



DANSK
LOKOMOTIVMANDS
FORENING

1899—1949

Dansk Lokomotivmands Forening

1899—1949

Dansk
Lokomotivmands
Forening



København

Frederiksberg Bogtrykkeri

1949

INDHOLDSFORTEGNELSE

	Side
Forord	7
Foreningen startes	9
Indledning. 1924—1949	55
De sidste 25 år	57
Velfærdsforanstaltninger (opholds- og omklædningslokaler) . .	76
Tjeneste- og lejeboliger	85
Foreningens fonds	95
Lokomotivpersonalets uddannelse	108
Oplysningsarbejdet	117
Uniformer	125
Dansk Lokomotiv Tidende	131
Ferie- og Rekreatiøns hjemmet	139
Samarbejde med andre organisationer (indenlandske organisa- tioner)	154
Internationalt samarbejde	157
Lokomotivpersonalet under besættelsen	160
Foreningens kooperative virksomhed	169
Mindelunden i Fredericia	179
Statsbanernes lokomotiver og motormateriellets udvikling	185
Statsbanernes lokomotiver (1899—1924)	187
Statsbanernes lokomotiver (1924—1949)	195
Motormateriellets udvikling ved DSB	224

Forord.

PÅ Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelsesmøde i februar måned 1948 blev det besluttet at nedsætte et redaktionsudvalg til udarbejdelse af et festskrift i anledning af foreningens 50 års jubilæum den 1. januar 1949. Udvalget blev sammensat af foreningens formand, E. Greve Petersen og hovedbestyrelsesmedlemmerne, lokomotivførerne C. Schmidt og S. Suneson. Sidstnævnte skulle dog træde tilbage, såfremt foreningens sekretær, E. Kuhn, der på daværende tidspunkt var syg, blev rask og kunne genoptage arbejdet. E. Kuhn døde få måneder senere, og kom således ikke til at medvirke ved løsning af denne opgave.

Afsnittene foreningens fonds og lokomotivpersonalets uddannelse er udarbejdet henholdsvis af hovedkasserer K. Svendsen og foreningens mangeårige censor ved jernbaneskolen, lokomotivfører K. Johansen. Til råd og vejledning i det tekniske arbejde ved festskriftets udarbejdelse har udvalget fået støtte af redaktør Viggo Nielsen.

Da størsteparten af foreningens medlemmer næppe har kendskab til foreningens første 25 årige periode, fandt udvalget det rigtigst ikke alene at beskrive de sidste 25 år, men også at føje den første periodes historie ind i det nye festskrift. Dette er sket ved at udnytte det af C. M. Christensen udarbejdede festskrift ved 25 års jubilæet i 1924, idet næppe nogen på nuværende tidspunkt ville være i stand til at beskrive foreningens første barndom bedre end dem, der deltog i pionerarbejdet. Der er derfor i det afsnit, der omfatter de første 25 år, kun foretaget nogle ganske få rettelser, således at denne del af festskriftet stadig står i C. M. Christensens udarbejdelse. Også nu afdøde trafikkontrolør A. Ohmeyers beskrivelse af Statsbanernes damplokomotiver 1899—1924 er gengivet uforandret, medens udviklingen inden for lokomotivparken fra 1924—1949 er udarbejdet af afdelingsingeniør V. Voldmester. Maskiningeniør V. E. S. Weng har beskrevet motormateriellets historie.

Selv om Dansk Lokomotivmands Forening i medlemstal er en lille organisation, vil en redegørelse over dens 50 årige periode blive ret om-

fattende, såfremt alle enkelthederne skulle fremdrages, og arbejdet hermed ville ikke kunne gennemføres på den korte tid, udvalget fik til rådighed, idet det må tages i betragtning, at dets medlemmer alle er forholdsvis nye inden for tillidsmandsvirksomheden, dertil kommer, at forskellige restriktioner forhindrer udnyttelsen af det nødvendige materiale. Udvalget har derfor valgt at fremhæve de punkter i foreningens historie, som det mener er de mest fremtrædende, og dem, der bedst karakteriserer organisationens udvikling. Gennem årene har hovedbestyrelsens medlemmer skiftet, og dette ikke mindst i de senere år inden for lokomotivfyrbøderrepræsentanterne, der på grund af uforholdsmæssig hurtig forfremmelse til lokomotivfører kun har været i hovedbestyrelsen en enkelt kongresperiode. Det har derfor ikke været muligt at bringe en omtale af alle foreningens tillidsmænd, men kun af dem, der har haft sæde i den daglige ledelse.

Foruden det allerede nævnte kildemateriale har udvalget naturligvis benyttet sig af foreningens arkiv og kongresberetninger, og det er dets håb nu, da arbejdet er tilendebragt, at skønt tiden har været knap og meget andet foreningsarbejde har måttet varetages ved siden af, at medlemmerne i festskriftet må kunne stifte bekendskab med vor forenings historie og den indsats, vore pionerer og foregangsmænd har ydet for at forbedre lokomotivmændenes kår og styrke foreningens motto:

ENIGHED — KUNDSKAB — HJÆLP.

Hellerup, i april 1949.

E. Greve Petersen.

Foreningen startes.

