



35. Aargang No. 7

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. April 1935

ARBEJdstIDSSPØRGSMÅALET'S STILLING IDAG

II.

Stillingen foran den kommende Arbejdskonference.

I en tidligere Artikel har vi redegjort for Arbejdstidsspørgsmaalets Stilling i Sovjetrusland, De forenede Stater og Italien. I det første Land er den daglige Arbejdstid 7 Timer, og Arbejderne har fri hver 6. Dag. Hovedhensigten med den russiske Arbejdstidslov var imidlertid ikke Hensynet til Arbejderne, men Loven var væsentlig dikteret af produktionsmæssige Grunde. Paa Grund af det sparsomme Produktionsapparat, gjalt det om at finde frem til den bedst mulige Udnyttelse af Produktionsmidlerne. Derfor skulde Søndagshvilen afskaffes og Produktionen foregaa alle Aarets Dage med Undtagelse af 1. Maj og Aarsdagen for Bolsjevikrevolutionen. Men Arbejdstidsloven har desuden haft den Virkning, at Arbejdet paa Skift er blevet mere udbredt i Rusland end i noget andet Land. En Udvikling, som ikke netop er et Gode for Arbejderne.

I Italien betyder Indførelsen af 40 Timers Ugen kun, at det er blevet almindeligt at arbejde paa nedsat Tid, det saakaldte Korttidssystem. 40 Timers Ugen er imidlertid kun den maksimale Begrænsning af Arbejdstiden opad. Nogen nedre Grænse findes ikke. Der hvor der kun arbejdes 2 à 3 Dage om Ugen minder Systemet derfor uhyggelig om vort hjemlige Nødhjælpsarbejde.

I De forenede Stater ligger den gennemsnitlige Arbejdstid for Arbejderne i Industrien

mellem 36 og 37 Timer, og for Kontorfunktionærerne mellem 40 og 42. Den virkelige Arbejdstid er for Arbejderne noget lavere, idet en Mængde Fabrikker endnu arbejder paa indskrænket Tid.

Foruden Arbejdstids- og Mindstelønsbestemmelserne indeholder Oplysningstabellerne (Koderne) ogsaa en Række andre Bestemmelser, hvis Hensigt er at beskytte Arbejderne mod de videre Følger af Krisen. Der hvor der trods den nedsatte Arbejdstid fremdeles arbejdes paa indskrænket Tid, bestemmer Koderne f. Eks., at Arbejderne skal have fuld Løn, uanset den indskrænkede Arbejdsuge. Og der hvor der er Fare for, at Bedrifterne vil modvirke Hensigten med Koderne (at holde flest mulig i Arbejde) ved Indførelse af arbejds sparende Maskiner eller andre Rationaliseringsforanstaltninger, indeholder Koden Forbud mod Indførelse af nye Maskiner eller Forbud mod yderligere Indskrænkning af Arbejdsstyrken. Det sidste gælder f. Eks. Jernbanerne.

For at forebygge at den kortere Arbejdsuge skal føre til øget Natarbejde ved Indkobling af et tredje Skift, er man i enkelte Koder ikke nøjedes med at fastsætte Arbejdstiden for Arbejderne, men har ogsaa fastsat en Maksimalarbejdstid for Fabrikkerne. Tekstilfabrikkerne har saaledes ikke Ret til at være i Gang mere end 80 Timer om Ugen, d. v. s. arbejde med to Skift.

Som nævnt i den forrige Artikel er de amerikanske Kodebestemmelser nu under Revision. Den Retning, hvori Revisionen gaar, vil sandsynligvis blive en større Ensartethed i Arbejds-

tidsbestemmelserne derved, at Arbejdstiden bliver yderligere sænket for de Industrier, hvor den endnu ligger paa 40 Timer og derover, samt en videre Udbygning af Mindstelønssystemet saa det ikke som nu kun skal gælde ufaglærte Arbejdere, og forøvrigt en videre Udbygning af Forholdet mellem Arbejdere og Arbejdsgivere, saaledes at Koderne i større Grad end hidtil vil minde om vore Overenskomster. Om end med den betydelige Forskel, at Arbejdstiden bliver betydelig kortere.

Hvordan staar saa Spørgsmaalet om en almindelig Nedsættelse af Arbejdstiden i det øvrige Land? Efter det store Løfte som blev taget af Arbejderne i 1918—19 ved Indførelsen af 8 Timers Dagen — først gennem Overenskomst mellem Fagorganisationerne og Arbejdsgiverne, og senere ved national Lovgivning eller Ratificering af Washingtonkonventionen — var der længe Ro om Arbejdstids-spørgsmaalet.

Første Gang det paa ny blev rejst med Kraft, var paa den internationale Fagkongres, som blev holdt i Stockholm i 1930. Her blev der vedtaget en Udtalelse, hvori det hedder, at »den stedfundne Forøgelse saavel af Produktionen som Arbejdsintensiteten samt den fortsatte Stigning af Arbejdsløsheden nødvendiggør særlige Foranstaltninger til Arbejdernes Beskyttelse, og at det derfor er paakrævet ufortøvet at gaa til en Nedsættelse af Arbejdstiden«. Man samlede sig i Kravet om den engelske Arbejdsuge, d. v. s. 8 Timer de fem første Ugedage og 4 Timer om Lørdagen, tilsammen 44 Timer.

Allerede Aaret efter havde Arbejdsløsheden i det store Industriland taget et saa vældigt Omfang, at en Nedsættelse af Arbejdstiden med 4 Timer om Ugen syntes alt for lidt til at skaffe Plads til de arbejdsløse Millioner. Paa faginternationales Aarsmøde i Madrid blev Kravet derfor skærpet til Krav om 40 Timers Ugen. Og dette fik Tilslutning af den socialistiske Internationale paa dens Raadmøde i Bern, som blev afholdt i Begyndelsen af 1932. Da den internationale Arbejdskonference traadte sammen i Geneve i Marts Maaned samme Aar, stillede Arbejderrepræsentanterne Forslag om, at Arbejdsbureauet skulde undersøge Muligheden for ved international Foranstaltning at faa 40 Timers Ugen lovfæstet som Kriseforanstaltning i samtlige Industrilande.

En Henstilling i den Retning til Bureauet blev vedtaget paa Konferencen.

Med Udgangspunkt i denne Resolution, og efter Forslag af den italienske Regering afholdtes der samme Efteraar et ekstraordinært Møde i Bureauets Styrelse, hvor det besluttedes at sammenkalde en forberedende teknisk Konference til Drøftelse af de saglige Problemer, som maatte opstaa i Forbindelse med en almindelig Nedsættelse af Arbejdstiden.

Denne blev afholdt i Januar 1933. Efter en grundig Gennemgang af Problemet fastslog Ekspertkonferencen, at en almindelig Forkortelse af Arbejdstiden maatte anses som et effektivt Middel til at bringe Arbejdsløsheden ned, og henstille til Bureauet paa Grundlag af de vedtagne Retningslinier at udarbejde Forslag til en almindelig international Overenskomst om Indførelse af 40 Timers Ugen, og forelægge denne for førstkommende Arbejdskonference. Af Hensyn til Krise- og Arbejdsledighedssituationen tilraadede Ekspertkonferencen, at Sagen behandlede saa hurtigt, at Spørgsmaalet kunde tages op til endelig Afgørelse paa førstkommende Møde i Arbejdsorganisationen, som skulde afholdes til Sommer. (Den almindelige Fremgangsmaade har i de senere Aar været, at Sagerne er blevet behandlet paa to paa hinanden følgende Konferencer, saa at Regeringen har faaet Anledning til at udtale sig om Forslagene, før de blev optaget til endelig Behandling.)

