



34. Aargang N^o 23

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. December 1934

TRAFIKMINISTEREN OG LOKOMOTIVPERSONEALET

I en af de Taler, Trafikministeren har holdt under Finanslovsdebatten, har han ogsaa været inde paa Lokomotivpersonalets Forhold — selve Talen gengav vi i forrige Nummer — og skulde man dømme efter Ministerens Synspunkter, havde Lokomotivpersonalet om ikke just rosenrøde Forhold saa dog ikke Grund til at være saa utilfreds, som det er.

Da Ministeren for offentlige Arbejder har et meget stort Arbejdsomraade, kan man selvfølgelig ikke forlange, at han paa alle Felter skal være sagkyndig i Enkeltheder, men da vor nuværende Trafikminister er forhenværende Jernbanemænd og endda har mange Aars Jernbanetjeneste bag sig, kunde man jo nok tænke sig, at Ministeren var kendt i hvert Fald paa Jernbanevæsenets Omraade med Enkelthederne. Naa, det tror vi nu ogsaa han er, og naar der i hans for nævnte Folketingstale er et og andet, som kunde tyde paa det modsatte, maa det enten være fordi, han har overset et eller andet, eller fordi hans Raadgiver har visket ham noget forkert i Ørene.

Med Hensyn til Trykluffbremsen udtalte Ministeren, at den har meget lidt med øget Sikkerhed at gøre, idet det er en Rationaliseringsforanstaltning. Heri er vi ikke enige, og da Spørgsmaalet om Indførelse af Trykluffbremse hører til dem, vi her i Bladet har behandlet meget indgaaende, ser vi os nødsaget

til at retlede Ministeren derhen, at dette vort Krav ikke er noget Rationaliseringskrav, saadanne fremkommer som bekendt almindeligvis fra Administrationerne og ikke fra Organisationerne; men et Krav om forøget Sikkerhed og dermed forøget Tryghedsfølelse hos Lokomotivpersonalet. Vore Godstog bremses endnu ved Haandkraft og ved Fløjtesignaler fra Lokomotivet; men det er tilbørlig paavist, at Togpersonalet ikke kan høre Fløjtesignalerne. Generaldirektoratet har erkendt dette og foranstaltet flere Forsøg, dels med forskelligartet Anbringelse af Dampfløjten, dels med forskellig Tone — dyb brummende eller høj skingrende. Allerede i December 1926 erklærede Generaldirektoratet, at hvis Dampfløjteforsøgene ikke medførte det ønskede Resultat, vilde det søge gennemført en Forøgelse af Bremsebetjeningen i de lange Godstog.

Det er en given Ting, at Lokomotivpersonalet under saadanne Forhold staar med en vis Utryghed, og vi skal yderligere tilføje, at Togene 968 og 2957 paa den østjydske Længdebane ved Sommerkøreplanen 1927 blev omlagt, saa der fremkom et Mellemrum paa 15 Min. mellem disse Togs Passage af en bestemt Station, hvilken Omlægning fandt Sted af Hensyn til visse af vor Organisation paa pegede Forhold.

Det tør formentlig herefter betragtes som fastslaaet, at Indførelse af Trykluffbremse i Godstogene i høj Grad er en Sikkerhedsforanstaltning, og at Ministerens Udtalelser i modsat Retning altsaa ikke er helt rigtige.

Vi ser os desværre ogsaa nødsaget til at korrigerer Ministerens Udtalelser med Hensyn til vore Tjenestetidsforhold. Han siger, at der næppe kan være Tale om Overanstrengelse af Lokomotivpersonalet, dels fordi Statsbanerne ikke udnytter 8-Timers Dagen fuldt ud, dels fordi Folk i Almindelighed kun opfatter Kørsel paa Linien som egentlig Lokomotivtjeneste, dels endelig fordi denne Tjeneste kun udfylder 3 à 4 Timer daglig, medens den øvrige Del af Tjenestetiden udfyldes af andet Arbejde.

Det synes altsaa at være Ministerens Opfattelse, at af Lokomotivpersonalets Arbejde er kun Liniekørsel at betragte som egentligt Arbejde; det ser da trist ud for det ved den enerverende Rangertjeneste beskæftigede Personale; thi da de ikke kører paa Linien, skulde de altsaa slet intet egentligt Arbejde udføre, og dog gælder der netop for denne Del af Lokomotivtjenesten baade en lavere Maanedsmaksimal og en lavere daglig Maksimal end for Linietjenestens Personale.

Vi vil ikke tro, at Ministeren ved sin Folketingstale om Lokomotivpersonalet har villet stikke Befolkningen Blaar i Øjnene, men vi maa dog fastslaa, at han har overset et og andet. 8-Timers Dagen gælder jo for store Dele af Statsbanernes Personale, og dersom Forberedelsesarbejder, Rangering, Raadighedstjeneste, Afslutningsarbejder m. v. ikke kan betragtes som egentligt Arbejde, gad vi nok vide, om der i det hele taget ved Statsbanerne findes Personale, hvis Tjeneste kan bedømmes som egentligt Arbejde. Lokomotivkørsel paa Linien har jo kun Lokomotivpersonalet, og naar man for dette Personale ringeagter eller tilsidesætter den Del af Tjenesten som udføres i Remiser eller paa Stationspladser, hvad saa med det Personale, hvis Tjeneste altid falder disse Steder.

Vi ønsker her at pege paa, at de sagkyn-dige da heller ikke betragter Forberedelses- og Afslutningsarbejderne som saa betydningsløse, som Ministeren har gjort.

En af Statsbanernes højt ansete Ingeniører, en Mand, hvis Dygtighed og Indsigt anerkendes af alle, har f. Eks. indprentet Lokomotivpersonalet følgende:

»Lokomotivet bør i højere Grad end de fleste andre Maskiner være Genstand for stadig Opmærksomhed, Eftersynet maa til enhver Tid være grundigt og indgaaende, hvis

man skal sikre sig nogenlunde imod ubehagelige Overraskelser under Kørslen. En ubetydelig Fejl, som overses ved Eftersynet, har, netop som Følge af de særlige Forhold, hvorunder Lokomotivet arbejder, alle Betingelser for i Løbet af kort Tid at blive betydeligt forværret og kan i særlige uheldige Tilfælde indeholde Spiren til en Katastrofe.«

Med Hensyn til, at de 208 Timer ikke udnyttes fuldt ud, ønsker vi at bemærke, at vi i saa Henseende er enig med Ministeren. Administrationen har kun de færreste Steder anordnet 208 Timers Tjeneste for Lokomotivpersonalet, og hvorfor, selvfølgelig fordi dette Personales Tjeneste er af en saadan Beskaffenhed, at man ikke har ment at kunne gaa saa højt op. Det er da heller slet ikke Spørgsmaalet om 208 Timer eller et andet maanedligt Timetal, der er afgørende for, om en vis Tjeneste er rimelig eller ej. I 1928, da Venstre-regeringen jo skulde gennemføre størst mulige Besparelser, anerkendte Generaldirektoratet Personalets Kritik af en Tjenestefordeling, som laa langt fra de 208 Timer, hvilket medførte, at den paaklagede Tjeneste lettedes trods det relativt lave Timetal, og Trods Spareministeren.

Offentligheden kunde meget let opfatte Ministerens Tale paa den Maade, at 8 Timer er Maksimalarbejdsdagen for Lokomotivpersonalet, men dette er saa fejlagtigt som noget. Et stort Antal Tjenester ligger paa 10—11 à 12 Timer, altsaa 25—50 % over Normalarbejdsdagen, og paa ganske tilsvarende Maade ligger det med de rene Køretider, som efter Ministerens Udtalelse kun skulde udgøre 3 à 4 Timer pr. Dag. Det er ganske særlig saadanne Tjenester, Personalet føler sig utilfreds med. Vor Maskinchef er velkendt med dette Forhold, men han har som bekendt udtalt, at 10 à 12 Timers Tjeneste ikke kan være overanstrengende for en rask Mand.

Enhver vil kunne forstaa, at naar et Godstog, som for en Del Aar siden var f. Eks. 8 Timer om at køre fra Afgangstation til Endestation, nu kører den samme Distance og udfører det samme Arbejde paa f. Eks. 7 Timer, saa er Tjenesten for det paagældende Lokomotivpersonale ikke blevet $\frac{1}{8}$ lettere. Selv uden mindste Kendskab til Lokomotivtjenesten vil enhver kunne forstaa, at noget saadant er en Skærpelse af Lokomotivpersonalets Arbejds-

forhold. Statsbanerne har i en Række Aar gennemført stadige Forbedringer af Køreplanen, Nedsættelser af Køretider og Holde-tider, og har derved bedret Forholdene for det rejsende Publikum i betydelig Grad. Vi har her i vort Land ikke saa faa Strækninger paa ca. 110 km. (Kh.—Kø., Kh.—Kb., Kh.—Mø., Fa.—Ar., Fa.—Pd. o. a.) Paa samme Strækninger brugte et Persontog tidligere ca. 3½ Time fra Afgangsstation til Endestation, medens vi nu i mange Tilfælde er nede paa ca. 2½ Time, altsaa en Besparelse paa 1/3. I Analogi med det foran anførte betyder dette selvfølgelig ikke 1/3 Lettelse i Lokomotivpersonalets Tjeneste, men betydeligt mere end 1/3 Skærpelse, og saa er dette ikke det eneste Moment, der maa tages i Betragtning; thi samtidig med at Lokomotivpersonalet nu maa køre Togene hurtigere end tidligere, giver netop denne Skærpelse af Tjenesten Mulighed for endnu en Skærpelse, nemlig for Indlæg-gelse af flere Tog. Det er, hvad man i daglig Tale kalder »dobbelt Konfekt«.

Vi har gentaget, at der fra vort Personales Side intet skal være til Hinder for at bistaa Administrationen i dens Bestræbelser for at gøre Banerne populære blandt Publikum. Vi har altid sat en Ære i at kunne bringe To-gene mest mulig rettidigt frem. Vort Krav er det, at efterhaanden som Generaldirektoratet gør selve Udøvelsen af Lokomotivtjenesten strengere ved Skærpelse af Køreplanerne, maa der ved Tilrettelæggelse af vore Tjeneste-fordelinger tages Hensyn hertil, og dersom de forskellige Instanser havde forstaaet dette, var den Utilfredshed, som nu behersker samtlige Lokomotivmænd, muligvis ikke opstaaet.

