



35. Aargang No. 5

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Marts 1935

ET TRIST NORMERINGSLOVFORSLAG

Er det ikke naturligt, at Lokomotivfyrbødere, for hvem Avancement til Lokomotivførere har været fuldstændig standset i de sidste 3 Aar, med Forventning imødeser Normeringslovsforslaget for næste Finansaar, forventningsfuldt spejder efter Bedring. Og hvilken Skuffelse! Lokomotivførerantallet foreslaas ikke forøget, men nedsat med yderligere 50, nemlig til 950. Hvad Motorførerantallet angaar foreslaas disse ganske vist en Udvidelse til 110 for I Grads vedkommende og til 82 for II Grads vedkommende. Men da Generaldirektoratet ikke har udfyldt de hidtidige Normativer — 90 henholdsvis 68 — idet det faktiske Antal for Tiden er 74 I Grads og 43 II Grads Motorførere, er det vel ikke at vente, at de 110 og de 82 Pladser alle vil blive besatte, skønt noget saadant maatte være naturligt. Men selv om Administrationen kunde bevæges til af Hensyn til de ganske ekstraordinært vanskelige Avancementsforhold at besætte samtlige de Motorførerstillinger, hvortil der haves Bevilling, saa bliver det alligevel ikke den fuldt retfærdige Afhjælpning af Forfremmelsesmisèren; thi vore ældste Lokomotivfyrbødere maa jo siges at være dem, som staar for Tur til Forfremmelse, og det uanset om de har Motorførereksamen eller ej.

Lokomotivførerantallet er i Øjeblikket 989, og det foreslaas altsaa sat ned til 950. Motivering herfor er dels Udvidelse af Motortrafikken, dels Indsættelse af Rangertraktorer og dels Ibrugtagningen af Lilleblætsbroen, hvorved Færgerangeringen i Strib og Fredericia vil

bortfalde, og hvorved der tillige skulde aabnes Mulighed for en bedre *Personaleudnyttelse*???

Men kan det nu være rigtigt, at Lokomotivførerantallet kan taale at komme saa langt ned? I Efteraaret 1930 forhandlede vor Organistion og Generaldirektoratet om Antallet af Lokomotivførere, der naaedes Enighed om, at det skulde ansættes til 1117, og efter mange Aars Modstand indstillede Generaldirektoratet dette til Rigsdagen. Vi har altsaa Lov til at gaa ud fra, at det var endda meget nøje overvejet; at det altsaa var det mindste forsvarlige Lokomotivførerantal, man kunde have. Dengang denne Indstilling blev afgivet, laa Forholdet saaledes, at der i Tiden 1. April til 30. November 1930 var kørt ialt 21,2 Mill. Damplokomotivkilometer (15,9 Mill. Damplokokm og 5,2 Mill. Rangerkm). Da vi vel kan gaa ud fra, at Indstillingen om at nedsætte Lokomotivførerantallet til 950 ogsaa er afgivet omkring ved Nytaarstid i Aar, er det nærliggende at spørge, hvorledes ligger da Antallet af korte Kilometer nu, og det viser sig saa, at der fra April til November 1934 er kørt ialt 19 Mill. Damplokokilometer (14,5 Mill. Damptogkm og 4,4 ved Rangering), men for det første er dette jo kun en Nedgang paa ca. 10 pCt., og for det andet turde det vel antages, at de anspændte Tjenestefordelinger slappes lidt efterhaanden som Togfremførelsen bliver strengere og strengere, saaledes at der i Virkeligheden for Tiden skulde være Brug for mindst 1006 Lokomotivførere, hertil maa lægges de 6 Lokomotivførere, der kører i MX-Farten i Aarhus, det er ingen Damptog og som Følge deraf ikke medregnet i Damplokomotivkilometerantal-

let, vi kommer saa op paa 1012, og forhøjer man dette Tal med de 9 Lokomotivførere, der skal bruges ved Lyntogene, skulde Antallet pr. 15. Maj altsaa være $1021 \div$ hvad der spares ved Lillebæltsbroens Aabning, hvilket saavidt os bekendt er regnet til 16 Mand.

Denne lille teoretiske Undersøgelse, som vel at mærke bygger paa de foreliggende Forhold, viser altsaa, at Lokomotivførerantallet i Dag burde være ca. 1012, og at det pr. 15. Maj formenes at burde være ca. 1005. Men da vi i Øjeblikket kun har 989 Lokomotivførere, skulde der altsaa være for faa af dem i Stedet for for mange, og dette er vistnok ogsaa Tilfældet. Efter de for Depoterne ansatte Normativer, som ingenlunde er for rundelige, mangler der 1 Lokomotivfører paa Østerport, 2 i Helsingør, 1 i Roskilde, 1 i Kalundborg, 1 i Masnedsund, 1 i Næstved, 2 i Korsør, 2 i Nyborg, 1 i Padborg, 1 i Herning og 4 i Struer. Det hævdes ganske vist, at der Overtal i København, Aarhus, Horsens og enkelte andre Steder, men lægger man Mærke til, hvor mange Lokomotivfyrbødere, der kører i Rangertur i København, gør man sig sine egne Tanker om den paastaaede Overtallighed af Lokomotivførere. Vi kunde endvidere pege paa, at der næppe kan siges at være Overtallighed i Horsens, saalænge de dér stationerede Lokomotivførere maa udføre Rangerarbejdet; thi den Omstændighed, at Statsbanerne »normerer« en eller anden Station med en Traktor som i Realiteten kun er anvendelig i en ganske lille Brøkdal af Aaret, kan da i hvert Fald kun paa ganske uforvarlig Maade skabe overtallige Lokomotivførere.

Der findes imidlertid i Normeringslovsforslaget en lille Ventil, nemlig en Bemærkning om, at Generaldirektoratet bl. a. for Lokomotivpersonalets Vedkommende forbeholder sig at fremkomme med Ændringsforslag, naar Beregningerne paa Grundlag af den nye Køreplan kan gøres endeligt op, hvilket endnu ikke har været muligt.

Under Henvisning til at Generaldirektøren ofte nok har betonet, at det ikke er Hensigten at snyde Personalet for de det rettelig tilkommende Avancementspladser, nemlig at lade Tjeneste i overordnede Stillinger udføre til Stadhed af lavere lønnet Personale, er det at haabe, at Generaldirektoratet vil instruere Distrikterne om, at kunstigt frembragte Besparelser, som aldrig bliver andet end tom Teori, eller Bespa-

relser, som kun opnaas ved Brud paa Aftaler, ikke har nogen Interesse. Dersom Distrikterne vil rette sig herefter, hvad de som oftest har vanskeligt ved, tror vi, at der atter vil kunne komme Gang i Forfremmelserne.

KØREPENGE Pension TIL DE FRA TYSK TJENESTE OVERGAAEDE TJENESTEMÆND

Som bekendt fik de Tjenestemænd, som var ansat før 1. Oktober 1919 og som efter den da gældende Lønningslov fik medregnet et vist Kørepengebeløb ved Pensionsudregningen, Lov til at beholde denne Ret, dersom de fremsatte Ønske derom og betalte 5 pCt. af bemeldte Beløb i Pensionsbidrag. — Da jo ved Genforeningen overgik en Del tyske Tjenestemænd under Statsbanerne, har der tidligere været jgort Forsøg paa at faa denne Bestemmelse til at gælde ogsaa dem af de paagældende, som i Henhold til de prøjsiske Lønningsbestemmelser fik Pension af Kørepengene, men det lykkedes ikke. Imidlertid er Spørgsmaalet blevet rejst paany, og det viser sig, at den nuværende Finansminister har stillet sig forstaaende. Det foreslaas nemlig paa Forslaget til Normeringslov for 1935/36, at de omtalte Tjenestemænd faar Adgang til Pensionering af Kørepenge. Forslaget lyder saaledes:

»Finansministeren bemyndiges til at give de ved Sønderjyllands Genforening med Kongeriget i 1920 fra tysk til dansk Tjeneste overgaaede Tjenestemænd, der efter de inden Overgangen gældende tyske Pensionsbestemmelser havde Adgang til at faa et vist Kørepengebeløb medtaget ved Fastsættelsen af deres pensionsgivende Indtægt, Adgang til, saafremt de inden 1. Juli 1935 indgiver Begæring herom, at faa medregnet Værdien i danske Kroner (omregnet i Forholdet 9—8) af det pensionsgivende tyske Kørepengebeløb, som de oppebar umiddelbart før deres Overgang til dansk Tjeneste, efter tilsvarende Synspunkter som angivet i § 71, Stk. 4, i Tjenestemandsloven af 12. September 1919, imod fremtidig at betale Pensionsbidrag af det Beløb, der medregnes, samt mod at efterbetale — eventuelt afdragsvis i Løbet af højst 12 Maaneder — Pensionsbidrag for Tiden siden Overgangen efter tilsvarende Satser, som har været

gældende for de af fornævnte Bestemmelser omfattede danske Statstjenestemænd.«

Til Forslaget er knyttet følgende Bemærkninger:

»I Henhold til Bestemmelserne i § 71, Stk. 4, i Lov Nr. 489 af 12. September 1919 om Statens Tjenestemænd kunde enhver blandt det ved Statsbanerne ansatte Lokomotiv- og Togpersonale, som i Henhold til den ældre Lovgivning havde lidt Afdrag til Pensioneringen af Værdien af de ham oppebaarne Kørepenge, inden 3 Maaneder efter Lovens Ikrafttræden kræve sig — eventuelt sin Enke — tillagt Pension foruden af de sædvanlige pensionsgivende Indtægter tillige af de Kørepengebeløb, som efter de tidligere gældende Regler vilde have været medtaget ved Pensionsberegning, imod fremdeles som hidtil at lide Afdrag i Lønningen, 5 pCt. aarlig, af det Kørepengebeløb, af hvilket han senest svarede Pensionsbidrag.

Under Hensyn til, at denne Ret efter Tjenestemandsloven af 1927 og 1931 er blevet bevaret for det paagældende Personale, og til, at det ved Genforeningen i 1920 fra tysk Tjeneste overtagne Lokomotiv- og Togpersonale efter de da gældende tyske Pensionsbestemmelser har haft en tilsvarende Ret, vil man finde det stemmende med Billighed, om sidstnævnte Tjenestemænd, saafremt de maatte ønske det, faar Adgang til at faa Pension af et Kørepengebeløb svarende til det, de ved Overgangen oppebaar som pensionsgivende, mod fremtidig at svare Pensionsbidrag af Beløbet og efter-betale de Pensionsbidrag, som de, dersom Ordningen havde været gældende fra Overtagelsesdagen, vilde have erlagt i den siden da forløbne Tid.