Førend Konferencen kunde blive holdt, kom imidlertid Fascismens Gennembrud og Sejr i Tyskland. Det gav de Reaktionære Blod paa Tandem med det Resultat, at Arbejdskonferencen afviste den foreslaaede hurtigere Behandling og udskød den endelige Afgørelse til Konferencen ifjor Sommer. Men ogsaa denne stod i Reaktionen og Fascismens Tegn, saa det heller ikke her lykkedes at komme til nogen Realitetsafgørelse. Det eneste, man opnaaede, var, at Arbejdsbureauet skulde arbejde videre med Sagen og forelægge Spørgsmaalet paany for Konferencen i 1935. Efter Forslag fra den italienske Regerings Repræsentant med Støtte af 22 andre Regeringsrepræsentanter blev Styrelsen opfordret til at udarbejde flere Alternativer. Man tænkte her særlig paa et mere elastisk Forslag, som i Stedet for at omfatte hele Industrien skulde tillade en trinvis Gennemførelse af Arbejdstidens Forkortelse sær-

LYNTOGENE

skilt for hver Industri. En Tanke som de engelske Regeringsrepræsentanter tidligere havde slaaet til Lyd for, men som de nu — betegnede nok — tog Afstand fra, idet de hævdede, at Problemerne endnu ikke var tilstrækkelig undersøgt. De krævede derfor nye Undersøgelser og Sagen udskudt paa ubestemt Tid. Det italienske Standpunkt sejrede imidlertid. Det blev vedtaget med 75 mod 37 Stemmer.

Paa Styrelsesmødet i September ifjor fremlagde Bureauet forskellige Forslag som alle tog Sigte paa at komme frem til en endelig Realitetsafgørelse paa førstkommende Arbejds-konference. Efter en hidsig Debat, hvor Arbejdsrepræsentanternes Forslag om en almindelig Overenskomst om Arbejdstidens Forkortelse blev forkastet med 13 Stemmer mod 10, blev nedenstaaende Forslag vedtaget med 22 Stemmer mod 7. Dette Forslag var et Fællesforslag fremsat af Regeringsrepræsentanterne for følgende 8 Lande: Frankrig, Argentina, Belgien, Brasilien, Spanien, Italien, Mexico, Polen og den tjekkoslovakiske Republik. Det lyder saaledes:

1. Spørgsmaalet om Arbejdstidens Forkortelse opføres paa Dagsordenen for Konferencens næste Samling, som træder sammen den 4. Juni 1935.

2. Det paalægges det internationale Arbejdsbureau at udarbejde Forslag til en ensartet Konvention om Arbejdstidens Nedsættelse for Virksomheder af enhver Art. 1935-Konferencen og eventuelle senere Konferencer skal da fastsætte de Virksomhedsgrene for hvilke Arbejdstidsnedsættelsen skal finde Sted, samt for hver af disse Grene fastsætte de nærmere Regler for Nedsættelsen.

Efter at have indhentet de respektive Regeringers Udtalelser om hvilke Industrier og Erhverv som skal tages med, skal Styrelsen paa et senere Møde fremsætte Forslag herom til Konferencen.

Saaledes staar Arbejdstidsspørgsmaalet i Dag. Der vil saaledes paa Konferencen til Sommer udspænde sig en alvorlig Kamp om, hvorvidt man skal vedtage en almindelig Konvention om Arbejdstidens Nedsættelse, der kan danne Ramme for Arbejdstidsnedsættelsen.

Arbejderne i hvert enkelt Land maa derfor nu optage en energisk Kamp for at paavirke deres Regeringer i dette for Arbejderne saa vigtige Spørgsmaal.

Til Besørgelse af Hurtigtrafikken mellem København og Jylland agter Statsbanerne samtidig med Lillebæltsbroens Aabning at sætte saakaldte *Lyntog* i Drift, en helt ny Togtype, der paa en Række Punkter frembyder Nyheder baade med Hensyn til Konstruktion og Udstyr.

Et Lyntog er ca. 64 m langt og bestaar af 3 Vognkasser, nemlig en Motorvogn Litra MS i hver Ende af Toget og en Personvogn Litra AA i Midten. Disse 3 Vognklasser hviler paa ialt 4 2-akslede Bogier, nemlig 2 Dieselmotorbogier ved Togets Ender og 2 Elektromotorbogier, der hver bærer de mod hinanden vendende Ender af en MS-Vogn og en AA-Vogn.

Vognkasserne er helt bygget af Staal og bestaar af hule Profiler af rustfrit Materiale, indbyrdes samlede og forbundne med den ydre Klædning af Staalplader ved Hjælp af elektrisk Svejsning, hvorved der er opnaaet en let og dog solid Konstruktion. Indgangene for Publikum er Skydedøre og findes alene i MS-Vognene, saaledes at de rejsende, der har Plads i AA-Vognen midt i Toget, faar Adgang til denne gennem en af en dobbelt Harmonikaforbindelse dækket Overgang mellem Vognene.

I den yderste Ende af MS-Vognene findes et Førerrum med de fornødne Betjeningshaandtag til Manøvrering af alle Togets Dieselmotorer og Banemotorer, Betjeningshaandtag for Bremsen, Sandkasser, Signalthorn og Fløjter samt Kontrolapparater saasom Hastighedsmaaler, Trykmaaler til Bremsen o. lign.

Førerbordet er ogsaa udstyret med de sædvanlige »Dødmansanordninger« og med en Signalkontakt, der tænder grønne Lamper forskellige Steder i Toget, som Signal om, at den tjenestegørende Fører ønsker at tilkalde den assisterende Motorfører. Føreren har sin Plads midt i Rummet paa en Stol, der er indstillelig i Højden. Ruderne i Vognavlen er af splintfrit Glas og yderligere beskyttet af et Jerngitter for at hindre, at Fugle o. lign. ved at flyve mod Toget knuser Ruderne. Ruden foran Føreren holdes gennemsigtig ved Hjælp af en trykluftdreven Vinduesvisker og kan yderligere ved Trykluft oversprøjtes med Vand for at afskylle Smuds, som Vinduesviskeren ellers ikke kan fjerne.

Bag Førerrummet findes Maskinrummet.

der indeholder 2 6-cylindrede enkeltvirkende, kompressorløse 4-takts Dieselmotorer af A/S Frichs Fabrikat. Hver Motor udvikler ved 1000 Omdr./Min. normalt 250 HK, maksimalt i korte Perioder 275 HK, saaledes at Togets normale Maskinkraft, naar alle Dieselmotorer i begge Motorvogne er i Gang, er 1000 HK og den maksimale 1100 HK; Togets Maksimalhastighed er 120 km/T. Til hver Dieselmotor er koblet en Generator, som sender Strøm til een af Togets 4 Banemotorer. I Tilfælde af Fejl i Maskineriet kam Omkobling dog ske. Ovenpaa Generatorerne og dreven fra disse ved Rem er anbragt en Magnetiserings- og Ladedynamo, der leverer Strøm til Togets Akkumulatorbatteri og til Togbelysning, Hjælpemaskiner m. v. Dieselmotorens Kølevand svales i en i Toget over Maskinrummet indbygget Køler med elektrisk dreven Ventilation. Reguleringen af den elektriske Kraftoverføring sker efter et af ASEA, Vesterås, konstrueret System, som muliggør det for Føreren fra een Førerplads at betjene samtlige Togets 4 Maskingrupper hver for sig.