Vi har sagt til vor Administration, at vore Tjenestetidsforhold maa ændres, Trafikmini-sterens Tale i Folketinget synes at tyde paa, at han er af en anden Opfattelse. Vilde det ikke være en Idé at spørge uhildede Menne-sker, f. Eks. Lægevidenskaben. Trafikministe-ren kan udpege en Læge, vi vil da udpege en anden, og vi skal dertil udpege Ture, om hvilke det vilde være interessant at høre, hvorvidt Tjenesten der maa betegnes som saa anstrengende, at den er urimelig, og vi skal endda paa Forhaand love, at de Ture, som udpeges, skal blive blandt dem, som lig-ger paa et væsentligt lavere Timetal end Maksi-malen: 208 Timer pr. Maaned.

For vort Vedkommende er vi villige til at høje os for de paagældende Lægers Udtalelser. Mon Ministeren ogsaa er det?

CENTRALORGANISATIONENS REPRÆSENTANTSKABSMØDE

Den 26. November, 25 Aarsdagen for Central-organisationens Stiftelse afholdtes det ordinære Repræsentantskabsmøde i København. Der var mødt 62 Repræsentanter for de tilsluttede 22 Foreninger.

Formanden for Centralorganisationen, Forret-ningsfører Charles Petersen bød Velkommen; han gav et kort Rids af Centralorganisationens Histo-rie gennem de forløbne 25 Aar, som i sine Hoved-træk er gengivet i et udsendt Jubilæumsskrift. For-manden mindedes de Mænd, der havde deltaget i Arbejdet ved Centralorganisationens Grundlæggelse; den første Formand, daværende Forretningsfører i D. J. F. Chr. Nielsen og en Række andre, som i Aarenes Løb har øvet deres Indsats.

Efter at Overtoldbetjent Kai Olsen var valgt til Ordstyrer og Kriminalassistent Jessen-Jensen og Overmatros C. F. W. Poulsen til Sekretærer, af-lagde Formanden Beretning for Centralorganisati-onens Virksomhed gennem den sidst forløbne 2 Aars Periode. Omtalte bl. a. Spørgsmaalet om Tjeneste-frihed til Bestridelse af kommunale Ombud. Under Forhandlingerne herom havde Finansministeren stillet sig villig overfor de af Organisationen frem-satte Ønsker, og de Regler, der senere blev udstedt, var ogsaa i Overensstemmelse hermed. Der havde været en Sag vedrørende Angivelse af Pensionsan-cienniteten for de overgaaede tidligere tyske Tjene-mænd. Den var løst saa tilfredsstillende, som det under Hensyn til, hvad man kunde formaa de tyske Myndigheder til at gaa med til, var muligt.

Der var forhandlet med Finansministeriet om ændret Beregning for Reguleringstillægget for sam-gifte Tjenestemænd — en Sag, der kun i ringe Grad vedrørte vore Medlemmer.

Omtalte derefter Forhandlingerne om Regule-ringstillægget for 1934—35 og Resultatet deraf, som vil være Medlemmerne bekendt. Afvigelsen fra Reg-ler for indeværende Aar er som bekendt begrundet i, at en Del af Prisstigningen skyldes regulerende Foranstaltninger truffet af Lovgivningsmagten; men Loven bortfalder med indeværende Aar; hvorledes det gik fra April 1935, kunde ingen vide noget om endnu, det vilde vel i nogen Grad afhænge af, hvilke prisregulerende Foranstaltninger Lovgivningen traf og af Pristallets normale Bevægelser.

Omtalte det indsendte Krav vedrørende 8 Ti-mersdagen og dels Henviisning til et Udvalg, hvor det nu behandles; men herom vilde der foreligge nærmere fra Centralorganisationens Udvalgsmed-lemmer.

Omtalte Kildeartsbeskatningssagen. Vi har fra Indenrigsministeriet faaet en klar Fortolkning af

Skattelovens § 7, af hvilken det fremgaar, at man ikke kan kildeartsbeskatte en af de i Loven nævnte Indtægtsgrupper uden at anvende Beskatningsformen paa dem alle.

Under Hensyn til at Tjenestemændenes eget Bidrag til deres Pensionering kun udgør en Trediedel af Statens samlede Udgifter dertil, kunde Indenrigsministeriet ikke imødekomme vort Ønske om helt at unddrage pensionsgivende Indtægt fra Kildeartsbeskatning. Men Ministeren har givet Tilsagn om, at man i det i Rigsdagen liggende Skatte-lovforslag vil søge indføjet en Bestemmelse om, at man ved Kildeartsbeskatning ikke alene beskatter alle de i § 7 nævnte Grupper, men at man bevarer det indbyrdes Forhold mellem de i Lovens § 7 nævnte Maksimumsprocenter. Sker det, er de Ulemper, vi har paapeget, i hvert Fald udelukket i Fremtiden.

Vedrørende Spørgsmaalet om Tjenestemænds Bihverv har der været ført Forhandlinger paa Grundlag af den saakaldte Departementschefs Kommissions Betænkning. Samtlige Tjenestemænd var gaaet stærkt imod de af Kommissionen stillede Forslag, og Forhandlingerne var sluttede med Nedsættelsen af et mindre Udvalg til videre Behandling af Sagen.

Der har i Perioden været behandlet en Række andre Sager, dels Fortolkningsspørgsmaal fremstaaet efter den sidste Løningslov, dels andre Sager rejst af de forskellige Foreninger af mere lokal Karakter. Formanden sluttede sin Beretning med nogle Betragtninger vedrørende den faglige og politiske Stilling dels i Almindelighed og dels vedrørende Tjenestemændenes specielle Vilkaar.

I Tilslutning til Formandens Beretning gav Sekretær Chr. Vejre forskellige Meddelelser fra det nedsatte Arbejdstidsudvalg.

Efter en kort Debat toges Meddelelserne til Efterretning og Virksomheden godkendtes enstemmigt.

Regnskabsføreren, Overtoldvagtimester A. Jonsen fremlagde Regnskabet som ligeledes godkendtes enstemmigt.

Under det følgende Punkt paa Dagsordenen stillede Sekretær Chr. Vejre følgende Forslag til Beslutning:

»Repræsentantskabsmødet henstiller til den kommende Styrelse nærmere at undersøge Muligheden for, at de under C. O. I. hørende Organisationer kan bringes ind under mere ligeartede Vilkaar, saavel i Henseende til Varetagelsen af Medlemmernes Tarv som i Forholdet til de enkelte Styrelsesgrenes Administrationer.

En større Ensartethed paa disse Omraader vil efter Repræsentantskabsmødets Opfattelse være af den største Betydning for Centralorganisationens Virkeevne, dens Stilling indad og udadtil, samt for de enkelte Foreninger og deres Medlemmer. Det bør ogsaa under Hensyn til en Styrkelse af Samarbejdet indenfor Statens Tjenestemænd samt deres organisationsmæssige Konsolidering undersøges, om nu eksisterende mindre Foreninger indenfor de samme

eller nært beslægtede Styrelsesomraader kan samles i større og mere arbejdsduelige Organisationer, og endelig paa hvilken Omraader, og i hvilket Omfang der bør foretages en Reorganisation af Centralorganisationen for, at den paa mere effektiv Maade end hidtil kan blive i Stand til at repræsentere Tjenestemandstanden varetage dens fælles Formaal samt bistaa de mindre Organisationer i Udførelsen af deres Virksomhed.

Saadanne Overvejelser bør iværksættes og tilendebringes i Løbet af det kommende Kalenderaar, saaledes at der kan levnes de enkelte Organisationer god Tid forud for det næste ordinære Repræsentantskabsmøde til Drøftelse af de Forslag, som i omhandlede Henseende eventuelt maatte blive fremsat af Styrelsen.»

Chr. Vejre fremsatte sine Synspunkter vedrørende Centralorganisationens nuværende Arbejdsvilkaar, de enkelte Organisationers indbyrdes Stilling samt Forholdet indadtil og udadtil samt de tilstedeværende Muligheder for en stærkere Fundamentering og en bedre organisationsmæssig Betjening for de mindre Foreninger og de enkelte Medlemmer, end det hidtil har været muligt at yde. Vejre sluttede med at udtale, at den Brydningstid, hvori vi lever, hurtigt kan stille os overfor endnu større og betydeligere Opgaver, end vi hidtil har kendt, og at det derfor er nødvendigt, at vi foretager den indre Obygning, der kan gøre vort organisationsmæssige Instrument tilstrækkeligt stærkt og effektivt til at varetage Opgaverne paa en for Tjenestemændene fyldestgørende Maade.

Efter en kort Debat vedtoges den foreslaede Udtalelse enstemmigt.

Ved det derefter foretagne Valg valgtes følgende: Genvalgt til Formand blev Forretningsfører Ch. Petersen.

Følgende Styrelsesmedlemmer genvalgtes:

Overpakkemester P. Jensen, Overmatros R. Kantsø, Sekretær Chr. Vejre, Plejer Johs. Hansen, Landpostbud Chr. Petersen, Lejre, Fyrbøder ved Fyrvæsenet C. M. Olsen, Overmatros C. F. W. Poulsen, Kriminalassistent Jessen-Jensen, Lokomotivfører Soph. Jensen, Overgendarm J. Jensen, Pakmesterformand F. Heidemann og Skovfoged Axel Løvdal.

I Stedet for Overtoldvagtimester A. Jonsen, Økonomibetjent Chr. Petersen, og Kvartermester Jæger, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Overtoldbetjent Kai Olsen, Fængselsbetjent C. V. L. Jensen og Maskinmester Andersen.

Om Aftenen samledes Repræsentantskabet med forskellige tidligere Tillidsmænd indenfor Centralorganisationen, Finansministeren, Formanden for De samvirkende Fagforbund og enkelte andre til en festlig Sammenkomst.

Her blev Centralorganisationen og dens Ledere hyldet paa forskellig Maade. Finansministeren overbragte Regeringens Lykønskning og Villh. Nygaard hilste fra Danmarks øvrige organiserede Arbejdere.

Med denne Fest, som i enhver Henseende forløb værdigt og stilfuldt sluttede Centralorganisationen sin Virksomhed for den første 25 Aarsperiode, og den staar nu parat til at gaa ind i et nyt Afsnit af sin Tilværelse, som formentlig vil indeholde Løsninger af ikke mindre betydningsfulde Opgaver end de, der hidtil har foreligget.

Vi skal til Slut nævne de Organisationer, Institutioner og Enkeltpersoner, der bragte Centralorganisationen Hilsner paa Jubilæumsdagen.