LÆNGE forinden, der tænktes på dannelsen af en faglig organisation af lokomotivmændene, havde arbejderne i de private erhverv sluttet sig sammen i fagforeninger og derigennem varetaget deres interesser. Det var, som lå det i luften, at det var nødvendigt at samle folk fra samme fag i en forening for derigennem at få varetaget de interesser, de havde fælles. I 1891 havde embedsklasserne ved Statsbanerne samlet sig i en forening, hvis formål var selskabelighed; det lå den tids forhold fjernt at tænke på at oprette en forening for embedsmænd med forbedring af lønforhold for øje. Imidlertid havde visse forhold bevirket, at forskellige lokomotivmænd syslede med tanken om en forening af mere faglig karakter. Det havde på forskellig måde vist sig uheldigt, at der ikke fandtes en forening til at varetage den enkeltes eller hele personalets tarv.

Personalet i de forskellige landsdele kendte ikke meget til hinanden. Der kan i den henseende nævnes et eksempel, der illustrerer, hvorledes forholdene var på dette område i halvfemserne: Efter en del brevveksling mellem jysk og sjællands personale i året 1893 angående uniformer, kom der fra Jylland en deputation, bestående af to lokomotivførere, til København, hvor de blev modtaget med store hædersbevisninger, næsten som de var udlændinge, og de hædredes med et festmåltid.

Det bør i denne sammenhæng nævnes, at det omtalte år blev lokomotivpersonalet samlet under een chef, maskinchef Busse; indtil da havde personalet på Sjælland-Falster sorteret under maskinchef Vejen. Før sammenslutningen fik personalet på Sjælland kun fripas til Nyborg, hvor fripas eventuelt udstedtes til videre rejse i det jysk-fynske distrikt — og omvendt. Det var altså ikke så let at rejse som nu til dags, hvilket formentlig også bidrog til, at personalet ikke havde noget videre kendskab til hinanden.

Da der i sommeren 1897 fandt en stor jernbanekatastrofe sted på Sjælland, viste det sig på forskellig måde, hvor uheldigt det var, at der ikke fandtes en forening, som kunne varetage lokomotivmændenes interesser. På det tidspunkt var en norsk lokomotivfører i besøg på Sjælland, hvilket førte til, at lokomotivfører *C. Roosen* kom til at korrespondere med lokomotivfører *J. V. Orre* i Gøteborg, der var formand for en forening af lo-



C. W. Roosen.

komotivmænd ved de private baner i Sverige, en korrespondance, der resulterede i ti indbydelseskort til at deltage i en kongres i Gøteborg den 8. og 9. juli 1898. Hensigten med afholdelsen af denne kongres var at søge dannet et nordisk lokomotivmands forbund. *C. Roosen* og ni lokomotivførere og lokomotivfyrbødere rejste til Gøteborg, men opgaven var for så vidt vanskelig: man kunne ikke så godt binde danske lokomotivmænd til at indtræde i et nordisk forbund, så længe der ikke fandtes nogen organisation i Danmark; men deltagerne lovede at gøre alt for at danne en dansk forening.

Samtidig med, at der fra de ældre lokomotivmænds side følte savnet af en forening til hjælp og støtte for den enkelte, var der hos de yngre en voksende stemning for at søge de økonomiske kår, hvorunder de levede, forbedrede, hvilket bedst kunne løses af en organisation. Og da der indkaldtes til et møde i Fredericia den 29. september 1898 med følgende punkt på dagsordenen: „Skal der dannes en forening af danske lokomotivmænd“, blev dette hilst med glæde, thi mange lokomotivmænd så derved et lønligt håb opfyldt. Det må erindres, at det den gang var en vanskelig sag at beskæftige sig med, der hørte et vist mod til at gå i gang med arbejdet. På mødet blev det dog enstemmigt vedtaget at oprette en forening, og et løseligt udkast til love blev vedtaget. Endvidere valgtes en midlertidig bestyrelse til at foretage de nødvendige arbejder inden starten og forberede valget af en endelig bestyrelse.



Deltagerne i Nordisk Lokomotivmands Forbunds første møde 8. juli 1898.

Tilladelse må indhentes.

Flere deltagere i dette møde forlangte udtrykkeligt og som en betingelse for deres tilslutning, at der hos generaldirektøren blev indhentet tilladelse til at danne foreningen.

Nutidens lokomotivmænd studser uvilkårligt, når de læser dette; men den tankegang, der den gang besjælede disse lokomotivmænd, illustrerer bedre end mange ord, hvilken afstand der er fra moderne tankesæt til datidens. Man ville nu om dage anse den tjenestemand, der kunne tænke på at søge en sådan tilladelse, for at være lidt til en side.

Foreningens love blev derefter udarbejdede og vedtagne på et møde i København den 10. december 1898. Foreningens virksomhed begyndte den 1. januar 1899.

Som motto for foreningen vedtoges: „Enighed — Kundskab — Hjælp“.

Forinden man nåede så langt, havde en deputation haft foretræde hos administrationen for at indhente tilladelse til dannelse af foreningen. Deputationen fik det indtryk af generaldirektørens udtalelser, at foreningen næppe fik nogen lang levetid, ligesom administrationen heller ikke kunne indse, hvad foreningen kunne gavne personalet. I denne udtalelse lå vel en tilkendegivelse af, at man ville gøre som man ville, uanset foreningen. Tiden har vist, at den daværende generaldirektion tog fejl i begge tilfælde.

Deputationen afleverede samtidig med sit foretræde et andragende om tilladelse til at danne foreningen.

Som særlig interesserede i dannelsen af foreningen skal nævnes lokomotivførerne *L. Mortensen, Georg Jensen, L. Scheffler, Pagh Rasmussen* og *L. Mauritzen, F. Knudsen, C. Andersen, C. M. Christensen*, senere lokomotivmester *Carstensen*, materialforvalter *O. Larsen* m. fl.