Fra Maskinrummet kommer man gennem en Lydsluse med 2 Døre i det lyd- og varmeisolerende Skillerum ind i Togets Bagagerum. Dette har et i Forhold til Bagagerum i Almindelighed meget fint Udseende, idet det har Fyldinger af Birketræ, indrammet i Lister af Teaktræ. Rummet er nemlig bestemt til ogsaa at kunne benyttes af de rejsende, idet kun Bagagerummet i Togets ene MS-Vogn benyttes som saadant, medens det andet benyttes som Restauration og i dette Øjemed udstyres med 3 Borde og 12 Armstole i moderne Staalrørskonstruktion, betrukne med blaat Læder.

I det ene Hjørne af Rummet er afskilret et lille elektrisk Køkken, hvor varme Drikke og smaa varme Retter kan tilberedes. De vil ogsaa kunne levere kolde Drikke, idet Køkkenet er udstyret med et elektrisk Køleskab. De rejsende behøver dog ikke at ulejlige sig hen i Restaurationen, idet de ved Ringeledninger gennem Toget kan tilkalde Restaurationspersonalet og faa Forfriskningerne serveret i Kupéerne.

Naar et Bagagerum skal bruges som Restauration, fjernes Gulvristene, og nogle af disse benyttes til Beskyttelse af Væggene i det andet Bagagerum. Under Rummets Brug som Bagagerum er der anbragt Gittere til Beskyt-

telse af Vinduerne, og Køkkenet kan aflaaes ved et Rullejalousi.

Fra Bagagerummet (Restaurationen) kommer man gennem en Gang ind i Motorvognens Passagerafdeling. Paa Gangens ene Side ligger Toiletrummet, paa den anden Side en Kupé, der enten kan benyttes til rejsende paa Fællesklassen eller som Tjeneste- eller Postrum.

Den store Passagerafdeling i hver af MS-Vognen rummer 48 nummererede Siddepladser af Fællesklassen, fordelt paa 24 højryggede, skindbetrukne Sofaer med Armlæn og Ørebakker. Mellem hver to Sofaer er anbragt et Klappbord, og der findes i Toget et Antal løse Borde til Forlængelse af Klappbordene for at lette Serveringen for de rejsende, der ikke har Vinduespladser. Sofaernes Betræk er blaat Skind. Over Vinduerne er anbragt brede Bagagenet; den Haandbagage, der ikke kan finde Plads her, kan anbringes under Sæderne. Væggene er for oven forsynet med Fyldinger af lyst Birketræ indfattet af Mahognilister, medens de under Vinduerne er beklædt med Fiber, Loftet er hvidlakeret, og Gulvet er dækket med Linoleum paa et Underlag af Expanko. Belysningen sker ved moderne, i Loftet forsænkede Lamper.

Ved Enden af Passagerafdelingen er indrettet en Garderobe til Overtøj, og gennem denne kommer man ud i en Tværgang, der danner Adgang for de rejsende og som foran nævnt er lukket mod det fri med Skydedøre.

Fortsætter man lige ud, kommer man gennem dobbelte Skydedøre ad Overgangsbroen gennem Harmonikaen over i AA-Vognen, der i meget minder om Statsbanernes Staal-Kursvogne Litra AU, men dog rummer forskellige Nyheder.

AA-Vognen har i hver Ende en Kupé med 8 Pladser af Fællesklassen i lignende Udstyrelse som MS-Vognen. Midten af Vognen indtages af 6 Kupéer af 1. Klasse og et Toiletrum for 1. Klasse. Toget har saaledes ialt 36 Pladser paa 1. Klasse og 120 Pladser paa Fællesklassen. I 1. Klasse er anvendt det fra AU-Vognene kendte Betræk i livlige Farver, og Panelerne er af Nøddetræ, medens alt Beslag er forchromet; Gulvet er dækket med blødt Gummi.

Kupéerne er foruden med Lamper i Loftet forsynet med Læselamper.

Foruden Klappbordet ved Vinduet findes i

1. Klasses Kupéerne ved hver Plads ud mod Sidegangene en Klap, der kan slaas ned og er forsynet med nedklappelige Ringe til Støtte for Kopper, Glas og Flasker.

I Toiletrummet findes varmt og koldt Vand, og samtlige Toiletrumsdøre er forsynet med en blaa Signallampe, som tændes, naar Toilettet er optaget, saaledes at de rejsende ikke ulejlighes unødigt.

Samtlige Toiletter er endvidere i Lighed med Toiletter i Kursvogne forsynet med Skabe til løse Haandklæder.

I Sidegangen i AA-Vognen er anbragt Klapsæder paa Ydervæggen.

Som en særlig Nyhed ved disse Tog kan nævnes Vindueskonstruktionen. For at formindske Træk, er Rudernes nederste Halvdel fast og for oven afsluttet med en Tværsporse, medens den øverste Halvdel, der er afbalanceret med Fjedre, er forskydelig nedad udenfor nederste Halvdel. Øverste Halvdel er indrammet af en Siluminramme, hvis nederste Del i lukket Stilling ved en Gummipakning tættes mod Undervinduet Tværsporse.

Togets Opvarmning sker ved et Varmtvandsvarmeapparat, som er forsynet med 2 koksfyrede Kedler, der er placeret een i hver Ende af AA-Vognen; hver Kedel forsyner sin Halvdel af Toget, og Vandcirkulationen tilvejebringes ved en elektrisk dreven Centrifugalpumpe.

Bremsesystemet er under Hensyn til den store Kørehastighed og de særlige Driftsforhold, hvorunder Vognene skal anvendes, særlig effektivt, idet der anvendes en Tromlebremse, saaledes at man i Stedet for at presse Støbejerns-Bremseklodser mod Hjulene bremser ved at presse Bremsesko belagt med særligt Materiale, der giver stor Friktion, mod en udvendig paa hver Hjulskive anbragt Tromle. Denne Bremsning sker ved Trykluft, idet paa Bogierne er anbragt ialt 32 Bremsecylindre.

Som Reserve findes en elektromagnetisk Skinnebremse, der er saaledes indrettet, at to Elektromagneter paa hver Bogie i Tilfælde af Fare sænkes ned mod Skinnerne, hvor de suger sig fast til disse og derved frembringer en meget effektiv Bremsning udover hvad det øvrige Bremsesystem præsterer.

Vognene er desuden forsynet med en Haandbremse, som virker ved at Olie fra en Cylinderrum presses ned til særlige

Bremsecylindre paa Bogierne, hvorved man ogsaa naar Toget holder stille kan sikre det mod utilsigtede Bevægelser.