Blomsterhilsner var sendt fra:

De samvirkende Fagforbund, Togfører J. Christophersen, Toldbetjentforeningen af 1904 og Foreningen af Toldfunktionærer paa Frilagre og Pakhuse, Dansk Politiforbund, Vandbygningsvæsenets Fællesforening af 1908, Fyrsvæsenets Forening, Marinebladet, Centralorganisation II, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Lokomotivmandsforening, Dansk Kriminalpolitiforening, Org. af Tjenestemænd ved den kgl. Veterinær- og Landbohøjskole, Arbejdernes Landsbank, Dansk Postforbund, Foreningen af Betjente ved off. Lysthaver, Møntens Funktionærforening, Pakhusformand M. Jepsen, Dansk Hospitalforbund, Danske Statsembedsmænds Samraad, Foreningen af Tjenestemænd under Undervisningsministeriet, Betjentforeningen for Danmarks Statsfængsler, Grænsegendarmeriforeningen, Statsfunktionærernes Laaneforening, Finansministeriet.

Telegrammer var sendt fra:

Kontorchef William Larsen, Gruppen af mindre Etatsforeninger indenfor C. O. II, Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, Postbudformand H. V. Jensen, Postbudformand Bødskov, Toldopsynsmand C. M. Andersen, Rigshospitalets Tjenestemandforening, Kontorchef A. Lybecker, Toldinspektør Ivar Berendsen, Trafikminister Friis-Skotte, Folketingsmand Christmas Møller.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Et Skud for Boven.

I »Dansk Lokomotiv Tidende« Nr. 22 d. A. lader Redaktionen gengive et Udsnit af Trafikministerens Tale under Finanslovens Behandling i Folketinget. Redaktøren undlader at knytte Bemærkninger til de, i hvert Fald for Lokomotivpersonalet, sensationelle Udtalelser. Disse Udtalelser er gengivet i alle Landets Dagbade, paa en saadan Maade, at de virker i høj Grad vildledende for dem, der ikke har Kendskab til Lokomotivpersonalets Tjenesteforhold. Det ordrette Citat af Ministerens Tale giver da ogsaa Grund til at antage, at dette har været Hensigten. Maaske af taktiske Grunde undlader Redaktøren at imødegaa Ministerens Udtalelser.

Rundt om i Landet vil 2 000 Lokomotivmænd, med fornyet Mod, i og uden for de socialdemokratiske Foreninger, optage en Agitation, for at denne Mand, valgt af Arbejdere, fritages for det Hverv, han er betroet; thi, det er ham ikke givet for at haane Arbejdere, som det er sket i dette Tilfælde. Ministeren kan ikke skyde sig ind under, at have

handlet mod bedre Vidende. Som Minister for Statsbanerne og tillige Embedsmand inden for Staten, ved han, at Lokomotivpersonalet kan have 10 Timers uafbrudt Tjeneste og delt Tjeneste i 12 Timer, og at disse kan tilbringes paa Lokomotivet, idet der kan benyttes andet Personale til Forberedelsestjeneste. Det er sagt og bliver praktiseret af Administrationen, at 10 à 12 Timers Tjeneste paa et Lokomotiv, ikke er noget at regne for en rask Mand.

Vi herude ved Vestkysten véd af bitter Erfaring, at kraftige Mænd bukker under for Arbejdet. Til Tider breder Uhyggen sig blandt Personalet over at se Dødens Høst blandt dem, vi havde regnet endnu havde et langt Liv for sig. Mange tænker, skal du ogsaa bukke under for Arbejdets og Naturens Barskhed paa et tidligt Tidspunkt.

I samme Nummer af Bladet skriver La's Fynbo om Lokomotivpersonalets Tjeneste og paaviser, at Ministerens Tale til Folket, altsaa Statsbanernes Kunder, og det der sker i Praksis, intet har med hinanden at gøre.

Er det galt med Tjenesten paa Fyn, saa er det her i Vestjylland mindst lige saa slemt. Vi har Tjenester paa omtrent 11 Timer langs Jyllands barske Vestkyst, 300 km frem og tilbage mellem Struer og Esbjerg, med Standsning ved alle Stationer. De af Ministeren nævnte Tider er her ret ukendte.

Jeg kunde ønske den ærede Minister paa Lokomotivet, naar Vestenvinden rejser sig i al sin Vælde, og det Flyvesand, d'Hr. af Banetjenesten kalder Ballast, hvirvler op og trænger ind i Øjne, Ører, Næse og Lunger, hvor Maskinen arbejder i Sandkorn og kun ved Personalets Aarvaagenhed bevarer for at tage Skade paa Legemet og D. S. B., hvis Tjenere vi er, for den Gene et Nedbrud er.

Tjenesten paa en saadan Tur nødvendiggør, at Maden indtages paa Maskinen samtidig med, at Arbejdet passes. De, mine Læsere, vil forstaa, at Brødet bliver belagt med et smukt, men ikke appetitvækkende Lag af Sand og Kulstøv. Støv fra Ballasten, tænk ikke Tanken til Ende, naar man ved, hvortil den anvendes.

Hr. Trafikminister! De er hjertelig velkommen til en saadan Tur, og De vilde sikkert rejse til Hovedstaden og fra den samme Talerstol forkynde, »at det, jeg tidligere har sagt angaaende Lokomotivpersonalets Tjeneste, alligevel ikke var helt rigtigt, — men det skal blive det«.

Struer, i November 1934.

Vestjyden.

OFFENTLIGE ARBEJDER SOM MIDDEL MOD ARBEJDSLØSHEDEN

Af Jørgen S. Dich.

(Fortsat.)

Lad os til Forklaring heraf ganske bortse fra, at Igangsættelsen af offentlige Arbejder kan influere paa Opsparingen og paa det private Næringslivs Foretagsomhed og lad os tænke os, at Finansiering

af offentlige som private Arbejder fandt Sted gennem Kreditudvidelser i Banker (og Sparekasser) (saaledes at man altsaa bortser fra Eksistensen af Obligationer).

Da der under en Drepressionsperiode haade i den kapitalproducerende og i den øvrige Industri er uudnyttet Kapacitet og ledige Arbejdere, vil det kun være i Overensstemmelse med Virkeligheden yderligere at gøre den Forudsætning, at Igangsættelsen af offentlige Arbejder gennem en Udvidelse af Bankkrediten ikke vil føre til en Stigning i Prisniveauet. Under disse Forudsætninger kan der overhovedet ikke opstaa nogen senere Ligevægt. Forholdet mellem Bankernes »oprindelige« Indlaan og deres Udlaan er blevet forskudt, men dette vil ikke hindre Bankerne i under næste opadgaaende Konjunktur at udvide deres Kredit i hvert Fald saa meget, som de stigende »oprindelige« Indlaan tillader. Hvis denne Investeringspolitik drives i hver Depressionsperiode, vil Resultatet blive en stadig voksende Forskel mellem de »oprindelige« Bankindlaan og Udlaanene.

En saadan Kapitaldannelse ved Kreditexpansion vil naturligvis navnlig kunne blive stor, saafremt der finder en stærk Stigning Sted i Produktiviteten, og der samtidig opretholdes et konstant Prisniveau. Men den foregaaende Betragtning viser, at dette ogsaa kan ske uden stigende Produktivitet i det lange Løb, naar der eksisterer Konjunkturbevægelser og man som Udgangspunkt tager Depressionsperioden. Forholdet er i Virkeligheden ganske indlysende. Den statiske, individualistiske Betragtning, der forudsætter, at Kapital i samfundøkonomisk og privatøkonomisk Forstand kun kan komme til Verden ved Opsparing, forudsætter, at der eksisterer et Alternativ mellem Anvendelsen af de produktive Kræfter til Kapitalproduktion og til Konsumtion, en Opfattelse, der bygger paa en af de i Økonomien saa almindelige Generalisationer fra det enkelte Individ til Samfundet som Helhed. Dette Alternativ eksisterer i et stationær og statisk Samfund, men ikke altid i et dynamisk. I et saadant Samfund gaar der paa visse Tidspunkter en Gruppe Mennesker — bestaaende saavel af kapitalgodeproducerende som konsumgodeproducerende — forsynet med Kapital ledige, og paa Grund af Samfundets særlige Structure er Forudsætningerne for, at de konsumgodeproducerende faar Beskæftigelse den, at ogsaa de kapitalgodeproducerende faar Arbejde. Der foreligger altsaa ikke den Situation, at man kan vælge at sætte alle i Arbejde ved Produktion af Konsumgoder, og da det ligger i Opsparingens Begreb, at et saadant Valg skal foreligge, følger det heraf, at der i disse Tilfælde er dannet konkrete Kapitalgenstande uden Opsparing (og uden Tvangsindskrænkning af Forbruget gennem Inflation).

Det Samfund, der benytter Depressionsperioderne til Foretagelse af offentlige Arbejder, vil altsaa blive rigere paa Kapital end et Samfund med samme Opsparing, hvor dette ikke finder Sted.

I de her anførte Betragtninger er man gaaet ud fra, at de offentlige Arbejder bliver finansieret ved

Udvidelse af Bankkredit, og man saa altsaa ganske bort fra de Gældsforhold, der under visse Forudsætninger som Følge heraf kunde opstaa. Dette Spørgsmaal om, hvilket Gældsforhold der oprettes som Følge af de offentlige Arbejders Igangsættelse, er imidlertid af Betydning i Forbindelse med Spørgsmaalet om, hvorvidt der i det lange Løb opstaaer en Ligevægt paa Kapitalmarkedet som Følge af de under Depressionen stedfundne offentlige Investeringer. Saafremt nemlig den offentlige Investering resulterer i et tilsvarende Obligationssalg, maa ifølge dens Finansieringsforms Natur en Ligevægt opstaa. Men denne Ligevægt er da af en helt anden Art end den Ligevægt paa Kapitalmarkedet, der ifølge Sagen Natur maa eksistere i et statisk Samfund uden Kreditexpansion eller den Ligevægt, der eksisterer paa Varemarkedet; thi medens Ligevægten i de to sidstnævnte Tilfælde skyldes, at to kvantitativt bestemte Størrelser: Udbud og Efterspørgsel, staar overfor hinanden, og i Kraft af Prisens Influering paa de udbudte og efterspurgte Mængder maa bringes i Ligevægt, er »Ligevægten« i det førstnævnte Tilfælde et Resultat af den valgte Finansieringsform. Det siger blot, at de udbudte Obligationer bliver købt af Folk med Kapitaldisposition, men for at den derved opnaaede Ligevægt skulde være af samme Karakter som Ligevægten paa Varemarkedet, maatte man bevise, at et saadant Obligationssalg ifølge Sagens Natur var en økonomisk Nødvendighed og ikke blot en af Folks kapitalistiske Mentalitet udspringende særdeles almindelig Foranstaltning, og et saadant Bevis kan ikke gives. Der er intet, undtagen det tidligere omtalte Hensyn til Prisniveauet (og de internationale Kapitalbevægelser), der kan hindre Staten i til Stadighed at lade de oprindelige kortfristede Kredit hos Centralbanken, hvormed de offentlige Arbejder finansieredes, omsætte i en langvarig Gæld til Banken, og i samme Omfang, som dette er Tilfældet, indtræder der i det store og hele ikke nogen senere Ligevægt paa Kapitalmarkedet.