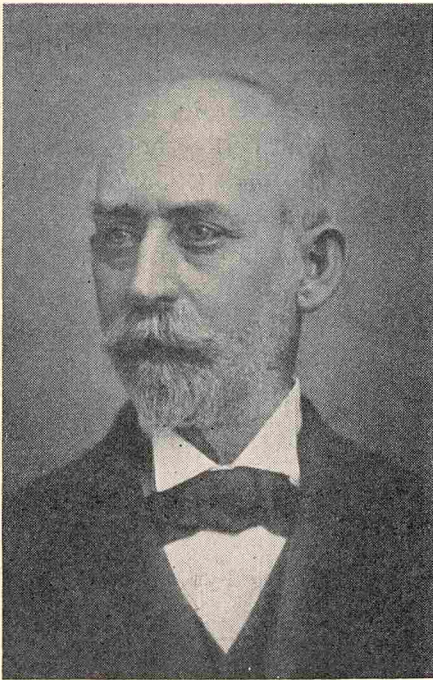
Som svar på andragendet om tilladelse til at danne foreningen modtoges et den 17. januar 1899 dateret svar, hvori det hedder:

„I Anledning af det fra Dem med flere fremkomne Andragende om Tilladelse til at danne en Forening under Navnet af „Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøderforening“ meddeles herved til Efterretning og videre Bekendtgørelse, at Generaldirektoratet ikke har fundet noget at erindre imod, at en sådan Forening dannes paa Grundlag af de fremsatte Love“.

Busse.

/Sæbye.

Til Lokomotivfører 147 Roosen.



L. Scheffler.



C. M. Christensen.

Denne skrivelse blev i 200 eksemplarer uddelt i sektionerne, for at de lokomotivmænd, der nærrede ængstelse for følgerne af at indtræde i foreningen, kunne føle sig beroliget.

Som organisationens første formand valgtes lokomotivfører C. Roosen, København, og til kasserer lokomotivfører L. Scheffler, København.

Foreningen, der skulle omfatte såvel stats- som privatbanelokomotivpersonale, blev modtaget med megen begejstring, og tilslutningen var stor. Ved foreningens første generalforsamling den 23. marts 1899 havde 80 pct. af lokomotivpersonalet indmeldt sig.

Foreningens første bestyrelse, der blev valgt ved skriftlig afstemning, kom ifølge forhandlingsbogen til at bestå af:

1. sektion: Fører 103 Andersen, suppleant fører 144 O. Petersen, fyrb. G. Jensen, suppleant fyrb. 142 Høgh.
2. sektion: Fører 185 P. Schmidt, suppleant fører 242 F. Hansen, fyrb. 29 Foss, suppleant fyrb. 329 Rundstrøm.
3. sektion: Fører 48 Bøckel, suppleant fører 182 Andersen, fyrb. 241 Knudsen, suppleant fyrb. 263 Vaaben.
4. sektion: Fører 213 Pagh Rasmussen, suppleant fører 157 P. Madsen, fyrb. 232 Carstensen, suppleant fyrb. 229 C. M. Christensen.

Foreningens første love.

Statsbanerne var dengang delt i sektioner: 1. sektion omfattede den østlige del af Jylland med Århus som hovedsæde, 2. sektion det vestlige Jylland med Struer som hovedsæde, 3. sektion Fyen med Nyborg som hovedsæde og 4. sektion Sjælland, Falster og Lolland med København som hovedsæde.

Der var som anført en lokomotivfører og en lokomotivfyrbøderrepræsentant i hver sektion. Det var repræsentanternes pligt, foruden arbejdet som bestyrelsesmedlem, at opkræve kontingent og uddele medlemsblade. På grund af dette arbejdes uforholdsmæssige omfang, måtte suppleanterne efter kort tids forløb i stigende grad træde hjælpende til.

Da det kan have sin interesse at se, hvorledes lovene var ved foreningens start, gengives disse:

§ 1.

Som Medlem optages enhver Lokomotivfører og Fyrbøder, ved de i Drift værende Baner her i Danmark.

Medlemmer, der afskediges af Tjenesten, kunne vedblivende være i Foreningen, naar de opfylder de i Lovene nævnte Forpligtelser.

§ 2.

Foreningens Formaal er ved Samarbejde mellem de forskellige Sektioners Førere og Fyrbødere at hæve Standen i moralsk og faglig Henseende og virke til, at Standens Interesser bliver varetagne paa en værdig Maade.

§ 3.

Foreningen skal søge Udgivelse af en tidssvarende Maskinlære for Lokomotivpersonalet og et Foreningsblad, navnlig indeholdende Artikler vedrørende Faget.

§ 4.

Foreningen skal sende Delegerede til de forskellige Lokomotivfører- og Fyrbøder-Kongresser og ved et Samarbejde mellem de nordiske Landes Foreninger at give vore Ønsker større Betydning.

§ 5.

Lovene maa ikke staa i Strid med Ordre og Bestemmelser, og skulle forelægges Generaldirektoratet og de respektive Driftsbestyrere for de private Baner.

§ 6.

Kontingentet er 75 Øre Kvartalet. I Indskud betales 1 Kr. 25 Øre. Intet Medlem maa være i Restance for mere end 2 paa hinanden følgende Kvartaler.

§ 7.

Medlemmer, der ere ansatte ved Privatbanerne, betragtes som hørende til den Sektion, der ligger dem nærmest.

