



NO 5

5. Marts 1939

39. Aargang

FORBEDRET LØNANCIENNITET FOR VISSE LOKOMOTIVFYRBØDERE

Indtil vi den 1. Juli 1931 fik den nugældende Lønningslov, var der ikke fastsat nogen Bestemmelse om en vis Minimums-Aspiranttid. Naar en Lokomotivfyrbøderaspirant havde tilendebragt sin Uddannelse, blev han udnævnt til Lokomotivfyrbøder, saasnat der var en ledig Plads. Lønningsloven af 1931 indførte imidlertid en, ja to, Forandringer paa dette Omraade. For det første blev det bestemt, at ingen kunde opnaa Ansættelse i en Tjenestemandsstilling før end det fyldte 24. Aar, og dernæst blev det foreskrevet, at man skulde have to fulde Aspirantaar forud for Tjenestemandsansættelsen.

Ser vi f. Eks. paa Lokomotivfyrbøderudnævnelserne i 1930 og 31, viser det sig, at de, som blev udnævnt indtil den 1. Juni 1931, havde ca. 1½ Aars Aspiranttid, altsaa mindre end foreskrevet efter den nye Lov, og da de næst følgende Aspiranter havde nogenlunde den samme Aspiranttid, medførte den ny Lønningslovs Aspirantbestemmelser, at Lokomotivfyrbøderudnævnelserne gik i Staa fra 1. Juni 1931 til 1. December s. A. Umiddelbart herefter skete der endnu en Ting, som fik uheldige Virkninger for de Aspiranter, der var antaget i Begyndelsen af Aaret 1930, og som ventede Lokomotivfyrbøderudnævnelse i Løbet af 1932. Der blev nemlig fra Generaldirektoratets Side indledet en ny Personalepolitik, og det umiddelbare Resultat heraf var, at Avancementerne inden for Lokomotivpersonalet gik helt i Staa indtil Sommeren 1935.

For saa vidt angaar Lokomotivfyrbøder-

aspiranterne medførte denne Standsning i Ansættelserne, at ca. 100 Aspiranter fik en Aspiranttid paa 5—6 Aar. For nogles Vedkommende var det saa grelt, at de i Henhold til deres Plads i det vedkommende Eksamenshold skulde have været Lokomotivfyrbødere til Februar eller Marts 1932, men ikke blev dette, fordi de enten ikke havde 2 Aspirantaar eller fordi de dengang ikke var fyldt 24 Aar.

Da disse 100 Aspiranter blev Lokomotivfyrbødere, hævdede de alle, at det var uretfærdigt, at de havde maattet gaa i saa mange Aar paa den lave Aspirantløn. Ganske særligt gjorde de, hvis Kammerater fra Jernbaneskolen var blevet Lokomotivfyrbødere i Foraaret 1932, gældende, at da de jo ved Lokomotivfyrbøderforfremmelsen var blevet indordnet i Anciennitetsrækken paa det Sted, hvor de i Henhold til de gældende Bestemmelser horte hjemme (mellem de i Foraaret 1932 udnævnte), burde de ogsaa have det Alderstillæg, som svarede til normal Ansættelse i 1932.

Ud fra den Betragtning, at det formentlig ikke har været Lønningskommissionens Mening med Indførelse af Aspirantbestemmelserne, at de vordende Statstjenestemænd skulde arbejde i en længere Aarrække paa en lille Løn, har vor Organisation beskæftiget sig med dette Forhold, og da det viste sig, at der inden for enkelte andre Organisationer var Tilfælde, som havde Lighed med de her omtalte, kom Spørgsmaalet frem i vor Centralorganisation. Drøftelserne her resulterede i, at hele Spørgsmaalet i Oktober 1937 blev rejst over for Fi-

nansministeriet, hvor Sagen har været Genstand for adskillige Undersøgelser, inden den i Efteraaret 1938 kom til Forhandling. Det lykkedes dog ikke dengang at opnaa Enighed. Sagen blev paany undersøgt i Finansministeriet og kom atter til Behandling ved den den 14. Februar førte store Forhandling om Reguleringstillæget og andre Forhold. Denne Gang lykkedes det at opnaa Enighed om et Forslag, som ganske vist ikke fuldstændig er, hvad vor Organisation havde ønsket; men som dog giver nogen Forbedring i de foran omtalte Forhold.

Den Ordning, man enedes om, gaar ud paa, at Finansministeren søger Lovhjemmel til, at forskellige i Tiden fra 1. Juli 1931—1. Januar 1939 ansatte Tjenestemænd, bl. a. Lokomotivfyrbødere, faar Lønanciennitet for den Tid, de efter deres fyldte 22. Aar har været Aspiranter i mere end 4 Aar. Ordningen vil faa tilbagevirkende Kraft fra 1. April 1938.

Hvor mange af de foran omtalte 100 Mand, som er Aspiranter fra 1930 og 31, og som har haft den lange Aspiranttid, der vil faa forbedret deres Lønanciennitet efter den her omtalte Ordning, kan vi ikke oplyse noget nærmere om, men det vil sikkert komme til at omfatte en betydelig Del af dem. I øvrigt kan den enkelte jo let selv regne det ud. Det drejer sig blot om at fastslaa, paa hvilket Tidspunkt der er forløbet 4 Aspirantaar efter det fyldte 22. Leveaar.

Vi viser et enkelt Eksempel, nemlig en pr. 1. Marts 1936 ansat Lokomotivfyrbøder: Den paagældende er født 4. Juli 1906, og han er Aspirant fra 1. Juni 1930; (han var altsaa over 22 Aar, da han begyndte som Aspirant). Denne Mand havde 4 Aspirantaar efter det fyldte 22. Aar den 1. Juni 1934, og hans Lønanciennitet skal saaledes beregnes fra denne Dato. Dette vil atter sige, at han pr. 1. Juni 1937 skulde have haft det første Alderstillæg. Han vil faa udbetalt dette Tillæg fra den 1. April 1938, og han vil opnaa det 2. Alderstillæg den 1. Juni 1940 i Stedet for 1. Marts 1942 efter de hidtidige Bestemmelser.

Selv om vi ikke ved denne Ordning har opnaaet at faa de mange Aspirantaars uheldige Virkninger fuldstændig ophævet, saa er der i hvert Fald naaet et betydeligt Fremskridt, som de paagældende sikkert alle vil vide at sætte Pris paa.

REGULERINGSTILLÆGET

Den 18. Februar, faa Dage efter Forhandlingen mellem Regeringen og Centralorganisationerne — denne fandt som bekendt Sted den 14. Februar — forelagde Finansminister Buhl i Folketinget Forslag om Reguleringstillæget overensstemmende med, hvad der ved Forhandlingen var opnaaet Enighed om.

Lovforslaget omfatter kun 2 Paragraffer. Det har følgende Ordlyd:

§ 1.

I Finansaaret 1939—40 udbetales det i Kapitel 5 i Lov Nr. 98 af 31. Marts 1931 om Statens Tjenestemænd omhandlede Reguleringstillæg med det samme Beløb som i Finansaaret 1938—39.

§ 2.

Lov Nr. 74 af 18. Marts 1938 om midlertidigt Løntillæg til Statens Tjenestemænd m. fl. har Gyldighed ogsaa for Finansaaret 1939—40.

Det var ledsaget af følgende Bemærkninger:

Da det i Henhold til Tjenestemandsløvens § 90 af det statistiske Departement udregnede Udgiftstal i Januar d. A. gik ned fra 2 853 til 2 831, bortfaldt ifølge samme Lovs § 91 med Virkning fra 1. April d. A. Hjemmelen til at udbetale den Portion af Reguleringstillæget, hvormed dette blev forøget ved Udgiftstallets Stigning for 1 Aar siden (fra 2 710 til 2 853), idet Grænsen for denne Portions Medregning er Udgiftstallet 2 842.

Fra indeværende Finansaars Udløb ophører endvidere Gyldigheden af den i forrige Rigsdagssamling vedtagne Lov om et midlertidigt Løntillæg til Statens Tjenestemænd m. fl. (Lov. Nr. 74 af 18. Marts 1938).

Fra de 3 Centralorganisationer af Statstjenestemænd samt Danmarks Lærerforening har der i Aar ligesom i de to foregaaende Aar været fremsat Anmodning om, at den Pristalszone, der efter Reglerne i Tjenestemandsløven ikke giver Adgang til Ændringer i Reguleringstillæget, maatte blive udfyldt ved en dertil sigtende Ændring i Tjenestemandsløven. En Opfyldelse af dette Krav vilde med det nuværende Udgiftstal betyde Reguleringstillægets Forøgelse med 3 Portioner.

Finansministeren har i Anledning af disse Henvendelser forhandlet med de paagældende Tjenestemandorganisationer. Regeringen har ligesom tidligere maattet stille sig paa det Standpunkt, at en Ophævelse af det omhandlede Interval med en deraf følgende ensartet Beregning af Reguleringstillæget i Forhold til Udgiftstallet maa henvises til Overvejelse i Forbindelse med en almindelig Revision af Tjenestemandsløven. Derimod har man været villig til paa lignende Maade som i 1937 og 1938 at tage Hensyn til de raadende Prisforhold gennem en midlertidig Foranstaltning.