I det økonomiske Liv har, som tidligere anført, Fænomener af denne Art fundet Sted ved hver Depressionsperiodes Overgang til opadgaaende Konjunkturer. Blot har det offentliges Indgriben ingen Rolle spillet, men Forholdet har udviklet sig mellem de private Banker og disses kreditsøgende Kunder. Den opadgaaende Konjunktur finansieres altid i første Omgang af en Kreditexpansion. En Del af denne komposeseres ved forøgede oprindelig Indlaan i Bankerne. En Del omsættes i Obligationssalg, men en vis Del bliver bestaaende som Gæld mellem Bankerne og Kunderne og afdrages efterhaanden af disses forøgede Fortjeneste. Samtidig forskydes gennem Tiderne Forholdet mellem Bankernes oprindelige Indlaan og deres Udlaan, hvilket samtidig medfører, at en Del af Krediteksansionen bliver staaende som Bankgæld.

II.

Teoriene om Anvendelsen af de offentlige Investeringer som Mittel i en konjunkturudjævrende Politik har, som naturligt er, navnlig taget Styrke

i Depressionstider, og det er fortrinsvis denne Politik's Virkninger under Depressionsperioden, der gøres til Genstand for Behandling. Men det er klart, og det anføres ogsaa udtrykkeligt hos Myrdal (S. 271), at Ekspansionspolitikken under Depressionsperioder ikke kan anbefales som et isoleret Konjunkturforanstaltning, men først faar Betydning ved at indgaa som Led i en paa længere Sigt indrettet Finanspolitik. Et Led i denne Politik paa længere Sigt er en Indskrænkning af de offentlige Investeringer i de gode Tider. Virkningerne heraf maa undersøges, forinden der endeligt kan tages Stilling til Spørgsmaalet. Myrdal kommer forholdsvis let fra dette Problem ved at gaa ud fra, at denne Indskrænkning betyder en Svækkelse af Højkonjunktoren. Han konstaterer, at der, uanset de forskellige Kriseteorier er Eenighed om, at en Svækkelse af Højkonjunktoren betyder en Mildnelse af den efterfølgende Depression. Og dette er uden Tvivl rigtigt. Derimod kan man næppe paastaa, at alle Kriseteorier fører til, at en Formindskelse af de offentlige Investeringer under opgaende Tider vil afsvække Højkonjunktoren. Myrdal er ogsaa selv ude for en vis Tvivl, naar han (S. 278) skriver, at hvis den konjunktursvækkende Virkning skal komme til fuld Udfoldelse, forudsættes det, at Kreditvilkaarene holdes stramme i samme Grad, som det Offentlige formindsker sin Laantagning. Dette, føjer han til, kan uden videre ske i en lukket Økonomi. Naturligvis, men vil det ske? Hvor ligger Garantien herfor? og i en aaben Husholdning møder dette »visse Vanskeligheder« paa Grund af Kapitalimport. I alle Tilfælde synes altsaa Forudsætningen for, at Indskrænkningen i de offentlige Investeringer under opadgaende Tider skal have Virkninger i svækkende Retning paa Konjunkturforløbet efter Myrdals Betragtninger at være den, at der føres en Bank- og Valutapolitik, som i sig selv vilde være i Stand til at holde Konjunkturforløbet nede.

Ved en nærmere Undersøgelse af hele dette Spørgsmaal maa man særskilt betragte Virkningen af selve de offentlige Arbejders Forskydning og Virkningen af deres Finansiering. Svingningerne i disse to Sider af den offentlige Investeringsevne kan falde sammen eller adskille sig fra hinanden, og det bør derfor nærmere undersøges, om det fortrinsvis er Investeringerne eller Finansieringen, hvis Forskydning har konjunkturudjævrende Virkninger, eller om det gælder for begge de to Siders Vedkommende.

Lad os først betragte Finansieringen. Denne kan saaledes enten finde Sted ved Optagelse af Laan hos Publikum samtidig med Investeringerne, eller de offentlige Arbejder kan midlertidigt finansieres ved Banklaan, f. Eks. gennem en Udvidelse af Centralbankens eller andre Bankers Kredit (idet det forudsættes, at denne Udvidelse ikke betyder en tilsvarende Indskrænkning af Laanene til private Foretagender). Naar de gode Tider er indtraadt, afvikles denne Gæld enten ved Optagelse af Obligationslaan hos Publikum eller gennem Afdrag paa Banklaanet, uden at dette resulterer i, at Centralbanken (resp.

de andre Banker) udvider deres Laan til private i samme Omfang, som Afdragene finder Sted.

I de gode Tider vil man altsaa kunne have 3 forskellige finansielle Foranstaltninger som Følge af en konjunkturiabel Investeringspolitik: Kapitalmarkedet kan som Følge af store Afskrivninger eller ringe Laanoptagen direkte blive rigeligt forsynet med Midler, eller Optagelse af store Laan kan omvendt direkte lægge Beslag paa Kapitalmarkedet, og endelig kan store Skattemidler bruges til Afdrag paa Bankgæld hos Centralbanken.

Den første Form for Finansiering betyder altsaa en Stimulering af Obligationskurserne, d. v. s. en lavere Rente paa Kapitalmarkedet, og Spørgsmaalet bliver da, hvorledes denne billige Adgang til Kapital vil virke paa selve Konjunkturforløbet.

Ved en Betragtning heraf maa man paa samme Maade som ovenfor skelne mellem forskellige »Depressioner«, hvoraf de vigtigste hænger sammen med »Efterspørgselsvariationer«, Boligbyggeri og Industriekspansion.

Som Eksempel paa »Konjunkturbevægelser« af den første Art kan nævnes de Tilfælde, hvor en god Høst (samtidig med en daarlig Høst i Verden som Helhed) har hidført særlig *gunstig »Rentabilitet« i Landbruget* og dermed forøget Efterspørgsel efter Industriprodukter. Dette vil friste til Nyinvesteringer i Industrien. Hvis nu samtidig det offentlige afdrager stærkt paa sine Laan, vil Laanebetingelserne blive gunstige og yderligere stimulere til industrielle Kapitalanlæg. Forøget offentligt Afdrag virker altsaa dels henimod en Modernisering og dels henimod en Udvidelse af Industriens faste Anlæg og vil derved gennemføre Beskæftigelsen.

Dette ser tilsyneladende gunstigt ud. Men jo mere Industrien paa denne Maade har udvidet, medens Efterspørgslen var stor, desto svagere vil den staa, naar Efterspørgslen falder, og desto mere vil den indtraadte Tilstand føles som en egentlig Depression. Nyinvesteringen vil i det store og hele gaa i Staa, fordi man er kommet et langt Skridt forud i Investeringerne. De under den store Efterspørgsel stedfundne Moderniseringer gør Rationaliseringen i Depressionsperioden mindre paakrævet, og det Antal Arbejdere, der ellers i Depressionsperiodens Begyndelse finder Beskæftigelse ved selve Rationaliseringens Gennemførelse bliver derfor mindre.

Resultatet bliver altsaa, at den forøgede Beskæftigelse i de gode Tider resulterer i en Forøgelse af Arbejdsløsheden i de daarlige. »Konjunkturbevægelserne« er altsaa blevet forstærket. Man kan maaske paastaa, at det offentlige Tilskud til Kapitalmarkedet under de gode Tider kun i ganske ringe Grad paavirker dette Forløb, og dette er uden Tvivl rigtigt, men de svage Virkninger, der er, gaar altsaa snarere i Retning af at forstærke end i Retning af at afsvække de beskæftigelsesmæssige Svingninger, der følger med Variationer i Købekraften.

(Fortsættes.)

RESULTATER AF DE SENESTE FORSØG MED DAMPLOKOMOTIVER

Ved *F. Spøer.*

I *Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure* har Reichsbahnoberrat Prof. Dr. Ing. E. h. H. *Nordmann*, Berlin, skrevet en længere Afhandling og begynder med følgende Indledning:

Vanskeligheder med usædvanlige Lokomotivtyper, der er konstrueret med en stor Forhøjelse af den termiske Virkningsgrad som Maal, har i Forbindelse med Erkendelsen af Brændstofomkostningernes forholdsvis lille Andel i de samlede Driftsomkostninger ført til en stigende Værdsætning af gode Lokomotiver af Normaltypen. Disses Forbrugstal og de nyeste Erfaringer med Flercylinder- og Kompoundlokomotiver, hvorhos Kompoundvirkningens termiske Fordel er ret begrænset og betinget, omtales. Virkningsgraden af Ydelsen paa Trækkrogen i Forhold til Ydelsen paa Stemplerne undersøges og viser, hvorledes den for store Hastigheder ved en Tilnærmelse af Strømlinieform kan forbedres. Slutelig beskrives Resultater af Hurtigkørsel, ogsaa med simple Tvillinglokomotiver.

Damplokomotivets varmeøkonomiske Udvikling.

Naar man gennemser Resultaterne af de tyske Rigsbaners Lokomotivforsøg i de senere Aar, saa viser sig den maaske paafaldende Forekomst, at de kun strækker sig over Normallokomotiver, d. v. s. Lokomotiver af sædvanlige Systemer, hvorved her forstaas Stempellokomotiver med Udgangsrør for Spilledampen i Røgkamret og en almindelig Fyrkassekedel. Dette er mere end et Tilfælde; det er et Holdpunkt, og Forsøgsresultaterne gengiver ikke blot et Tværsnit af de nutidige Anskuelser om Lokomotivbyggeri, men har i det væsentligste medført disse Anskuelser.

