højere Damptryk, Overhedning og Flertrinmaskiner og give Damplokomotivet en betydeligt højere Virkningsgrad. Grundet paa Trafikmangel er Forsøgene foreløbig stillet i Bero.

Mr. Steam.

ELEKTRIFICERING AF JERNBANER

Som tidligere omtalt har de tyske Rigsbaner ombygget Jernbanelinien München—Stuttgart til elektrisk Drift. I forrige Maaned kørtes Prøveture, paa hvilke der opnaaedes en Kørehastighed af 115,5 km i Timen. Prøvetøget bestod af 7 Vogne med 30,9 Vgl. og fremførtes af et 1 Co 1-Lokomotiv. Paa store Dele af Strækningen var Hastigheden 140 km i Timen, saa det kunde fastslaas, at saavel Lokomotivet som Vogne ved store Hastigheder havde et roligt Løb baade paa lige Baner og i Kurver. Under visse korte Perioder af Prøveturene leverede Køretraadene en Energimængde paa indtil 3 200 K.W. og Lokomotivets Trækkekraft i Trækkrogen var omtrent 8 Tons. Ved en Accelerationsprøve paa omtrent vandret Bane (Stigning 0,4 pro Mille) bragtes Tøget i 174 Sekunder fra Stilstand op til en Hastighed af 110 km i Timen, og i 302 Sekunder fra Stilstand opnaaedes 150 km i Timen. De i de nævnte Sekunder tilbagelagte Vejlængder var henholdsvis 2,7 og 7,6 km. Strækningen München—Augsburg er 62 km og tilbagelagdes paa 36 Minutter med en Gennemsnitshastighed af 103 km i Timen; mellem Augsburg og Ulm brugtes 51 Minutter til med en Gennemsnitshastighed af 101 km i Timen, at køre de 86 km mellem de to Byer, medens den 93 km lange Strækning Ulm—Stuttgart med en Gennemsnitshastighed af 95 km i Timen tilbagelagdes i 59 Minutter. Gennemsnitshastigheden paa den 241,2 km lange Stræk-

ning München—Stuttgart var efter dette 99 km i Timen.

Energiforbruget til at fremføre det med Lokomotivet medregnet 400 Tons store Tog beløb sig til 2121 K. W. T. paa Henfarten. Paa Tilbagefarten, hvortil medgik 146,5 Minutter, kørtes paa en lang Stigning paa 22,5 pro Mille med en Hastighed af 68 km i Timen, og Energiforbruget var 2526 K. W. T. Paa den stærke Stigning præsterede Lokomotivet en Trækkekraft af 7,9 Tons. Prøveturen har vist, at med et godt Banelegeme, gode Lokomotiver og Vogne og dygtigt Lokomotivpersonale kan der i den daglige Drift køres med Hastigheder indtil 150 km i Timen.

I Sverige skal Elektrificeringen af Linien Malmö—Stockholm være tilendebragt i November 1933. Den svenske Rigsdag har bevilget Penge til andre Baners Overgang til elektrisk Drift, og den næste der staar for Tur en Linien Malmö—Göteborg, som skal være færdig i 1935; derefter følger enkelte andre Baner, saaledes at i 1937 vil 20 pCt. af Sverriges Jernbaner være elektrisk drevet, medens 8—10 pCt. vil faa diesel-elektrisk Drift.

I Frankrig er det særligt de store private Jernbaneselskaber, der elektrificerer. Den franske Sydbane har allerede 1500 km elektrisk Bane, og den 375 km lange Strækning Montauban—Cette er under Ombygning. Foruden flere andre Baner er den dobbeltsporede Bane Orleans—Tours elektrificeret og skal befares med 25 Stk. 4000 H. K. Lokomotiver, som endnu ikke er færdige.

Strækningen Bryssel—Antwerpen i Belgien er fornylig elektrificeret haade for Person- og Godstrafikken. Derefter følger Hovedlinien til Luxemburg, men da denne har mange stærke Stigninger, har man besluttet at anvende Højspænding paa 3000 Volt.

I Spanien arbejder man paa at indføre elektrisk Drift paa Hovedlinier med stærke Stigninger, saaledes Strækningen Madrid—Avila, over hvilken de vigtigste internationale Tog kører. Her skal anvendes Lokomotiver med 2500 H. K. og Strømspænding paa 3000 Volt. I det hjærgrige Nord-Spanien skal der indsættes Diesel-Motorvogne til at klare den mindre Persontrafik.