§ 8.

Foreningen bestyres af en Formand og 8 Bestyrelsesmedlemmer, 2 for hver Sektion.

Til Varetagelse af Foreningens Regnskaber og Kassevæsen vælges en Kasserer og 2 Revisorer, hvilke sidste ikke have Stemme i Bestyrelsen. I Tilfælde af Stemmeligbed er Formandens Stemme den afgjørende.

§ 9.

Formanden og Kassereren samt Revisorerne vælges af samtlige Medlemmer. Bestyrelsesmedlemmerne vælges af hver Sektions Medlemmer for sig.

Medlemmerne indbetaler Kontingentet til de i deres Sektion valgte Bestyrelsesmedlemmer, som indsender det til Kassereren.

Paa Depoter, hvor der findes 8 eller flere Medlemmer, vælger disse en Repræsentant, der modtager Kontingentet, og indsender det til vedkommende Sektions Bestyrelsesmedlem.

§ 10.

Hvert 4de Aar foretages der Valg af Formand, og hver 3die Aar afgaar et Bestyrelsesmedlem for hver Sektion. Første Gang ved Lodtrækning.

Kassereren vælges hvert 4de Aar. Første Gang først efter 5 Aars Forløb. Revisorerne vælges hvert andet Aar.

Gjenvalg kan finde Sted.

§ 11.

Foreningens Regnskabsaar er Kalenderaaret.

Regnskabet tilstilles af Kassereren til Revisorerne senest den 1ste Marts.

Foreningens Midler indsættes i en solid Bank, og kan kun hæves ved Fuldmagt af de 2 Bestyrelsesmedlemmer i den Sektion, hvor Kassereren har Ophold.

§ 12.

I Marts Maaned hvert Aar afholdes Generalforsamling, hvor saa vidt muligt Bestyrelsesmedlemmerne skulle møde.

Dagsordenen for Generalforsamlingen er:

1. Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Forelæggelse og Godkjendelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar.
3. Godkjendelse af de det Aar forefaldne Valg. (Bestyrelsesmedlemmerne medbringe de udfyldte Stemmelisten).
4. De fra Bestyrelsen eller Medlemmer indkomne Forslag, hvilke sidste dog maa være indleverede til Bestyrelsen inden 15de Februar.

§ 13.

Paa Generalforsamlingen afgjøres alt ved simpel Stemme flerhed undtagen Forandring i Lovene, der fordrer mindst $\frac{3}{4}$ af samtlige Medlemmer.

§ 14.

Andragender, Besværinger og andre Foreningen vedrørende Sager indsendes til Formanden gennem de respektive Bestyrelsesmedlemmer med disses Erklæring om Sagen. Paa Formandens Foranstaltning afgjøres Sagen ved Afstemning af Bestyrelsen.

§ 15.

Naar $\frac{2}{3}$ af Medlemmerne i en Sektion ønsker en Sag fremmet, er det den samlede Bestyrelses Pligt at forelægge denne for de andre Sektioners Medlemmer.

§ 16.

Revision af Lovene skal senest foregaa inden 3 Aar fra Foreningen træder i Virksomhed.

Vor forenings love har siden den gang undergået vigtige forandringer. Blandt andet vil det af gengivelsen ses, at repræsentationen på generalforsamlingen var ganske tilfældigt tilstedekomende lokomotivmænd.

Kontingentet til foreningen fastsattes til 75 øre kvartalet, og i indskud betaltes 1 kr. 25 øre. For det indbetalte kontingent afleveredes kvittering af en tredelt kvitteringsbog. Medlemmet fik en kvittering, til kassereren afleveredes den anden sammen med det indkasserede kontingent, og sektionsføreren — således kaldtes bestyrelsesmedlemmerne — beholdt stammen sammen med den tredje kvittering.

På den første generalforsamling vedtoges det bl. a. at anskaffe foreningsemblemer, der havde størrelse som et kronestykke. De var beregnet til at bære på frakkeopslaget, hængende i en dannebrogfarvet sløjfe.

Andragende om lønforbedring.

Imidlertid arbejdede den unge forening energisk. Et uheld, der indtraf for et medlem (passeret stopsignal i Slagelse), gav anledning til et organiseret arbejde for at bevise, at uheldet ikke kunne tilskrives den pågældende. Allerede det første år indsendte foreningens bestyrelse til en den gang angående statsbanedriftens ordning nedsat kommission et andragende om lønforbedring.

Ved foreningens stiftelse var opmærksomheden henledet på den betydning, det ville have, hvis foreningen havde et blad, og i løbet af sommeren 1899 foretoges en afstemning om, hvorvidt foreningen skulle antage

„Lokomotivmanna och Maskinist Tidning" (et svensk blad) som organ. Afstemningen havde til resultat, at forslaget vedtoges, og væsentlig af denne grund forhøjedes foreningskontingentet den 1. oktober 1899 til 50 øre om måneden. På en kongres i Kristiania (nu Oslo) den 27. maj 1899 var det vedtaget, at „Lokomotivmanna och Maskinist Tidning" skulle være foreningsorgan for nordens lokomotivmænd og skrives på såvel svensk som dansk.

Det fremgår af et punkt på bestyrelsens dagsorden for mødet den 8. december 1899, at der var medlemmer, som havde nedlagt indsigelse mod kontingentforhøjelsen, hvorfor bestyrelsen vedtog følgende:

„De enkelte Medlemmer, som ikke ville betale 150 Øre Kvartalet i Kontingent som vedtaget ved Afstemningen, tilbagebetales Beløbet for 4de Kvartal (75 Øre), og disse betragtes da som udslettede af Foreningen."