Toget er bygget i Strømlinieform, saaledes at Motorvognenes yderste Ender er tilspidsede, og i Melletrummet mellem Vognene er den yderste af de to Harmonikaer ført helt ud i Vognsiden. Endvidere er en Del af de mange elektriske Apparater, Brændselsoliebeholdere m. v., der er anbragt under Vognene, beskyttede af en Pladeklædning, som lukker Rummet under Vognen nedad og samtidig tjener til i Forbindelse med Togets Strømlinieform at formindske Luftmodstanden under Kørslen. Under Fremspringene paa Taget skjuler sig Udstødsaabninger for Motorerne og Varme-anlæggets Ekspansionsbeholder. Motorvognene er udstyret med normale Puffere og med en normal Trækkrog, som dog er skjult af en Beskyttelseskappe under Vognens Forende.

Vognene er udvendigt malet i samme røde Farve som Statsbanernes Ruteautomobiler, og har under Vinduesbrystlisten og langs Togets Underkant gennemgaaende, lyse Striber, Taget re graat, og Skærmene under Vognen brune.

Togenes Aktionsradius er meget stor, idet Brændselsoliebeholdningerne er tilstrækkelige til mindst 1 000 km Kørsel. Det maskinelle Anlæg i Vognen betjenes af en Fører med Assistance af en Maskinassistent, der dog tillige skal være Togføreren behjælpelig med Pladsanvisning, Rejsegodsbehandling og eventuelt Billettering.

Vognkasserne er bygget af A/S Scandia, Randers, medens Bogier og Dieselmotorer er fremstillet af A/S Frichs, Aarhus, og Elektromotorerne er fra A/S Titan, København.

1½ AARET VED PENSIONSBEREGNINGEN

Som det vil erindres, har der helt siden 1931 været Uoverensstemmelse om Forstaaelsen af den til Tjenestemandsløvens § 71 knyttede Bestemmelse om 1½ Aaret for dem af det kørende Personale, som er ansat inden den 1. Oktober 1919.

Paa Side 37 i det af Statsbanerne udgivne Uddrag af Løningsloven staar udtrykkelig, at de paagældende bevarer den hidtidige Ret til

at faa hvert Aar — efter det fyldte 30 Aar — i hvilket de har haft Ansættelse, beregnet som $1\frac{1}{6}$ Aar i pensionsmæssig Henseende.

Hovedbestyrelsen læste og forstod Loven efter dens Ordlyd, altsaa at det $1\frac{1}{6}$ Aar vedblivende skulde beregnes fra det 30 Aar; men Generaldirektøren holdt for, at den omtalte Bestemmelse fulgte Pensionsbestemmelsernes almindelige Regler og derfor først gjalt fra det 35 Aar. Mellem disse to Synspunkter var der den Forskel, at Organisationens Opfattelse i Forhold til Stillingen før 1. Juli 1931 vilde betyde Forbedring for alle dem, som kommer ind under denne Beregning, medens Generaldirektoratets Fortolkning vilde medføre Føringelse for alle de paagældende.

Da det paagældende Spørgsmaal under Lønningens Tilbliven var blevet fulgt med Interesse af vore Tillidsmænd, og der stadig var givet os Løfte om, at der ikke vilde ske Føringelser, ønskede Organisationen selvsagt ikke at lade det forblive ved Generaldirektoratets Fortolkning. Der blev som Følge deraf indledet Skridt til Sagsanlæg. Ved de Drøftelser, som i den Anledning førtes med den Højesterets-sagfører, der var valgt til at varetage vore Interesser, kom man imidlertid ikke alene ind paa Spørgsmaalet om den Forbedring, der vilde opnaas ved Organisationens Forstaaelse af Loven og den Føringelse, som var Følgen af Generaldirektoratets Fortolkning, men man kom ogsaa ind paa Spørgsmaalet hvorledes Stillingen skulde være, dersom status quo skulde bevares, og vi anviste da, at dersom man vilde give de paagældende $\frac{1}{6}$ Aar pr. Aar fra det 30. til det 35. Aar og derefter $1\frac{1}{6}$ Aar pr. Aar vilde Stillingen være, som den var, inden den nye Lovs Ikrafttræden, vel at mærke indtil Pensionsbrøken $\frac{40}{100}$, idet de $\frac{42}{100}$ som højeste Pension jo er et Resultat af den sidste Lønningsskommissions Arbejde. Højesterets-sagføreren henstillede, at der optoges en Forhandling med Finansministeren for om muligt at naa til en mindelig Ordning uden Sagsanlæg. Dette blev dernæst forsøgt; men paa Grund af forskellige Forhold trak Tiden ud, saaledes at der først sidste Sommer og Efteraar kom Gang i den ønskede Forhandling. Det lykkedes at faa Finansministeren til at indse, at Generaldirektoratets Fortolkning var urimelig og efter nogle Drøftelser gik Ministeren med til at søge gennemført et Forslag, hvor-

ved alle dem, som falder ind under $1\frac{1}{6}$ Aars Beregningen, sikres mod at blive daarligere stillet, end de var før 1. Juli 1931.

Ministerens Indstilling til Rigsdagen lyder saaledes:

Fra Dansk Lokomotivmands Forening har Finansministeriet modtaget et Andragende om forbedret Pensionsalderberegning for de af Statsbanerne kørende Tjenestemænd, som ved Ikrafttræden af Lov Nr. 489 af 12. September 1919 om Statens Tjenestemænd var eller havde været ansat som Lokomotivførere, Lokomotiv- eller Skibsfyrbøder, Togfører eller Togbetjent, og som i Medfør af Overgangsbestemmelsen i nævnte Lovs § 71, Stk. 3, jfr. Tjenestemandsløven af 31. Marts 1931 § 71, Stk. 1, bevarer deres hidtidige Ret til ved Pensionsberegning at faa hvert Aar — efter det fyldte 30te Aar —, i hvilke de har haft Ansættelse i nævnte Stillinger, beregnet som $1\frac{1}{6}$ Aar.

Da den Omstændighed, at Udgangspunktet for Pensionsalderens Beregning ved Tjenestemandsløven af 31. Marts 1931 § 54, Stk. 2, er forrykket 5 Aar, og at $\frac{1}{6}$ -Aars Tillægget derfor nu beregnes af et numerisk mindre Aaremaal end tidligere, har haft til Følge, at der kan forekomme en Række Tilfælde, hvor dette Personale ved Afskedigelse i en Alder af indtil 56 Aar bliver ugunstigere stillet end efter Tjenestemandsløvene af 1919 og 1927, man kan finde det stemmende med Billighed, at der tilvejebringes Hjemmel for en Bestemmelse, hvorefter hvert af de 5 første Tjenesteaar efter det 30te Aar medregnes i Pensionsalderen med $\frac{1}{6}$ Aar.

Under Henvisning hertil, og idet bemærkes, at Lønningensraadet har tiltraadt Forslaget, tillader jeg mig at anmode det ærede Udvalg om ved 2den Behandling i Folketinget af Forslag til Normeringslov for Finansaaret 1935—36 at ville stille følgende Ændringsforslag:

Til § 3. Andre Bestemmelser.