Paa dette Grundlag er Forhandlingerne med Tjenestemandorganisationerne ført, og der stilles nu

med disses Tilslutning Forslag om, at den før nævnte Lov Nr. 74 af 18. Marts 1938 faar Gyldighed ogsaa for Finansaaret 1939—40; i Henhold til denne ydes der et ensartet Tillæg, der for gifte Mænd og dermed ligestillede udgør 168 Kr. for alle Lønninger (Pensioner) paa 1 500 Kr. og derover, medens der for Lønninger (Pensioner) under 1 500 Kr. ydes et Tillæg paa 12 pCt.; til ugifte ydes Tillæget med tilsvarende Begrænsninger som fastsat i Tjenestemandsløven med Hensyn til Reguleringstillæget. Endvidere stilles der Forslag om, at den Portion af Reguleringstillæget, der ved Udgiftstallets Fald som foran nævnt bortfalder efter Tjenestemandsløvens Regler, opretholdes for Finansaaret 1939—40 ved særlig Lovhjemmel.

Ved de stedfundne Forhandlinger blev der samtidig af Tjenestemandorganisationernes Repræsentanter ydet Tilslutning til, at samme Aflønning opretholdes for Finansaaret 1940—41, saafremt der indtræder en saadan Stigning i Udgiftstallet, at Tjenestemandene efter de almindelige Regler faar Ret til det samme Antal Portioner som i indeværende Finansaar. I saa Fald vil den ekstraordinære Reguleringstillægsportion altsaa bortfalde.

Udgiften ved Lovforslagets Gennemførelse udgør for Statens Vedkommende ca. 17½ Mill. Kr., hvoraf ca. 11 Mill. Kr. falder paa det ensartede Tillæg paa 168 Kr. for gifte Mænd og dermed ligestillede.

Sagen kom til Behandling i Folketinget den 23. Februar. Ordførerne for Socialdemokratiet, det radikale Parti og det konservative Folkeparti anbefalede Forslaget; den sidstnævnte pegede dog paa, at »Hullet« jo nu i Virkeligheden var udfyldt, og at det maaske da havde været lige saa naturligt at ændre selve Løven.

Venstre vilde ikke modsætte sig Lovforslagets Gennemførelse, men vilde paa den anden Side heller ikke medvirke dertil. Bondepartiet gik blankt imod Forslaget. Partiets Ordfører, Jens Thomsen, bemærkede, at der var mange Landmænd, som ikke kunde forstaa Nødvendigheden af at give Tjenestemandene 17½ Mill. Kr. mere, end Lønningsloven berettiger dem til. Han mente, at der burde tilvejebringes rimelige Arbejdsvilkaar for Landbruget, inden der gives Lønforbedringer til Tjenestemandene.

Der udspandt sig mellem Bondepartiets Ordfører og Finansministeren et morsomt Ordskifte. Jens Thomsen pegede paa Landbrugets Tab gennem Mund- og Klovesygen og spurgte Finansministeren, om han, hvis Statstjenestemandene kom ud for en lignende Katastrophe, saa vilde holde dem fuldstændig skadesløse. Finansministeren svarede hertil, at han ikke kunde forstaa, hvorledes Bondepartiet fandt paa at sammenligne Privatdrift med Statstjene-

stemandsstillingerne. Dersom Landbrugerne ønskede at ligestilles med Tjenestemandene, maatte det vel betyde, at Landbruget skulde drages ind under Staten, og Landmændene gøres til Statstjenestemænd (Statslandmænd). Ministeren pegede endvidere paa, at de, som driver selvstændigt Erhverv baade har Risiko og Chancer. Statstjenestemandene har ikke Chancer i de Tider, hvor det gaar særlig godt, og der har været en Periode, hvor de i høj Grad maatte undgælde herfor.

Da Sagen kom til 2. Behandling, gjorde Bondepartiet dernæst Forsøg paa at standse enhver videre Tale om Lønforbedringer til Tjenestemandene, men dette glippede — vi havde nærsagt naturligvis; Partiets Forslag blev forkastet med 73 Stemmer mod 2.

Som det ses heraf, og som det vel iøvrigt var at vente, er der i de Partier, som hævder at være særlige Repræsentanter for Landbruget, stadig de uvenlige Følelser overfor Tjenestemandene, som vi saa ofte har faaet at føle. Lad os derfor være glade for, at der er opnaaet saadanne politiske Forhold, at de tjenestemandsfjendske Synspunkter er blevet i Mindretal paa Rigsdagen, et Forhold det forhaabentlig lykkes at bevare.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Sikkerhed og Nerver!

Hr. Redaktør!

Man føler sig mange Gange fristet til at udtale sig om ovenstaaende Emne, som er paa Tale daglig; for der kan skrives og gøres meget for disse saa vigtige Ting.

Det, der faar mig til at udtale mig i den Retning, er nu, da der paa alle Maskiner skal anbringes den gode Foranstaltning som Trykluft er, at de dertil hørende fornødne Manometre og Ventiler bliver anbragt lidt mere praktisk, i hvert Fald for Udsigten og Sikkerhedens Skyld. Den Maade, de er anbragt paa, paa de to Maskiner jeg har haft Lejlighed til at køre med, er højst uheldig. De er anbragt lige i Hovedhøjde foran en, saa det er et helt Kunststykke at komme til at se ud af Vinduet, og Hastighedsmaaleren er dybt nede imellem det hele, saa Føreren skal sidde og strække Hals, eller bukke sig for at se den. Daarlighet oplyst er den ogsaa, og da Udsigten paa en R-Maskine i Forvejen er meget begrænset, er det blevet helt ud i det Blaa nu!

Her i Landet er vi rigeligt forsynet med Kurver, og Lokomotivfyrbøderen har — som vi alle ved — meget andet at passe end Udkig, saa det er ikke nemt for Føreren at afværge uforudsete Hindringer, der kan komme og kommer daglig, saasom Skinnecykler, Motor- og Haanddræsiner samt ikke at forglemme

eventuelle aabentstaaende Led. Naar saa dertil kommer, at vores Udsigt bliver begrænset af de mange nye Ting, saa kan det nok slide paa Nerverne, der tit bliver stillet paa en haard Prøve. Jeg kunde tænke mig en Nat i taaget Vejr, Regn eller Snefykning at invitere en eller flere af vore høje Foresatte med paa en Tur med Lokomotiv R 949, som er blevet udstyret med Trykluft, saa vilde deres Nerver sikkert blive slemt rystet. Der bliver ofret mange Millioner Kroner paa Ubedring af Spor og Signaler for at forøge Sikkerheden for Publikums Skyld, men for Lokomotivpersonalet, som skal betjene Publikum og D. S. B., gøres der ikke noget, kunde der ikke *meget snart* blive tænkt paa dem? saa vores Maskiner, som vi nok kommer til at køre med mange Aar endnu, bliver moderniseret, bl. a. med elektrisk Lys, for det er meget nødvendigt. Paa R 949 er Manometerlygten anbragt saa upraktisk som paa Rygskærmen lige over og bag Hovedet af Føreren, saa der paa et diset Vindue danner sig alle mulige Figurer af de mange Ventiler og Haandtag, Vinduesvisker og andre Ting, som sidder i Vejen for Udsigten. Der maa gøres noget for Personalet, som skal betjene Dampmaskinerne, det er ogsaa et Led i Sikkerhedens Forøgelse, og det slider ikke saa haardt paa Nerverne. Jeg misunder Personalet paa Lyn- og Motortogene, ikke Stillingen, men de gode Arbejdsforhold i Forhold til Dampptogene. De har rene Vinduer, Sporet, ja hele Terrænet foran sig, en lille diskret anbragt elektrisk Pære paa Manometer og Hastighedsmaaler og Frontlanterner, der kan dæmpes og gøres kraftigere, som Forholdene kræver det. Saa jeg synes, det er under ikke saa lidt mere betryggende Forhold, de fremfører Tog med 100 à 120 km Hastighed, end vi skal fremføre Tog med indtil 100 km Hastighed. En Ting endnu: kunde der ikke uden paa Førerhuset blive anbragt en Glasskærm paa Hængsler i Lighed med dem paa Tyskernes Lokomotiver? Det er nødvendigt mange Gange at læne sig ud for Udkigets Skyld, og det er ikke altid lige morsomt, naar Toget kører med stor Hastighed. Det er ogsaa en Ting, der er nødvendigt for Sikkerhedens Skyld, og den Bekostning, som de Ting, der er anført, vilde medføre i Forhold til det, der ofres, skulde synes overkommelig. Der maa og skal gøres noget for det Personale, som fremfører Damptog; det er nødvendigt baade for Sikkerheden og vore Nerver.

Fredericia, i Februar 1939.

S. A. Linder,
Lkf.

Det er let at forstaa, at vore Medlemmer er stærkt interesserede i, hvorledes Lokomotivernes Trykluftbremsendestyrelse gennemføres, men vi kan berolige Indsenderen med, at Hovedbestyrelsen har været opmærksom paa, at der i dette Spørgsmaal burde tages Hensyn til de praktiske Forhold. Hele denne Sag følges derfor nøje af Organisationen, og det maa siges, at Generaldirektoratet hidtil har stillet sig forstaaende og imødekommende, naar det er blevet gjort opmærksom paa, at Anbringelse af denne eller hin Del var uheldig.

Vi haaber derfor, at det skal lykkes at faa Trykluftbremseudstyrelsen gennemført paa tilfredsstillende Maade.

Hvad aagaar de øvrige Ting, S. A. L. peger paa, maa vi i det store og hele sige, at ogsaa vi finder, at der burde ses med Forstaaelse paa forskellige Forbedringer paa Damplokomotiverne. Vi skylder dog at bemærke, at Gdt. jo er gaaet med til Anstillelse af Forsøg med Hensyn til elektrisk Lys.