Elektrificeringen af de schweitziske Baner fortsættes: i 1933 skal der anvendes 6,2 Millioner Francs paa Strækningen Bern—Luzern og Rohrshack—Buchs. Af de schweitziske Statsbaner vil i Slutningen af 1934 de 68 pCt. være elektrisk drevet mod 62 pCt. nu. De fleste Privathaner i Schweiz har elektrisk Drift.

Østrigerne elektrificerer Linierne Wien—Salzburg og Wien—Graz, og Ungarerne arbejder paa Elektrificeringen af Strækningen, der fører fra Budapest til Wien. Den skal være færdig i 1934, og man vil da kunne køre i elektrisk Tog fra Genf til Budapest.

I Forstadstrafikken gaar Elektrificeringen sin Sejrs gang. Foruden i København arbejdes der bl. a. Steder i Madrid, Moskau og Warschau paa at indføre elektrisk Drift.

FRA MEDLEMSKREDSSEN.

Tidens Aand.

At Arbejdsløsheden er en af Tidens værste Svøher er alle enige om; Alverdens Statsmænd er interesseret i en Løsning af dette Problem. Mangfoldige er de Veje, man har søgt, og nu synes der at være nogle fundne, som fører ud af Mørket; dog er der i de sidste Dage ligesom kommet et Lyspunkt, idet det ser ud til, at nogle af Amerikas største Arbejdsgivere vil gaa i Spidsen for en kortere Arbejdstid og en højere Løn.

Ogsaa den danske Regering har i høj Grad beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, man har ogsaa her drøftet Nødvendigheden af at gaa til en Forkortelse af Arbejdstiden. Man skulde derfor tro, at Staten vilde lægge for, om ikke med at nedsætte Arbejdstiden, saa dog være paa Vagt for, at man ikke forøgede de Arbejdsløses Tal ved at foretage ikke strengt nødvendige Indskrænkninger af Personalet i Driften.

Kaster man et Blik paa D. S. B.s Personalebehov, vil man hurtig opdage, at den i det sidste Aars Tid foretagne Personalesparelse kun er opnaaet ved en i høj Grad inhuman Fortolkning af vore Tjenestetidsregler. Da man for nogle Maaneder siden afskedigede en Del af vore Lokomotivfyrbøderaspiranter, stod vi Lokomotivmænd ganske uforstaaende overfor, hvorledes Administrationen havde tænkt sig at kunne imodegaa en forøget Trafik, da man paa daværende Tidspunkt — i en Tid, hvor Trafikken var paa allerlaveste Niveau — ikke engang havde Personale nok til, at Depoterne kunde foretage de i Ordre P befalede periodiske Eftersyn af vore Maskiner. Ganske vist er det efterhaanden gaaet op for de fleste Lokomotivmænd, at saadan noget som periodiske Eftersyn m. m. er noget, som allerhøjest foregaar paa Papir; om D. S. B.s Embedsmænd tror at kunne skabe en sund økonomisk Ramme om vor kære, gamle Jernbane ved at spare Personale paa Bekostning af Materiellets Vedligeholdelse, skal jeg lade være usagt, men enhver praktisk Jernbanemand maa i det stille ryste paa Hovedet af saadanne Dispositioner.

Da Trafikministeren forelagde Rigsdagen Lovforslaget om Afskedigelse af de 65-aarige Tjenestemænd, har det sikkert ikke været Meningene, at det skulde være en Optakt til Embedsmændene om at gøre Bsparelsen af underordnede Tjenestemænd til en Sport. Nej, tværtimod! Forslaget blev motiveret med, at naar man grundet paa Tidernes Ugunst saa sig nødsaget til at foretage saadanne Foranstaltninger som ekstraordinær Afskedigelse af Tjenestemænd, maatte man anse det for rimeligt, at man afskedigede Tjenestemænd, som vilde lide mindst Tab.