I Overensstemmelse med, hvad der var gældende efter Tjenestemandsloven af 1919, er det bestemt, at den eventuelle Begæring skal fremsættes inden Forløbet af en vis Frist. Da det Pensionsbidragsbeløb, som eventuelt skal efterbetales, vil blive ret stort, har man fundet det rimeligt at tillade, at Beløbet erlægges i Afdrag, idet det dog maa være en Betingelse, at Pensionsnydelsen ikke kan blive aktuel, forinden hele det skyldige Pensionsbidragsbeløb er blevet betalt. De økonomiske Konsekvenser af Forslagets Vedtagelse er ikke store, idet Bestemmelsen kun kan komme til at angaa ca. 20 Personer.

Iøvrigt har man formet Bestemmelsen som en Bemyndigelse for Finansministeren under

Hensyn til de særlige Pris- og Valutaforhold, der kan gøre sig gældende for vedkommende Periode.«

Som det fremgaar af foranstaaende, skal de, som ønsker at benytte sig af Tilbudet, indsende Begæring derom *inden 1. Juli d. A.* Det Pensionsbidrag, der skal svares, skal være det samme, som har været gældende for de danske Tjenestemænd, der havde og har den omtalte Rettighed, altsaa 5 pCt.

Vi har intet Kendskab til, hvilke Kørepengebeløb de prøjsiske Jernbanemænd fik medregnet ved Pensionsberegningen, men tænker vi os, at det drejer sig f. Eks. 300 Kr. skal der efterbetales 5 pCt. = 15 Kr. eller ca. 225 Kr. for de siden Genforeningen forløbne 15 Aar; opnaar vedkommende Tjenestemand højeste Pension — 70 pCt. — vil han aarligt kunne faa 210 Kr. i Pension af det her nævnte Kørepengebeløb. Er det Kørepengebeløb, det drejer sig om, f. Eks. 500 Kr., vil højeste Pension heraf blive 350 Kr.

Da dette er en væsentlig Forbedring, udtrykker vi Ønsket om, at Forslaget ophøjes til Lov.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Ved det af de *ubemidlede* Interessanter foretagne Valg af Medlemmer til Bestyrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse for Perioden 1. April 1935—31. Marts 1939 er afgivet følgende Antal Stemmer:

| | | |
|---------------|--------|----------|
| Liste A | 49 747 | Stemmer, |
| Liste B | 1 605 | » |
| Liste C | 2 435 | » |
| Liste D | 807 | » |

71 Stemmesedler var ugyldige.

De paa Liste A opstillede 10 Kandidater og Suppleanter for disse er herefter valgt, medens der ikke er valgt nogen af de paa de øvrige Lister opstillede Kandidater.

Som tidligere meddelt er de af de bemidlede Interessenter opstillede Kandidater valgt uden Afstemning.

Sygekassens Bestyrelse — samt Suppleanter til denne — bestaar fra 1. April 1935 af Formanden, Afdelingschef E. D. F. Terkelsen, Generaldirektoratet, samt af følgende:

Repræsentanter valgt af de ubemidlede Medlemmer:

1. Godsekspeditor J. J. Bjerring, Nyborg,
2. Banearbejder Th. E. Frederiksen, Herning,
3. Snedker H. Laur. Hansen, Centralværkstedet, København,

4. Kobbersmed C. Chr. Holm, Centralværkstedet, Aarhus,
5. Banearbejder N. Chr. Madsen, København,
6. Lokomotivfører Frode Nielsen, København,
7. Jernbanepakmester H. C. Pedersen, Aarhus,
8. Overportør Ch. O. Pedersen, København,
9. Overmatros C. F. V. Poulsen, Korsør,
10. Overportør M. K. Sørensen, Vejen.

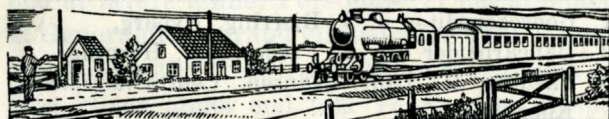
Suppleanter:

1. Suppleant for den under 1 anførte: Kontorassistent Fru E. O. Steffensen, Generaldirektoratet,
2. — for den under 1 anførte: Trafikassistent C. C. A. Larsen, København.
1. — for den under 2 anførte: Banearbejder N. A. Jensen, Aarhus,
1. — for den under 3 anførte: Maskinarbejder I. P. Nielsen, København,
1. — for den under 4 anførte: Remisearbejder J. C. Christensen, Aarhus,
1. — for den under 5 anførte: Banearbejder S. Jørgensen, Næstved,
1. — for den under 6 anførte: Lokomotivfyrbøder C. A. O. Lønquist, Aarhus.
2. — for den under 6 anførte: Lokomotivfyrbøder K. O. Svendsen, København,
1. — for den under 7 anførte: Togbetjent O. J. Bentsen, København.
1. — for den under 8 anførte: Overportør N. Meldgaard Kristensen, København,
1. — for den under 9 anførte: Vognopsynsmand R. A. K. Andersen, Frederiksberg,
1. — for den under 10 anførte: Pakhusformand L. C. Jensen, Aarhus,
2. — for de under 8 og 10 anførte: Overportør J. N. Lausen, Kolding,
2. — for de under 2 og 5 anførte: Maskinpasser A. C. Eriksen, Langaa:
2. — for de under 7 og 9 anførte: Overskibsfyrbøder K. V. J. Dahl, Korsør,
3. — for de under 2, 5, 7, 8, 9 og 10 anførte: Overportør Th. Petersen, Nørager.

Repræsentanter valgt af de bemidlede Medlemmer:
 Ekspeditionssekretær K. B. Hansen, Generaldirektoratet,
 Trafikkontrolør C. J. Wieth, 1. Distrikt.

Suppleanter:

1. Suppleant: Lokomotivfører Sophus Jensen Fredericia,
2. — Trafikkontrolør A. L. Ohmeyer, Generaldirektoratet,
3. — Stationsforstander J. Duus, Tølløse.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Foran et nyt Vendepunkt?

Et Foredrag paa Tryk.

Med Interesse har man læst, hvad Carl Petersen i Frederigshavn fornylig skrev i D. L. F. om Udsigten til ændret Organisationsform. Du, Læser, der er i Besiddelse af D. L. F.s Jubilæumsskrift af 1924, tag dette frem og læs det igennem og med alvorlig Eftertanke.

I Forordets 2. Punktum staar der: Foreningens Liv og Virksomhed deler sig i fire ved bestemte Data afgrænsede Perioder, en første 5 aarig, en anden 7 aarig, en tredje 4 aarig og en fjerde 9 aarig.

Vil mon det næste Jubilæumsskrift komme til at betegne dette Aars Kongres som et nyt Vendepunkt, Begyndelsen til en femte Periode i D. L. F.s Historie, rent organisationsmæssigt og muligt paa anden Maade? Tiden vil vise det. — Vil det muligt ogsaa med uudslettelig Skrift bemærke: Samme Aar skete der et højt drastisk Vendepunkt i de Principper hvorefter Banerne i en Menneskealder har rykket Personale op i Lokoførerstillinger? Enhver danner sig sin Tanke herom.

Gennem de Aartier, D. L. F. hidtil har bestaaet, har det været Maalet at skabe saadanne Linier, saadanne Regler for Medlemmerne som Tjenestemænd betragtet, at Vilkaarligheden blev udelukket, og der er søgt oparbejdet en til Fuldkommenhed grænsende Retfærdssans baade indad og udad; alt i alt Arbejdsprincipper, der bar gode Frugter og skabte Respekt i og om Organisationen. Det bærende Princip for Lokopersonalet var Ancienniteten, og denne har bestaaet sin Prøve som et virksomt Værn af Standens Interesser.

I tidligere Tider havde Lokopersonalet andre Kaar end nu. En Ansøger til Stilling ved Maskinafdelingen reedte personlig paagældende Værkstedschef paa Dørene for at komme ind, og kom han endelig ind, var det ret vilkaarligt, naar han ansattes. Som Lokomotivfyrbøder i fast Tur kunde han risikere ved Lokomotivførernes Unaade at blive beordret ud af sin Tur og ud i Reserven; han kunde faa Bøde ved stort Olieforbrug + rigeligt med Udvaskning og Raadighed. En Lokomotivfører anbragtes i Tur efter sit Kulforbrug, og en særlig velanskreven Fører i fast Tur blev taget ud af denne, naar der var en fed Bid ved Ballastkørsel el. lign.

Det er vel saadanne lidet ideelle Forhold, der har fremelsket Initiativet til Start af D. L. F., der i Løbet af en Arrække som bekendt opnaaede at faa skabt Regler for Forfremmelser, Forflytninger og Anbringelse i Tur o. s. v., Regler, der vandt almindelig Anerkendelse hos Medlemmerne og skabte Trykthed og Tilfredshed.

Den hellige Grav var saaledes i nogle Aar vel forvaret, indtil der fremstod Befordringsmidler paa Banerne drevet af Olie, saa var Freden forbi.

En vis Fløj af Banernes Administration havde forinden faaet et skævt Øje til D. L. F.s Indfyldelse og opnaaede Goder, og desværre var vist ogsaa

nogle Tjenestemænd blevet paavirket af Misundelses Gift. Forholdene udviklede sig derhen, ikke mindst præget af, at en lidt forstaaende Maskinchef gav sit Skub til den hældende Vogn, at dens Indhold af faste Regler væltedes i Grøften, hvori flere ligger endnu, relativt bedømt.

Va mæ' Pirncipperne, spørges der, og va mæ' vort Motto af 1898 og 1924, Enigheden, Kundskaber og Hjælpen? Man faar unægtelig haabe, at det gamle Ordsprog: Naar Nøden ed størst, er Hjælpen nærmest, snarest vil vise sin Gyldighed, ellers bliver det første Ord i Mottoet, Enighed, vist mere end problematisk, og det næste, Kundskab, bør da snarest ændres til Frækhed, og det sidste, Hjælp, ændres til Nødhjælp, alt for at være tidssvarende. Men mon alligevel ikke vort smukke Festskrift rummer nogen Borgen for, at der findes saa megen Tradition i D. L. F.s store Flertal, at Traditionen trods Alderen kan virke fornyende paa »Aanden af 1935«, der synes paavirket af Oprørstendensen og Enkeltmands-Egoisme. I det efterfølgende skal der søges paavist, hvorledes »Aanden af 1935« er opstaaet og indblæst.