Spørgsmaalet om en Vindglasskærm uden for Førerhuset er rejst over for Generaldirektoratet.

Red.

Svar til Hr. P. Jensen, Hgl.

Redaktionen bedes venligst give mig Plads for et Par Bemærkninger til Hr. P. Jensen, Hgl., da jeg var aktiv Deltager i Mødet i Fredericia.

Med Hensyn til Mødets Lovlighed vil jeg ikke forsøge at diskutere med P. Jensen, da jeg anser hans organisationsmæssige Indstilling for at være af en saadan Karakter, at han mindst af alle egner sig til Dommer i nævnte Sag.

Jeg vil derfor udelukkende holde mig til Organisationens Formands Udtalelse til Motorfører Petersen, Fa., nogle Dage før Mødets Afholdelse.

I din Nytaarsdrøm, P. Jensen, ser du, at der hersker Utilfredshed inden for den Kategori, du tilhører, og i den Anledning var der en større Sammensværgelse i Fa. den 16. December 1938. Det maa aabenbart have været en kedelig Nytaarsnat, du har tilbragt.

Nej, min kære Jensen, det, der skete paa Mødet i Fa., var kun det, at vi tog forrige afholdte Kongres til Efterretning, hvor det fra flere Kongresdeltagere blev henstillet til Motorførerne at møde noget mere enige paa Kongressen, saa vilde de ogsaa blive hørt.

Saa den Blomst, du der søger at tilegne dig til Knaphullet i Form af Selvagation, vil hurtigt visne; og din Tilsøring af Kendsgerninger virker i andres Øjne som, at dine Kolleger og Medarbejdere ude i Periferien af Lovbrydere af ubygkelig Art, organisationsmæssig set.

Men fornuftige Iagttagere vil ogsaa hurtig se, at din Fremstilling er ganske fejlagtig. Det, Motorførerne vil, er Enighed og Samarbejde i alle Retninger og paa lige Fod med de øvrige Kategorier under D. L. F. Paa eet Punkt vil jeg dog give P. Jensen Ret, at det er i Samarbejdets Aand, at de store Opgaver skal løses: men for at et saadant virkeligt Samarbejde inden for Organisationen kan opnaas, er det en absolut Nødvendighed, at alle tre Kategorier staar fuldstændig enige baade direkte og indirekte om de store Opgaver, Organisationen ønsker løst. Men netop med disse Opgavers Løsning for Øje, mente Iagttagere indeu for Motorførernes Tillidsmænd, at der var Smaating inden for deres egen Kategori, der burde rettes, og dette var saaledes ogsaa en af de væsentligste Grunde for Mødets Afholdelse. — personlig Sammenkomst giver altid det bedste Resultat.

P. Jensen skriver om det officielle og uofficielle Produkt af Mødet. Jeg skal gøre P. Jensen opmærksom paa, at der var aldeles ikke noget uofficielt for nogen paa dette Møde, alt var officielt, ogsaa for P. Jensen, der glimrede ved sin Udeblivelse.

Men det mest interessante i din sidste Artikel er sikkert det, at du allerede har begyndt at interessere dig for dem, der skal repræsentere i den nye Hovedbestyrelse.

Det vækker sikkert Glæde Landet over blandt Kollegerne, at P. Jensen aabent erkender, at nu maa der nye Kræfter til; Folk, der nyder Kollegernes Tillid. For jeg kan godt betro dig, at den store Opfattelse og Mening blandt Kollegerne Landet over er den, at de daarligste Repræsentanter, Motorførerne har i Hovedbestyrelsen, er deres 2 egne Kolleger, og at I absolut er den Hindring, der maa fjernes, for at en virkelig Forstaaelse og godt Samarbejde mellem Hovedbestyrelsen og Afdelingerne til Gavn og Glæde for alle Medlemmer inden for D. L. F. kan opnaas.

Aarhus, i Februar 1939.

L. P. Dyhr.

Til ovenstaaende skal jeg som Indledning slaa fast, at Dyhr nu giver Beviset for, at de sidste Bemærkninger i min Opsats i D. L. T. for den 20. Februar — at han paa Fredericiamødet ogsaa ønskede vedtaget en bestemt Taktik med Hensyn til den fremtidige Hovedbestyrelse — var rigtige. Ellers var han (Dyhr) ikke geraadet i et saadant Raseri, som hans Artikel giver Udtryk for.

Dyhr anvender i sit Indlæg den Maade, der er nemmest, nemlig at angribe Personen og lade Sagen ligge. Han vil ikke diskutere Mødets Lovlighed med mig, det er sikkert ogsaa klogt; thi det er jo efterhaanden sivet ud, at Størstedelen af Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer har den Opfattelse, at da vi jo har ophævet Kategorikredsene, saa er ogsaa Kategorikredsgeneralforsamlinger en Saga blot. Nu ved jeg meget vel, at en og anden Motorfører vil hævde, at der ikke var noget som helst om »Kredsgeneralforsamling«; det var blot et Møde, hvor man »talte« sammen. Men Faktum var, som Dyhr nu skriver, at der var noget, som skulde rettes (efter Dyhrs Mening bl. a. noget angaaende Foreningens Hovedbestyrelse), og der er vel ingen, som nu er i Tvivl om, at *der var noget, som skulde besluttes*, hvad enten dette nu skete ved direkte Afstemning eller ved, at man talte sig til Rette.

Maa jeg have Lov til at pege paa, at til sidste Kongres havde saa at sige de fleste Motorførerafdelinger — uden forudgaaende Landsmøde — indsendt Forslag, der alle gik i en bestemt Retning. Ensartetheden har vi altsaa set for, og dermed falder det Grundlag, Fa. Mødet var indkaldt paa, bort.

Det er morsomt, at Dyhr nu erklærer sig enig i, at kun ved Samarbejde mellem *alle* kan vi løse de store Opgaver, Fremtiden stiller os overfor. Det kan altsaa nu forventes, at Dyhr vil udvise organisationsmæssig Forstaaelse overfor andre Kategorier, og det er kun glædeligt.

Dyhr tillader sig at skrive, at jeg bruger Mødet i Fa. til Selvagation. Dette Omraade skulde han have holdt sig fra; thi er det — Sandheden i Ære — ikke saaledes, at det var Dyhr, som paa Fa. Mødet mødte frem med Forslag og med disse søgte at bringe Kammeraterne det Indtryk, at naar der blot

kom andre til, herunder Dyhr selv, vilde det blive anderledes. Han var, mente han da, i Besiddelse af det »Sesam luk dig op«-Middel, som kunde faa hele Hovedbestyrelsen til at gøre netop, som han vilde. Hvilke selvvurderende Tanker ligger der ikke heri?

P. Jensen.

Svar til P. Jensen.

P. Jensen er i Lokomotiv Tidende for 20. Februar igen ude med en Artikel angaaende Fredericiamødet, og han begynder med at ville rettede Motorfører Petersen, Fa., og Gjørtsvang, Hgl.

For den Del af Artiklen, der vedrører mig, beder jeg Redaktionen optage følgende: Du begynder med at henvende dig til mig personlig, hvorfor det? da Svaret paa din Skrivelse var indsendt fra hele den samlede Afdelingsbestyrelse.

Dernæst, Kære P. Jensen, hvorfor komme med saa mange og intetsigende Forklaringer om din nuværende, forøvrigt ligegyldige Mening om Mødets Lovlighed, vi har jo nu Forhandlingsprotokollen at henholde os til, det kan du vel ikke bortforklare.

P. Jensen sammenligner mit Forsvar for Mødet med en druknende Mand, der griber efter et Halmstraa for at redde sig, af rent kollegiale Grunde rækker jeg dig gerne dit omskrevne Halmstraa tilbage, da jeg tror, at du p. t. har mere Brug for det, end jeg.

Til din Udtalelse angaaende Motorførernes Lønforhold, og at man fra Hovedbestyrelsens Side havde fremsat Forslag paa Lønningsloven af 1931 herom, og at du opfordrer dem, der mener, at der er sket Ændringer i denne Opfattelse til at komme frem, modtager jeg Opfordringen, ikke for at bevise at Hovedbestyrelsen ikke vil arbejde for vore Ønsker, men for bl. a. at henvise til, at i de 8 Aar, der er gaaet siden sidste Lønningslovsrevision, burde Sagen have været forfulgt paa anden Maade, nemlig paa Normeringsloven, hvor bl. a. Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse Gang paa Gang har haft et særdeles Held til at faa sine Folk rykket og i højere Lønklasser, havde det ikke været en større Opgave for dig, P. Jensen, at have ydet en Indsats her, i Stedet for at spille Tid og Kræfter paa saa intetsigende Forhold som dem, du p. t. beskæftiger dig med i Lokomotiv Tidende.

Hermed er Emnet »Fredericia Mødet« uddehatteret fra Helgoland Motorførerafdeling.

Helgoland, den 26. Februar 1939.

K. H. Gjørtsvang.

Hovedpunktet i Gjörtsvangs Indlæg er Gentagelse af Pointen i den Artikel »Omnormering«, han fik optaget i »D. L. T.« for 20. November f. A., og har ingen Betydning for det, jeg har indledet en Diskussion om: Afholdelse af Fa. Mødet. Spørgsmaalet om dette Mødes Lovlighed eller Ikke-Lovlighed behøver vi næppe diskutere mere. Paa dette Punkt er Lokomotivmandene nu sikker^t alle orienteret.