Denne midlertidige Nedsættelse af Aldersgrænsen blev accepteret af vor Organisation, men den blev accepteret ud fra den Forudsætning, at Arbejdsløshedens klamme Haand ikke skulde ramme nogen af vore unge Kammerater, men aldrig saa snart var Bunden skrabet for ældre Tjenestemænd, før end Administrationen begyndte at afskedige de Unge, dette forekommer mig at være en fra Em-

bedsmændenes Side lumsk Omgaaelse af Lovens Mening. Lad os derfor hurtigt faa dette Misgreb rettet ved, at man ikke alene genantager de afskedigede Lokomotivfyrbøderaspiranter, men søger saavel deres som Remisearbejdernes Antal forhøjet, saa Depoterne til enhver Tid har Mandskab nok til at foretage saavel de periodiske Eftersyn, som en mere effektiv Renholdelse af saavel Maskinerne som Remiserne, og man vilde samtidig gøre en god Gerning ved at give Brød til sultne Munde.

Esbjerg i August 1933.

Laurs Bendixen.
Lokofb.



HOVEDBESTYRELSESMØDE DEN 21., 22. OG 23.
AUGUST 1933.

Alle tilstede.

Punkt 1. Formandens Beretning.

Formanden refererede de siden sidste Hovedbestyrelsesmøde behandlede Sager, hvoraf følgende gøres til Genstand for nærmere Omtale her. En Sag, om at det personlige Tillæg, som oppehæres af de ved Lønningslovens Ikrafttræden nedrykkede Motorførere II, medregnes ved Fastsættelsen af Lønancinnitet ved evt. Overgang til Togfører, har — da Generaldirektoratet endnu ikke har besvaret vor skriftlige Henvendelse i Sagen — været drøftet mundtligt med Gdt., som dog ikke synes at være tilbøjelig til at imødekomme vort Ønske; Sagen er endnu ikke afsluttet. I en Sag ang. Helligdagsoverarbejdspenge til en Lokomotivfører i Reserven har Generaldirektoratet afslaaet at udbetale den ønskede Godtgørelse. En Sag vedrørende Godtgørelse for dobbelt Husførelse er behandlet, men endnu ikke afsluttet. Med Skanderborg Afdelinger er der korresponderet om Tjenestefordelingen for en Linietur, hvori er indlagt en Del mellem Lokomotivførere og Lokomotivfyrbødere fordelt Afsløsningsjeneste i Rangerturen. Ved Organisationens Medvirken er en Tjenestefordeling, hvor der mellem 2 Dages Tjeneste var for kort Natophold, blevet ændret; Distriktet mente at kunne gøre den paagældende Tjeneste lovlig ved at betragte sidste Halvdel af den ene Dags og første Halvdel af den anden Dags Tjeneste som een Tjenesteperiode. En Turrepræsentant har beklaget sig over, at den paagældende Afdelingsbestyrelse ved Forhandling med Distriktet har foranlediget Ændringer, som ikke var foreslaaet af Turens Personale Da Turrepræsentanterne kun er raadgivende, medens det er Afdelingsbestyrelsen, der har det egentlige Ansvar for Turene, har H. B. ikke kunnet blande sig i Sagen. En Sag, hvor Distriktet kun vilde beregne Personalet $\frac{2}{3}$ Tjeneste for den Tid, en Rangermaskine holder i Hus, selv om Personalet maa passe Maskinen og samtidig holde Reserve, er bragt i Orden; det samme er Tilfældet med en Sag, i hvilken Distriktet havde fundet paa, at man kunde give Personalet Fridag under dets Ophold paa et fremmed Depote. Foranlediget ved den paa Kon-