Da de første Motorkøretøjer fremstod paa D. S. B., øjnede visse Embedsmænd en Chance til at gøre sig bemærket og til at fravryste D. L. F. noget af dens Magt og nogle af de Goder, den havde tilkæmpet sig og Medlemmerne, og ved samme Lejlighed faa drevet en Kile ind mellem Medlemmerne, men ogsaa mellem D. L. F. og andre Jernbaneorganisationer, idet der gaves andre end Lokomotivmænd Adgang til at søge Plads som Motorførere, en Plads, der ifølge Sagens hele Natur burde have været forbeholdt Lokomotivpersonalet alene, som tidligere paa Damplokomotivet. Indeværende Periode med Stagnation af Forfremmelse til Lokomotivførere beviser tilfulde det retfærdige og rimelige i en saadan Ordning, og det tør endvidere paastaas, at ingen af de fra Trafikafdelingen overgaaede Motorførere har vist større fremragende Evner, end at de med lige saa stor Fordel kunde have været erstattet af Lokomotivmænd. Lokomotivfyrbøder Aspiratner er jo ikke indtraadt i Jernbanens Tjeneste med det for Øje at blive pensioneret som Lokomotivfyrbøder. Anciennitetsprincippet blev slaaet fuldstændig itu med Motorførerstillingens Oprettelse. Side om Side med ældre graanede Pakmestre tog man til Motorførere Lokomotivfyrbødere med saa lav Anciennitet og Levealder, at enkelte endnu ikke havde Lokomotivførereksamen overstaaet. Det var altsaa ikke den ældres Modenhed eller den yngres Spændstighed og Fagkundskab, der var Grundlag for Egnethed, det var ikke Trafikmandens Evne til at betjene Publikum, eller Lokomotivmændenes Haandværker-Uddannelse, der dannede nogen bestemt Maalestok ved Udtagelse af Emner til Motorførerposter; der fandtes nemlig *ingen*, og der findes endnu ingen, til ubodelig Skade for D. L. F. og dens Medlemmer med Hensyn til Solidaritetsfølelse og Samarbejde, Fundamentet for al Organisationsbygning.

Denne mildest talt uregelmæssige Fremgangsmaade, snart at lave en Portør til Motorfører, snart

en ældre Pakmester, snart en Lokomotivfører, snart en Lokomotivfyrbøder med 5 Aars Anciennitet og snart een med 18 Aars Anciennitet taler sit eget tydelige Sprog om Vilkaarlighed af skrappeste Art.

Men kan det hidtil siges eller menes, at der er sket Uret ved Besættelse af Motorførerstilling, saa har D. L. F. dog før været skaanet for Brud paa Reglen ved Forfremmelse til Lokomotivførere. Desværre lader det til, at her nu ogsaa sker Brud, efter hvad der er lanceret med Hensyn til en bestemt Motorførers Indstilling som Lyntogs-Lokomotivfører i København. Her viser »Aanden af 1935« sit sande Ansigt, her er saa tydelig Vilkaarlighed kommet for Dagen, at en Maskiningeniør i Generaldirektoratet i Realiteten erkender den komplette Mangel paa Argumentation til denne Indstilling, idet den siges at være sket *efter Lodtrækning*. Det bemærkelsesværdige i Sagen er, at bemeldte Motorfører »springer forbi« mindst tre andre Ansøgere til Pladsen, og som forlængst har Anciennitet til Lokomotivførerstilling, hvad omhandlede Motorfører ikke har.

Hvilken Konsekvens, slig Fremgangsmaade kan medføre, behøver næppe at uddybes, det kan enhver normal Organisationsmand tænke sig til: »Fedteri« og Egoisme i Højsædet.

Med Henblik paa Forflyttelsesregler for Motorførere, se da blot lidt nærmere paa den for nogle Maaneder siden stedfundne Forflyttelse (efter Anciennitet ifølge Opslag) af en Motorfører til Østerport, en Plads der var søgt af Motorførere, ældre baade som saadan og som Lokomotivmænd. Kommentarer i Grunden overflødig; paa dette Felt findes virkelig fastsatte højofficelle Forflyttelsesregler; kun respekteres de ikke af Administrationen.

Vilde det mon ikke snart være paa Tide at arbejde hen til saadanne Udnævnelses og Forflyttelsesregler, at nyudnævnte Motorførere ligesom nyudnævnte Lokomotivførere maatte ud paa Pladser, hvor eventuelt tidligere udnævnte søgte fra og efter Tur i Henhold til aflagt Motorførerprøve.

Hidtil har Personalet højet Nakken under taget, desværre, oh! skikkelige Dansker.

Skulde det mon lykkes Lokomotivpersonalet, specielt den yngste Fløj, at faa vækket Holger Danske eller paa anden Maade faa slaaet et Slag for Højnelser af den moralske og organisationsmæssige Standard, saa at ikke Kryberiet tager Overhaand, men i Stedet skabe Ret og Regel. Paladsrevolutionen alene paa Kongressen gør det muligt ikke, der ligger langt alvorligere Opgaver for, tænk blot paa Lokomotivfyrbøderne af Aargang 1917.

Peter Københavner.



TIL MOTORFØRERNE OG LOKOMOTIVFYRBØDERNE

Under 18. Februar har Godsbanegaardens Lokomotivførerafdeling tilstillet samtlige Motorførerafdelinger og Lokomotivfyrbøderafdelinger 5 Cirkulærer, omhandlende Nærtrafikken. Da Forretningsgangen inden for D. L. F. er den, at der ikke er givet Afdelingsbestyrelserne Bemyndigelse til Udsendelse af Cirkulærer til Afdelingerne og Medlemmerne, idet saadanne kun udsendes af Hovedbestyrelsen eller Kredsbestyrelserne, ønsker Motorførerkredsens og Lokomotivfyrbøderkredsens Bestyrelser at henlede Opmærksomheden paa følgende: Hovedbestyrelsen opfordrede i Cirkulære af 26. Juni 1934 Medlemmerne til roligt at afvente den kommende Kongres, hvor der vil blive gjort Rede for det paagældende Spørgsmaal. Dette har alle Kreds 2's og 3's Medlemmer taget til Efterretning, og det oplyses herved, at Motorførerkredsen og Lokomotivfyrbøderkredsen meget frabeder sig Afdeling 1's Bestyrelses selvbestaltede Konstituering som Overhovedbestyrelse, i hvert Fald for disse 2 Kredses Medlemmer.

H. P. Christensen.

Alfr. Lönquist.

OMKOSTNINGER I TRAFIKVÆSENET

Af Helmuth Jacobi.

Uddrag af et Foredrag i Handelshøjskolen i København.

(Studiekreds Professor I. Hirsch.)

Vi har i en tidligere Artikel skildret den historiske Udvikling, der førte Jernbanerne ind paa Beregning af Driftsomkostningerne. Naar vi herefter spørger, hvorledes Driftsomkostningerne beregnes i Trafikken, maa vi skelne mellem de *almindelige* og de *særlige* Formaal, man sætter sig gennem Driftsomkostningsberegninger.

De almindelige Formaal er at skabe Grundlaget for Tarifopstillingen. Den skaffer Klarhed over Tariffernes økonomiske Betydning. Selv om Omkostningerne *alene* ikke har haft en helt afgørende Betydning for Tarifopstillingen, især da denne i sidste Instans afgøres af almindelige økonomisk-politiske Overvejelser, saa giver dog Driftsomkostningsberegningen i hvert Tilfælde Malestokken for Tariffernes økonomiske Grundlag.

De særlige Formaal for Driftsomkostningsbereg-

ningen er at *belyse* Bedriftens Økonomi i dens Enkeltheder. Den fjerner selvfølgelig ikke Manglerne i den almindelige Driftsorganisation, men den viser, *hvor* Manglerne ligger. Den er et diagnostisk Middel og *ikke* et kirurgisk.

Ved rigtig Anvendelse af Resultatet af Driftsomkostningsberegningen vil man kunne undgaa urentable Udgifter og Fejlpositioner. Dette vil ogsaa skabe et fastere Fundament for Lønniveauet.

Ikke saa betydningsfuldt, men alligevel væsentligt er det, at Driftsomkostningsberegningen giver Offentligheden et Middel til Kontrol med Tarifferne. Enhver, der af Erfaring heri ved, hvorledes Kunderne i mange Tilfælde reagerer ved den mindste Ændring i Fragtsatserne, vil ikke undervurdere den Betydning, som overfor Offentligheden ligger i en klar begrundet Driftsomkostningsberegning, der fremskaffer en retfærdig Fragtpris.

Driftsomkostningsberegningens Betydning for Tariffdannelsen ligger i Fastsættelsen af den *laveste Prisgrænse*. Kun Driftsomkostningsberegningen kan oplyse Administration og Lovgivning, om Overtagelse af en ny Trafikgren kan betale sig eller ej, idet man gennem disse Beregninger faar at vide, om den nye Trafikgren mindst dækker dens egne Merudgifter (de variable Omkostninger). Man maa undlade at optage en ny Trafikgren, der ikke dækker sine Merudgifter.

Det er den gode Side ved Jernbanernes Omkostningsproblem med dettes uforholdsmæssige høje faste Omkostningssats, at den laveste Prisgrænse ligger langt nede, thi dette muliggør en Tarif, som kan optræde med de laveste Fragtsatser — trafik-erhvervende og befordrende.

Spørgsmaalet om selve Beregningsmetoden er uhyre problematisk. Selvfølgelig maa Driftsomkostningsberegningen føres ned til Præstationsenheden. Denne fremkommer ved Befordringen af en Ton, en Person, en Vogn eller et Tog pr. km (Ton, Person, Vogn, Togkilometer). Allerede her opstaar Vanskeligheder, fordi disse Enheder kun er af relativ Bestandighed. Men endnu vanskeligere er det at skille de enkelte Driftspræstationer fra hinanden, da flere forskellige Driftspræstationer paa samme Tid tjener flere Driftarter. En matematisk nøjagtig Beregning af Omkostningerne for alle Befordringsgrene er alene af denne Grund ikke mulig, tilmed da der ingen Støtte findes i Bogføringen, men det er heller ikke nødvendigt. Det er nok, naar Driftsomkostningsberegningen indenfor vise Grænser giver et virkeligt Billede af Omkostningerne. Da bliver det muligt ved Hjælp af en konsekvent Bibeholdelse af dette Grundlag og af en kontinuerlig Udnyttelse af Resultatet at undgaa væsentlige Fejl.

Men Forudsætningen for en saadan Metode er en overordentlig præcis og korrekt *driftsøkonomisk Statistik*. Kun de klare Resultater af en driftsøkonomisk Statistik gør det muligt at fordele Driftsomkostningerne paa de enkelte Præstationer, hvad enten dette kan være direkte eller ved Hjælp af særlige Fordelingsnøgler.

Til Fastsættelsen af Omkostningerne for Drifts-

præstationsenheden er saavel tekniske som psykologiske godt gennemførte *Tids- og Arbejdsstudier* fornødne. Disse Studier maa fremfor alt stedse tage Hensyn til, at de enkelte Arbejdspræstationer tager sig anderledes ud i den virkelige Arbejdsproces end i den isolerede Arbejdsydelse.