Som man ser, var der allerede den gang medlemmer, der syntes, at kontingentet var for stort.

For at skaffe foreningen tilgang af medlemmer fra privatbanerne, rettedes der henvendelse til forskellige privatbaners bestyrelser om ikke at lægge lokomotivpersonalet hindringer i vejen for at indmelde sig i foreningen. Det var nemlig på forskellig måde af privatbanebestyrelserne betydet de ved disse baner ansatte lokomotivmænd, at man ikke gerne så, at de indmeldte sig i foreningen. Henvendelsen bragte det gode resultat, at det i løbet af kort tid lykkedes at få de fleste privatbanelokomotivmænd ind i foreningen.

Da bestyrelsen havde erfaret, at den nævnte kommission til statsbanedriftens ordning, til hvilken der var indsendt et andragende om lønforhøjelse, næppe ville blive færdig med sit arbejde til den tid, der var ventet, indsendtes der under 31. januar 1900 til Rigsdagen et motiveret andragende om midlertidigt lønningstillæg.

Roosen træder tilbage.

På foreningens 2. generalforsamling, der afholdtes i Nyborg den 23. marts 1900, nedlagde Roosen sit mandat som formand, efter 1¹/₄ års energisk arbejde; han havde, da han modtog valget som formand, betinget sig ret til at træde tilbage forinden valgperiodens udløb.

C. Roosen, hvis utrættelige og uegennyttige arbejde længe forud for foreningens stiftelse bør påskønnes nu, da foreningens historie skrives, havde ved sin stilfærdige og venlige form vundet sig mange venner blandt lokomotivmændene, og det var med oprigtig beklagelse man så



O. Larsen.



Chr. Larsen.

ham gå ud af ledelsen og stille sig i medlemmernes rækker. Han var i al sin færd rolig, forekommende og retlinet, og hans noble personlighed bidrog sikkert til foreningens stærke vækst. Ved sin afgang fra aktiv tjeneste udnævntes han, som en ringe tak for hans fortjeneste, til æresmedlem af foreningen.

Forud for generalforsamlingen havde der fundet skriftligt valg sted. Ved dette var lokomotivfører *Pagh Rasmussen* blevet valgt. Generalforsamlingen stadfæstede det stedfundne valg.

Kort tid efter generalforsamlingen modtog foreningen fra folketinget meddelelse om, at dens andragende om et midlertidigt lønningstillæg ikke nåede at komme til behandling.

Foreningen arbejdede energisk under den nye formands ledelse. Den 4. februar 1901 indsendte bestyrelsen andragende om, at den til bestyrelsesmedlemmerne bevilgede permission i anledning af bestyrelsesmøde ikke henregnedes til permission i private anliggender. Dette andragende fik en gunstig modtagelse og bevilgedes.

Den 21. marts 1901 afholdtes foreningens 3. generalforsamling i Struer. På dette møde vedtoges det at nedsætte et lovudvalg for at revidere lo-

vene, der i § 16 bestemte, at en revision skulle finde sted inden 3 år efter foreningens stiftelse.

Udvalget, der blev valgt ved skriftlig afstemning, bestod af ialt 10 medlemmer, 8 fra Statsbanerne og 2 fra privatbanerne. Det valgte lokomotivfører *L. Mauritzen* til formand, en mand, som senere ved et stort og energisk arbejde var medvirkende til organisationens fremgang.

Imidlertid forestod afholdelsen af en kongres i København. Til bestrivelse af udgifterne fik foreningen bevilget 500 kr. af Statsbanernes midler, og den fik stillet til rådighed som mødelokale de nuværende kontorlokaler i hovedbygningen ved Godsbanegården, der på det tidspunkt endnu ikke var taget i brug.

I forbindelse med denne kongres var der arrangeret en udstilling af ting, som kunne være af interesse for lokomotivmændene, bl. a. var her for første gang fremlagt den af Statsbanerne udgivne maskinlære for lokomotivmænd.

Den organisationsform, foreningen havde antaget ved sin stiftelse, viste sig uheldig for arbejdet, fordi almindelige møder, afholdt i sektionerne, i alt for høj grad prægede foreningens arbejde. Den nyvalgte formand, der med iver varetog sit hverv, deltog livligt i disse møder, men lod sig i for høj grad gå på af de der fremsatte udtalelser.