For 10 Aar siden kunde man skelne mellem to Linier i Lokomotivbyggeriet, hvoraf den ene dannedes af Normallokomotivet. Forstærkninger af Spornettet med Udsigt til et Akseltryk af 20 Tons paa Hovedlinierne og ikke mindst Typisering og Normgivning gav Anledning til en Række nye Udkast, hvoraf Ekspres- og svære Godstogslokomotiver blev virkeliggjort først. De fleste Udkast til Enhedslokomotiver, som var afhængig af mindre tilladt Akseltryk, havde ganske vist en godt tilmaalt Kedel med en stor Overhæder, men Forventningerne gik mere ud paa at faa gode Driftslokomotiver end Lokomotiver med store varmeøkonomiske Resultater. Imidlertid var Varmeøkonomien, og som vi nu kan sige: en noget ensidig Varmeøkonomi, traadt i Forgrunden, ogsaa i stationære Anlæg. Og saa ser vi en anden Udviklingslinie — naturligvis kun anvendt paa enkelte Forsøgslokomotiver — som ved en Udvidelse af Temperatur- og Trykfald havde en væsentlig Forbedring af den termiske Virkningsgrad til Formaal. Her tænkes paa Højtryks- og Turbinellokomotiver, og med dem fulgte udenfor Dampdriftens Rammer

Diesellokomotivet, medens Kulstøvlokomotivet kun opviste en almindelig Kedel med Støvbrænder og saa en usædvanlig Tender. Foruden at haabe paa en bedre termisk Virkningsgrad i Kedlen, laa her en anden Udviklingslinie i Varmeøkonomien til Grund, nemlig Bestræbelser for at anvende Brændstof af mindre Værdi (tørret og fint malet Brunkul eller Halvkoks fra Kulforædlingsindustrien). Man maa give de tyske Rigsbaner det Vidnesbyrd, at disse Forsøg er gjort i storslaaet Format. Paa den internationale Jernbanekongres i Madrid 1930 spillede en Forbedring af Lokomotivernes Varmeøkonomi en væsentlig Rolle; den tyske Beretning var den mest omfattende og var dengang egentlig den eneste, som var i Stand til at bringe Forsøgsresultater i stort Omfang.

Men den modne Frugt udeblev dog, og Værdien af en stor Varmebesparelse undergik en Forandring. Forudsætningerne for Varmeøkonomi frembringer ligesom ved stationære Anlæg Nødvendigheden af totaløkonomisk Betragtning. I en tysk Beretning paa den anden Verdenskraftskonference i Berlin 1930 bragte *F. Fuschs* Rigsbanernes Statistik over Lokomotivomkostningerne i 1929, og den bemærkelsesværdigste Kendsgerning i denne Sammenhæng var, at Kulomkostningerne kun udgjorde 23 pCt. af de samlede Udgifter ved Lokomotivtjenesten. Ved Siden af nogle smaa Poster som Fødevand og Olie fandtes tre store Poster: Forrentning, Forbedrings- og Vedligeholdelsesomkostninger, samt Udgiften til Lokomotivpersonalet. Udgiften for Kul er imidlertid sunket til 21 pCt., d. v. s. at Brændselsudgiften for Damplokomotiver kun andrager mellem en Fjerdedel og en Femtedel af de samlede Udgifter. I en anden Beretning paa Konferencen henviste jeg til, at de varmeøkonomiske Fordele kun indvirker i samme Grad paa Totaløkonomien, naar de ikke faas paa Bekostning af en Stigning paa andre Udgiftsposter; altsaa maa Fordelene ikke ophæves af Fordyrelse i Anskaffelse og Vedligeholdelse af udviklede Konstruktioner.

Her ligger netop det svage Punkt, og for dette kan Kendsgerningen, at det uden Tvivl drejer sig om kløgtige og gennemtænkte Konstruktioner, ikke hjælpe. Nogle peger paa, at Varmebesparelsen ved Højtrykslokomotiver kan opveje Udgifterne til Forrentning og Vedligeholdelse, hvilket dog endnu ikke er opnaaet ved Forsøgene. Dertil kommer den Ulempe ved Nykonstruktionerne, at utilsigtede og ved almindelige Lokomotiver undgaelige Driftsuheld medfører Afkøling og Opfyring af Kedlen og en dermed følgende Forringelse af Varmeøkonomien. Reservemaskiner maa i saa Fald sættes ind, og Driftsvanskeligheder er særligt nu i den haarde Kamp med andre Trafikmidler uønsket. Af disse Grunde er Værdien af de nye Lokomotivsystemer, der trods deres ringe Antal for nogle Aar siden blev anslaaet meget høj, sunket stærkt. Om end Udviklingen ikke vil blive afbrudt, saa vil den dog ikke gaa videre i den Retning, og den virkelige Drift vil foreløbig ikke regne med de nye Lokomotiv-

systemer. Kun Kulstøvelokomotivet har hævdet sig glat og gør vedvarende Tjeneste; ikke for intet har det den normale Lokomotivkedel og -maskine.

Under disse Omstændigheder maatte Normallokomotivets Anseelse stige betydeligt, og Bestræbelserne for at udvikle Damplokomotivets hævdede og tilforladelige Grundform under Bibeholdelse af dets Ophugning es traadt i Forgrunden — ogsaa ved Forsøgsvæsenet. Thi hvad der her naas i brændselsøkonomiske Resultater, er samtidig for største Delen en totaløkonomisk Fordel, da væsentlige Fordyrelser i Anskaffelse og Vedligeholdelse ikke forekommer. Foruden tjener Forsøgsarbejdet naturligvis ogsaa rent driftsmæssige Formaal, saasom Brugbarhed for større Hastigheder og bedre Kendskab til den hensigtsmæssigste Skillelinie mellem To- og Flercylindermaskiner. Og Resultaterne er, da det mest drejer sig om kendte Elementer, saaledes, at de oftest kan overføres paa den næste Levering, medens Idealforholdet ved usædvanlige Lokomotiver efter Prøve i Grunewalder Forsøgsanstalt maa gennemgaa en længere Prøvetid i praktisk Drift forinden Beslutningen om større Anskaffelser — altsaa om en mærkbar Indsats henimod det tilstræbte Maal — kan være berettiget.

(Fortsættes.)

FREMDRIVNINGEN AF CUNARD-DAMPEREN »QUEEN MARY«.

Til Cunard-White Star Lineren af dette Navn, som fornylig er søsat paa Clyde Værft, er der, efter hvad *The Locomotive* meddeler, fabrikeret otte Broncedrivskruer. Af disse tages de fire i Brug, og fire holdes i Reserve. Fabrikationen blev delt lige mellem Firmaerne *J. Stone and Co. Ltd.* i Deptford og *Manganese Bronze and Brass Co.* i Millwall.

De af Stone og Co. leverede er støbt af Turbiston-Bronce, og der er til Støbning af hver Skruer medgaaet 53 Tons af denne Legering. Drivskruerne, som er 4-bladet, er omtrent 6 m i Diameter, og Stigningen er 5,59 m; efter Bearbejdningen vejer hver Skruer 35 t. Keglehætterne er af samme Materiale og vejer omtrent 1 t hver. Disse Drivskruer er de største i Verden og overgaaer de næststørste med over 10 t pr. Stk. Skruernes Støbeform var bygget op af Mursten og Ler og vejede 80 t. Det smeltede Metal transporteredes fra Smelteovnene i Støbeskeer med 20 t Indhold. Otte Dage maatte Støbningen henstaa for at blive saa kold, at den kunde tages ud af Formen.

Skrueerne transporteredes med Løbekran til Maskinværkstedet og anbragtes paa en vertikal Boremaskine — den største i sin Art i Verden; den vejer 165 t og er monteret paa et Fundament, hvortil der er medgaaet 200 t Cementblanding. Den første Operation, der blev foretaget, var at afskære Støbehovedet, som vejede 10 t. Hertil anvendtes en

Rundsav, som er den største, der findes, og maaler 2 m i Diameter. Derefter anbragtes Skrueerne i en Høvlemaskine, og Bladene blev afhøvet til den rette Stigning, og endelig afslebet med roterende Sten og poleret saa Overfladen var spejlblank.

Hver Skruer blev underkastet en streng Prøve i en Afbalanceringsmaskine, der er saa fint mærkende, at selv det letteste Tryk med en Finger paa Bladenes skarpe Kant faar Skruen til at dreje.

Transporten af Skrueerne til Clyde var et vanskeligt Problem, da de var for store til at sende med Jernbanen, og Transport ad Landevej var praktisk talt umulig over en saa lang Distance. De blev omsider kørt paa Blokvogn med 8 Hjul til Surrey Commercial Docks og løftet med en af Port of Londons store Flydekraner over i en Fragtdamper og sejlet til Clyde. Det var nødvendigt at foretage Landevejstransporten om Natten, og saa endda med særlig Polititilladelse af Hensyn til Skruernes mægtige Dimensioner. Hver Skruer fyldte mere paa Vejen end en Omnibus og en Sporvogn ved Siden af hinanden, og paa Grund af Vægten, 35 t plus 10 t for Vægten af Blokvognen, maatte en Sikkerhedsstillelse deponeres hos alle de Vej- og Bromyndigheder. Transporten sorterede under.

Mr. Steam.

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATSANER

Da det i den senere Tid paa flere Maader har vist sig at være af stor Betydning for Pensionisterne, at de slutter sig sammen om deres Forening, og da Kontingentet er saa ringe (30 Øre eller 75 Øre *aarligt* samt et Indskud engang for alle af 25 Øre), at det for den enkelte ikke kan være nogen Hindring, henleder Bestyrelsen paany Opmærksomheden derpaa og beder de Pensionister, som vil indmelde sig, om at gøre dette *omgaaende*. Kontingentet vil senere blive opkrævet ved Pensionsudbetalingen.

Nedenstaaende Indmeldelsesblanket kan udklippes og indsendes pr. Post til Formanden, Togfører Raabæk, Willemoesgade 13, Kbhvn. Ø., Næstformanden, Stationsforstander Wolf, Gl. Kongevej 3, Kbhvn. V., eller Kassereren, Haandværker N. F. A. Jensen, Estlandsgade 16, Kbh. V.

Bestyrelsen.

Undertegnede indmelder sig herved i Pensionistforeningen. Min Pension er under eller over 1000 Kroner aarlig, og mit Pensionskort har Nummer

Fulde Navn:

Tidligere Stilling:

Postadresse:

Pensionen udbetales paa Station

Pensionen tilsendes pr. Postgiro Nummer



HOVEDBESTYRELSESMØDE

DEN 27., 28. OG 29. NOVEMBER 1934

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Foranlediget ved en Indsenderartikel i D. L. T. har Generaldirektoratet idømt det paagældende Medlem den højeste tilladte Bøde, ½ Maanedes Løn. Da dette har fundet Sted uden forudgaaende Undersøgelse, har vi ment, at der heri ligger en Tilsidesættelse af den Tjenestemændene givne Retsbeskyttelse; Spørgsmaalet er drøftet med de øvrige Jernbanorganisationer, som deler vor Opfattelse. Der er dernæst overfor Generaldirektøren og Trafikministeren fremsat Krav om Tilbagebetaling af Bøden. Dette Krav er afslaaet, hvorefter der er gjort forberedende Skridt til Sagsanlæg.