Udgiften for de enkelte Driftspræstationer udledes af de virkelige Omkostninger og af de paa de paagældende Præstationsomraader præsterede Driftsenheder. Men for Jernbaneforvaltningen er Fastsættelsen af Omkostningerne for Driftspræstation ikke tilstrækkeligt. For den er det afgørende *Spørgsmaal*: Hvilke trafikmæssige Fordele kommer af den enkelte Driftspræstation? Dette er paa en vis Maade Trafikforetagendets Afsætningsspørgsmaal. Et enkelt Eksempel kan forklare dette. Naar en Personvogn er daarlige besat, er Driftsomkostningerne tilnærmelsesvis de samme, som naar denne Vogn er godt besat. Men Omkostningerne for Befordringen af en Enkeltperson (d. v. s. Omkostningen for 1 Personkilometer) er meget ringere, naar Vognen er fuldt besat. Omkostningerne er altsaa afhængige af Trafikmidlets Benyttelsesgrad. Driftsomkostningernes Maal er derfor: Opstilling af Omkostningerne for Trafikenheden.

Her melder sig 2 Fordringer: De enkelte Driftspræstationer maa være saa *billige* som mulige og saa *gunstige* som mulig, thi derved bliver Trafikenheden saa rentabel som mulig.

Banens Omkostninger falder efter Arten i to forskellige Grupper:

1) *Driftsomkostningerne*. Disse er dels faste og dels variable, dog kan disse i enkelte Tilfælde ikke med Bestemthed adskilles. Dette gælder i Særdeleshed for Banevedligeholdelsen.

2) *Omkostningerne ved Forretningen og Afskrivningen af Anlægget*. Disse er altid faste.

Paa næsten alle økonomiske Omraader vil indenfor visse meget vide Grænser Omkostningen altid synke proportionelt med den forhøjede Afsætning, da en stor Del af Omkostningsbeløbet er konstant. Men i ganske særlig Grad er dette Tilfældet ved Jernbanerne, fordi Jernbanerne maa regne med meget høje faste Omkostninger.

Omkostningerne ved Afsendelse og Modtagelse samt Togformering er næsten fuldstændig uafhængige af Befordringsafstanden. Derimod er Omkostningerne afhængige af visse særlige Forhold, hvoraf *Vægten* af Forsendelsen er af stor Betydning. En vidtstrakt Udnyttelse af Læsekapaciteten er derfor fornøden; ogsaa Befordringsarten spiller her en Rolle. Visse Arter af Transport som Dyretransport og ogsaa Stykgodstransport er uforholdsmæssig dyr. Rigtignok kan der til en vis Grad ved Transportreformer gribes billiggørende ind. Særlig er Beholdertransport egnet til i udstrakt Grad at billiggøre Stykgodstransporten.

Udviklingen af Omkostningsberegningen ved Jernbanerne er i de enkelte Lande meget forskellig. Naturligvis er Omkostningsberegningen blevet udviklet bedst, hvor den økonomiske Tvang var stærkest. Saaledes har man i Tyskland, under Tryk af

Rigsbanernes politiske Belastning, udviklet en Omkostningsberegning, som i Europa næsten har været forbilledlig. Paa mangfoldige Maader har man paa Grundlag af Resultaterne af en overordentlig præcis driftsøkonomisk Statistik (ved Hjælp af den analytiske Metode) fastsat Omkostningerne for Præstationsenheden. Man har ogsaa indsat de faste Omkostninger i Driftsomkostningsberegningen, men fra første Færd (med Undtagelse af Banevedligeholdelsen) afsondret dem fra de variable Omkostninger. Af den tyske Driftsomkostningsberegning kan man derfor med ganske ringe Fejlgrænse fastsætte de variable Omkostninger for hver Befordringsart.

En teoretisk og praktisk lige højtstaaende Driftsomkostningsberegningsteknik anvender de *svenske* Jernbaneforvaltninger. De faste Omkostninger har fra første Færd været handlyst fra Omkostningsberegningen, da de kun virker forvirrende i Billedet.

De *danske* Statsbaner har i Aarene 1931—33 for første Gang foretaget driftsøkonomiske Undersøgelser. De danske Statsbaners Arbejde paa dette Omraade, der paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger maa betegnes som værende i Udvikling, staar dog endnu kun ved Begyndelsen. Man er endnu ikke engang naaet til Fastsættelsen af Omkostningerne for Ydelsesenheden.

Vi vil i en senere Artikel bringe nogle Betragtninger over Kalkulationsproblemet.

POLSKE 2-CYLINDREDE TENDER- LOKOMOTIVER

Naar man ser, hvad der i forskellige Lande kommer frem af nye Lokomotiver, viser det sig, at Tenderlokomotiver vinder mere Indpas nu end tidligere. I Tyskland haves svære og lette Enheds-Tenderlokomotiver for Hovedbaner; Holland har bygget svære 4-cylindrede Tenderlokomotiver af 2 D 2-Typen, og Italien har anskaffet 3-cylindrede 1 C 2-Tenderlokomotiver — forøvrigt en tro Kopi af vore S-Maskiner.

Nu har det polske Jernbaneministerium ifølge *The Locomotive* til Brug for Hovedbanerne i Bjergene ladet bygge nogle svære Tenderlokomotiver af 1 E 1-Typen, som er i Stand til at fremføre Ekspres- og Persontog paa indtil 40 Vognladninger. Lokomotiverne, som hidtil har bestridt Trafikken, kunde kun medtage højst 23 Vognladninger. 1 E 1-Lokomotiverne er konstrueret og bygget af Lokomotivfabrikken H. Cegielski i Posen.

Kedlens Form og Dimensioner er i Overensstemmelse med Kedlerne, som anvendes paa andre 5-koblede Lokomotiver paa de polske Baner for at kunne anbringes paa et hvilket som helst Lokomotiv. Langkedlen bestaar af 2 cylindriske Bælter af 18 mm Plade med en indvendig Diameter af 1802 mm. Røgkamret er 2200 mm langt og er for den øverste Dels Vedkommende fremstillet af 10 mm Plade, medens den underste er 14 mm tyk. For at skaffe god Plads til Overhøderen er Røgkamret

gjort saa stort som muligt og forbundet til Rundkedlen med en Ring af 27 mm Plade. I Langkedlen findes 40 Stk. 125/133 mm Overhederkedlerør og 154 Stk. 45/50 mm Flammerør, 4500 mm lange.

Risten er 2366 mm lang og 1610 mm bred. Den 3,8 m² store Risteflade er delt i tre Felter, hvoraf det midterste er arrangeret som en Vipperist, der betjenes fra Fyrpladsen. Fyrdøren er af *Marcotty*-Typen 360 mm høj og 500 mm bred og aabner indad. Den er forsynet med Luftkanaler, hvorigennem Forbrændingsluft tilføres Fyret, naar Fyrdøren er lukket. Askekassen er anbragt over den 4. og 5. koblede Aksel med to For- og to Bagklapper; dens Bundflade udgøres af to store Renseklapper med en særlig Lukkemechanisme, som kan betjenes staaende paa Jorden. Damptrykket er 15 Atm. Kedlen fødes med to Friedmanns sugende Injektorer; den højre giver ca. 260 l/Min., den venstre 190 l/Min. Fødevandet gaar ind i Kedlen gennem en Slamudskiller, som er forsynet med en Slammeglider. En lignende Slammeglider findes anbragt paa det dybest liggende Sted paa Sadelpladen. Overhederen er af Schmiths System med 40 Elementer og 66 m² Hedeflade. Hed- og Vaaddampkamrene er i Mod-sætning til almindelig Praksis anbragt i Godsstykker hver for sig for at undgaa Vaaddampens kølende Indvirkning paa Heddampen.

Lokomotivets Ramme er en Stangramme, 90 mm tyk og bygget saa lav som muligt med mange Udkæringer for at have en god Oversigt og en

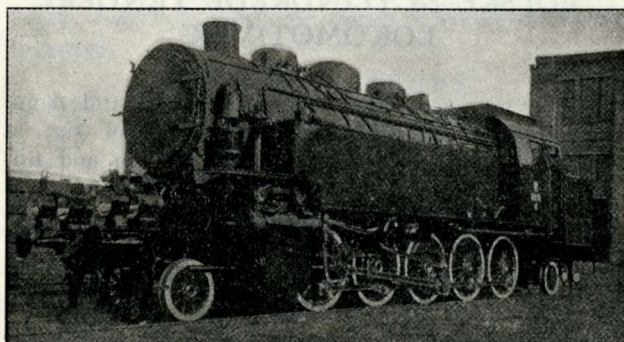
god Tilgængelighed til Maskinens Indre. Rammen er afstivet med staaletøbte og Pladejerns Tværforbindinger, som sikrer Rammens Stabilitet. Rundkedlen og Røggamret hviler paa en staaletøbt Sadel, anbragt ved Cylindrene, og som samtidig danner Truckcenter, samt to Pendulafstivninger. Den faste Hjulafstand udgøres af 2., 3. og 4. Aksel, medens 1. og 5. Aksel indgaar i Løbehjulstruckerne. Paa den 3. Aksel findes Drivhjule med Sporkransene neddrejet til 15 mm under Normalmaalene. Løbehjulene har en Sideforskydelighed paa 130 mm til begge Sider; den forreste og bageste koblede Aksel har en Sideforskydelighed paa 25 mm ligeledes til begge Sider. De frem- og tilbagegaaende Kræfter er udlignet med 39,7 pCt. Bærefjedrene bestaar af 10 Blade 120/13 mm som er 1000 og 1100 mm lange paa henholdsvis Kobbels- og Løbeakslerne.

Cylindrene, hvis Diameter er 630 mm og Slaglængden 700 mm, er støbt i eet Stykke med Indstrømnings- og Udstrømningskanalerne. Indstrømningskanalerne er formet uden Krumninger for at holde de skadelige Rum saa smaa som muligt og lette Dampens Passage. Dampen fordeles med Heusinger-Styring og med Stempelglidere, der er 320 mm i Diameter og har indvendig Tilstrømning. For at faa samme Dampfordelingsforhold under Forlæns- og Baglænskørsel er Styringsaksels og Kvadrantens Bæreleje anbragt i samme Højde. Gliderens ydre Dækning er 45 mm; dens indre Dækning er 2 mm og det lineære Forspring er 5 mm. Dampkanalerne er 690 mm lange. Maksimumfyldningerne er 80 pCt. for begge Køreretninger. Cylindrene er udrustet med Trykudligningsventiler (System Tata) af stor Diameter, som sikrer Lokomotivet et let Løb, naar Regulatoren er lukket uden noget Temperaturfald i Cylindrene.

Lokomotivet er udrustet med Westinghouse-Bremser. Luftpumpen er anbragt i en Udsparring i Røggamrets venstre Side. To Luftbeholdere med en Kapacitet af 800 Liter er anbragt paa en Rammeafstivning. Med to 16" Bremsecylindre faas et Bremsetryk paa 65 pCt. af Adhæsvægten, som med en Hjælpebremse kan forhøjes til 90 pCt. Sandspredning kan foretages haade med Trykluft og med Haandkraft paa de fire forreste koblede Hjul.