Efter Løbe-Nr. 232 tilføjes som nyt Løbe-Nummer:

Ved Beregning af Pensionsalderen efter Tjenestemandsløvens § 54, Stk. 2, jfr. § 71, Stk. 1, for de af Statsbanernes kørende Tjenestemænd, som ved Ikrafttræden af Lov Nr. 489 af 12. September 1919 om Statens Tjenestemænd var eller havde været ansat som Lokomotivførere, Lokomotiv- eller Skibsfyrbøder, Togfører eller Togbetjent, og som i Medfør af Overgangsbestemmelsen i sidstnævnte Lovs § 71, Stk. 3, bevarer deres hidtidige Ret til ved Pensionsberegning at faa hvert Aar — efter det fyldte 30te Aar —, i hvilke de har haft Ansættelse i nævnte Stillinger, beregnet som $1\frac{1}{6}$ Aar, medregnes med tilbagevirkende Kraft fra 1. Juli 1931 hvert af de 5 første Tjenesteaar efter det 30te Aar med $\frac{1}{6}$ Aar.

Saa vel Folketinget som Landstinget har tiltraadt denne Ordning; som altsaa nu er Lov. Spørges der dernæst, hvad dette vil betyde i Praksis, kan vi kortest udtrykke det saaledes, at der til den Pensionsalder, som beregnes efter Tjenestemandsløvens § 54, Stk. 2, tillægges $\frac{1}{6}$ Aar for hvert af Aarene fra det 30. til det 35.

Aar = ialt $\frac{3}{4}$ Aar, saaledes at de forskellige Pensionsbrøker opnaas 10 Maaneder tidligere, end efter Generaldirektoratets Fortolkning, f. Eks. ogsaa højeste Pension ved en Alder af 58 Aar og 2 Maaneder.

En principiel Sag er nu bragt til Afslutning, og Resultatet vil ikke alene gavne vore Medlemmer, men ogsaa Togførere, Pakmestre, Togbetjente samt Skibsfyrbødere og Overskibsfyrbødere; det opnaaede maa derfor siges at være al Ære værd.

HVAD ER MENINGEN?

Provokation.

I Henhold til Ordre C Nr. 16 maa Lokomotiver af Litra H, P, R, og S, ikke anvendes til Forspandskørsel. Ikke desto mindre var der som tidligere omtalt en emsig Trafikassistent, som engang forrige Vinter fandt paa at ville sende en K Maskine og en P-Maskine i Forspand sammen. Dette var jo ikke noget Tegn paa, at den paagældende Trafiktjenestemand tog de reglementariske Forskrifter saa nøje, men da Ordresamlingen Serie C som bekendt er en Samling Sikkerheds- og Ordensbestemmelser udstedt af Generaldirektoratet, mente Lokomotivpersonalet, at man skulde rette sig efter de fastsatte Sikkerhedsbestemmelser og ikke efter en tilfældig Trafiktjenestemands Forgodbefindende. Da Sagen blev gjort til Genstand for Behandling, resulterede den imidlertid i, at Generaldirektoratet forsøgsvis indførte den Ændring, at der i ekstraordinære Tilfælde kunde dispenseres fra Forbudet mod, at de forannævnte Lokomotivtyper maatte anvendes i Forspand. Det hed udtrykkelig i Generaldirektoratets Skrivelse, at man efter i en vis Prøvetid at have indhøstet Erfaringer vilde vende tilbage til Spørgsmaalet i Løbet af et Aar.

Erfaringerne maa imidlertid ikke have været af en saadan Art, at de gjorde en Fortsættelse af Forspandskørsel med de store Maskiner tilraadeligt; thi allerede efter 10 Maaneders Forløb meddelte Generaldirektoratet, at de ændrede Regler var tilbagekaldt, og at Bestemmelsen i Ordre C 16 som Følge deraf gjalt efter sin Ordlyd. Dette var forsaa vidt udmærket, og man skulde saa formode, at alle Vedkommende rettede sig efter Generaldirektoratets Standpunkt. Det er derfor let at forstaa, at Personalet bliver i høj Grad forbavset over at modtage et saalydende Cirkulære:

»Under Henvisning til Cirkulære af 5. ds. — Ma 455/35 — hvorefter Anvendelse af S-Maskiner i Forspandskørsel er ophævet, meddeles herved, at der dispenseres fra Bestemmelsen om Forbudet for Togene 159—168 Kh—Kb—Kh den 16. og 17. April d. A., og Særtog 7435 Kh—Kb den 22. April d. A.«

Maa vi i den Anledning forespørge, hvad Meningen er? For det kan vel ikke være Tanken med de Ordre og Bestemmelser, Generaldirektoratet udsender, at de kun gælder, naar man vil finde en Anledning til at straffe Personalet.

Dersom det ikke er Hensigten, at man ligefrem vil provokere Personalet til at tilsidesætte Ordrene — og dette, turde man vel formode, ikke skulde være Tilfældet — saa maa Generaldirektoratet sørge for, at Distrikterne viser samme Respekt for de af vor øverste Administration udsendte Ordre, som den der kræves af Personalet. Dersom det kan tillades Distrikterne at tilsidesætte de reglementariske Bestemmelser saaledes som her paavist, vil det efter vor Mening være ugørligt at idømme Personalet Straffe for Ringagtelse overfor Ordre og Bestemmelser. Vi har tidligere omtalt, at eenmandsbetjente Køretøjer i Strid med de reglementariske Forskrifter maa køre uden Ledsagelse paa Maskinafdelingens Sporomraade i Aarhus, og vi henstiller til Generaldirektoratet, at der snarest skabes den nødvendige Respekt for Reglementerne ogsaa fra Distrikternes Side.

ÆNDRINGER I DEN HİDTİDİGE STEDTİLLÆGSPLACERING GÆLDENDE FRA 1. APRIL 1935

I Henhold til Bestemmelsen i Tjenestemandsløvens § 83, hvorefter der hvert 3. Aar paa Indstilling af Lønningsraadet kan foretages Forskydninger i Byernes indbyrdes Placering paa Stedtillægssatserne paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger om Udgifter til Husleje og kommunal Skat, vil der fra 1. April d. A. ske følgende Omplaceringer:

Oprykninger:

Fra c. (318 Kr.) til b. (432 Kr.).

Silkeborg, Vejle.

Fra d. (228 Kr.) til c. (318 Kr.).

Frederikshavn, Holbæk, Nakskov, Nysted, Odder Stationsby, Stubbekøbing, Varde.

Fra e. (108 Kr.) til d. (228 Kr.).

Ingen.

Fra intet Stedtillæg til e (108 Kr.).

Følgende Kommuner:

Engesvang, Roslev, Aulum-Hodsager, Hemmet-Sønder Vium, Vildbjerg-Nøvling, Timring, Vinding-Vind, Ansager, Gjesten, Bevtøft, Fol, Frørup, Hammelev, Nustrup, Oksenvad, Bjollerup, Klipleve, Havnbjerg, Løgumkloster Landsogn.

Nedrykninger.

Fra b (432 Kr.) til c. (318 Kr.).
 Middelfart.
 Fra c. (318 Kr.) til d. (228 Kr.).
 Brande Stationsby, Ringkøbing, Skagen,
 Skanderborg, Æbeltoft.
 Fra d. (228 Kr.) til e. (108 Kr.).
 Ingen.
 Fra e. (108 Kr.) til intet Stedtillæg.
 Følgende Kommuner:
 Aadum Harboøre-Engbjerg, Simmelkær,
 Seest By (i Seest Kommune).