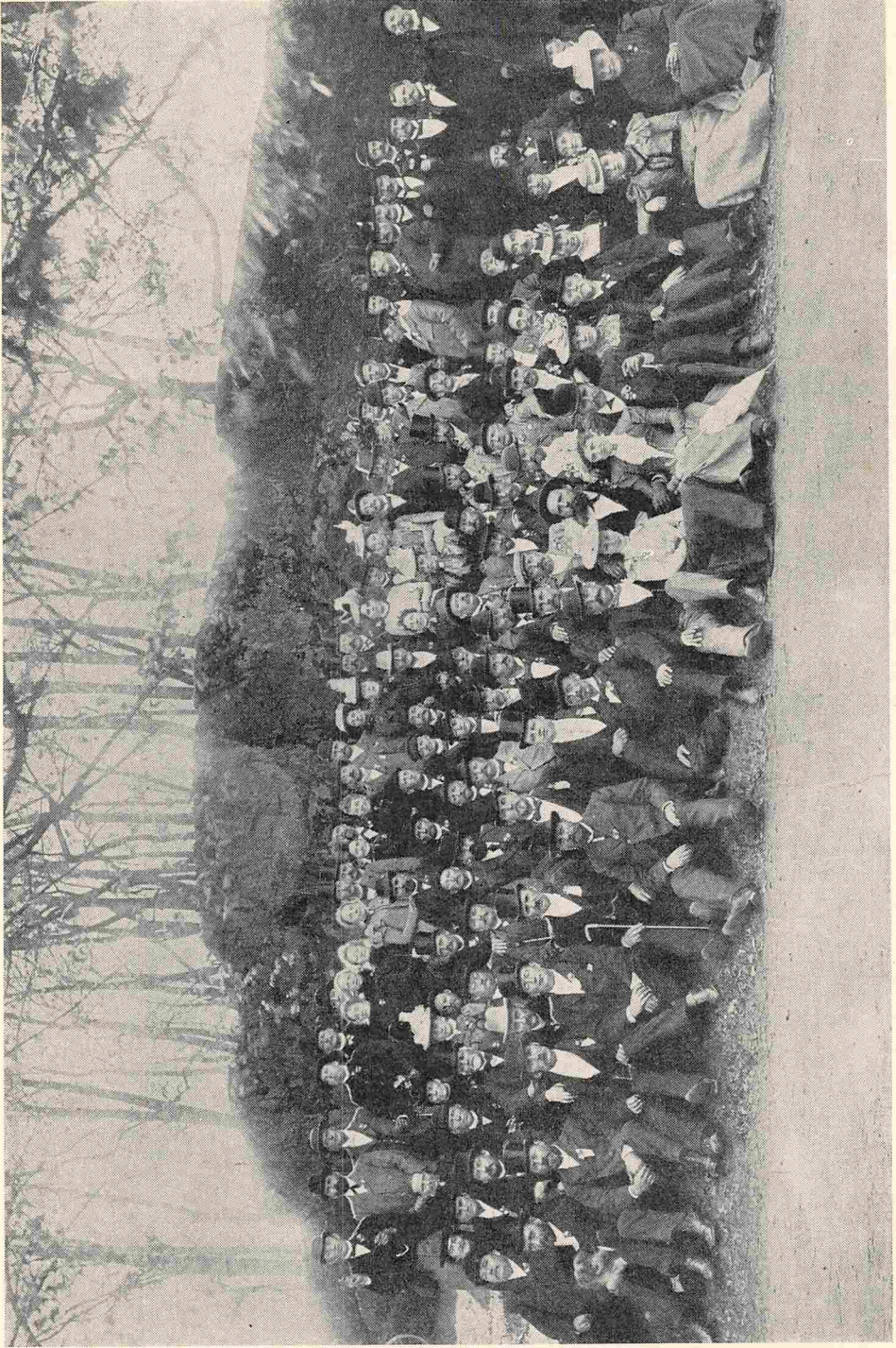
Og umiddelbart efter kongressens afslutning, der iøvrigt forløb på en i alle henseender værdig måde, nedlagde han sit mandat den 13. juli på grund af en efter hans skøn ubillig kritik på et almindeligt medlemsmøde af lokomotivmænd i København.

Denne mandatnedlæggelse viser, at tyngdepunktet for foreningens arbejde ikke lå på foreningens generalforsamlinger, men på de møder, der afholdtes i sektionerne.

Foreningen stod nu uden formand, og den lokomotivfører, der var sektionsfører i 4. sektion, og som skulle have overtaget posten indtil videre, vægrede sig, hvorfor det blev nødvendigt hurtigst muligt at foretage nyt valg ved skriftlig afstemning. For at få opstillet kandidater og for at få drøftet forskellige foreliggende forhold, indkaldtes der til en ekstraordinær generalforsamling i København den 20. august 1901.

Det besluttedes der at opstille lokomotivfører *R. Jørgensen*, København, og lokomotivfører *Chr. Christensen*, Esbjerg, som kandidater til formandspladsen.

Ved den derefter landet over foretagne afstemning valgtes *Chr. Christensen*, Esbjerg, med stor majoritet til foreningens formand, og den 4. oktober 1901 overtog han formandsskabet.



På udflugt med Nordisk Lokomotivmands Forbund i 1899.

Foreningen får nyt navn, og der udsendes blad.

På generalforsamlingen blev der endvidere behandlet et udkast til love for foreningen, som det på generalforsamlingen i Struer nedsatte udvalg havde affattet, og det vedtoges enstemmigt at anbefale det forelagte udkast til vedtagelse. — Denne lejlighed benyttede afdøde lokomotivfører L. Mauritzen til at udsende et prøvenummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“, væsentlig indeholdende udkast til love for „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening“, således skulle foreningens fremtidige navn være. Lovforslaget indeholdt en bestemmelse om, at foreningen skulle udgive sit eget blad, hvilket mærkværdig nok mødte megen modstand blandt medlemmerne, der betragtede dette som et brud på de forpligtelser, vi havde påtaget os overfor „Nordisk Lokomotivmands Forbund“.

Den første afstemning over lovene førte ikke til noget resultat, idet for få medlemmer havde stemt. På et møde i bestyrelsen den 23. oktober 1901 besluttedes det derfor at iværksætte en ny afstemning, der bragte til resultat, at de nye love blev vedtaget. Dermed havde organisationen fået den form, der senere er bevaret, når bortses fra delingen i kredse.

Foreningens navn forandredes til „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening“.