P. J.

KVÆGHYRDEN, DER FOR 125 AAR SIDEN OPFANDT LOKOMOTIVET

Af Vidar Bruun.

George Stephenson's Liv var et Eventyr. Han var en fattig Dreng fra Wylan nær ved Newcastle, men han endte som en af Verdens største Ingeniører med et uddødeligt Navn blandt Bærerne af Verdenskulturen.

Han fødtes den 9. Juni 1781 i et lille 2-Etages Hus, fra hvis Vinduer han fra ganske lille Dreng saa Kulvognene glide forbi, trukket af Heste paa Skinnevejen fra og til Wylan-Gruberne, hvor hans Fader var Fyrbøder ved en gammel Pumpestation. Der var 6 Børn i det fattige Hjem, og Stephenson maatte derfor allerede som Barn bidrage til Familiens Underhold ved at vogte Køer; hans vigtigste Opgave var at holde dem væk fra Skinnevejen.

Hans Løn var minimal, den androg kun godt 10 Øre om Dagen, men det lagde ikke noget Tryk over hans Barnesind. Hans Fantasi syslede næsten altid med Maskiner, han modellerede dem i Ler og satte Skarntydestilke som Skorstene. Allerede paa dette Tidspunkt var det hans Drøm at blive Maskinist.

Imidlertid maatte han først i en Tid arbejde ved haardt Landarbejde, men hans Løn steg da ogsaa til den eventyrlige Sum af 25 Øre om Dagen. Derefter var han »Kulplukker« og havde det ansvarsfulde Hverv at skille Sten og andre fremmede Genstande fra. Senere kørte han en af Fabrikshestene. Alt dette kom han igennem inden han var fyldt 14 Aar, og endnu havde han ingen Skolekundskaber faaet. Faderen havde ganske simpelt ikke Raad til at lade ham gaa i Skole.

14-Aars Alderen blev et Slags Skel i hans Liv, thi nu opnaaede han en Stilling som Hjælpefyrbøder hos sin Fader og fik 90 Øre om Dagen. Det var i alt Fald saa meget, at han kunde spare en lille Skilling sammen, som 3 Aar senere satte ham i Stand til i en Aftenskole at skaffe sig Undervisning i Læse-, Skrive- og Regnekunsten. Samtidig havde han faaet det Hverv at tilse Maskinen og Pumperne i en Grube i Nærheden af Wylan. Han gav sig nu til grundigt at studere Maskinen; har var ved den ogsaa i sin Fritid om Aftenen, han skilte den ad for at lære dens enkelte Dele at kende, han puslede om den, som en Moder om sit Barn.

Da han var 20 Aar, blev han »Bremser« ved Kulgruben, hvilket var hans første virkelige ansvarsfulde Hverv, da »Bremserne« skulde sørge for, at der ikke skete nogen Ulykke ved Grubekurvenes Op- og Nedhejsning. Kort efter giftede han sig, og skønt hans økonomiske Forhold nu efterhaanden bedrede sig, var han dog nødt til at skaffe sig Ekstrafortjeneste ved at lappe Støvler og reparere Ure, to Haandteringer han selv havde lært sig. Efter 4 Aars Ægteskab døde Hustruen, og han satte da sin lille Søn i Pleje og drog selv til Skotland for at passe en Watt's Maskine.

Af lang Varighed blev hans Ophold i Skotland ikke, Længslen efter Sønnen gav ham ingen Ro, for han atter var hjemme hos ham; men han var dog

længe nok ved den Wattske Dampmaskine, til at han havde lært den at kende indtil de mindste Enkeltheder, hvilket snart skulde komme ham til gode.

Da Sønnen Robert voksede til, sørgede Faderen for, at han fik en god Skolegang, og nu opstod det smukke Forhold, at Fader og Søn blev hinandens Læremester. De Kundskaber, Faderen endnu mangede, tilegnede han sig ved om Aftenen at gennemgaa Lektierne med Sønnen. De lærte begge to grundigt Skolebøgerne, og ved Siden af læste de tekniske og videnskabelige Værker, som Robert hentede i Newcastle, hvor han gik i Skole. De lærte begge at »læse en Tegning fra Bladet«, uden først at se Teksten.

Paa denne Maade lagde de Grunden til at blive de verdensberømte Teknikere, de blev: George Stephenson som Lokomotivets Opfinder og Verdens første Jernbanebygmester, Sønnen Robert Stephenson som Verdens berømteste Brobygger.

I 1812 var George Stephenson bleven Maskinpasser ved Killingworth Kulgrube. Her opfandt han en Sikkerhedslampe for Kulgruber, og paa samme Tid vakttes hans Interesse for Benyttelsen af Dampmaskinen som Bevægelsekraft for Vogne.

Andre havde tidligere beskæftiget sig med det samme Spørgsmaal, men uden Held. En af de tidligere Dampvogne maatte standse hvert Kvarter, for at Dampen paany kunde sættes op, en anden væltede paa sin første Prøvetur i Paris' Gader, den fik Overbalance ved at dreje om et Hjørne, hvorefter den straks blev lukket inde paa Tøjhuset som »livsfarlig for sine Omgivelser«, en tredje gjorde ved Spildedampens Udblæsning et saa mægtigt Spektakel, at der maatte gives Ordre til at holde stille, hver Gang en Hest var i Syne.

Det første brugbare Lokomotiv.

Stephenson's første Forsøg gjaldt at skabe en Køremaskine, der kunde transportere Kullene fra Killingworth Minerne ned til Udskibningsstederne, saaledes at Hestekraften kunde afløses af mekanisk Trækkraft. Det var imidlertid ingen let Sag at bygge en saadan Maskine med Datidens primitive og klodsede Værktøj og med en Hesteskosmed fra West Moor som Maskinfabrikant; det lykkedes dog Stephenson efter 10 Maaneders Arbejde i 1814 at skabe det første brugbare Lokomotiv. Uden at anvende en høj Skorsten fik Stephenson tilvejebragt godt Lufttræk gennem Fyret, idet han lod Spilledampen gaa ud i Skorstenen og rive Luften med sig tilvejs. Han anbragte endvidere Kedel og Maskine paa Fjedre, hvorved Stød og Rystelser fik mindre Indflydelse, han sammenkoblede For- og Baghjulene, saa alle Hjulene blev tvunget til at følges ad, og paa mange andre Maader indførte han tekniske Forbedringer, der i al deres Simpelhed var genialt udfundet.

Med dette Stephenson's første Lokomotiv var Spørgsmaalet om Dampkørsel paa Skinnevej i Virkeligheden løst. I de følgende Aar indførtes da ogsaa Lokomotivet paa flere andre Skinneveje, og en regelmæssig Persontrafik ved Dampkraft sattes i Gang.

Dette skete paa en Skinnevej, der var anlagt

mellem Kulminerne ved Darlington og Kystbyen Stockton.

Let var det imidlertid ikke at gøre Lokomotivet populært, thi de nye »Ildvogne« stod for mange som et sikkert Tegn paa Ulykke og Død. Man mente, at Uhyret vilde forstyrre Husdyrenes Ro, at Gnisterne vilde tænde Husene i Brand og Røgen kvæle Plantevæksten og udrydde Himmelens Fugleskarer, og man var rædselslagen ved Tanken om, at disse djævelske Vogne kunde fare hen ad Skinnerne med den urimelige Fart af 30 Kilometer i Timen.

Det var først med Anlægget af Jernvejen mellem Nordenglands to største Industribyer, Manchester og Liverpool, at Fordømmene mod Lokomotivet endelig blev bragt til Tavshed. Hele dette mægtige, med Overvindelsen af uhyre Terrænvanskeligheder forbundne Ingeniørarbejde havde George Stephenson faaet overdraget. 63 Broer skulde bygges, deriblandt en Viadukt paa 142 Meters Længde og 22 Meters Højde over Sankey-Flodens Dalføre, en Tunnel bores under Byen Liverpool, omfangsrige Afgravninger

foretages og en 4 engelske Mil lang Dæmning lægges tværs over den yderst farlige Char Moss Sump. Uden Forbilleder, uden Støtte andetsteds end i sin egen Erfaringskreds formede den geniale Engländer her de talrige tekniske Elementer, som danner Grundlaget til alt moderne Jernbanevæsen.

Sporskifter, Vigespor, Drejeskiver, Signalapparater — alt maatte skabes fra nyt. Efter 3 Aars Arbejde var det hele færdigt, og efter en Konkurrence om det bedste Lokomotiv til Banen, i hvilken Stephenson sejrede med sin navnkundige Maskine »Rokett« (Raketten) toges Banen i Brug i Efteraaret 1829.

Efter denne tekniske Stordaad blev Stephenson Raadgiver for de fleste Stater ved deres første Baneanlæg, og det skyldes navnlig ham, at de fra først af blev bygget saa solidt, at man undgik Skuffelser.

Stephensons eventyrlige Liv sluttede den 12. August 1848. I Skæret af hele Verdens Beundring gik han i sin Grav som en af Kulturens største.

RUMÆNSK DIESEL-ELEKTRISK LOKOMOTIV

Ifølge *The Locomotive* er der til Fremførsel af svære Tog gennem de Transylvanske Alper paa Hovedlinien fra Bucarest til Ungarn via Arrad af de Rumænske Statsbaner anskaffet et diesel-elektrisk Lokomotiv, som gør Krav paa at være det kraftigste i sin Art i Evropa. Det vanskelige Strækningsafsnit, Lokomotivet skal anvendes paa, strækker sig fra Campina til Brassov, en Vejlængde paa 74 km med det højeste Punkt beliggende 26 km fra Brassov.