Det oplyses af Lønningsraadet, at den økonomiske Virkning af Ændringer for Statens Vedkommende vil blive en Merudgift paa 32 000 Kr.

Omplaceringen vil, som det fremgaar af Fortegnelsen, betyde, at en Del Byer, Silkeborg Vejle, Frederikshavn, Holbæk og Varde, hvor vi har en Del Medlemmer, vil faa de forhøjede Stedtillæg, men desværre er der jo ogsaa nogle Byer, Brande, Ringkøbing og Skanderborg, som efter det foreliggende Materiale ikke kunde holdes paa deres hidtidige Sats og nu skal ned paa en lavere.

Herved er der imidlertid intet at gøre. Omplaceringen er sket efter Lovens Forudsætninger og paa Grundlag af et saa ensartet Materiale som det nu en Gang er muligt at tilvejebringe.

Der er fra en Række Byer sket Henvendelse til Lønningsraadet om Oprykning paa Stedtillægssatserne særlig med Henviisning til de sidste Aars betydelige Skattestigninger. For saa godt som alle disse vil den nu stedfundne Omplacering være en Skuffelse. I adskillige Tilfælde vil det endog føles som en Uretfærdighed, idet Skatterne i Kommunerne faktisk er steget meget betydeligt.

Her skal man imidlertid tage i Betragtning, at det afgørende i dette Forhold er, hvorvidt Skatten og Huslejen i ens egen Kommune er steget forholdsmæssigt stærkere end Gennemsnitsstigningen for samtlige øvrige Kommuner. Er det Tilfælde, vil der være Chance for en Forhøjelse af Stedtillægget for den paagældende By, men er det ikke Tilfældet, sker der heller ingen Forskydning; thi det er her det indbyrdes Forhold, det kommer an paa.

Skat og Husleje kunde saaledes stige 25 pCt., uden at det havde den fjerneste Indvirk-

ning paa Byernes indbyrdes Placering paa Stedtillægssatserne. Det vilde det nemlig ikke faa, hvis Stigningen var ens eller blot nogenlunde ens overalt.

Ved den nu skete Omplacering er der nedrykket Byer, hvis Skat i det sidste Aar er steget endda ret mærkbart. Tjenestemændene i disse Byer vil ikke umiddelbart kunne forstaa Nedrykningen. Forklaringen er dog her den samme som foran anført: Byen har fulgt med i den almindelige Skatteforhøjelsestendens; men Skatteudgiften i de 3 Aar, der ligger til Grund for Bedømmelserne har for dens Vedkommende ligget altsaa langt under Gennemsnittet af dens Forbliven paa den hidtidige højere Sats ikke har kunnet opretholdes, naar det indbyrdes Forhold mellem Byerne, som Læsere ne forudsætter, skulde respekteres.

ERSTATNINGSMIDLER FOR BRÆNDSSELISOLIE

I Tyskland, hvor Bestræbelserne for Selvforsyning vel nok er mere effektiv end i noget andet Land, sættes store Kræfter ind paa at fremstille et indenlandsk Brændstof til Motorer, særligt Automobilmotorer. Allerede for over 30 Aar tilbage prøvede man at bruge Sprit som Erstatning for Benzin og Petroleum, og det viste sig, at Spritten med sin langt lavere Brændværdi godt kunde bruges — i hvert Fald i Motorer med højt Kompressionsforhold. Anvendelsen af Sprit som Motorbrændstof tog dog først Fart under Krigen. Benzol, fremstillet ved Gasbrænding, fik en Tilsætning af ca. 25 pCt. Sprit, og Resultatet blev en Brændvæske, som kunde bruges uden Forandring ved Motorerne.

Nu er Opmærksomheden i udstrakt Grad henvendt paa at bruge Brint som Drivkraft. Brinten fremstilles ad elektrolytisk Vej, og efter hvad der forlyder, er der i 1 Kubikmeter Brint samme Brændstofværdi som i 1 kg Benzin, men nævnte Kvantum Brint koster kun en Femtedel af hvad 1 kg Benzin koster. Brint egner sig desuden godt som Tilspædningsbrændstof i tungt brændende Olier.

Brint kan bruges i alle Forbrændingsmotorer, saavel Totakts som Firtakts, blot maa Kompressionsforholdet ændres noget. I en Benzinmotor vil der kunne opnaas et Forbrændingstryk af ca. 20 at, medens det i en Dieselmotor kan naa op til 50 at. En Motor, omdannet til Brintmotor kan arbejde med Brint og Luft, eller Brint—Benzin—Luft, eller Brint—Sprit—Luft. Brintmotorens termiske Virkningsgrad kan naa op til 50 pCt. under alle Belastningsforhold.

BORSIG-LOKOMOTIVVÆRKETS 2 C 2 STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKO- MOTIV TIL 175 KILOMETERS HASTIGHED

Bestræbelserne for at udvikle Damplokomotivet til at køre med meget store Hastigheder er ikke af ny Dato. Allerede i 1904 byggede de prøjsiske Statsbaner et 3-cylindret 2 B 2-Kompound-Lokomotiv, som var helt indkapslet i en Beklædning, og som med et Tog paa 16 Vgl. naaede op paa en Hastighed af 144 km/T. De bajriske Statsbaner byggede i 1906 et lignende, men Tiden var den Gang ikke moden for saa store Hastigheder, og Forsøgene blev opgivet.

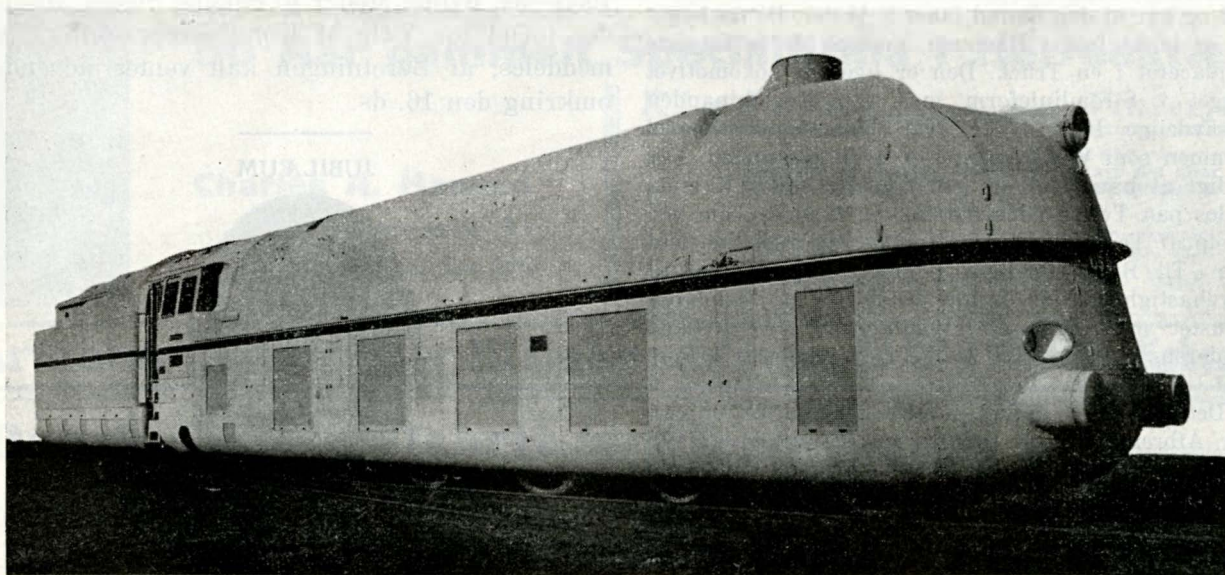
Siden da har Damplokomotivet gjort store Fremskridt, der ganske vist næppe kan ses udefra, men som i Driften viser sig i betydeligt Mindreforbrug af Kul pr. Hestekrafttime i Trækkrogen og en tilsvarende Stigning i Lokomotivets Ydeevne i det Hele taget, som er af stor Betydning. De tyske Baner var allerede den Gang i Stand til at fremføre Tog med lige saa store Hastigheder og endda større end de, Motorvognene kører nu. De har nu ladet konstruere Lokomotiver, som med et Tog paa 25 Vgl. vedvarende og køreplansmæssigt kan køre 150 km/T. og 175 km/T., naar Forsinkelser skal indhentes. Der blev bestilt 3 Lokomotiver, 2 med Stenkulsfyrring paa Rist og et tredje med Kulstøvsfyrring og Førerhuset anbragt foran. Konstruktion og Bygning blev overdraget Borsig-Lokomotivværket, Berlin-Tegel, der paa dette Omraade har udført store Forarbejder.