Ved et energisk arbejde lykkedes det hurtigt at få etableret afdelingerne, ialt 18. Disse var fælles for lokomotivførere og lokomotivfyrbødere. På en ekstraordinær generalforsamling den 17. december 1901 i Fredericia, sammensat af delegerede, valgte af afdelingerne, vedtoges den nye organisationsform endelig, og man valgte foreningens første hovedbestyrelse, der kom til at bestå af:

Formand: Lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg.

Kasserer: Lokomotivfører Oskar Larsen, København.

H. B. Medlem: Lokomotivfører G. Høgh, København.

„ Lokomotivfyrbøder C. M. Christensen, København.

„ „ G. O. F. Lund, København.

„ „ C. J. Klem, København.

Til redaktør og sekretær valgtes lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

Foreningens første kasserer, lokomotivfører *Scheffler*, afgik ved døden den 20 april 1901. Da foreningen stiftedes, var Scheffler en mand omkring tredsårsalderen, alligevel undslod han sig ikke, da opfordringen fremsattes til ham om at påtage sig det brydsomme arbejde, dette måtte være at organisere foreningens pengevæsen. Og han røgtede pligtopfyldende sit



M. Mortensen.



L. Mauritzen.

hverv, til døden tog ham bort fra arbejdet. Scheffler var en beskeden og stille, men prægtig mand, en type på den støtte og ansvarsbevidste lokomotivfører. Nu, da disse linier skrives, forstår vi helt, hvilket offer han bragte, og derfor skal hans minde holdes i ære af de danske lokomotivmænd.

Et fast grundlag var skabt.

Med gennemførelsen af de nye foreningslove blev der skabt et fast grundlag for foreningens arbejde i modsætning til den meget løse form, foreningen fik ved sin start. Der gennemførtes efterhånden bestemte regler for samarbejdet mellem afdelingerne og hovedbestyrelsen, og hovedbestyrelsen fik derved fast tilknytning til medlemmerne og et godt støttepunkt for en agitation i afdelingerne, der kunne klarlægge betydningen af organisationen og dens arbejde, et værdifuldt led, der hidtil savnedes.

Også organisationens medlemmer skoledes gennem den faste ordning, og tilfældigheder kom ikke senere til at spille nogen rolle af betydning.

Ved indførelsen af den nye organisationsform fik privatbanepersonalet ingen repræsentanter i hovedbestyrelsen, men igennem afdelingerne

havde de som medlemmer af disses bestyrelse og som delegerede indflydelse på foreningens ledelse. I 1903 indvalgte der dog også en privatbanelokomotivmand i hovedbestyrelsen.

På den ekstraordinære generalforsamling, der var afholdt i København den 20. august 1901, blev der blandt andet nedsat et lønudvalg, der arbejdede meget energisk. Det indsendte den 9. november 1901 et andragende om lønforbedring for såvel Statsbanernes som privatbanernes personale, for privatbanerne tillige om betingelserne for ansættelse. Når der i andragendet fremsattes udtalelser om ansættelsesbetingelserne, var årsagen den, at det ofte hændte, at ikke faglærte folk ansattes i stillingerne som lokomotivmænd.

Imidlertid forelagdes i folketinget den 31. januar 1902 et forslag til lønningslov for statsbanedriften. I den anledning indsendte foreningen påny et motiveret andragende til Regering og Rigsdag om forbedring af det i Rigsdagen fremsatte forslag.

Den 14. marts 1902 afholdt foreningen generalforsamling i Nyborg, hvor blandt andet et af daværende lokomotivfyrbøder M. Mortensen fremsat forslag om, at organisationen skulle søge anerkendelse, blev vedtaget. Ligeledes vedtoges et forslag om indførelse af mærkesystemet ved kontingentindbetaling. — Mærkesystemet indførtes fra den 1. januar 1903.

Lønningsloven af 1903. Organisationen anerkendes.

Foreningens ledelse var i 1902 og ind i året 1903 travlt optaget af forhandlinger og arbejde for at forbedre lønningerne for lokomotivpersonalet. Et af folketinget nedsat udvalg afgav den 16. maj 1902 en betænkning, der ikke indeholdt noget flertals-forslag til forbedring af de i lovforslaget foreslåede lønninger for lokomotivpersonalet. Der måtte af den grund



Chr. Christensen.

tages kraftigt fat, og resultatet blev, at lønningsloven, der gennemførtes i maj 1903, blev modtaget omend uden begejstring, så dog med nogen tilfredshed.

Denne lønningslov, den sidste, der blev givet for Statsbanerne alene, indeholdt i hvert fald een betydelig forbedring: Overgangen fra klassesystemet til alderstillæg. Ved klassesystemet forstås, at personalet til eksempel for lokomotivfyrbødernes vedkommende var delt i 3 klasser med lige mange i hver klasse, for så vidt tallet var deleligt med 3, i modsat fald blev de overskydende i de dårlige klasser. Under gunstige advancementsforhold virkede klassesystemet til tider tilfredsstillende, men i stillandsperioder skete der ingen oprykning og derfor ingen lønforbedringer.

Sideløbende med de mange sager, hovedbestyrelsen på den tid beskæftigede sig med, lå også et arbejde for at skaffe lokomotivpersonalet uniform og for at få indført lovbefalet eksamen for ansættelse som lokomotivmand.