Paa den sydlige Bjergstrækning fra Campina forekommer Stigninger 1 : 50 til 1 : 47 næsten hele Vejen, og paa den korte nordlige Strækning fra Brassov er

der Stigninger 1 : 40 gennem Kurver med Radius paa 275 m. I den regulære Drift er der over denne Bjergkam hidtil brugt tre eller fire Damplokomotiver til at fremføre de sværeste Ekspress- eller Godstog, endskønt de i de senere Aar anvendte 4-koblede Lokomotiver (bygget i Rumænien) har forbedret Forholdene noget. Banen er enkeltsporet.

Diesellokomotivet, for hvilket Brodrene Sulzer, Winterthur, er Hovedleverandør, og Henschel, Kassel, har medvirket, har en maksimal Maskinekraft paa 4000 BHK og skal være i Stand til at fremføre et Tog paa 600 t over nævnte Bjergstrækninger uden

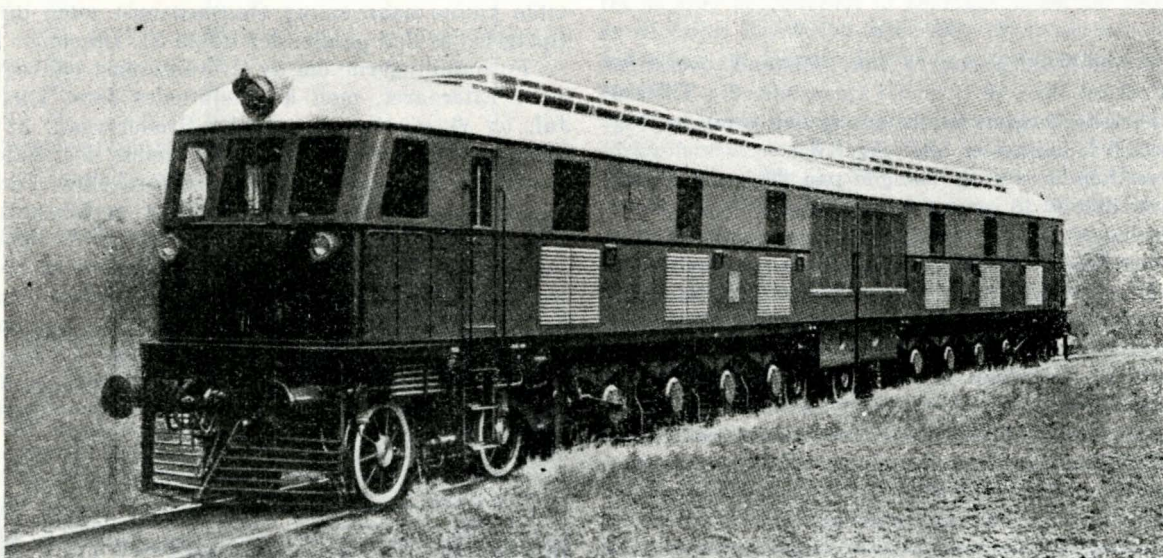


Fig. 1. Rumænsk diesel-elektrisk Lokomotiv.

Assistance. Der er for dette Lokomotivs Vedkommende tilladt et Akseltryk paa 20 t, en Vægt, der er 10 pCt. højere end den tilladte for Damplokomotiver. Denne Forhøjelse har man kunnet tillade sig, fordi der ikke forekommer Paavirkninger paa Banelegemet af Drivværk og Kontravægte paa Drivhjulene, som

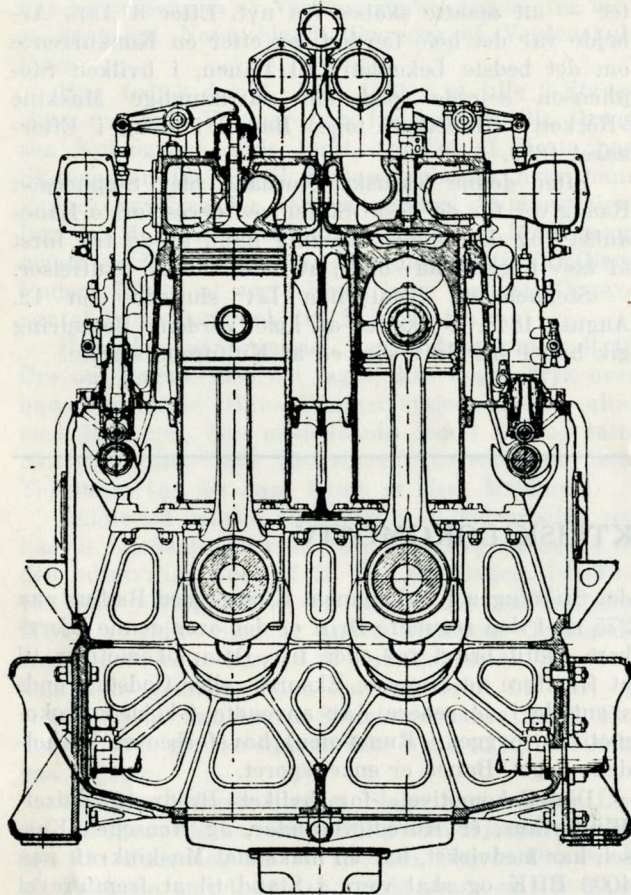


Fig. 2. Dieselmotoren set i Tværsnit

fra Damplokomotiverne. I tom Tilstand overstiger Akseltrykket ikke 19 t, men i tjenestefærdig Tilstand kommer Akselvægten højere op, og den samlede Vægt bliver 230 t, hvilket er 52,27 kg/HK.

Strækkende over en Længde paa 29,2 m er Lokomotivet delt i to symetriske Enheder med Akselanordningen 2D1 + 1D2. Den totale Akselafstand for hver Enhed er 10,45 m: Akslerne paa de 1,35 m store Drivhjul har en total Afstand paa 5,42 m. Ingen af de drivende Hjul forskydes i Sideretning, men Sporkransene paa de midterste Hjul er holdt noget tyndere. De 4-hjulede Trucke har fjederstyret Sideforskydelighed i en Udstrækning af 95 mm til hver Side, og den 2-hjulede Henschel-Bissel Truck, som bærer Enhedernes indadvendende Ender, kan forskydes 65 mm til hver Side.

Hovedrammen er anbragt udenfor de drivende Hjul; de enkelte Rammeplader er svejset sammen med Tværafstivninger og Gulppladen, hvorved de er af stor Styrke og Stivhed i Forhold til Vægten. Westing-

house-Tryklufftbremse bremser med to Bremseklodser paa Drivhjulene og med een Bremseklods paa Truckhjulene. Bremsecylindrene og praktisk talt alt Bremsetøjet er anbragt udenpaa Rammerne, hvorved Bremsetøjet er let at indstille. Af Hensyn til Lokomotivets store Trækkekraft — 35 000 kg — i Forhold til Adhæsiønsvægten er der lagt særlig Vægt paa gode Sandspredere. Peyinghaus Isothermos-Akselkasser findes anbragt paa Drivakslerne.

Hver Lokomotivenhed indeholder en Sulzer 4-Takts Dieselmotor, udviklende 2200 BHK ved 700 Omdr./Min. Motorerne har hver tolv Cylindre, som er arrangeret i to lodrette Rækker med seks Cylindre i hver Række, Fig 2, ved Siden af hinanden. Denne Konstruktionsform kræver to Krumtapaksler og Tandhjulsoverføring til Generatorerne. Disse er hver for sig paa 1250 kW og leverer Strøm til fire Banemotorer paa 290 kW.

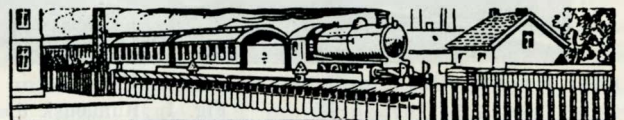
Motorerne er af samme Type som den af den franske Bane *P. L. M.* anvendte paa et stort Diesellokomotiv (se Dansk Lok. Tid. Nr. 17 d. A.). Prøveture er kørt paa de Schweiziske Forbundsbaner mellem Basel og Stein-Säkingen og mellem Winterthur og St. Gallen. Der var blandt andre Repræsentanter fra engelske Baner tilstede. Uden nogen Overanstrengelse kunde Lokomotivet sætte Prøvetøget paa 500 t igang paa Stigning 1 : 100. Paa de stærkeste Stigninger var Brændolieforbruget med et Tog paa 300 t 20,8 g/tkm og 12,0 g/tkm paa horisontal Bane.

F. Spøer.

Lønoverenskomsten ved de svenske Privatbaner.

Vi har tidligere omtalt, at Svensk Lokomotivmandsforbund havde indledet Forhandlinger angaaende Lønoverenskomst for Personalet ved Privatbanerne, og at det var Ledelsens Opfattelse, at der vilde kunne naas en ny Overenskomst uden direkte Opsigelse af den gamle, der udløb 31. December f. A.