Vandbeholdningen er anbragt i Sidekasser og i en Kasse under Kulrummet. Sidekasserne er trukket saa langt frem, at Støtteboltene i Fyrkassens Sider er tilgængelige og Udvaskningen lottes. De bevægelige Vandkasselaag til Vandtagning kan med en Staaltovsanordning betjenes fra Førerpladsen. Kasserne rummer 10 m³ Vand, 4 i hver Side og 2 i den bageste Kasse. Kulbeholdningen udgør 6 Tons. Cylindrene og Aksellejerne smøres med en Friedmanns Smørepumpe. Lokomotivet helyses med en Turba-Generator (System Era) saavel i Frontlanternerne som paa Førerpladsen og paa Drivværket.

F. Spær.



Polsk Tenderlokomotiv.

| | |
|-----------------------------|----------------------|
| Cylinderdiameter (2) | 630 mm |
| Slaglængde | 700 mm |
| Fast Hjulafstand | 3200 mm |
| Total Hjulafstand | 11700 mm |
| Drivhjulsdiameter | 1450 mm |
| Løbehjulsdiameter | 860 mm |
| Hedeflade i Fyrkassen | 13,5 m ² |
| — i Rørene | 168,5 m ² |
| — paa Overhederen | 66,0 m ² |
| — ialt | 248,0 m ² |
| Adhæsvægt | 83,8 t |
| Tjenestevægt | 116,5 t |
| Kulbeholdning | 6,0 t |
| Vandbeholdning | 10,0 m ³ |
| Risteflade | 3,8 m ² |
| Damptryk | 15 at |
| Trækkekraft | 17200 kg |
| Maksimalhastighed | 75 km/T. |

SKINNEOMNIBUS MED LUFTRINGE OG STAALBANDAGER

Det billigste Køretøj for Persontrafik.

En vigtig Udvikling indenfor Jernbanedriften har fornylig fundet Sted paa Great Northern Railway, Irland, hvorved det er muligt, økonomisk og med stor Bekvemmelighed for Offentligheden at drive Passagertrafik i tyndt befolkede Egne, hvor det sandsynlige Passagerantal næppe vilde retfærdiggøre Damptog eller kostbare Dieseltog.

Det er klart, at med mindre Trafiktætheden paa hvilken som helst Strækning er tilstrækkelig til at berettigede Omkostningerne ved de Trafikmidler, som bruges nu, maa der skaffes noget mindre kostbart, og af den Grund er Skinneomnibussen kommet frem. Der er flere Strækninger under The Great Northern Railway, hvor selv de lavere Omkostninger ved at anvende Motorvogne ikke dækkes af Indtægten, og det var et stort Spørgsmaal for Jernbaneselskabet at finde et Middel til at klare Trafikken med en minimal Udgift. Efter store Forsøgsarbejder blev en Luftrings-Skinneomnibus udviklet og patenteret. Dette Køretøj kan kort og godt beskrives som en almindelig Landevejsomnibus, tilpasset til at løbe paa Jernbanespor, og den har den Fordel, at den kan optage eller afsætte Rejsende hvor som helst paa Linien, hvortil Offentligheden har Adgang, ganske bortset fra Stationer og Holdsteder.

Den 17. September i Fjor blev en Skinneomnibus sat i Drift paa Linien mellem Dundalk og Clones, og den har vist sig at være en Tilfredsstillende for Publikum, eftersom den er i Gang paa de Tider af Dagen, hvor Damptog i mange Aar ikke kunde køres paa Grund af manglende Trafik. Resultatet har været saa tilfredsstillende, at Selskabet besluttede at udvide denne Driftsform. Siden den 15. Oktober har en anden Omnibus været i Gang mellem Newcastle, Banbridge, Goraghwood og Newry, *hvorved en Banelinie, som har været nedlagt i omtrent to Aar, genaabede for Persontrafik.*

Erfaringerne har fuldt ud paavist Velegnetheden af den almindelige Omnibusmotor og dens Over-

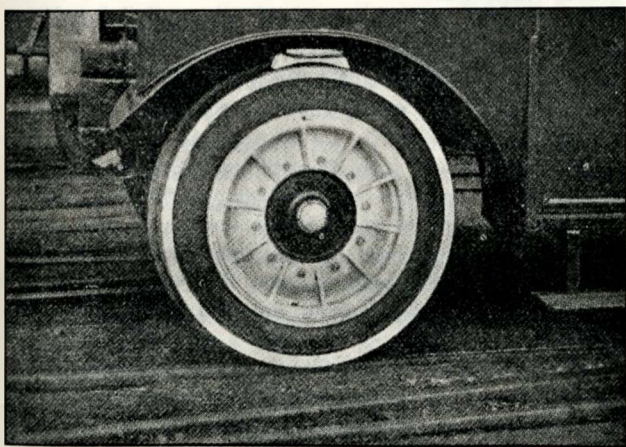
førsel til at arbejde paa Skinner, men hidtil har savnet af Luftringenes Fjederkraft været Aarsag til en Mængde Besvær, der skyldes Stødenes Virkning paa Hjulene, Akslerne og Chassiset, og som Følge deraf var det nødvendigt at bruge svære massive Staalhjul og -aksler saavel som kraftigere Chassis til Motorvogne, hvilket berøver saadanne Køretøjer Landevejsomnibussens lette Vægt og større Kørselsbekvemmelighed.

Ved at anvende en Staalbandage som den, der findes paa et almindeligt Jernbanehjul og som bliver indskudt mellem Luftringen og Skinnen, bliver Luftringens bærende Overfladedel, der er i Berøring med Staalbandagens indre Overflade, meget større, end naar det drejer sig om en Luftring paa Landevejen. Som Følge deraf bliver Vægten, Hjulet kan bære, væsentlig større og gør det muligt at bruge en Omnibus med kun fire Hjul og en Vægt af 10—12 Tons paa Jernbanen i Modsætning til Landevejen, hvor fire Hjul er nødvendige paa Bagakslen alene.

Staalringens udvendige Overflade er formet som en almindelig Hjulbandage, medens der paa den indvendige er anbragt ringformede Fremspring, som passer ind i tilsvarende Udsparinger i Luftringen; og ved at holde Staalringens indvendige Diameter noget mindre end Luftringens i helt oppumpet Tilstand holdes disse to fast sammen, saalænge Lufttrykket opretholdes. Muligheden for en hændelsesvis Punktering af Luftringen er meget lille, da der ikke er nogen Bevægelse mellem denne og Staalringen, og ingen direkte Berøring med Skinnen, der kan foraarsage Slid. Men den er alligevel taget i Betragtning og imødegaaet ved at anbringe en Sikkerhedsbremseklods, støttet fra Akslerne, i en bestemt Afstand over hver Hjul, saaledes at i Tilfælde af Udtømming af Luftringen udover en bestemt Grænse, kommer Klodsen i Kontakt med Staalringen og virker som Bremse. Bremseklodsen er formet saadan, at den svarer til Staalringens Profil inklusive Sporkransen, og naar den er i Kontakt, yder den ikke blot Bremskraft, men holder Hjulet vertikalt og vedligeholder Vognens Stabilitet. I samme Øjeblik Sikkerhedsbremseklodsen er i Kontakt, afbrydes automatisk Motorens Gang og Omnibussen bringes til Standsning uden noget som helst Indgreb fra Førerens Side.

Til Forsøgene med at fremstille en brugbar Skinneomnibus brugtes en almindelig Omnibus af ældre Type, idet man kun fjernede Rattet og fastgjorde de forreste Hjul. Alle Hjulene har den sædvanlige Bremsetromle og for at være sikret mod Sidedeformationer af Luftringene, er der anbragt Stopperer til at begrænse hvert Hjuls Sidebevægelighed til 25 mm. Med et Lufttryk i Ringen paa 6.5 Atm. kan hvert Hjul med største Sikkerhed bære 3 Tons. *Erfarinaen har vist at Forbruget af Brændsel ligger 25 pCt. lavere paa Skinner end paa Landevejen med den samme Omnibus.*

Efter The Locomotive.



Patenteret Hjul med Luftring og Staalbandage.



**HOVEDBESTYRELSESMØDE
DEN 26., 27., OG 28. FEBRUAR 1935**

C. Christensen fraværende paa Grund af Uddannelse paa Jernbaneskolen.

M. Ladeby, som efter Rosenkilde-Læursens Udtrædelse er indtraadt i Hovedbestyrelsen, blev budt velkommen. hvorhos Formanden udtalte Haabet om godt Samarbejde i det korte Tidsrum, der er til Rest af indeværende Kongresperiode.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Ved Aarskiftet er der som sædvanlig udvekslet Nyt-aarshilsener med forskellige Organisationer og Enkeltpersoner, med hvilke vi har Samarbejde.

I Sagen angaaende $1\frac{1}{4}$ Aaret ved Pensionsberegningen har der paany været forhandlet med Finansministeren, som derefter har anbefalet Lønningsraadet en Ordning gaaende ud paa, at alle dem, som har den paagældende Særberegning, faar Lov til at beholde det Tillæg af $\frac{5}{6}$ Aar, de forinden den nye Tjenestemandsløvs Ikrafttræden havde sammensparet sig for Tiden mellem leres 30. og 35. Leveaar. Dersom Rigsdagen tiltræder en saadan Ordning, vil der for vore Medlemmers Vedkommende være bevaret status quo i Forhold til Stillingen før 1. Juli 1931, og højeste Pension — $\frac{42}{60}$ — vil opnaas ved en Alder af 58 Aar 2 Maaneder.

Ved Forhandling i Generaldirektoratet er det tiltraadt, at Aldersgrænsen indtil Udgangen af 1937 nedsættes til 65 Aar. Forhandlingsprotokollen har været optrykt i D. L. T.

I Anledning af, at Lønningsraadet i dette Foraar skal afgive Indstilling om de forskellige Byer's og Kommuners Placering med Hensyn til Stedtillægssatser, har en Del Afdelinger fremsendt Anmodning om Oprykning paa en højere Sats. Det tilsendte Materiale er videresendt til Lønningsraadet.

Sammen med Jernbaneforeningen har vi ansøgt om, at de, som afskediges i Henhold til den nedsatte Aldersgrænse, faar Lov til at beholde Frikortet indtil deres 70. Aar. Anmodningen er afslaaet.

Paa vor Henstilling har Generaldirektoratet tiltraadt, at den i Ordre A, Side 112 e, optagne Bestemmelse om, at Lokomotivførere, der er overgaaede fra Motorførerstillingen, placeres paa deres tidligere Plads i Anciennitetsrækken, for saa vidt de rettidig har indgivet Ansøgning om Lokomotivførerforfremmelse, udvides til ogsaa at omfatte de før 1. August 1933 udnævnte Lokomotivførere, alt for saa vidt de samme Forhold er til Stede for dem.