gressen førte Debat om at Rangerturenes Personale ikke maa anses for Reserve til Liniaturene, har nogle Afdelinger efter Ønske faaet Oplysning om Formen for Beregning af Lokomotivførerantallet. Lokomotivfyrbøderne er ved Cirkulære anmodet om nøje Overholdelse af Kontrollen med Lokomotivfyrbødernes Anvendelse til Lokomotivførertjeneste. Der har været forhandlet med Generaldirektoratet om en Ordre ang. Beregning af Tjenesteciennitet; vor Organisation foreslog automatisk Oprykning til Motorførerstillingen, hvilket Gdt. dog ikke vilde imødekomme; der opnaaedes en Forbedring for de Motorførere, som overgaar til Lokomotivførerstillingen, saa snart dette kan finde Sted. Protokollen optrykt i D. L. T. for 20. August d. A. Med 2. Distrikt er ført en Drøftelse angaaende Lokomotivførerantallet i Nyborg, som tilsyneladende er utilstrækkeligt. Foranlediget ved Beklagelse over, at der i Motorture findes indlagt faste Damptog har 2. Distrikt paa Organisationens Henstilling givet Løfte om at søge dette undgaet. Der er modtaget en Del Beklagelser over forsinket Uniformslevering; det viser sig, at Aarsagen hl. a. skyldes den nye Straffelov, som dels har medført Flytning af Fangerne fra een Straffeanstalt til en anden, og dels har indført den nye Straffeform »Hefte«, hvilket atter har bevirket, at Straffeanstalterne ikke har kunnet overholde Forpligtelserne m. H. t. Uniformsleveringen. Generaldirektoratet har derefter overført en Del af Leverancen til andre Firmaer, og Uniformsleveringen skulde forventelig have været helt i Orden med August Maanedes Udgang Hovedbestyrelsen har tiltraadt Dispensation fra Forflyttelsesreglerne m. H. t. Bytning mellem 2 Lokomotivfyrbødere. En paatænkt Tvangsforflyttelse af Lokomotivfyrbøderne fra et nyoprettet Motordepot er standset, idet Sagen er sat i Bero, indtil det vides, om der ved de kommende Motorkursus vil blive uddannet Aspiranter fra det paagældende Depot. Endvidere er der behandlet en Del Sager af mere personlig Interesse vedrørende Forflyttelser, Pensionering o. l. Ved Forhandling med Generaldirektoratet er der opnaaet Enighed om, at der i indværende Finansaar gennemføres følgende Velfærdsforanstaltninger, som vor Organisation har Interesse i: W. C. i Lokomotivpersonalets Opholdsbygning i Frederikshavn; Forbedring af Vaske- og Omlædningsrum, samt Udvidelse af Badeanstalt i Aalborg; Centralvarme, W. C. og Anbringelse af dobbelte Døre i Tønder; Cykleskure i Skern og Vejle H. Ved Forhandling med 2. Distrikt er der opnaaet Enighed om en Indstilling til Generaldirektoratet vedrørende Inventar til den nye Opholdsbygning i Nyborg. Der har været foranstaltet Besøg ved Lillehæltshroen, ca. 250 Medlemmer med Damer deltog. En planlagt Studierejse til Wien er opgivet paa Grund af manglende Tilslutning. Efter Organisationens Anmodning er Generaldirektoratet gaet med til at kassere de i Foraaret indkomne Ansøgninger om Motorkursus, idet Ansøgerne ikke havde faaet Kendskab til Distrikternes Udtalelser; Generaldirektøren har tiltraadt, at dette sidste finder Sted i Lighed med, hvad Tilfældet er ved Ansøgninger om Forfremmelser. Paa Organisationens indtrængende Henstilling er der givet Løfte om, at Motorføreraspiranterne skal blive udtaget efter Anciennitet. Lokomotivpersonalets hidtidige Repræsentant i Eksamenkommissionen K. Johansen, Gh., er for de kommende 3 Aar genudpeget til Medlem af bemeldte

Kommission. Vi har til Driften af vort Feriehjem modtaget et Statstilskud paa 1500 Kr.: Lokomotivfører Aug. Andersen har skænket sin Feriehjemsandel, 120 Kr., til Feriehjemmet. Arbejdernes Revisionsinstitut har meddelt, at Lokomotivfyrbøder Nissen, Sd., har udbedt sig forskellige Oplysninger vedrørende vore Regnskaber. Instituttet har meddelt Nissen, at dets Revision har omfattet en fuldstændig Gennemgang af Regnskabsmateriale, Eftersyn af Beholdning og Gennemgang af de aflagte Aarsregnskaber, at Organisationens Regnskaber betragtes som rigtigt og forsvarligt opstillet, endvidere har Revisionsinstituttet besvaret de konkrete af Nissen stillede Spørgsmaal. Efter Anmodning af Jernbanemusæet er der fremskaffet Fotos af forskellige Lokomotivtyper. Paa Statsbanernes Foranledning har Lønningsraadet udarbejdet Forslag til nye Bestemmelser om ekstraordinær Tjenestefrihed i Anledning af kommunale Hverv o. l. Sagen har været Genstand for Forhandling mellem Finansministeriet og Centralorganisationerne, men er endnu ikke afsluttet. Der er ydet »Hjælpekorpsset paa Kalvebod Bastion« samt »Gabriel Jensens Ferieudflugter« hver sit Tilskud paa 25 Kr. N. L. F. har afholdt Sekretariatsmøde. Vor Organisation har været repræsenteret ved Statshanernes Laane- og Spareforening af 1883's Jubilæumsfest, samt ved de paa sidste Hovedbestyrelsesmøde omtalte Kongresser i Sverige og Norge. Vor tyske Broderorganisations Tillidsmænd for Stettin Distrikt havde anmeldt Besøg i København, i hvilken Anledning vi var anmodet om at arrangere et Par Udflugter og et Samvær med danske Kolleger: men Besøget aflystes fra tysk Side.