Det første Lokomotiv til Ristefyrring er nu færdigt, og ses i vedstaaende Billede. Dets fordægtige Udseende skyldes Foranstaltninger til at hemme Luftmodstanden, som stiger paa Hastighedens Kvadrat og gør sig stærkt gældende ved store Hastigheder. Luftskeibets Udvikling har lært, at Luftmodstanden er stærkt afhængig af Fartøjets Form, og for at fastslaa den bedst egnede for Lokomotiver er der prøvet med smaa Modeller i Vindkanaler, som i

Tyskland findes i Berlin, Göttingen og Friederichshafen. Forsøgene gav det Resultat, at naar et Lokomotiv omgives af en Beklædning af passende Form (Strømlinieform), saa udvirker Beklædningen en Formindskelse i Luftmodstanden saa stor, at der ved en Fart af 150 km/T. kan spares 500 H. K. Beklædningen omslutter Kedlen med alle dens fremspringende Dele og er i Siderne ført ned omtrent til Skinnerne. Røggamret er foroven skaaret skraat ned fremefter for at faa den bedst egnede Beklædningsform. God Tilgængelighed til Lokomotivets Drivværk er sikret ved Hjælp af Klapper og Rulleskodder.

Ved Lokomotivets Konstruktion meldte sig det Spørgsmaal om den sædvanlige Luftkøling af Aksel- og Stanglejer, som maatte bortfalde, naar Lokomotivet blev helt overklædt, kunde undværes. Det kunde kun fastslaaes ved Forsøg. Dertil blev et stort Lokomotiv, Type 03, beklædt saavel over Drivværket, Røggamret og Førerhuset, og det viste sig, at Lejernes Temperatur kun steg saa lidt, at det ikke frembød nogen Vanskeligheder. Forsøgsbeklædningen gav ved en Fart af 140 km/T. en Besparelse i Kraftforbrug af 150—200 H K i Trækkrogen, hvoraf en Del maa tilskrives formindsket Varmetab i Dampecylindrene. Der var derefter ingen Betænkeligheder imod at indkapsle Lokomotivet fuldstændigt. Af Hensyn til den paaregnede store Kørehastighed blev Akseltrykket begrænset til 18,7 t, og tre drivende Aksler blev anordnet for at faa den fornødne Accelerationsevne. Lokomotivets store Ydeevne fordrede en saa stor Kedel, at fire Løbeaksler blev nødvendig, hvorved Akselanordningen blev 2 C 2. Akseltrykket paa Løbeakslerne er 17,7 t, Adhæsionsvægten er 56,1 t, Totalvægten uden Tender 12,7 t.

Ved Kedlens Dimensionering var Spørgsmaalet om Damptrykkets Størrelse stærkt i Forgrunden. Paa den Tid var de saakaldte Mellemtrykslokomotiver, d. v. s. Lokomotiver med Damptryk af 25—30 Atm., ikke prøvet i den Udstrækning, at man turde bestemme sig til saa højt Tryk. Man besluttede da en maade-



Borsig-Lokomotivværkets 2 C 2 strømlinieformede Damplokomotiv til 175 km's Hastighed.

holden Trykstigning udover det gennemprøvede Damptryk af 16 Atm. og valgte et Kedeltryk af 20 Atm., hvilket ikke er højere end at Dampen kan ekspanderes tilstrækkeligt ned i een Cylinder, og tilmed i den Betragtning, at Kompoundvirkning ikke giver nævneværdige Fordele i et meget hurtigløbende Lokomotiv. For at holde Kedlens Vægt saa lav som muligt anvendtes legeret Staal med en Molybdæntilsats paa 0,4 pCt. og en Brudgrænse ved 48—55 kg/mm². Fyrkassen er af Kobber, og har med en Risteflade paa 4,8 m² en Hedeflade paa 18,0 m². 24 Stkr. 163/171 mm Overhederkedelrør har en Hedeflade paa 86,0 m² og 106 Stkr. 65/70 mm Kedelrør en Hedeflade paa 151,5 m². Rørenes Længde er 7,0 m, saa den totale Hedeflade bliver 255,5 m². I hvert Overhederkedelrør er anbragt 6 Stkr. 23/29 mm Overhederrør med en Overhedeflade paa 90 m². Kedlen er i Stand til at levere 15 000 kg Damp i Timen, og Lokomotivet antages at kunne præstere 2 800 HK. Som en praktisk Nyhed kan nævnes, at Fyrdøren aabnes og lukkes automatisk ved en Trykluftsanordning, som Lokomotivfyrbøderen betjener med Foden.

For at udligne Drivværksmasserne valgtes 3-cylinder-Drivværk med 450 mm Cylinderdiameter og 660 mm Slaglængde. Den indvendige Cylinder virker paa den forreste koblede Aksel, og de to udvendige Cylinder paa den anden koblede Aksel. Af Hensyn til den store Kørehastighed er Drivhjulene 2 300 mm i Diameter; Løbehjulenes Diameter er 1000 mm. Dampfordelingen sker med Stempelglidere og Heusinger Styring paa hvilken den indvendige Kvadrant drives fra den midterste Aksel. Lokomotivets Bremse er anordnet med stor Omhu. De koblede Hjul og den bageste Truck bremses med et Tryk, der er 180 pCt. af Akseltrykket; paa den forreste Truck bremses af Hensyn til Løbesikkerheden den forreste Aksel kun med 50 pCt. og den bageste med 80 pCt. af Akseltrykket.

Tenderen er i Overensstemmelse med den store Kedelydelse bygget til et Forrad af 37 m³ Vand og 10 t Kul og har af den Grund faaet 5 Aksler. De tre bageste er lejret fast i Rammen, medens de to forreste er placeret i en Truck. Den er ligesom Lokomotivet bygget i Strømlinieform med tre over hinanden forskydelige Dæksplader over Kulrummet. Saavel Rammen som Vandkasserne er svejset sammen. For stadigt at have Kullene helt fremme under Kørslen findes paa Tværs i Kulrummet to Skydere, som ved Hjælp af Trykluftscylindre trykker de fornødne Kul frem. Til Bremskraftens Regulering i Forhold til Kørehastigheden er baade Maskinen og Tenderen udrustet med Bremsetrykregulatorer, med hvilken Tenderens Afbremning tillige kan reguleres i Forhold til Tenderens Vægt.