Forhandlingerne om ny Overenskomst paabegyndtes i Efteraaret, men de afsluttedes først kort før Jul, og vi ser i vort svenske Broderorgan, at den hidtil gældende Overenskomst fornyedes, dog saaledes, at der ved 56 Baner gennemførtes forskellige Forbedringer: Ved 7 Baner fik Personalet et Konjunkturtillæg paa 120 Kr. aarlig og ved 2 Baner et lignende paa 90 Kr. Ved 13 Baner fik Personalet et Løntillæg paa 60 Kr. og ved 16 Baner et Tillæg paa 50 Kr., alt pr. Aar. 8 Baner flyttedes op i en højere Gruppe (Privatbanerne er med Hensyn til Lønninger inddelt i 4 Grupper), og ved 10 Baner bortfaldt eller mindskedes en hidtil gældende Lønnedsættelse paa 2½—5 pCt.





KONGRESSEN

Foreningens ordinære Kongres 1939 er fastsat til den 2., 3. og 4. Maj. Den afholdes i Forsamlingsbygningen, Rømersgade 22, København.

Den 3. om Aftenen arrangeres en Jubilæumsfest i Haandværkerforeningens Lokaler i Dr. Tværgade.

Meddelelse om valgte Kongresrepræsentanter og Navne paa disse indsendes til Foreningens Kontor og skal være her senest den 15. April.

Kongresrepræsentanter vælges i følgende Omfang:

Afd. 1 og 2 tilsammen	277	Medl. Afdl. vælger hver	6	Repr.
» 3 » 4 »	23 »	» » » »	1 »	»
» 5 » 6 »	29 »	» » » »	1 »	»
» 7 » 8 »	37 »	» » » »	1 »	»
» 9 » 10 »	48 »	» » » »	2 »	»
» 11 » 12 »	41 »	» » » »	2 »	»
» 13 » 14 »	28 »	» » » »	1 »	»
» 15 » 16 »	29 »	» » » »	1 »	»
» 17 » 18 »	79 »	» » » »	2 »	»
» 19 » 20 »	110 »	» » » »	2 »	»
» 21 » 22 »	153 »	» » » »	3 »	»
» 23 » 24 »	80 »	» » » »	2 »	»
» 25 » 26 »	9 »	» » » »	1 »	»
» 27 » 28 »	88 »	» » » »	2 »	»
» 29 » 30 »	33 »	» » » »	1 »	»
» 31 » 32 »	29 »	» » » »	1 »	»
» 33 » 34 »	58 »	» » » »	2 »	»
» 35 » 36 »	44 »	» » » »	2 »	»
» 37 » 38 »	185 »	» » » »	4 »	»
» 39 » 40 »	12 »	» » » »	1 »	»
» 41 » 42 »	49 »	» » » »	2 »	»
» 43 » 44 »	47 »	» » » »	2 »	»
» 45 » 46 »	13 »	» » » »	1 »	»
» 47 » 48 »	10 »	» » » »	1 »	»
» 49 » 50 »	12 »	» » » »	1 »	»
» 51 » 52 »	38 »	» » » »	1 »	»
» 53 » 54 »	18 »	» » » »	1 »	»
Av. Motorførerafd. vælger	2 »		
Hgl.	»	2 »		
Ar.	»	2 »		
de øvrige Motorførerafdelinger vælger hver	1 »		

HUSK

I Tilfælde af Flytning bør Adresserettelse tilstilles Postvæsenet i betimelig Tid forud for Flytningen, men dog senest samtidig med, at Flytning finder Sted.

Hvis dette ikke overholdes, og Postvæsenet saaledes ikke har nogen Adresse paa Vedkommende, inddrages det paagældende Blad, og det kan da ikke hjælpe det anmeldte Flytning. Naar Bladet først er inddraget, afsender Postvæsenet det ikke mere, forend det fra Organisationens Side er anmeldt paany. Dette medfører ikke alene uønsket Ærgrelse hos Medlemmet, men tillige unødvendigt Arbejde og unødvendig Udgift, idet der paa denne Maade maa betales Anmeldelsesgebyr flere Gange for samme Abonnement.

Hovedbestyrelsesmøde
den 15. og 16. Februar 1939.

Sekretæren fraværende paa Grund af Sygdom.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen oplæstes og godkendtes uden Debat.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Som sædvanligt er der ved Aarsskiftet udvekslet Nyt-aarsbilsner med Organisationer, Institutioner og Enkeltpersoner, med hvem vor Org. staar i Samarbejde.

2. Aargang af Foreningens Lommebog udsendtes kort for Jul; der var foretaget enkelte Forbedringer, og Bogen har faaet en god Modtagelse.

En Lokomotivfører blev forflyttet fra en By med Stedtillæg til en By uden dette Tillæg, men Forflyttelsesmeddelelsen kom ham først i Hænde den 4. i den Maaned, for hvilken Forflyttelsen gjaldt. Til Trods herfor blev der ikke udbetalt ham Stedtillæg for den paagældende Maaned, hvilket efter vor Opfattelse var urigtigt. Sagen fremsendtes til Gdt., som tiltraadte vor Opfattelse, hvorefter det afkortede Beløb blev refunderet.

For en Lokomotivfører, som uden at være udkommanderet har udført Køretjeneste fra et fremmed Depot til sit Hjemsted og derefter retur til det fremmede Depot, er behandlet en Sag vedrørende Kørepengeberegning for den paagældende Tjeneste. Vi har maattet give Distriktet Ret i dets Afgørelse.

Vi har beskæftiget os med en Sag vedrørende en Lokomotivfører, som af Ulykkesforsikringsdirektoratet var tilkendt en Invaliditetserstatning paa 440 Kr. aarlig, hvilken Sag Direktoratet i Løbet af faa Maaneder genoptog til fornyet Prøvelse og da nedsatte Erstatningen ganske betydeligt. Sagen har været drøftet med Organisationens juridiske Konsulent, som under Hensyn til de foreliggende Forhold har fraraadet en Appel.

Vi har i nogle Tilfælde vejledet Medlemmer med Hensyn til Beregning af deres Pension.

Nogle fra Afdelinger modtagne Ønsker om Oprykning i højere Stedtillægssats er videreekspederet til C. O., hvorfra de atter er oversendt til Lønningsraadet, der foretager de til denne Regulering nødvendige Undersøgelser og gør Indstilling om Byernes Inddeling i de forskellige Tillægsgupper.

Sagen angaaende den pr. 1. Decemher f. A. stædfundne Elektroførerudnævnelse, som har været udførligt omtalt i D. L. T., har været drøftet med Ministeren og Generaldirektoren. Det lykkedes ikke at komme til fuld Enighed.

2. Distrikt havde nægtet at yde en af de Lokomotivfyrbødere, som paa Grund af Øjensvaghed naatte overgaa til Haandværkerstillingen, og som samtidig dermed forflyttedes, Godtgørelse som beordret forflyttet. Distriktet hævdede, at der ikke var Tale om Tvangsforflyttelse, men om Afskedigelse og Genansættelse. Da Sagen blev forelagt Generaldirektoratet, tiltraadte dette Organisationens Opfattelse, og den paagældende fik den ønskede Godtgørelse.

Der er forhandlet med Gdt. om Lokomotivmestre til Ledelse af Odense Depot og Elektrokontrollen i København. Gdt. kunde ikke imødekomme vort Ønske. Sagen angaaende Elektrokontrollen skal dog drøftes med 1. Distrikt.

I Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde var meddelt, at der var tilskrevet begge Distrikter om Bortfald af

den saakaldte Staldtjeneste. Desuden er der siden da udsendt Cirkulære til Afdelingerne i samme Spørgsmaal.

Funktionsperioden for Statsbanernes Tjenestetidsnævn udløb den 31. December 1938, for vor Organisations Vedkommende er Formanden genudpeget til Nævnsmedlem og Sekretæren som Stedfortræder.

Nogle Sager vedrørende Forstaaelse af Tjenestetidsreglerne er behandlet og besvaret.

Paa et Depot, hvor der baade var Togtjeneste og Rangertjeneste, og hvor der ikke er Lokomotivmester, men Lokomotivfører som Depotforstander, havde Lokomotivførerafdelingen besluttet, at vedkommende Depotforstander ikke kunde køre i Tur efter sin Anciennitet, men skulde forrette Rangertjeneste. Da dette er et Indgreb i Medlemmernes Turvalgsrettigheder, har vi maattet meddele den paa-gældende Afdeling, at Kammeraterne ikke saadan uden videre kan fratage en mødsansat hans Turvalgsrettigheder.

En Lokomotivfyrbøderafdeling har beklaget sig over, at der til Betjening af Rangermaskine i Stedet for Traktor paa et fremmed Depot var udsendt 2 Lokomotivførere, hvoraf den ene var taget fra Rangerturen. Lokomotivfyrbøderafdelingen gør gældende, at der burde være udsendt Lokomotivfyrbøder, og at Lokomotivføreren fra Rangerturen burde være forblevet i sin Tur. Vi har meddelt Afdelingen, at der saavidt gør ligt altid bør skaffes Lokomotivførere til Ekstrarangermaskiner; hvis det Depot, som her er Tale om, kun kunde afgive en Lokomotivfører uden at angribe Rangerturen, burde den anden Lokomotivfører evt. være taget fra et 3. Depot, men Lokomotivfyrbøderen kan i hvert Fald ikke have Krav paa den omhandlede Tjeneste, særligt under Hensyn til, at der ved det Depot, hvorfra Udstationeringen er sket, ikke findes Lokomotivfyrbødere i Reserve til Lokomotivførerafløsning.