I Tilslutning til Formandens Beretning var Spørgsmaalene om den stadig haardhændede Fortolkning af Tjenestetidsreglerne og evt. Ændring af disse; om Lokomotivførere til Motorlokomotiver og Motorvogne, samt om at lade Feriehjemmets Indkøb finde Sted i de kooperative Foretagender. Genstand for indgaaende Drøftelse. Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 2. Hovedkassererens Beretning

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1. Halvaar. Balancen var 571 620,18 Kr., hvilket i Forhold til sidste Kvartals Afslutning er en Fremgang paa 2 267,17 Kr. Arbejdernes Revisionsinstitut meddeler under 27. Juli, at Regnskabet er revideret og fundet rigtigt; Kasse-, Bank- og Obligationsbeholdninger fundet rigtigt tilstede.

Hovedkassererens Beretning godkendtes.

Punkt 3. Behandling af foreliggende Sager.

Under Hensyn til den danske Kronens Nedgang som Betalingsmiddel i Udlandet vedtoges det, at Diæter for Rejser i Udlandet skal beregnes paa Grundlag af Guld-kronekursen; det vedtoges endvidere, at der til Lokomotivfyrbødere, som paa Organisationens Vegne foretager Rejser i Udlandet, ydes Tillægsbilletter.

Nazistregimentet i Fristaten Danzig har beslaglagt det derværende Jernbanepersonales Organisations Formue, saa Organisation er uden Midler. Det vedtoges at yde et Tilskud paa 200 Kr. til Forbundets Opretholdelse. I. T. F. har sikret sig, at indsamlede Midler kommer under Folkeforbundets Kommissions Kontrol.

Det vedtoges at yde 500 Kr. som Støtte for den for Tiden i Gang værende Indsamling til Matteottifonden.

Punkt 4. Behandling af Sager fra Kredsene.

Kreds 1: En Sag ang. Beregning af Turanciennitet for en Lokomotivfører, som har været Motorfører, henvises til Formanden og Sekretærens Behandling.

En Sag, hvori en Afdelingsbestyrelse beklager sig over, at en Lokomotivfører i sin Egenskab af Turrepræsentant udenom Afdelingsbestyrelsen har fremsat Forslag om Turændringer, henvises ligeledes til Formandens og Sekretærens Behandling.

Brande Lokomotivførerafdeling henstiller, at Lokomotivpersonalets Kategorimærke (et Lokomotiv i Skulderdistinktionen) flyttes ned paa Jakke- henholdsvis Kappeslaget. Hovedbestyrelsen kunde ikke tiltræde dette, men var opmærksom paa, at de paagældende Kategorimærker muligvis burde gøres lidt mindre.

Kreds 2: En fra Skern modtagen Sag angaaende Beregning af Tjenestetid og Fridag, samt en Sag vedrørende Afsløsningsforholdene i Korsør, henvises til Forretningsudvalget. Spørgsmaalet om hvorvidt Bestemmelsen om, at Lokomotivfyrbødere og Arbejdsmænd ikke maa køre sammen, bør søges revideret, henvises til Forretningsudvalgets Overvejelse.

En Sag vedrørende evt. Godtgørelse til en Lokomotivfyrbøder, der som tilskadekommen henligger paa Hospital i en fremmed By, henvises til Forretningsudvalget.

Punkt 5. Eventuelt.

En Sag vedrørende en for mange Aar siden pens. Lokomotivfyrbøder, fra hvem Finansministeriet har taget et hidtil til hans Pension ydet personligt Tillæg, henvises til Formandens og Sekretærens Undersøgelse. E. K.

**LOKOMOTIVFØRERNES
KREDSBESTYRELSESMØDE 21. AUGUST 1933**

Alle var til Stede.

Dagsorden:

1. Meddelelser fra Formanden.
2. Meddelelser fra Kassereren.
3. Eventuelt.

Punkt 1. Meddelelser fra Formanden.