Fra en Motorførerafdeling har foreligget et Spørgsmaal om Turanciennitet. Forretningsudvalget afgjorde Sagen, men de paagældende Medlemmer var ikke tilfredse med denne Afgørelse og forelagde derfor Spørgs-

maalet for Generaldirektoratet, som imidlertid delte Forretningsudvalgets Synspunkt. Sagens Kerne var i Korthed den, at en af de paagældende mente, at hans Anciennitet som Motorfører II skulde komme ham til Gode ved Beregning af Anciennitet som Motorfører I, hvilket vi, og altsaa Generaldirektoratet, har afvist som uberettiget.

7 i 1930 ansatte Lokomotivfyrbødere har besværet sig over deres Anbringelse i Anciennitetsrækken. Sagen har været forelagt Generaldirektoratet, som dog ikke vil være med til nogen Ændring.

3 Lokomotivfyrbødere, der lejlighedsvis fungerer som Lokomotivmestre, har ment, at der paa Grundlag af Tjenestemandsløvens § 12, Stk. 4, udbetales dem Godtgørelse for Afsvavn af visse Indtægter (Natpenge). Meddelt at dette i Henhold til Indstilling af Oversparekommissionen i 1921 ikke kan lade sig gøre.

Der er ansøgt om Udlevering af Regnfrakker til de Motorførere, som gør Tjeneste i den københavnske Nærtrafik.

I Henhold til den med Generaldirektoratet truffne Overenskomster 24 Lokomotivfyrbødere indkaldt til Motor-kursus uden forudgaaende Opslag. Forinden selve Skoleuddannelsen har de paagældende gennemgaaet en 5 Ugers Kørsel som 2.-Mand, hvilket er en Imødekommen af Foreningens Krav om en Udvidelse af den praktiske Uddannelse.

I Anledning af Lokomotivførerpladserne ved de nye Lyntog har vi ved Henvendelse i Generaldirektoratet henstillet, at de paagældende Pladser besættes med allerede udnævnte Lokomotivførere, der har Motorføreruddannelse, eller i hvert Fald med Motorførere, der har en saadan Anciennitet, at de kunde have været Lokomotivførere. Generaldirektoratet lovede at tage videst muligt Hensyn til vore Ønsker, men har dog ikke helt rettet sig efter dem.

I Skrivelse til 2. Distrikt har vi besværet os over, at de foreskrevne Bestemmelser om Ledsagelse af eenmandsbetjente Rangermaskiner og Motorvogne ikke overholdes i Aarhus. Da Distriktet tøvede med at ændre Forholdet, har vi tilskrevet Generaldirektoratet i Sagen.

Foranlediget ved at et Tog har været fremført af en Haandværker med en Trafikassistent som strækningskendt Ledsager, har vi tilskrevet 2. Distrikt om at forhindre Gentagelser.

Vort Ønske om Afskaffelse af Rangerkvitteringer er tiltraadt for saa vidt angaar Rangermaskiner og Togmaskiner, der anvendes som saadanne.

Vi har ansøgt om gratis Tjenestefrihed paa Jubilæumsdage.

I Anledning af vore Forestillinger overfor Generaldirektoratet vedrørende nogle af det ny Politireglements Bestemmelser, som vi har fundet mindre heldige, meddeler Generaldirektoratet, at det har bemærket sig de af os fremsatte Synspunkter, men ikke paa nærværende Tidspunkt ønsker at komme ind paa en Drøftelse af samme.

I Anledning af Generaldirektoratets Indskærpelse af den i Tjenestemandsløven foreskrevne Begrænsning vedrørende Lønfor skrivninger, har vi henstillet, at det med Hensyn til Livsforsikringspræmier, Kontingent til Festkasser e. l. forbliver ved den hidtidige Ordning.

Overfor 1. Distrikt har vi fremsat Anmodning om, at noget nærmere angivet Personale faar Tilladelse til som tidligere at færdes over Stationspladsen til og fra Tjeneste. Ønsket har ikke kunnet imødekommes.

Et overfor Generaldirektoratet fremsat Ønske om Forandringer i den paatænkte Lokalebenyttelse i Fa. ny Remise er tiltraadt.

Vi har paa ny fremsat Krav om elektrisk Lys paa Lokomotiverne samt om Opsmøringsdunke til Lokomotiver Litra C. og K.

Efter vor Anmodning er der opført et Cycleskur ved Elektrokontrollen i København. Der er rykket for en Afgørelse i Sagen vedrørende Benyttelse af Badeanstalten i Helsingør.

I Anledning af et overfor Generaldirektoratet fremsat Ønske om større Ildslukningsapparater paa Motorvogne meddeles, at Vogne med Benzinmotor efterhaanden vil blive forsynet med automatiske Karburaturslukkere.

Til Brug ved Oplysningsarbejde i en Afdeling har vi fremskaffet et Sæt Tegninger over Statsbanernes Motor typer MP — MQ — MT — MX.

Til Brug i en Afdeling, som har startet et Motoroplysningskursus, har vi anskaffet og udlaant noget Bogmateriale.

Der er udpeget Bisidder i 3 Auditørsager

En Del Medlemmer er assisteret i Sygefradragsager, Sager vedrørende Forsættelse til anden Tjeneste paa Grund af Sygdag eller vedrørende Beregning af Pension (Tilskadekomstpension eller almindelig Pension).

Lillebæltshroens Ibrugtagelse vil medføre Overtalighed af Lokomotivførere i Fa. Da der fra Organisationens Side er udfoldet Bestræbelser for i størst muligt Omfang at undgaa Tvangsforflytninger, er der ogsaa med Hensyn til Fredericia rettet Henvendelse til Generaldirektoratet og Distriktet, hvor man har givet Løfte om ved Tjenestetilrettelæggelse, Tilrettelæggelse af Afløsning o. l. tages mest muligt Hensyn til Fa. Personale, uden at dette maa faa skadelig Indflydelse for andre Afdelingers Medlemmer.

Paa Forslag af Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation har Spørgsmaalet om Oprettelse af et fast »Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg« været drøftet. Man enedes om at forblive ved den hidtidige Ordning, saaledes at den Organisation, som ønsker en Sag til Fællesbehandling, selv foranlediger dette ved Henvendelse til øvrige Organisationer.

Med I. T. F. er der korresponderet om forskellige Forhold.

Formandens Meddelelser toges til Efterretning.

Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

Forsikringsselskabet »Nye Danske af 1864« har ønsket Anerkendelse som berettiget til at modtage Gageforskrivninger fra Statens Tjenestemænd. C. O., hvem Spørgsmaalet har været forelagt, har afslaaet dette, hvorefter Finansministeriet har indtaget samme Standpunkt.

Fra N. L. F. er modtaget Regnskab over Administrationsfonden for Aaret 1934, til hvilken Fond vi for 1935 har indbetalt 1751.46 Kr.

Marketenderiet i København har givet et Overskud paa 10 503.98 Kr., som dog ikke alene skyldes selve Marketenderiets Drift, men Overskud i andre Virksomheder, til hvilke der haves Tilknytning gennem de kooperative Mar-

ketenderiers Samvirke. Af Overskuddet overføres 826,82 Kr. til næste Aars Regnskab. 1000 Kr. overføres til Marketenderiets Hjælpefond. 3589 Kr. udloddes til Værksted- og Remisearbejdernes Fællesorganisation og 1411 Kr. til vor Organisation. For Restbeløbet, 3675.16 Kr., er der i Henhold til Beslutning indenfor Samvirksomheden tegnet Aktier i Skrædernes A/S, hvor vore Medlemmer i stigende Grad gør fordelagtige Indkøb.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde Regnskabsoversigt for 1934: som udviste, at Hovedkassens Overskud, 23 154.99 Kr., er overført til Reservefonden. Det samlede Regnskabs Balancesum var 644 809.43 Kr., hvilket i Forhold til Stillingen pr. 1. Januar 1934 er lig med en Formuefremgang paa 56 674.98 Kr.

Ekspeditionen forelagde D. L. T.s Regnskab for 1934. Driftsregnskabet udviste et mindre Underskud, men der var dog indtraadt en betydelig Bedring i Løbet af de sidste Par Aar.

Begge Regnskaber godkendtes.

Punkt 5. Fastsættelse af Kongres.

Det vedtoges at afholde Kredsgeneralforsamlinger den 21. Maj med paafølgende Kongres den 22., 23. og 24

Punkt 6. Indkomne Forslag til Kongres og Kredsgeneralforsamlinger.

Der er indkommet ialt 84 Forslag. Formanden og Sekretæren forelagde en Indstilling med Hensyn til Forslagenes Behandling paa Kongressen eller en af Kredsgeneralforsamlingerne. Indstillingen tiltraadtes. Et Forslag, indsendt af et Medlem, afvistes, da det kun er Afdelinger, som kan fremsætte Forslag; 3 Forslag afvistes som for sent indkomne; 9 Forslag henvises til Velfærdsudvalget under Hensyn til, at Velfærdsforslag ikke skal behandles paa Kongressen, endelig vedtoges det at undlade at optage 4 af de indkomne Forslag paa Dagsordenen, da de vil kollidere med andre Organisationers vedtægtsmæssige Forhold.

Punkt 7. Forslag til nye Lov.

Et af Formanden, Sekretæren, Redaktøren og de 3 Kredsførere bestaaende Udvalg havde udarbejdet Lovforslag, som har været udsendt til Hovedbestyrelsesmedlemmernes Overvejelse.

Det vedtoges at fremsætte et Lovforslag overensstemmende med sidste Kongres' Beslutning, nemlig saaledes at Organisationen opbygges uden Kredse, og saaledes at alle 3 Kategorier ved et Depot danner een Afdeling.

Punkt 8. Behandling af foreliggende Sager.

Fra I. T. F. foreligger en Anmodning om yderligere Støtte til Hjælp for de af Nazismen og Fascismen ramte Jernbanemænd o. l. Forretningsudvalget indstiller, at Sagen henvises til Kongressen. Tiltraadtes.

De danske Jernbaners Afholdsselskab anmoder om Støtte. Sagen forelægges Kongressen.

Det kgl. Blindeinstitut ønsker af Arealet ved vort Feriehjem at købe en mindre Grund til en Bungalow.

Forretningsudvalget, som har behandlet Sagen, kunde

tænke sig, at man for et Aaremaal overlod Institutet en Grund til Afbenyttelse; det vedtoges at give Feriehjemmets Driftsudvalg Lejlighed til at udtale sig, hvorefter Sagen behandles paany.

Fra Afd. 2 foreligger en Sag angaaende Flytning af Dampmanometret; Sagen henvistes til Velfærdsudvalget.