Efter at Foreningen overfor Generaldirektoratet havde beklaget sig over, at de Lokomotiver, som trykluftbremseudstyres, ikke udrustes ensartet, idet enkelte Maskiner er forsynet med Dampbremse, har Generaldirektoratet meddelt, at alle Lokomotiverne undtagen Litra E vil faa Trykluftbremseapparater saavel paa Tenderen som paa Maskinen.

I Skrivelse til Generaldirektoratet har vi anmodet om, at Motorvognene maa blive udrustet med 2 af hinanden uafhængige Trykluftbremsestæt.

Vi har endvidere fremsat Ønske om, at Maskinerne forsynes med trykluftdrevne Vinduesviskere og do. Sandstrøapparater samtidig med, at de trykluftbremseudstyres.

Fredericia Marketenderi vil nu blive udvidet. Der er udarbejdet Tegninger hertil; disse har været forelagt Afdelingerne, som har godkendt dem.

I Sagen angaaende Arbejdshandsker til Lokomotivfyrbøderne, hvilke Handsker 2. Distrikt havde ønsket at bytte enkeltvis og ikke parvis, meddeler Distriktet paa vor Henvendelse, at enkeltvis Bytning kun vil finde Sted i de Tilfælde, hvor det maa anses for uforsvarligt at kassere Højrehaandshandsken.

Efter at Hovedbestyrelsen havde tiltraadt den nye Type fremskudt Signal til Anbringelse foran 3 Stationer med forgrenede Gennemkørselsveje, har Gdt. meddelt, at de paa-gældende Signaler snarest vil blive genopstillet.

Enghave Motorførerafd. havde ønsket, at Organisationen atter i Aar rejste Spørgsmaalet om Elektroførernes Oprykning i 12. Lønklasse, men Hovedbestyrelsen har fun-

det det rigtigst at vente til den kommende Lønrevision. Som Protest herimod har Afdelingsbestyrelsens Medlemmer nedlagt deres Mandater og har trods gentagen Opfordring ikke været til at formaa til at genoptage Arbejdet.

I det forløbne Kvartal er der i 3 Auditørsager udpeget Bisidder.

Nogle tidligere behandlede Auditørsager er afsluttet med Beklagelser.

Sammensætningen af Bestyrelsen for Statsbanepersonalets Sygekasse for en 4 Aarsperiode blev afgjort ved Fredsvalg. Sagen har været udførligt omtalt i D. L. T.

Af vore 2 Medlemmer i Repræsentantskabet for Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse er Motorfører P. Jensen afgaaet, men genvalgt.

Efter Anmodning har Norsk Lokomotivmands Forbund faaet specificeret Oplysning angaaende vore Uddannelsesregler.

I. T. F. fremsender en hjertelig Tak for det paa sidste H. B.-Møde bevilgede Tilskud.

De sædvanlige Beløb — 25 Kr. — er bevilget »Julestjernen«, »Propforeningen«, der virker for Opklædning af fattige Konfirmander, og »Gyvelholm«, der hjælper tuberkuløse Patienter.

Til »De danske Syklubber«s Arbejde for Indsamling og Fremstilling af Beklædningsgenstande til spanske Børn har vi bevilget 50 Kr.

I Fa. har der været afholdt et Landsmøde for Motorførere. Formanden var indbudt til Mødet; han var forhindret i at deltage, men meddelte, at han i øvrigt heller ikke vilde deltage i Møder af bemeldte Karakter; thi saadanne Møder maatte under Hensyn til, at vi havde ophævet Kredsene, anses for illegale.

Udover disse mere principale Sager er der behandlet en Række andre drejende sig om mere personlige Anliggender: Forflytelsessager, Forfremmelsesforhold, Frirejser, Understøttelse m. m.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de staaende Udvalg.

C. O. har afholdt Styrelsesmøde, hvor vor Organisations Formand genvalgtes til Medlem af Forretningsudvalget. Mødet heskæftigede sig hl. a. med Reguleringstillæget, Emolumenter m. v. Det har været udførligt omtalt i D. L. T.

Ved Forhandling hos Finansministeren den 14. Februar lykkedes det at opnaa en tilfredsstillende Ordning med Hensyn til Reguleringstillæggets Størrelse i det kommende Finansaar. Endvidere tiltraadte Finansministeriet, at Tjenestemand som i Tiden 1. Juli 1931—1. Januar 1939 har haft ekstraordinær lang Aspiranttid, faar beregnet Lønanciennitet for en vis Del af denne Tid. (Sagen omtales andetsteds i nærværende Blad.)

Ved samme Forhandling blev det fra Finansministeriets Side tiltraadt, at der blev oprettet et Tjenestetidsnævn ved Postvæsenet og et for Personale i alle andre Styrelsesgrene, dog saaledes at det overvejes, om der muligvis kan oprettes et særligt Nævn for Toldvæsenets Personale.

Med den kommende Lønlovsrevision for Øje har C. O.'s Styrelse nedsat et Udvalg, som skal gennemgaa Lønningslovens 1. og 3. Del. Soph. Jensen er indvalgt i dette Udvalg.

N. L. F. fremsender Regnskab over Administrationsfondens 1938. Vor Organisations Bidrag til Fonden for 1939 udgør Kr. 760,29.

Til Deltagelse i en af I. T. F. sammenkaldt Drøftelse af Jernbanepersonalets Tjenestetidsforhold har N. L. F. valgt Soph. Jensen med E. Kuin som Stedfortræder. Endvidere er der overfor vor Regering gjort Indstilling om, at Soph. Jensen deltager i en af det internationale Arbejdsbureau indkaldt Konference i samme Spørgsmaal. Denne Indstilling er tiltraadt, saaledes at Soph. Jensen deltager i den nævnte Konference som sagkyndig Raadgiver.

Udvalget angaaende et Mindesmærke for i Tjenesten afdøde Jernbanemænd er nu enedes om, at bemeldte Mindesmærke rejses i Fa. En af Overarkitekten udarbejdet Plan til samme er godkendt.

Toges til Efterretning.

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

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for Aaret 1938. Balancen var Kr. 710 453,88, hvilket i Forhold til Stillingen pr. 1. Jan. 1938 er lig med en Formuefremsgang paa Kr. 32 625,35.

Det kritiske Udvalg, som havde gennemgaaet Regnskabshilagene, havde intet at bemærke.

Regnskabsoversigten godkendtes.

Punkt 4 b. Budget for Hovedkassen og D. L. T.

De udarbejdede Budgetter blev forelagt og gennemgaaet, hvorefter de godkendtes.

Punkt 5. Forslag om Udvidelse af Feriehjemmet.

Under Hensyn til, at der paa Feriehjemmet forestaar en omfattende Tagreparation, er man kommet ind paa Tanken om eventuelt at bygge en Etage mere paa Hovedbygningen. Hovedbestyrelsen diskuterede Sagen og vedtog paa den kommende Kongres at fremsætte Forslag om Udvidelse som omtalt.

Punkt 6. Forslag til Kongressen.

Der er til den forestaaende ord. Kongres indkommet ialt 75 Forslag, hvoraf dog enkelte bortfalder; nogle fordi de vedrører Velfærdsforhold, der som bekendt ikke skal behandles paa Kongressen, og et Par fordi de ikke er fremsat af Afdelinger, men Medlemmer.

Det overlodes til Formanden og Sekretæren at opsætte de forskellige Forslag i Kongressens Dagsorden.

Punkt 7. Fastsættelse af Kongres og Arrangements ved samme.

Det vedtoges at fastsætte 1939's ordinære Kongres til den 2., 3. og 4. Maj. Selve Kongresforhandlingerne finder Sted i Forsamlingsbygningen i Rømersgade, København.

Paa den mellemste af Kongresdagene (den 3. Maj) vil der blive afholdt en Festlighed i Anledning af Foreningens 40 Aars Jubilæum; der arrangeres om Aftenen en Middag i Haandværkerforeningens Lokaler, Dr. Tværgade. H. B. traf i denne Forbindelse forskellige Beslutninger m. H. t. Arrangements, Indbydelse af Gæster o. a. Medlemmerne vil paa anden Maade faa nærmere Underretning herom.

Endvidere vedtoges det i de Tilfælde, hvor Afdelingerne i en By samles om Afholdelse af en lokal Jubilæumsfest-

lighed kort før eller efter Kongressen at yde et Tilskud til Afdelingerne udover det paa sidste H. B.-Møde vedtagne, som har været udførligt omtalt i D. L. T. for 5. December f. A.

Punkt 8. Behandling af foreliggende Sager.

En Lokomotivførerafdeling ønskede Tilskud til Anskaffelse af et Bogskab til Opbevaring af Afdelingens forskellige Ejendele. Forslaget kunde ikke imødekommes.

Afd. 2 ønsker at gennemføre en Velfærdsforanstaltning paa Opholdsstuen. Da Foranstaltningen vil koste et betydeligt Beløb, ansøges der om Tilskud. 50 Kr. bevilgedes.

Punkt 9. Eventuelt.

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

Jubilæum.



Lokomotivfører N. P. Vejrup, Nyborg, kan den 11. Marts fejre 25 Aars Jubilæum. Jubilaren deltager med stor Interesse og Flid i de forskellige Opgaver, som hans Kolleger her har betroet ham i Organisationen.

Med sit friske og venlige Gemyt, sin tjenstvillige, retsindige og bramfri Væremåde har Jubilaren erhvervet sig alle sine Kammeraters Agtelse og Venskab.

Til Lykke Vejrup!

T.

Sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Ordinær Generalforsamling afholdes Lørdag den 25. Marts 1939 Kl. 20 i Bibliotekslokalerne, Bernstorffsgade 16. 2. Sal, København.