Vi har overfor Generaldirektoratet fremsat Forslag til Ændringer i Tjenestetidsreglerne. Specificeret Oplysning er tilsendt Afdelingerne.

I Skrivelse til Generaldirektoratet har vi henledt Opmærksomheden paa forskellige af de nye Politireglements Bestemmelser, som vi har fundet mindre heldige.

Efter Drøftelse med Generaldirektoratet er der opnaaet Enighed om Forberedelses- og Afslutningstider for MX'erne og MQ'erne. De paagældende Ordre er udsendt.

Generaldirektoratet har nu tiltraadt Organisationens aargamle Krav om, at Lokomotivfyrbødernes Udtagelse til Motoruddannelse skal ske efter Anciennitet. Der vil herefter ikke mere blive indkaldt Ansøgninger, men hver enkelt Lokomotivfyrbøder faar, efterhaanden som der etableres Motorkursus, en Forespørgsel om, hvorvidt han ønsker at gennemgaa bemeldte Uddannelse eller ej.

Der er fremsat Forslag om, at de fremskudte Signaler udflyttes til en Afstand af 800 m foran Hovedsignalet. Generaldirektoratet meddeler i den Anledning, at Spørgsmaalet allerede i nogen Tid har været under Overvejelse.

Spørgsmaalet om Signalgivning ved Trinbrætterne har været Genstand for Forhandling. Paa Grund af Bekosteligheden vil Generaldirektoratet ikke gaa med til Opstilling af Signaler, derimod vil Pladen med Trinbrættets Navn blive anbragt vinkelret paa Køreretningen, saa Lokomotivlanterne kan belyse dem, hvilket forhaabentlig ved medføre Bedring.

Efter vor Anmodning vil der i Fredericia nye Remise blive indrettet et mindre Marketenderi.

Generaldirektoratet har ønsket Motorvogne med Dødmanspedal indrettet paa en saadan Maade, at Motorføreren, hvis han skulde faa et Ildebefindende, ikke kan komme til at trykke Pedalen ned. Der er opnaaet Enighed om visse Forandringer.

Der har med god Tilslutning været arrangeret Besøg ved Lillebæltsbroarbejderne.

I Fredericia har været arrangeret et Foredrag, hvor Maskiningeniør Mølgaard har talt om Jernbanernes Fremtid.

Personalet i Assens ønskede Udstationeringsgodtgørelse for en vis Tjeneste udenfor deres ordinære Tjenesteomraade. Distriktet vilde kun udbetale Kørepenge, men har senere erkendt Rigtigheden af det af os fremsatte Krav om Udbetaling af Timepenge i Stedet for Kørepenge.

Under Hensyn til udstrakt Anvendelse af Rangermaskiner i Stedet for Traktorer i Esbjerg har vi henledt 2. Distrikts Opmærksomhed paa, at Lokomotivførernormativet dersteds var for lille, men Distriktet fastholdt, at der endda er en Lokomotivfører for meget. Sagen er derefter beskrevet overfor Generaldirektoratet, som har givet os Medhold i vore Synspunkter, men som dog ikke vil udvide Normativet i Esbjerg, da Kørselsfordelingen vil blive ændret, naar Lillebæltsbroen tages i Brug.

I Kørselsfordelingen for Strækningsturen i Skern, hvori der skiftevis for Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder er indlagt Afløsning i Rangerturen, er opnaaet en mindre Forbedring.

En Lokomotivfyrbøder i Aarhus har beklaget sig over sin Turplacering; da han er anbragt i Tur efter sit principale Ønske, har man ikke kunnet tage Hensyn til Klagen.

Foranlediget ved, at 2. Distrikt i flere Tilfælde har anvendt Portører til Lokomotivfyrbødertjeneste, har vi anmodet om, at der altid udsættes Lokomotivfyrbødere til Lokomotivfyrbødertjeneste. Distriktet har lovet at tage villigt paa Spørgsmaalet.

Vi har maattet tilskrive Generaldirektoratet angaaende et Afsløsningsforhold i Struer, hvor Depotet lod en Lokomotivfører udløse en Lokomotivfyrbøder fra dennes Lokomotivførerfunktion, for at han kunde blive udstationeret til anden Lokomotivførertjeneste.

Depotforstanderpladsen i Odense, som i et Par Aar har været midlertidig besat, er nu endelig besat permanent.

Lokomotivfører Johs. Hansen, Aarhus, er udpeget til Censor ved Lokomotivførerkøreproven.

To Sygefradragssager er bragt i Orden.

Vi har overfor 1. Distrikt tiltraadt, at der paa Togene paa Nord- og Kystbanen anvendes Natslutsignaler hele Døgnet, idet vi ved denne Tiltrædelse har forudsat, at det saa ogsaa tillades Lokomotiverne at køre med tændte Lanterner.

I Anledning af, at der i en Afdeling var flere Kontingentrestancer (Feriehjemkontingent) har vi maatte meddele, at Restancerne kunde medføre Slettelse for Gæld. Der er derefter givet Løfte om, at Forholdet snarest skal blive bragt i Orden.

Referat fra N. L. F.s Kongres i Stockholm er udsendt til samtlige Afdelinger.

Svensk Lokomotivmandsforbunds mangeaarige Sekretær, N. Engström, er afgaaet ved Døden, i hvilken Anledning vi har fremsendt en Blomsterdekoration

Vor finske Broderorganisation har efter Anmodning faaet tilstillet Oplysninger vedrørende Personalets Erstatningsansvar for Skade paa Materiel.

Det til nødlidende østrigske Kolleger indsamlede Beløb er afleveret. Sagen har været omtalt i D. L. T., hvor ogsaa Regnskab har været optrykt.

Efter Anmodning er der tilstillet I. T. F. forskellige

statistiske Oplysninger vedrørende Kontingentforhold, Formuesforhold m. v.

Endvidere har der som sædvanlig været behandlet et større Antal Sager af mere personlig eller mere lokal Interesse.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Meddelelser fra de stauende Udvalg.

C. O. I har afholdt Repræsentantskabsmøde, hvor vor Organisations Formand blev genvalgt som Bestyrelsesmedlem.

Paa N. J. U.s Sekretariatsmøde, hvor Unionens nye Vedtægter, som bl. a. indfører en fast Ordning med Hensyn til Bidragspligt i Konfliktsituationer, fik deres endelige Udformning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren (herunder Bemærkninger fra det kritiske Udvalg.)

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 6. November 1934, den udstavte i Forhold til sidste Kvartal en Formuefremsættelse paa Kroner 5 175,63. Det kritiske Udvalg havde gennemgaaet Bilag m. v., men havde intet at bemærke. Godkendtes.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

Propforeningen »P« anmoder om Støtte til Opklædning af fattige Konfirmander; Foreningerne »Boserups Minde«, »Gyvelholm« og »T. B.« anmoder om Støtte i deres Arbejde for tuberkulose. Det vedtoges at yde hver af de nævnte Foreninger et Tilskud paa 25 Kr.

I Anledning af det forestaaende Valg af Sygekassebestyrelse, vedtoges det at tiltræde Fredsvalg, saaledes at alle 4 Jernbaneorganisationer i Fællesskab opstiller Kandidatliste. I Henhold til vort Medlemsantal kan vi opnaa Valg af eet Bestyrelsesmedlem. Det vedtoges at genopstille vor mangeaarige Repræsentant, Lokomotivfører Frode Nielsen, som Bestyrelsesmedlem, hvorhos Lokomotivfyrbøder A. Lønqvist opstilles som 1. og Lokomotivfyrbøder K. Svendsen som 2. Stedfortræder.

Afdeling 2 anmoder om Tilskud til Foredrags- og Oplysningsvirksomhed; 50 Kr. bevilgedes.

En fra Østerport Lokomotivførerafdeling forelagt Sag angaaende Afsløsningsforhold afgjordes overensstemmende med Turvalgreglerne, saaledes at den ældste af de i Rangertur beskæftigede Lokomotivførere, der har stemt for Reserven, først tages ud af Tur til Linieafsløsning, naar Depotets Reserve ikke kan bestride Afsløsningen.

I Henhold til Meddelelse fra Generaldirektoratet vil der foran alle Bystationer blive opstillet fremskudte Signaler i en Afstand af 800 m foran Hovedsignalet. Toges til Efterretning under Hensyn til, at vi har tilsendt Generaldirektoratet Forslag om Udflytning af samtlige fremskudte Signaler.

Fra Aarhus Lokomotivførerafdeling forelaa en Sag drejende sig om, at der tildeles de motoruddannede Lokomotivførere nogen Motorafsløsning, saa de kan vedligeholde Færdigheden. Henvistes til Johs. Hansen, H. P. Christensen og Lønqvists Behandling og videre Drøftelse med de interesserede Afdelinger.

Rosenkilde-Laursen anmodede paa Grund af Sygdom om Tilladelse til at udtræde af Hovedbestyrelsen, idet hans

Læge har paabudt ham absolut Ro. Samtidig bragte han Hovedbestyrelsen en Tak for Samarbejde og godt Kammeratskab i den Tid, han havde haft Sæde i samme. Hovedbestyrelsen tiltraadte den fremsatte Anmodning, hvorhos Formanden bragte Rosenkilde-Laursen en Tak for Samarbejdet gennem Aarene og for den Indsats, han havde gjort for Lokomotivmændenes Interesser, han haabede, at Rosenkilde-Laursens Helbred maatte restituere.

Det vedtoges, at L. M. Schmidt, der indtil den kommende Kongres overtager Forretningerne som Kredsformand for Lokomotivførerne, tillige indtræder i de Udvalg m. v., hvortil Rosenkilde-Laursen var valgt; herfra dog undtaget Marketenderiets Repræsentantskab (L. M. S. er i Forvejen Medlem af dette), hvortil valgtes K. Svendsen.