Kredsformanden meddelte, at der var skrevet til 1. Distrikt om Flytning af en Lysmast, der generer for Signalsynligheden. Paa dette var endnu ikke modtaget Svar.

Der var atter skrevet til Generaldirektoratet om Signaler paa Trinbrætter, og man havde anmodet om Forhandling paa Spørgsmaalet.

Formanden refererede et Møde i Odense Underafdeling om Rangerturene der.

En Tjenestetidssag fra Struer var ordnet tilfredsstillende.

Der var af Kredsen udarbejdet Forslag til Forberedelses- og Afslutningstider for Mx-Lokomotiverne. Disse var oversendt til H. B.

En Sag vedrørende Tildeling af Fridag paa fremmed Depot var oversendt til H. B.

Nogle Sager vedrørende Overtidsbetaling var behandlet af Formanden, ligesom flere Spørgsmaal om Turanciennitet var besvarede.

Et Anciennitetsspørgsmaal for en Lokomotivfører i Randers vedtoges det at oversende til H. B.

Der vil formentlig komme Daglyssignaler op for hver Banestrækning ved Flintholm i Stedet for som af Signal-kommissionen i 1. Distrikt foreslaaet midlertidig at nøjes med eet Signal med et lysende Tableau, der ved Pile skulde angive for hvilken Strækning Signalet gjaldt.

Kredsen havde for en Lokomotivfører histaaet i en Sygefradragssag.

Kredsformanden havde foretaget en Undersøgelse af, hvilke Uheld de motorkørende Lokomotivførere i Aarhus har haft, denne Undersøgelse var absolut til Gunst for de paagældende.

En Del Forespørgsler og mindre Sager refereredes, og en Skrivelse fra Afdeling I vedtoges det, at Kredsformanden skulde besvare i Overensstemmelse med Kredens Stilling til de fremsatte Udtalelser.

Formandens Beretning godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Kassereren.

Kredskassereren fremlagde Regnskabet, der godkendtes. Det balancerede med Kr. 24 759,48.

Punkt 3. Eventuelt.

Intet at behandle.

C. Thygesen.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-
BESTYRELSESMØDE DEN 21. AUGUST 1933.**

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsbogen.

Forhandlingsbogen blev godkendt.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

En Turbesættelsessag fra Frederikshavn var besvaret og en Sag angaaende Kørselsfordelingen i Sønderborg samt en Sag fra Roskilde angaaende Motorførernes Anvendelse i Dampdriften havde Kredsformanden besvaret.

En Turbesættelsessag fra Herning samt en Sag fra Struer angaaende Lempeskovle var løst tilfredsstillende.

Fra et Medlem i Gedser var indkommet en Beklagelse over Kørselsfordelingerne dersteds. Ved nærmere Undersøgelser viste det sig, at Afdelingens Dispositioner var rigtige, og vedkommende Medlems Besværinger var grundløse.

Fra Sønderborg forelaa en Sag angaaende Pension. Man afventer nærmere Oplysninger i Sagen.

En Sag fra Herning angaaende Helligdagsbetaling var løst tilfredsstillende.

En Sag angaaende Tjenestetid paa Rangermaskine i Skjern oversendes til H. B.

En Sag fra Skjern angaaende for kort Fridag efter Permission, oversendes ogsaa til H. B.

En Sag angaaende Kørselsfordelingerne i Korsør, oversendes til H. B.

Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden oplæste og refererede en Del Skrivelser, som var indløbet siden sidste Kredsbestyrelsesmøde.

Punkt 4. Regnskabsoversigt.

Kredskassereren gav en Regnskabsoversigt pr. 30.—6.—33. Indtægten var 15 575,15 Kr. Udgiften 15 553,82 Kr. Kassebeholdningen pr. 30.—6.—33, 1 861,15 Kr. Balance 17 414,97 Kr.

Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 5. Eventuelt.

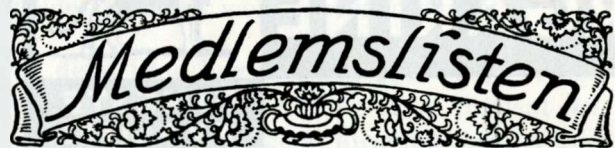
K. Svendsen fremdrog en Sag angaaende Udstationering. Det overlodes til Svendsen at forfølge Sagen i Distriktet.