Dagsordenen er følgende:

1. Formanden aflægger Beretning.
2. Fremlæggelse af Regnskab.
3. Eventuelt.



Notitser

Aalborg Privatbaner ønsker fælles Godsstation med Statsbanerne.

Som det vil være bekendt, har Aalborg Privatbaner hidtil haft deres egen Godsbanegaard med Rangering og hvad dertil hører; men dette har, efter hvad det forlyder, været til Gæde for Privatbanernes egne Kunder. Dels under Hensyn hertil, dels af økonomiske Grunde har Banernes Bestyrelse nu drøftet en Plan om Sammenlægning med Statsbanernes Godsstation. Der skulde herved kunde spares et betydeligt Beløb i Driften, og der vilde blive frigjort Byggegrunde for omkring 1 Mill. Kr.

Der rettet Henvendelse til Trafikministeren, som har henvist Sagen til yderligere Drøftelse med Generaldirektoratet.

Sydfynske Baners Indføring paa Odense Statsbanestation.

Gennem længere Tid har der været Drøftelser om at føre de sydfynske Baners Tog direkte ind paa Statsbanesporene i Odense. Det drejer sig dels om Svendborg-Banen og dels om Nørre Broby-Banen. Paa Forespørgsel af Statsbanernes Generaldirektorat har baade Odense og Svendborg Byraad nu erklæret, at hvis det for den sidstnævnte Banes Vedkommende vil medføre urimelige Udgifter, frafalder Ønsket om denne Banes Indførelse paa Statsbanestationen.

Slangerupbanen i Vanskeligheder.

Slangerupbanen har i den senere Tid været Genstand for indgaaende Drøftelser. Paa Grund af økonomiske Vanskeligheder har det ikke været muligt at faa moderniseret Banen som ønskeligt. Der har været afholdt en Række Møder, hvor man bl. a. har krævet Støtte fra Københavns og Gentofte Kommuner, og der har været truet med at standse Banen, hvis den ønskede Støtte ikke blev opnaaet. Foreløbig har der ikke vist sig noget Resultat heraf; men da Nødlæggelse af denne Bane vil være et føleligt Savn for Københavnerne, er der rettet Henvendelse til Trafikkommissionen om ved dens Overvejelser at tage i Betragtning, hvad Slangerupbanens Opland betyder som »Aandehuller« for Storbyens Befolkning.

En Hest med Færdselskultur.

Kloge Dyr er jo ikke noget ukendt Begreb, men en Hest, der har Færdselskultur i den Grad, at den selv standser op for rødt Lys og igen sætter i Gang ved grønt, er dog ikke noget dagligdags Fænomen! Ikke destomindre har Tuborgs Bryggerier en saadan Hest — som har faaet Navnet »Grisen«. Naar den kommer til et Gadekryds, og Lyskurven staar paa rødt, standser »Grisen«, uden at Kusken behøver at hive i Tømmen, og naar det grønne Lys blinker frem, er »Grisen« i Fart med det samme — ogsaa uden »Hyp« fra Kusken!



Her har Fotografen taget »Grisen«, netop som den er standset for rødt. Løvrigt er det maaske slet ikke saa mærkeligt, at en Tuborghest kender Forskel paa »Grøn« og »Rød«!



Udnævnelse fra 1.—3.—39:

Lokomotivfyrbøderaspirant H. N. M. Hansen, Struer, til Lokomotivfyrbøder, Brande.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—3.—39:

Motorfører H. N. J. Thomsen, Næstved, ifølge Opslag til Helgoland (L).

Lokomotivfyrbøder B. Nielsen, Brande, til Langaa.

Afsked:

Motorfører II (E) J. M. Alstrup, Enghave, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. A. Bech, Dbmd., Frederikshavn, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. B. Andersen, Struer, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—5.—39 (min. Afsked).



Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Tønder Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: E. N. R. Johansen, Viddingherredsgade 33.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Gedser Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. H. Petersen, Langgade 3.

Langaa Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: G. K. Løfgreen, D. S. B. Maskindepot.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i December Maaned 1938 samt i Tidsrummet April—December 1938 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1937 i runde Summer.

	December Maaned		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	6 220 000	6 290 000		70 000
Gods- og Kreaturbefordring	3 320 000	3 230 000	90 000	
Postbefordring	790 000	750 000	40 000	
Andre Indtægter	520 000	330 000	190 000	
Indtægter i alt	10 850 000	10 600 000	250 000	
Driftsudgifter	11 100 000	10 230 000	870 000	
Driftsoverskud	± 250 000	370 000		620 000
Afskrivning	570 000	570 000		
Forrentning	1 190 000	1 100 000	90 000	
Statens Tilskud til Driften	2 010 000	1 300 000	710 000	

	April-December		1938	
	1938	1937	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	55 090 000	52 260 000	2 830 000	
Gods- og Kreaturbefordring	33 050 000	33 850 000		800 000
Postbefordring	5 970 000	5 930 000	40 000	
Andre Indtægter	4 700 000	4 730 000		30 000
Indtægter i alt	98 810 000	96 770 000	2 040 000	
Driftsudgifter	95 410 000	92 120 000	3 290 000	
Driftsoverskud	3 400 000	4 650 000		1 250 000
Afskrivning	5 170 000	5 080 000	90 000	
Forrentning	10 660 000	9 960 000	700 000	
Statens Tilskud til Driften	12 430 000	10 390 000	2 040 000	

D. S. B. — December 1938.

I Forhold til December 1937 er der en Nedgang i Indtægten af Personbefordringen paa ca. 70 000 Kr., mens Godsbefordringsindtægten er steget med ca. 90 000 Kr., og paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Stigning paa ca. 230 000 Kr., der ligesom Nedgangen i Personindtægten i det væsentlige skyldes Betalingsforskydning.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 250 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 870 000 Kr., der hovedsagelig skyldes højere Lønningsudgifter og Udgifter i Anledning af Snefald.



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.

Støt dansk Industri!

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

RESERVERET

Haandværkerforenings Festsale

Tlf. Central 8066

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.

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

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.

Steentoft — Skotøj

ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN
 Telefon 346 NYBORG Telefon 346

Johannes Iversens
Sadelmager- og Møbelforretning
 Nørregade anbefales af D. L. F.

NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S
Kaffe er bedst!
 Forlang den hos Deres Købmand.



RICHARD LEHN
 I. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

Jydske Strikkeriers Udsalg.
 Indeh. H. Prehn.
 Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.
 Alt i Trikotage.

Nyborg Herregaardsmejeri.
 Fineste Mejeriprodukter!
 Tif. 79 Se efter paa Kapslen, at Mælken er fra samme Dag, og ikke gammel Mælk fra Dagen i Forvejen.

Nyborg Læderhandel
 v. Th. Hansen,
 Nørregade 25.
 Alt i udskaaet Læder og Skomagerartikler til billigste Priser.

C. Knackstredt
 Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter, Planter og Potte-Kultur.
 Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butikkaleje, derfor billigste Priser.

Husk!
Ellen Hansen
 Modeforretning
 Minka Jensens Ellf.
 Nørregade 10 - Telef. 594

Sparekassen
 for
NYBORG BY OG OMEGN

Hotel Royal
 Koncert & Solistopræden
 Otto Trasbo

FORLANG KAFFE
 fra M. BRUUN's Kafferisteri.
 (Ved A. M. Petersen.)

JENS ANDERSEN Telefon 216.
 er billig med
 Telefon 216. **KJOLER OG OVERTØJ**

Reserveret

Strandvejens
Kød- og Paalægsforretn.
 J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

DREVSEN & NELLEMANN
 Isenkram-, Støbogeds-,
 Glas-, Porcellain- og Udstyrsforretning.
 Telefon Nr. 26. Nyborg. Telefon Nr. 189.

LILLE-KONGEGADES KIOSK
 Abonnement paa alle Ugeblade
 Telegrammer i alle Anledninger
 Telf. 464 A. IVERSEN

Husk
Karl Rosenbecks
 Bageri & Conditori.
 Tlf. 180. Knudshovedvej. Tlf. 180.
 Brødet bringes overalt i Byen.

NYBORG KULIMPORT
 & Nyborg Cichorietørreri ¹/₈
 Telefon 15 og 23

Cai Rolsted
 Nørregade 4
 Stort Udvalg i **CIGARER, CIGARETTER OG TOBAKKER**

Nyborg Dampvaskeri
 Øster Voldgade
 Nyborg

Sandermanns Vinstue
 anbefales
 Østervemb

„Kødkontanten“
 Mellemsgade 34 - Tlf. 821
 Altid 1. Kl. Varer til Konkurrencepriser
SV. AAGE ANDERSEN

Drk
Helsingør Vin-Kompagni's
 udsøgte Vine og Spirituosa
 Telf. 929

Johs. Wichmann's
Træskoforretning
 anbefales
 d'Hrr. Lokomotivmænd.

C. F. SCHALBURG FORNEMME
 VELLAGREDE
 KVALITETER
 Aktieselskab
 Grundlagt 7. Juni 1817.

GRAVSTEN
 købes billigst fra
L. J. HANSEN
 Stenhuggeri og mek. Sliberi
 Frisengaardsvej Telf. 943
 (bag gl. Kirkegaard) NYBORG

Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. ¹/₈
 Køkkellovne - Komfurer - Bygningsstøbegods
 Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.

CAFE FÆRGE GAARDEN
 Godt Madsted. — Billige Priser.
 TELEFON 582.