H. P. Christensen meddelte, at han nu ugentlig har visse Dages Funktion som Lokomotivmester, hvorfor han ansaa det for rigtigst at trække sig tilbage fra sin Virksomhed som Kredsformand for Motorførerne og sit øvrige Arbejde indenfor H. B. Under Hensyn til, at der kun er saa kort Tid til næste ordinære Kongres samt under Hensyntagen til forestaaende Arbejder indenfor H. B., fandt denne, at det var rigtigst, at H. P. Christensen beholdt sit Mandat indtil Kongressen.

Punkt 6. Sager henvist fra Kredsen.

Lokomotivførererkredsen: En Sag vedrørende et Motortogs Fremførelse af en Montør med en Assistent som Lods, henvistes til Formandens Sekretærens Behandling. Kredsen henstillede, at der gjordes Forsøg paa at faa nogle Lokomotivførere motoruddannet overensstemmende med Foreningens Standpunkt ved tidligere Forhandlinger med Generaldirektoratet.

Motorførererkredsen: Den Erklæring, Motorførerne nu maa underskrive, og som vedrører Forbudet mod at sætte Dødmandskontakten ud af Funktion, forelagdes. Toges til Efterretning.

En Anciennitetssag fra Tønder henvistes til Forretningsudvalget.

En Sag angaaende Regnfrakker henvistes til Formandens og Sekretærens Behandling.

Lokomotivfyrbødererkredsen: Under Hensyn til, at Foreningens aargamle Krav om, at Udtagelse til Motoruddannelse skal ske efter Anciennitet, nu er imødekommet, henstiller Kredsen, at man ogsaa søger at komme bort fra den psykotekniske Prøve, samt at der arbejdes for, at ogsaa vort andet mangeaarige Krav, nemlig at Motorførerudnævnelserne finder Sted efter Anciennitet, nu sker Fyldest.

2 fra Herning fremsendte Sager, dels vedrørende Tjensteanciennitet, dels vedrørende Afsløsningsforholdene, henvistes til Forretningsudvalget.

Punkt 7. Eventuelt.

Intet at forhandle.

E. K.

LAANEFORNINGEN

L. M. Schmidt har ligeledes overtaget Rosenkilde Laursens Stilling som Organisationens Repræsentant i Laaneforeningen; alle Henvendelser bedes rettet til ham.

**LOKOMOTIVFØRERNES KREDS:
BESTYRELSESMØDE DEN 27. NOVEMBER 1934**

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden meddelte, at han efter alvorlig Hensynstilling fra sin Læge saa sig nødsaget til at bede Kredsbestyrelsen om Tilladelse til at fratræde som Kredsformand, og at han ogsaa i Hovedbestyrelsen vilde anmode om Tilladelse til at udtræde.

Vilde henstille, at Suppleanten — Lokomotivfører M. Ladeby i Fredericia — tilkaldtes, og at L. M. Schmidt som Kredsens Næstformand fungerede til næste Kredsgeneralforsamling under Hensyn til, at der kun var saa kort Tid. Formanden tilbød at vilde skrive Beretningen for den Tid, han havde været Formand.

Kredsbestyrelsen gav den ønskede Tilladelse til, at Formanden udtraadte af Hensyn til det svigtende Helbred, men beklagede, at dette maatte ske, men vilde takke for det gode Samarbejde, der havde været, og den Fordragelighed, der altid havde hersket.

Det vedtoges ligeledes, at Næstformanden fungerede videre, og at Suppleanten blev tilkaldt, samt at der til alle Afdelinger udsendtes Meddelelse om Forholdet.

Derefter refereredes de foreliggende Sager. En Sag, i hvilken en Lokomotivfører mente sig berettiget til 7 Overtimer, var undersøgt, men Distriktets Afgørelse var rigtig.

En Afdeling havde beklaget sig over en anden Afdeling, som havde beklaget sig over visse maskinelle Forhold, som fra Maskinsektionen havde resulteret i et Opslag, men Formanden havde anmodet den klagende Afdeling om selv at forsøge paa at komme til Rette med den anden Afdeling.

C. Thygesen, som var Signalrepræsentant paa Fyen, havde faaet en Forespørgsel fra 2. Distrikt, om han kunde tiltræde, at der ved større Stationer blev en Afstand paa 800 m mellem Hoved- og fremskudt Signal, hvilken han havde sendt videre til Kredsen, og denne havde sendt Thygesen en Meddelelse om, hvad han skulde svare, samt meddelt at Hovedbestyrelsen vilde skrive til 2. Distrikt om, at man havde tilskrevet Generaldirektoratet om en 800 m Afstande mellem bemeldte Signaler paa alle Stationer, og at det faldt udenfor Signalrepræsentantens Beføjelse at svare paa saadanne Spørgsmaal. Thygesen meddelte endvidere, at han havde været til Kommissionsmøde paa Middelfart Station, og de fremskudte Signaler vilde komme til at kunne vise tre Signaler paa de Steder, hvor der var 800 m Afstand.

Man havde fra en Afdeling modtaget en Beklagelse over Lokomotivmesteren, som ikke vidste, der var en Overenskomst mellem Organisationen og Generaldirektoratet om, at Personale, der ikke ved sidste Tjenestes Afslutning havde kunnet faa Ordre vedrørende den næste Tjeneste, ikke havde Pligt til at gaa i Remisen i sin Fritid for at se paa Tavlen, men skulde have Bud hjem. Kredsformanden havde tilskrevet den paagældende Afdeling om dette Forhold og anmodet om, at Lokomotivmesteren fik

Skrivelsen at se, for saa kunde det jo være, det vilde hjælpe paa Hukommelsen. Man havde ikke hørt nærmere.

Kredsen havde modtaget en Skrivelse fra Afdeling 1 om Sympati. Skrivelsen toges til Efterretning.

Formanden refererede en Sag fra Viborg, hvor Lokomotivmesteren havde ladet en Mekaniker fremføre anden Afdeling af Tog 775 med en Motorvogn. Paa den Maade kunde der jo let blive for meget Personale, naar Mekanikerne bruges som Motorførere, og man vedtog at sende denne Sag i Hovedbestyrelsen.

Man havde fra en Afdeling modtaget Beklagelser over et Medlem, som med Distriktet havde truffet Aftaler uden om Afdelingen, og efter at Sagen var beskrevet af bogge Parter vedtoges en Skrivelse, der skulde sendes det paagældende Medlem. Saavel som der var sket Henvendelse i Distriktet paa Kredsen's Foranledning.

Der forelaa en Skrivelse fra Kredsen's Repræsentant i Signalkommissionen i 1. Distrikt. Det vedtoges at forelægge Kredsgeneralforsamlingen Sagen.

Der forelaa Spørgsmaal fra en Lokomotivfører, der ogsaa var Censor ved den praktiske Lokomotivførerprøve, om hvilken Betaling, der skulde ydes ham for Censorvirksomhed, hvilket besvaredes med, at han kunde tilkomme Timepenge som Lokomotivfører + 3 Kroner om Dagen.

Formanden meddelte, at han havde sendt Sagen i Hovedbestyrelsen vedrørende Signal ved Trinbrætter, da det ikke syntes, som om Generaldirektoratet vilde indfri sit Løfte om en mundtlig Forhandling. Sagen er nu bragt til en Løsning.

En Del mindre Sager var behandlet af Kredsformanden.

Kredsen har paa Opfordring ladet sig repræsentere ved H. Niensens Begravelse i Randers. Kredskasserer Johs. Hansen havde repræsenteret Kredsen.

Punkt 3. Meddelelser fra Kredskassereren.

Kredskassereren forelagde en Regnskabsoversigt pr. 15. November 1934. Regnskabet balancerede med 2616 Kr. 92 Ø. Toges til Efterretning.

ad 4. Eventuelt.

Kredsformanden takkede den samlede Kredsbestyrelse for det udmærkede Samarbejde, der havde været, og var glad for den gode Forstaaelse, der altid havde været til Stede. Udtalte, at han vilde følge den videre Udvikling for Standen med stor Interesse.

Hvert enkelt Kredsbestyrelsesmedlem takkede Formanden for den Indsats, han havde ydet. Fejring, takkede for den hurtige Maade, hvorpaa Formanden ekspederede alle Sager.

Mødet sluttet.

C. Thygesen.



**LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-
BESTYRELSESMØDE DEN 27. NOVEMBER 1934**

Alle tilstede.

Punkt 1. Forhandlingsbogen.

Forhandlingsbogen blev godkendt.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

En Sag fra Herning angaaende Funktionstillæg er læst tilfredsstillende.

Fra Kalundborg foreligger en Sag angaaende Afsløsnings-tjeneste. Kredsen diskuterede indgaaende denne Sag, og man enedes om, at Kredsformanden i en nær Fremtid besøger Afdelingen.

Fra Brande foreligger ligeledes en Sag angaaende Afsløsnings-tjeneste. Kredsformanden underretter Afdelingen om, at det skal være de ældste, der skal udtages af Tur til at udføre Lokomotivførertjeneste.

En Forespørgsel fra Struer angaaende forskellige Sager var besvaret af Kredsformanden.

Om Afsløsnings-tjenesten i Tønder forelaa en Sag, som var besvaret af Kredsformanden.

Om Afsløsningsforholdene i Herning forelaa ligeledes en Sag. Sagen oversendtes til H. B.

En Sag angaaende Anciennitet for Lokomotivfyrbøder Winther med flere og en Sag om Bytning fra Herning oversendtes til H. B.

Fra Næstved foreligger en Sag angaaende Mangel af en Lokomotivfører dersteds. Da hele dette Spørgsmaal for Øjeblikket ligger i Generaldirektoratet, tilskriver Kredsformanden Afdelingen.

En Sag fra Nyborg angaaende manglende Fridage i Reserven oversendes til Kredsformandens nærmere Undersøgelse.

Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden oplæste en Del Skrivelser fra forskellige Afdelinger. Kredsen drøftede endvidere psykoteknisk Prøve og Motorførerkursus.

Punkt 4. Regnskabsoversigt.

Kredskassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. September 1934. Det udviste en Indtægt paa 22 986 Kr. 45 Øre og en Udgift paa 23 736 Kr. 63 Øre. Kassebeholdning pr. 30. September 1934 1 336 Kr. 15 Øre. Balance 25 072 Kr. 78 Øre. Regnskabet toges til Efterretning.

Punkt 5. Eventuelt.

Intet.

C. C.

DE KØBENHAVNSKE LOKOMOTIVFYRBØDERE

afholder Juletræsfest den 5. Januar 1935 Kl. 18—3 i City Selskabslokaler, Kronprinsensgade 7.

Børnene samles Kl. 17,45, og Kl. 18,00 marcheres der ind i Salen, omkring det smukt pyntede Juletræ til de gammelkendte Toner af »Lokomotivmændenes March«.