En fra samme Afdeling foreliggende Sag vedrørende Statistik over Remisearbejdernes Anvendelse til Lokomotivfyrbødertjeneste henlagdes. En Sag om at arbejde kraftigt for Indførelse af elektrisk Lys paa Lokomotiverne henlagdes, idet det burde være almindelig bekendt, at H. B. forlængst har rejst dette Spørgsmaal og vedblivende arbejder derfor.

Der forelaa Forslag om Oprettelse af et permanent Velfærdsudvalg bestaaende af 8 Repræsentanter, 2 for hver af de anerkendte Organisationer. Udvalgets Opgave skal være at varetage Personalets Interesser i Velfærds-sager vedrørende Lokaleforhold o. l. Det vedtoges at tiltræde Forslaget; som vor Organisations Repræsentanter udpegedes Formanden og K. Svendsen.

Det paa sidste H. B.-Møde nedsatte Udvalg til Behandling af den fra Ar. Lokomotivfører-Afdelings Sag om de motoruddannede Lokomotivføreres Adgang til Af-løsning i Motorture havde delt sig i et Flertal og et Mindretal, som hver for sig forelagde en Indstilling. Efter at Sagen havde været debatteret og Sagens alvorlige Karakter var belyst fra forskellig Side, vedtoges det at sende Sagen tilbage til Udvalget til fornyet Overvejelse.

I Anledning af, at der i den nærmeste Fremtid ventes Forhandling om Tjenestetids- og Avancementsforholdene, vedtoges det ved denne Lejlighed at udvide Forhandlingsudvalget til foruden Forretningsudvalget ogsaa at omfatte Joh. Hansen og G. Christensen.

Punkt 9. Sager henvist fra Kredsen.

Lokomotivførerkredsen: Intet.

Motorførerkredsen: En Sag angaaende Togfremførelse ved en Haandværker og en Overportør henlagdes under Hensyn til, at der paa sidstnævnte Hovedbestyrelsesmøde behandlede en lignende Sag, paa hvilken der ventes Svar.

Et Aflysningsspørgsmaal fra Rd., nemlig om Aflysning for Motorførere I skal udføres af Personalet i Reserven (en Lokomotivfyrbøder som er Motorfereraspirant) eller af en Motorfører II fra fast Tur. Det vedtoges, at Aflysning i Henhold til sædvanlig Regel skal udføres af Personalet i Reserven. Kredsen henstiller endvidere, at Motorførerantallet i Ar. Rd. og Td. udvides, saa der bliver Motorførere i Reserve.

Lokomotivfyrbøderkredsen forelagde en Sag vedrørende en Lokomotivfyrbøder, der var mødt til en Tjeneste, men efter at have paabegyndt denne blev sat til en ny Tjeneste, fordi den Motorfører, der var udsat til at skulle køre Toget som Lokomotivfører, var yngre, saaledes at det var Lokomotivfyrbøderen, der skulde være Lokomotivfører. Kredsen fandt saadanne Vilkaarligheder utilbørlige, idet Depotet ikke alene har Pligt til at tage Hensyn til Motorføreren, men ogsaa til Lokomotivfyrbøderen.

Da det bør forventes, at der næppe vil komme Gen-tagelser, toges Sagen til Efterretning.

Punkt 10. Eventuelt.

Mindre Spørgsmaal drøftedes.

**LOKOMOTIVFØRERNES KREDS-
BESTYRELSESMØDE DEN 26. FEBRUAR 1935**

Kredsformanden bød Velkommen, specielt til Supplean-ten for Rosenkilde-Laursen, Lokomotivfører M. Ladeby.

Protokollen oplæstes og godkendtes, hvorefter Forman-den refererede behandlede Sager. Oplyste at der var vekslet Skrivelser mellem Kredsen og Herning angaaende forskellige Værelseforhold o. l. der.

En Forespørgsel fra Afdeling 27, om hvorvidt en til-delt Fridag, der begynder Kl. 0,34, men som iøvrigt har det forskriftsmæssige Timeantal, kan betragtes som Fri-dag, besvaredes bejaende.

Omtalte Møde i Generaldirektoratet angaaende 65 Aars-Grænsen. Organisationen var gaaet ind for at bibeholde denne.

En Forespørgsel fra en Lokomotivfører i Herning angaaende Forflyttelse var besvaret.

En Sag fra Roskilde Lokomotivførerafdeling angaaende Tjenesteforhold, Aflysning m. m. behandlede. Der er for faa Lokomotivførere ved paagældende Depot, saa at Af-løsning for Lokomotivførere i ret stor Udstrækning var ofregaaet ved Hjælp af Lokomotivfyrbødere, hvilke saa igen var erstattet med Aspiranter og Arbejds-mænd. Der har været Forhandling med Maskinbestyreren om denne Sag, og der blev lovet, at Aflysning i Roskilde i saa stor Udstrækning som muligt skulde blive foretaget af Loko-motivførere fra Gh.

En Sag fra Masnedsund angaaende en der manglende Lokomotivfører refereredes; var besvaret.

En Forespørgsel fra Aarhus Lokomotivførerafdeling angaaende Signalkommissionens Medlemmers Kompetence var besvaret.

En Anciennitetssag fra Thisted var behandlet og be-svaret.

Udpegningen af Førere til Lyntogene drøftedes. Der havde angaaende dette været Forhandling i Generaldirek-toratet.

Referat i D. L. T. af Kredsbestyrelsesmødet den 27. November 1934 omtales. I Henhold til Mødets Protokol lyder et Afsnit af Referatet ordret saaledes: »Der var fra Afdeling 1 modtaget Meddelelse om, at Afdelingen havde modtaget flere Sympatitilkendegivelser i Anledning af Af-delingens Aktion. Toges til Efterretning.«

En Sag fra Aarhus angaaende Lokomotivførernes Bæ-skæftigelse som Motorførere behandlede.

En Sag angaaende Signalgivning paa Aarup Station under Sporforstærkningsarbejder behandlede.

Lovændringsforslaget, som tilsigter Ophævelse af Kred-sene, saavel som andre til Kredsgeneralforsamling og Kon-gres indkomne Forslag behandlede.

Kredskassereren forelagde Regnskabsoversigt for Aaret 1934 pr. 1. Januar 1935. Indtægt Kr. 45 469.68, Udgift Kr. 43 444.01, Kassebeholdning Kr. 2 025.67 Balance Kr. 45 469.68. Toges til Efterretning.

Kredskassereren forelagde Forslag til Budget for 1935, hvilket blev gennemgaaet og toges til Efterretning.

C. Thygesen.

MOTORFØRERKREDSEN

Kredsbestyrelsesmøde afholdtes den 25. Februar 1935 paa Foreningens Kontor. Kredsformanden bød velkommen. Alle var mødt.

Punkt 1.

Forhandlingsbogen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2.

Kredsformanden aflagde Beretning om Virksomheden. Omtalte herunder Udtagelserne til Lyntogsførere, der efter nogen Debat toges til Efterretning.

Hovedbestyrelsen havde fra Generaldirektoratet modtaget en Skrivelse om Ildslukkerne. Det vedtoges at undersøge Spørgsmaalet yderligere.

I Anledning af et Anciennitetsspørgsmaal fra Tdr. vedtog Kredsbestyrelsen overfor Hovedbestyrelsen at paapege forskellige Omstændigheder, der mulig vil kaste et andet Lys over Spørgsmaalet om Fremgangsmaaden.

Elektroførernes Andragende om Levering af Regnfrakker var nu af Hovedbestyrelsen fremsendt til Generaldirektoratet.

Kredsbestyrelsen vedtog at henstille til Hovedbestyrelsen at arbejde for at faa Reserver af Motorførere i Aarhus, Tønder og Randers.

Med Maskinbestyreren i 2. Distrikt havde Kredsformanden forhandlet forskellige Spørgsmaal.

Efter Indbydelse havde Kredsformanden besøgt Fyns Motorførerafdelingen paa Afdelingens Generalforsamling. Afdelingens Arbejde vidnede om god Forstaaelse af Sammenholdets Betydning, og samtlige tjenstfrie Medlemmer var kommet til Stede.

Det vedtoges at rette Henvendelse om Ændring af Varmeapparatet paa Mp-Vogne, samt om Frontlanterne paa flere Motortyper.

Punkt 3.

Fra en Motorfører i Rd. forelaa Anmodning om Ændring i Ancienniteten. Det vedtoges at undersøge Sagen nærmere.

En Motorfører II havde ønsket at blive benyttet til Afløsning for Motorfører I i Stedet for Reservemotorføreren, der derefter skulde overtage førstnævntes Tur. Toges til Efterretning og videresendtes Hovedbestyrelsen efter Motorføreren's Ønske.

Kredsformanden omtalte Forslagene til Kongressen, der alle vilde blive behandlet af denne.

Fra Afdeling 1 var udsendt Cirkulære til samtlige Afdelinger i Kreds II og III. Kredsbestyrelsen vedtog sammen med Kreds II som Protest mod det ulovlige i denne Fremgangsmaade at give Oplysning i »Lokomotiv-Tidende».

I Anledning af, at et Hjælpetog var udsendt kun bejnt af en Motormekaniker uden Motorførerruddannelse, samt af en Overportør uden Kendskab til Strækning og Signaltjeneste; vedtog Kredsbestyrelsen at lade Sagen fremme.

Generalforsamlingens Dagsorden forelagdes og godkendtes.

Punkt 4.

Aarets Regnskabsoversigt udviste i Indtægt Kr. 5651,62, Udgift Kr. 5501,40, Kassebeholdning Kr. 150,22. Regn-

skabet var forelagt og revideret af begge Revisorer, og fundet rigtigt.

Kredskassereren forelagde endvidere Budget for næste Aar.

Punkt 4.

Intet.

O. B.

**LOKOMOTIVFYRBØDERNES KREDS-
BESTYRELSESMØDE DEN 26. FEBRUAR 1935**

Carl Christensen var fraværende ved Mødets Begyndelse, grundet paa Indkaldelse til Motorkursus.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsbogen oplæst og godkendt.

Punkt 2. Foreliggende Sager.

1 Sag fra Slagelse angaaende Lokomotivførermangel var besvaret af Kredsformanden. En Besværing fra Struer Lokofrb.afdeling angaaende Afløsningstjenesten var ordnet ved et Møde, som Kredsformanden havde deltaget i. En Sag fra samme Afd. angaaende Eftergivelse af Sygedage kunde der intet gøres ved. En Forespørgsel fra en Lokfrb. i Randers angaaende Udtagelse til Motorfører-aspirant var besvaret af Kredsformanden. En Sag angaaende Afløsningsforholdene i Viborg var besvaret af Kredsformanden. En Sag fra Nyborg angaaende Tildeling af Fridage til Lokfrb. i Reserven var behandlet af Kredsformanden, og Personalet vil blive underrettet om Tidspunktet for Fridagen i Lighed med de gængse Regler. En Sag fra Esbjerg angaaende Rangering m. m. var besvaret af Formanden. En Anciennitetssag for Lokfrb. J. R. Pedersen, Østerport, debatteredes, men grundet paa, at Oplysninger, som Kredsformanden havde anmodet Afd. om at fremsende, ikke forelaa, kunde man ikke tage endelig Stilling til Sagen. En Funktionstillægssag fra Slagelse var besvaret af Kredsformanden. Roskilde Lokofrbafdeling fremsender Skrivelse angaaende Arbejdsmands Anvendelse som Lokfrb.; Sagen er rejst over for 1. Distrikt.