C. C.

SYGEKASSEN

Vi har fra Sygekassen modtaget følgende:

I Forbindelse med tidligere Skrivelser herfra angaaende opnaaet Tilsagn om Moderation i Betalingen for Indlæggelse af ubemidlede Medlemmer af Sygekassen paa forskellige Sygehuse, skal man efter Anmodning fra Sygekassens Bestyrelse tillade sig at bede den ærede Redaktion om velvilligst i Bladet at ville optage en Meddelelse om, at Herning og Struer Byraad nu har givet Tilsagn om, at Sygekassens ubemidlede Medlemmer, boende i henholdsvis Herning og Struer Købstæder, kan indlægges paa Ringkøbing Amts Sygehus for de samme Takster, som er gældende for ubemidlede Medlemmer af statsanerkendte Sygekasser.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivførere:

P. Mammen, Fredericia, 1.—4.—33.

J. C. Larsen, København, 1.—4.—33.

H. P. V. Rønne, Kalundborg, 1.—7.—33.

E. N. V. Rundstrøm, Hillerød, 1.—8.—33.



Afsked:

Lokomotivfører H. J. Beck, Korsør, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. V. C. J. Petersen, Nyborg, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. F. Andersen, Kbhvns. Godsbgd., efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. L. R. E. Mortensen, Hobro, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfyrbøder A. A. Rosenfeldt, Fredericia, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—33.

Lokomotivfører H. P. J. Jensen, Brande, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—9.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. V. Jahnsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. C. Petersen, Aarhus H., efter Ans.

p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. F. J. Jensen, Kbhavns Godsbgd., med Pension fra 30.—11.—33 (min. Afsked).

Lokomotivfører V. C. V. Jespersen, Kbhavns Godsbgd., med Pension fra 30.—11.—33 (min. Afsked).

Navneændring:

Lokomotivfører A. R. Laursen, Kbhvns Godsbgd., hedder *Adolf Rosenkilde-Laursen*, fra 8.—6.—33.

Forflyttelse efter Ansøgning 1.-9.-33:

Lokomotivfører Hans P. Hansen, Esbjerg, ifølge Opslag til Hillerød med Funktion som Depotforstander.

Tildeling af Funktion som Depotforstander fra 1.-9.-33:

Lokomotivfører C. A. Lorenzen, Haderslev, efter Ans. ifølge Opslag med Station som hidtil.

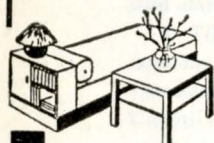
Lokomotivfører M. Matthiesen, Aabenraa, efter Ans. ifølge Opslag med Station som hidtil.



LOVE MARGARINE



FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG



Der er en Del Folk i faste Stillinger,

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 450

Eg Spisestuer >> 600

Herreværelser >> 650

Dagligstuer >> 350

hos det anerkendte Møbelfirma

KREDIT
kan indrømmes
fra 20 Kr. pr. Md.
Brugte Møbler
tages i Bytte.

HOLM & LARSEN INDEHAVER: Tlf. P. E. HOLM 7156

Falkoner Allé 46, Hj. af Nikolajvej.

Flimrer det

for Øjnene under Læsningen.

Nyhed! Brug kun Michelsens nye Hvile-Glas, med eller uden Styrke-Tilpasning ved Ekspert hele Dagen. ---

|| LÆGEANBEFALET ||

|| SYGEKASSELEVERANDØR ||

MICHELSENS OPTIK
Vesterbrogade 29 • Vester 4701

ALBANI
PILSNER OG LAGER
ØLLET DER SMAGER

TANDLÆGE
S. A. MARTENSEN

Tage Hansens Eft.

Konsultation: 10—8 og 6—7
Lørdag 10—2.

Telf. Vester 3330.

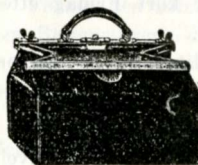
Enghave Plads 6

Preben Jørgensen,

Skrædermester.

Jernbanegade 6. Tlf. Palæ 4707.

Leverandør til D. S. B.



Lædervare - Forretningen

Sdr. Boulevard 44—46

Tlf. Vester 1494 v

anbefales.

Reparationer udføres.

Rejsekufferter, Citytasker, Portemonnæer, Skoletasker, Tegnebøger, m. m. i stort Udvalg.

Armaturløst og Kedelrør til Lokomotiver. BANG & PINGEL, København V.

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

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Reventlowsgade 28, København V.

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

Postkonto: 20 541.