Ude fra Granskoven kommer Nissefamilien »Nepomuk« med Posen fuld af nye Gavtyvestreger og vil paa forskellig Maade underholde Børnene.

Børnene trakteres med Chokolade og Kager og faar hver en stor Pose Godter og en Julegave.

Naar Gaverne er uddelt, og Børnene har drukket Chokolade, vil der blive arrangeret en Filmsforestilling, der opføres: »En dejlig Dag« og »Snookums Juleaften«.

Festen for Børnene afsluttes Kl. 22.00.

Derefter Bal for de Voksne.

Festudvalget vil gøre sit bedste for, at Aftenen kan faa et fornøjeligt Forløb.

Deltagere med Børn bedes indtegne sig paa de fremlagte Lister, der slutter den 30. December. Alle Lokomotivmænd med Bekendte er hjertelig velkommen.

Billetter faas hos _____ Festudvalget.

»LANTERNEN«

Lanternen afholder sin 14-aarige Stiftelsesfest den 5. Marts 1935 i Rosinis Selskabslokaler. Nærmere Program følger senere. *Bestyrelsen.*

**AF KONG CHRISTIAN DEN IX'S
UNDERSTØTTELSESFOND**

ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1935 kunne uddeles ca. 1300 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Personal- og Regnskabsafdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtigt, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2600 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Knutzen,
Overassistent P. K. From Hansen, Københavns Hovedbgd.,
Lokomotivfører J. S. E. Kuhn, Kalundborg,
Trafikinspektør J. Okkels, Aarhus,
Fuldmægtig J. Rohleder, 1. Distrikt, København,
Lokomotivfører L. M. Schmidt, Københavns Godsbaneg.,
Baneingeniør K. A. Thomsen, 1. Distrikt, København,
Fuldmægtig Frk. Westergaard, Trafikkontoret, Kbh., og
Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København.

TAK

Vor hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Hustrus og Moders Bisættelse.

Emil Wunderlich, pens Lokomotivfører. *Ellen Wunderlich*.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Moders Begravelse.

A. I. Andersen, Lokomotivfører,
Gedser.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

			17200	16249	Petersen, Nis: Spildt Mælk.
			17201	16180	Hobart, A. F.: Olie til Kinas Lamper.
			17202	16190	Hellssen, H.: Jeg har moret mig dejligt.
			17203	16167	Knickerbocker, H. R.: Kommer Krigen?
			17204	13465d	Aakjær, Jeppe: Efterladte Erindringer.
			17205	16771	Rochau, E.: Tapre Piger.
			17206	16264	Dahlsgaard, M.: Dahlsgaard, M.: Rendt af Lære.
			17207	16245	Jøhnke, E.: Jenny.
			17208	16244	Hallar, S.: Mange Mile Vand imellem —
			17209	16246	Korch, M.: Blomstrende Verden.
			17210	16263	Walpole, H.: Den første Herries.
Si -Følster	Jyl.-Fyø	Nye Bøger.			
17193	16211	Jerndorff-Jessen, P.: Nordstjernen.			
17194	16266	Hawthorne, H.: Indianernes Fange.			
17195	16269	Thygesen, N. Presskorn: Trine-Rød-spætte.			
17196	16267	Korch, J.: Hønemor.			
17197	16209	Gredsted, T.: Løftet som bandt.			
17198		Fokker, A.: Den flyvende Hollænder.			
17199	16170	Buck, Pearl S.: Østenvind-Vestenvind.			

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Oktober Maaned 1934 samt i Tidsrummet April—Oktober 1934 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933 i runde Summer.

	Oktober 1934	Maaned 1933	1934	
			Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	3 800 000	3 550 000	250 000	
Gods- og Kreaturbefordring	3 510 000	3 660 000		150 000
Postbefordring	540 000	530 000	10 000	
Andre Indtægter	470 000	390 000	80 000	
Indtægter i alt	8 320 000	8 130 000	190 000	
Driftsudgifter	9 260 000	8 850 000	410 000	
Afskrivning	510 000	470 000	40 000	
Forrentning	870 000	800 000	70 000	
Udgifter i alt	10 640 000	10 120 000	520 000	
Statens Tilskud til Driften	2 320 000	1 990 000	330 000	
	April—Oktober 1934	1933	1934	
			Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	34 850 000	31 400 000	3 450 000	
Gods- og Kreaturbefordring	24 250 000	24 400 000		150 000
Postbefordring	3 610 000	3 140 000	470 000	
Andre Indtægter	3 060 000	2 760 000	300 000	
Indtægter i alt	65 770 000	61 700 000	4 070 000	
Driftsudgifter	62 230 000	58 720 000	3 510 000	
Afskrivning	3 560 000	3 320 000	240 000	
Forrentning	5 900 000	5 330 000	570 000	
Udgifter i alt	71 690 000	67 370 000	4 320 000	
Statens Tilskud til Driften	5 920 000	5 670 000	250 000	

D. S. B. Oktober 1934.

Indtægten af Personbefordringen har i Oktober 1934 været 250 000 Kr. større end i Oktober 1933, herunder indbefattet Stigningen i Indtægten hidrørende fra ny tilkomne Automobilruter. Merindtægten af Personbefordringen paa Banerne udgør ca. 150 000 Kr.

Indtægten af Gods- og Kreaturbefordringen viser en Nedgang paa 150 000 Kr.; i Virkeligheden er der en Stigning i Gods- og Kreaturbefordringsindtægten paa ca. 50 000 Kr., idet en Forskydning i Betalingen til udenlandske Baner har paavirket Maanednen med ca. 200 000 Kr. i ugunstig Retning.

Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning af 90 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 410 000 Kr. Driftsudgifterne er i Oktober Maaned ligesom i den forløbne Del af Finansaaret foruden af Forhøjelsen af Reguleringstillægget, Merudgifter til den forøgede Rutebildrift og til den elektriske Nærtrafik tillige paavirket af Udgifter til Sporarbejder (Udretning af Kurver) m. v. i Anledning af Forøgelse af Kørehastigheden samt af Udgifter til Modernisering af Personvognsmateriellet.



Afsked:

Lokomotivfører J. P. V. Bertelsen, Københavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pens. fra 28.—2.—35 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører H. Nielsen, Randers, den 18.—11.—34.

Forflyttelse fra 1.—12.—34:

Lokomotivfører V. A. Hansen, Padborg, til Skern.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

K l æ d n i n g V i n t e r f r a k k e

Charles A. Hansen

Vesterbrogade 35

Telf. Eva 692

De vælger efter Deres Smag blandt 300 udsøgte engelske og skotske Stoffer og vi syr det efter Deres Ønske som **fineste HAANDSYET SKRÆDERI** fra Kr. 160,—.

Skrædersyet Maal-Konfektion med Efterprøvning i engelske og danske Stoffer fra Kr. 98,—.

De Herrer Tjenestemænd tilbydes Konto til kontante Priser.

Københavns Begravelses Service,

Kapelvej 1, Telf. Nora 7703,

arrangerer en smuk Begravelse med alt iberegnet for Kr. 225,00. Hertil leveres:

1 stor, smuk, hvidlakeret Kiste, Gravsted i 20 Aar, Gravning, Kapel med Lys, 4 grønne Træer, 2 Kandelabre, Sangkor, Orgelspil, Kørsel med smuk Ligvogn, Ligklædning, 100 Stk. Sange efter eget Valg, meget smuk Kistedekoration, samt den mest samvittighedsfulde Betjening i alle Retninger.

Alle Papirer ordnes gratis. Nora 7703.

Statsbanetjenestemænd bør forsikre i Statsbanepersonalets Brandforsikrings- og Understøttelses-Forening.

Brand- Indbrudstyveri- og Familieansvarforsikring

Foreningen har uddelt ca. 234400 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditionskontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

L e j

Unica - Always - Dynafon - To-R - Grand _____
med Køberet.

Brugte Modtagere tages i Bytte.

Urlageret, Jagtvej 64. Stoppsted: Nørrebros Runddel.
Tlf. Nora 45 68 x.



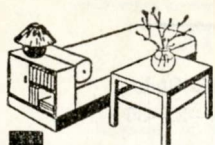
Gør Julebordet
festligt med

HAFNIA
JULEØL

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 6. December 1934.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. Sal. København V.
Telefon Vester 3016.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 23, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.



**Der er en Del Folk
i faste Stillinger,**

som udelukkende køber Møbler

Soveværelser fra Kr. 460
Eg Spisestuer > > 600
Herreværelser > > 660
Dagligstuer > > 360

hos det anerkendte Møbelfirma

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

HOLM & LARSEN INDEHAVER: Tlf.
P. E. HOLM 7155

Falkoner Allé 46, Hj. af Nikolajvej.

Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens
Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET



SIGI

Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

Brochure om Pessarier, Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksporthandkostninger.

Amk. Gummi-Industri, Afdl. D. Vestergade 3.
København K.

Møbellageret „FIDUSEN“
(I. WILLUMSEN)

Oehlenschlägersgade 29 · Telefon Vester 8546

Nye Møbler i alle Stilarter · Brugte Møbler tages i Bytte

- Eget Snedkerværksted -

Overslag og Tegninger gives

Lempelige Betalingsvilkaar

Denny Laanebank ^{A/s} Vestre Boulevard 9-11
Telf. 458 og 9708

Laan til Tjenestemænd mod Kautionsforsikring. Selvskyldnerkaution, solidarisk Ansvar eller anden Sikkerhed. — Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune som berettiget til at modtage Lønfortskrivninger fra Tjenestemænd.

**Brødr. Braun's
Kentucky Skraa**

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

Moderne Tilpasning af al Brille-Optik.

25 Aars Erfaring.

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

Fotografiske Artikler. — Ure. — Ur-Reparationer.

Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905.

DAME- & HERRE-SALON

Jagtvej 30. — Telf. Nora 8469.

Hurtig, proper og reel Betjening.

Alt til rimelige Priser.

NB. Klipping 75 Øre.

Nye, mod. Apparater til Permanent.

Ærbødigst Anthon Pedersen.

BLOMSTER

„Eranthis“
Enghaveplads 11.

Telefon Vester 8537

Kistedekorationer

Øjet faar Hvile
i „Brillen“ fra Thiele.
I 115 Aar „Briller“ Købmagergade 3.

Sammenlign vore Priser og Tilpasning med andres og døm selv.
Leverandør til Sygekassen.

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:

15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

ALBANI
PILSNER og LAGER
ØLLET DER SMAGER



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