Punkt 3. Meddelelser fra Kredsformanden.

Kredsformanden gennemgik forskellige Skrivelser, som var indløbet. Gb. Afd. 1 havde tilstillet Kredsen 5 Cirkulærer angaaende nogle Lokf. fra Nærtrafikken, Udpegning af Tillidsmænd paa Kongressen samt Sympatitilkendegivelser fra nogle af Kreds 1's Afdelinger. Da Hensigten med Udsendelse af disse Skrivelser er ganske klar, nemlig, at Afd. 1 vil forsøge paa at være en Slags Overhovedbestyrelse for Lokomotivfyrbøderne, enedes man om at henlede Lokofrb. Kredsen's Medlemmers Opmærksomhed herpaa. Dernæst drøftedes Lønudvalgets Forslag. Der har i Gdir. været ført Forhandling om Tjenesteure til Lokofrb., Generaldirektøren var ikke uvillig til at gaa med dertil, men grundet paa de stramme Importrestriktioner maa Spørgsmaalet udsættes indtil videre.

Punkt 4. Forslag til Kredsgeneralforsamlingen.

De indkomne Forslag blev gennemgaaet.

Punkt 5. Regnskabet (Budget) 1935.

Kredskassereren fremlagde det reviderede Regnskab, som nu viste en Indtægt paa 32 644 Kr. 70 Ø., en Udgift paa 31 235 Kr. 38 Ø. Balance 32 644 Kr. 70 Ø. Kassebeholdning at overføre til 1935 1 409 Kr. 32 Ø. Budgettet for 1935 drøftedes og toges til Efterretning.

Punkt 6. Eventuelt.

Forskellige Ting drøftedes.

P. Dyrberg.

**KØBENHAVNS LOKOMOTIVFØRERES
SANGFORENING**

afholder Møde Tirsdag den 5., Onsdag den 13. og Søndag den 24. Marts. *Bestyrelsen.*

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Generalforsamling afholdes Lørdag den 30. Marts 1935 Kl. 20 i Bibliotekslokalerne, Bernstorffsgade 4 C, 2. Sal. (Hovedbanegaarden, Distriktsfløjen).

Dagsorden:

1. Formanden aflægger Beretning.
2. Fremlæggelse af Regnskabet.
3. I Vedtægternes Prgf. 3 foreslaas tilføjet som 4. Linie under b):
•Elever er kontingentfri.
4. Eventuelt.

HJERTELEG TAK

Modtag herved min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører J. F. Jensens Begravelse.

Paa Børns og egne Vegne
Helga Jensen.

Vor hjerteligste Tak for den store Deltagelse, der udvistes os ved vor ældste Søns bratte Død og Begravelse; en særlig Tak til Afdelingerne i Esbjerg og Skern samt Personalet i Brande for de smukke Kranse og Hjælp ved Afløsning.

Anna og Peter Bjerglind, Skern.

**Rettelse til
Adressefortegnelsen**

Lokomotivførererkredsen.

Helsingør: Repræsentanten for Feriehjemmet. Adressen rettes til: Stubbedamsgaarden 9 a.

Thisted: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. M. Boldreel, Jyllands Allé 15.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: R. J. Jensen, Elmegade 20.

Viborg: Formandens Adresse rettes til: Boyesgade 15. Kassererens Adresse rettes til Dannebrogsgade 10.

Aalborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. E. Boye, Annebergvej 44.

Motorførererkredsen.

Københavns Motorførerafdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. P. E. Nielsen, Stakkesund 1, 1. — der tillige er Repræsentant for Østerport Depot.

Repræsentanten for Gb. er: B. A. Hansen, Fiskedamsgade 3. Ø.

Repræsentanten for Enghave er: Daugaard Nielsen, Kongsdalsvej 42, Vanløse.

Repræsentanten for Helsingør er: H. P. Larsen, Esromvej 19, St., Helsingør.

Sjæll.-Falsters Motorførerafdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: Kr. Pedersen, Østergade 19, Næstved.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. E. Staberg, Farimagsvej 33, Næstved — der tillige er Repræsentant for Feriehjemmet.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Gedser: Formandens Navn og Adresse rettes til: B. O. K. Liljekrans, Strandgade.

Frederikshavn: Kassererens Adresse rettes til: Vibevej 5, St.

Repræsentanten for Feriehjemmets Navn og Adresse rettes til: C. Rasmussen, Vibevej 5.

Padborg: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. Thorstensen, Nygade.

Helsingør: Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: H. P. B. Orstrand, Rostgaardsvej 7, 3.



Oplaget som ekstraordinært Medlem:

1. Marts 1935: Pens. Lokomotivfører H. A. Hein, Gasværksvej 14, 2. V.



Udnævnelse fra 1.—3.—35:

Motorfører II V. P. Jensen, Struer, efter Ansøgning iflg. Opslag til Motorfører I i Tønder (min. Udn.).

Motorfører II S. K. T. Nielsen, Assens, efter Ansøgning iflg. Opslag til Motorfører I i Tønder (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. U. Andersen, Korsør, efter Ansøgning iflg. Opslag til Motorfører I i Tønder (min. Udn.).

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—3.—35:

Motorfører I N. C. Plougmann, Tønder, til Randers.

Afsked:

Lokomotivfører H. A. Hein, Kbhavns Godsbgd., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—35 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører J. F. Jensen, Korsør, den 16.—2.—35.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Januar Maaned 1935 samt i Tidsrummet April—Januar 1934/35 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1933/34 i runde Summer.

| | Januar Maaned | | 1935 | |
|-----------------------------------|-------------------|------------------|----------------|---------------|
| | 1934 | 1935 | Forøgelse | Formindskelse |
| Personbefordring | 3 440 000 | 3 150 000 | 290 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 3 080 000 | 3 180 000 | | 100 000 |
| Postbefordring | 520 000 | 520 000 | — | |
| Andre Indtægter | 450 000 | 430 000 | 20 000 | |
| Indtægter i alt | 7 490 000 | 7 280 000 | 210 000 | |
| Driftsudgifter | 8 860 000 | 8 570 000 | 290 000 | |
| Afskrivning | 510 000 | 470 000 | 40 000 | |
| Forrentning | 850 000 | 760 000 | 90 000 | |
| Udgifter i alt | 10 220 000 | 9 800 000 | 420 000 | |
| Statens Tilskud til Driften | 2 730 000 | 2 520 000 | 210 000 | |

| | April—Januar | | 1934—35 | |
|-----------------------------------|--------------------|-------------------|------------------|---------------|
| | 1934—35 | 1933—34 | Forøgelse | Formindskelse |
| Personbefordring | 46 920 000 | 41 990 000 | 4 930 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 34 310 000 | 34 420 000 | | 110 000 |
| Postbefordring | 5 250 000 | 4 730 000 | 520 000 | |
| Andre Indtægter | 4 180 000 | 3 860 000 | 320 000 | |
| Indtægter i alt | 90 660 000 | 85 000 000 | 5 660 000 | |
| Driftsudgifter | 89 320 000 | 84 910 000 | 4 410 000 | |
| Afskrivning | 5 080 000 | 4 750 000 | 330 000 | |
| Forrentning | 8 430 000 | 7 610 000 | 820 000 | |
| Udgifter i alt | 102 830 000 | 97 270 000 | 5 560 000 | |
| Statens Tilskud til Driften | 12 170 000 | 12 270 000 | | 100 000 |

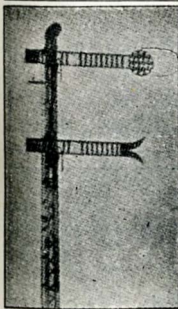
D. S. B. Januar 1935.

I Forhold til Januar 1934 har der i Indtægten af Personbefordringen været en Stigning paa 290 000 Kr., hvoraf ca. 240 000 Kr. eller ca. 8 pCt. paa Indtægten paa Banerne og Resten paa ny tilkommende Automobilruter.

Indtægten af Godsbefordringen har i Januar 1935 været 100 000 Kr. mindre end i Januar 1934.

Alt i alt er Indtægterne steget med 210 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med 290 000 Kr. Stigningen skyldes overvejende Forhøjelsen af Reguleringstillægget, den udvidede Automobildrift og Sporreguleringsarbejder (Udretning af Kurver) samt Pensionsudgifter.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Charles A. Hansen
 Vesterbrogade 35
 Telf. Eva 692

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

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.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 7. Marts 1935.

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:
 Reventlowgade 28, 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. 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 7155

Falkoner Allé 46, HJ. af Nikolajvej.



Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens
Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET



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

Brand- Indbrudsyveri- og Familieansvarforsikring

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

Ekspeditions-kontor: Vesterbrogade 26, København, Telef. 66 26.

Lav Præmie — Uden Gensidighed — Kulant Erstatning

**Jernbanemænd! SOV TRYGT
paa BYENS ROLIGSTE HOTEL**

Varmt og koldt Vand, Telefon, Elevator, gratis Bad. : Værelser fra 4⁰⁰.

HOTEL NORDLAND

22 Vesterbrogade · København V. · C. 32 00



Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.

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

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



Billigste Dagpenge.

Dagp. 7 Kr. ugl. Kontingent 4 Kr. 1/4 aarlig

— 14 - - do. 8 - - -

— 21 - - do. 12 - - -

indtil 50 Aar. Fra 50—60 Aar 10% Forhøjelse.

Hurtig og reél Afregning.

GÆLDER OVERALT I DANMARK

Syge-Hjælpekassen „Ecco“,
Reventlowsgade 24, 1. København V.

Telefon Vester 3334.

Denny Laanebank A/S Vestre Boulevard 9-11
Telf. 438 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 Lønfor skrivinger fra Tjenestemænd.

**Brødr. Braun's
Kentucky Skraa**

BLOMSTER

„Eranthis“
Enghaveplads 11.
Telefon Vester 8537

Kistedekorationer

Fællesforeningen for
Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:
15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015. Telef. 4015

TANDLÆGE
V. HOLST

Konsultation 11¹/₂—3,
hver Aften 6—8, Lørdag undtagen.
ISTEDGADE 86

Telefon Vester 4233.

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

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

Tandlæge
FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10—7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905.