Det har været muligt at give Lokomotivet en saa stor Afbremning, at det fra en Hastighed af 175 km/T. kan bringes til Standning paa en Veglængde af kun 1000 m. Tenderen vejer i tom Tilstand 38,2 t, og 85,7 t naar den er tjenestefærdig. Lokomotiv med Tender har en total Hjulafstand paa 22,075 m og en Totallængde over Pufferne paa 26,265 m.

F. Spøer.

TRAFIKFORBEDRINGER PAA DE TYSKE BANER

Som bekendt arbejder de tyske Rigsbaner paa at faa indført større Maksimalhastighed paa Hovedbanerne, og store Arbejder er i Gang for at forstærke Spornettet. Sæmstensvejsningen af 15 m Skinner til 30 m fortsættes og er nu naaet saavidt, at 6 700 km Skinnevej bestaar af 30 m Skinner. Saavel paa Strækningerne som paa Stationerne rettes Kurver ud og brugbare Sporskifter maa vige for nye med lange Sportunger og stor Kurveradius. For at kunne køre gennem et Sporskifte, som er stillet til Sidespor, med en Fart af 100 km/Tim. er et nyt Sporskifte konstrueret med 1 200 m Radius i den afvigende Sportunge. Bestræbelserne gaar ud paa at forhøje Kørehastigheden til 120 km/Tim. paa nogle Strækninger og til 150 km/Tim. paa de vigtigste Hovedlinier.

Til Fjerntrafikken er bestilt nogle 2. og 3. Klasse Motorvogne med 4 Motorer paa 225 kW, som, naar de kører alene, kan køre 120 km Tim.; i Personotgstjeneste kan de med 6 Vgl. paahængt efter Beregningen køre 90 km/Tim. I begge Tilfælde kan flere Motorvogne og Paahængsvogne samles og udgøre et Tog. Endvidere er der bestilt 3 Motorvogne, som kun har Plads for Rejsende paa 2. Klasse, og som skal køre 160 km/Tim. Hos Borsig, Berlin, bygges 2 Stk. 2 C 2-strømlinieformede Damplokomotiver til 175 km/Tim.



KONGRESSEN

Af Hensyn til Afholdelse af Møder til Drotelse af Virksomhedsberetningen for Aarene 1933—34, hvilke Møder jo enkelte Steder afholdes forud for Valg af Kongresrepræsentanter meddeles, at Beretningen kan ventes udsendt omkring den 16. ds.

JUBILÆUM



Lokomotivfører P. Jensen, Aarhus, kommer ogsaa fejre 25 Aars Jubilæum den 1. April. Ved en Fejtageelse blev Lokomotivfører P. Jensen ikke medtaget i Bladet den 20. Marts 1935.

DØDSFALD



Det blev ikke forundt Lokomotivfører Th. Skeltved at fejre sit 25 Aars Jubilæum nu den 1. April; han døde den 7. Marts. I flere Aar har han gaaet med et svagt Helbred; en haardnakket Astma led han af. Dødsårsagen var dog ikke den.

Han begravedes paa Frederikshavn Kirkegaard under stor Deltagelse. 6 Lokomotivførere stors Æresvagt ved Baaren. og Heltholm bragte ham ved Graven den sidste Hilsen og Tak for godt Kammeratskab baade som Menneske og Kollega, udtalte ligeledes nogle trøstende Ord til de efterladte.

I Skeltved har Statsbanerne mistet en god og samvittighedsfuld Tjenestemand, vi, hans Kolleger og Medansatte, satte stor Pris paa ham. Døden kom for ham som en Befrier, og saa maa vi ikke klage. Vi vil bevare et godt Minde om ham; ære være det.

H.

TAK

Vor hjerteligste Tak for den os udviste Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfører Th. Skeltveds Død og Begravelse.

Tak til Afdelingerne i Nyborg, Viborg, Fredericia, Aarhus, Randers, Aalborg og Frederikshavn for de tilsendte Dekorationer til hans Baare. Tok ogsaa til Randers Afdeling for Repræsentationen af Faner ved Begravelsen.

Kathrine Skeltved og Børn,
Frederikshavn.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING

afholder Møde paa »Carlsborg« Lørdag den 6. April, Onsdag den 24. April samt Mandag den 6. Maj og Tirsdag den 14. Maj. Alle bedes Møde.

Bestyrelsen.

MEDLEMSLISTEN

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

1. April 1935:

Pens. Lokomotivfører C. P. Christensen, Abildgaards-
gade 27, St., Kbhvn. Ø.

Pens. Lokomotivfører A. Zachariassen, Faaborggade 5.3.
Aarhus.

PERSONALIA

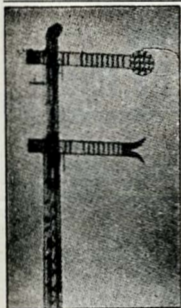
Afsked.

Lokomotivfører N. C. L. F. Schophaus, Struer, efter
Ansøgning paa Grund af Svegelighed med Pension fra
31.—5.—35 (min. Afsked).

Dødsfald.

Lokomotivfører T. J. Skeltved, Frederikshavn, den
7.—3.—35.

Pens. Lokomotivfører S. Poulsen, København.



50 Aar gammelt Specialfirma i Herreskræderi

Klædning Vinterfrakke

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.

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

Dansk Sojakagefabrik A/s

Fabrik og Kontor: Islands Brygge.

Telefon: Central 5900.

Statstelefon 89.

Brødr. Braun's
Kentucky Skraa

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret den 5. April 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:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.

Landbrugslotteriet

bortspiller halvårlig 38.000 Gevinster til

— Værdi 1 Million 823.460 Kr. —

Sølget slutter Tirsdag den 23. April.

$\frac{1}{1}$ Lod Kr. 1,30. $\frac{1}{2}$ Lod 80 Øre.



Marketenderiet

i Centralværkstederne og Godsbanegaardens Lokomotivremise anbefales.

DRIFTSUDVALGET



Statsbanetjenestemænd bør forsikre i

Statsbanepersonalets Brandforsikrings- og Understøttelses-Forening.

Brand- Indbrudstyveri- 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.

Hyg. Gummivarer — Modersprøjter.



SIGI

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.



Billigste Dagpenge.

Dagp. 7 Kr. ugl. Kontingent 4 Kr. $\frac{1}{4}$ 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“,

Reventlowgade 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-skrivninger fr Tjenestemænd.

Støt vore Annoncører!

BLOMSTER

„Eranthis“
Enghaveplads 11.
Telefon Vester 8537

Kistedekorationer

Fællesforeningen for
Danmarks Brngsforeninger

Hovedkontor:
15 Njalsgade 15

København

Telef. 4015. Telef. 4015

Helsingør Vin-Kompagni.

Udsøgte Vine og Spirituosa.

Telefon 929.

TANDLÆGE

V. HOLST

Konsultation 11 $\frac{1}{2}$ —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.

HOTEL NORDLAND

22 Vesterbrogade · København V. · C. 32 00