Den 14. august 1903 indløb til foreningen følgende skrivelse:

Generaldirektoratet anmoder mig om, at de af „Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening“ under 26. April 1902 og 3. November s. A. indsendte Andragender om Anerkendelse vilde være at betragte som besvarede ved den af Generaldirektoratet under 11. ds. udsendte almindelige Ordre D. Nr. 880 angaaende Statsbanepersonalets Adgang til at indgaa Foreninger til Forhandling med de Foresatte om tjenstlige Forhold, hvoraft et Eksempplar vedlægges til Efterretning.

Busse.

Ordren havde et sålydende indhold:

„Statsbanepersonalets Adgang til at indgaa Foreninger til Forhandling med de Foresatte om tjenstlige Forhold.

Nr. 880. — II. — Under 29. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder fastsat følgende Bestemmelser:

„Statsbanernes Funktionærer og Arbejdere have Adgang til at forhandle med deres Foresatte om tjenstlige Forhold i et videre Omfang, end det kan ske gennem Enkeltmands Henvendelse ad tjenstlig Vej. Det staar Personalet frit for i dette Øjemed at indgaa Foreninger og vælge Tillidsmænd. Fra Statsbaneadministrationens Side bliver der imidlertid kun at forhandle med Foreninger, der udelukkende omfatter Statsbanernes eget Personale, ligesom Tillidsmændene skal være valgt af og blandt dette Personale. Enhver saadan Forening, der ønsker at henvende sig til Administrationen om tjenstlige Forhold, har at anmelde sig for den Embedsmand, der er den nærmeste fælles Foresatte for det Personale, som Foreningen omfatter, samt at tilstille ham en Fortegnelse over Medlemmerne.

Henvendelse fra en Forening skal udgaa fra dens Bestyrelse; Henvend-

delsen kan rettes enten til den for Foreningens Medlemmer nærmeste fælles Foresatte eller til en højere Myndighed; i sidstnævnte Tilfælde skal den fremsendes gennem nævnte nærmeste Foresatte. En Genpart af Henvendelsen kan tilstilles Generaldirektoratet direkte.

Administrationens Afgørelser vedrørende den enkelte Ansatte (f. Eks. Udnævnelser, Afskedigelser eller Idømmelse af Straffe) kan ikke gøres til Genstand for Henvendelser fra en Forening. Andragende eller Klage i en saadan Anledning maa fremsendes af den Paagældende selv ad sædvanlig tjenstlig Vej. En Genpart kan tilstilles Generaldirektoratet direkte".

Organisationen var altså blevet anerkendt. Initiativet hertil skyldes M. Mortensen, Esbjerg, men anerkendelsen havde den hage, at den kun blev givet til foreninger, der udelukkende omfattede Statsbanernes personale, og på det tidspunkt var privatbanernes lokomotivmænd også medlemmer af foreningen.

„Dansk Lokomotiv Tidende" for 1. september 1903 skriver herom bl. a.:

„Der er, som Ordsproget siger, ingen Roser uden Torne; saaledes gaar det ogsaa her, thi Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening tæller blandt sine Medlemmer ogsaa Ansatte under Privatbanerne, hvorfor Anerkendelsen ikke kan ydes os. Det bliver derfor nødvendigt at gøre Forestillinger hos Ministeriet".

Foreningen lod ikke mange dage hengå efter ordrens udsendelse, forinden andragende indsendtes om dispensation fra ordrens bestemmelse om, at kun foreninger med statsbanepersonale kunne blive anerkendt som forhandlingsfaktorer. Svaret kom forholdsvis hurtigt, det blev et afslag, og dermed var muligheden for at bevare privatbanemændene i organisationen tilintetgjort.

Omtrent på samme tid rettedes der henvendelse fra foreningen til de andre organisationer ved Statsbanerne om samarbejde i sager af fælles interesse. Dette arbejde kronedes med held, og den 11. september 1903 samledes fællesudvalget for første gang. Der var imidlertid forskellige formaliteter at bringe i orden, før det egentlige arbejde kunne påbegyndes, således at det konstituerende møde først fandt sted den 16. november s. å.

Privatbanernes lokomotivmænd udskilles.

Anerkendelsen af organisationen medførte en del bitterhed. Privatbanepersonalet følte sig forladt af statsbanepersonalet. Der var dog intet at gøre ved sagen, foreningen måtte skride til udskillelse af privatbanelokomotivmændene, og på generalforsamlingen i København den 17. marts 1904 forelå forslag til adskillelsen og de ved adskillelsen nødvendiggjorte lovændringer.

Hidtil havde forholdet ved valg af hovedbestyrelse været det, at de delegerede samlet valgte alle hovedbestyrelsesmedlemmerne. Nu forelagde hovedbestyrelsen et forslag, der gik ud på, at de tilstedeværende lokomotivførerdelegerede valgte 3 og de lokomotivfyrbøderdelegerede ligeledes 3 hovedbestyrelsesmedlemmer. — Det blev på generalforsamlingen betonet, at denne lovændring var det første skridt til en adskillelse mellem førere og fyrbødere, og den senere udvikling har vist, at denne opfattelse var rigtig.

De foreslåede lovændringer vedtoges, og adskillelsen bragte organisationen den attråede ret som forhandlingsberettiget organisation, en ret, medlemmerne stillede meget større forhåbninger til, end der senere viste sig at være grund til.

Generalforsamlingen vedtog endelig et af lokomotivfyrbøder Mortensen, Esbjerg, stillet forslag om at „opfordre fællesudvalget til at arbejde for, at det sidste afsnit af ordre D. 880: Administrationens afgørelse vedrørende den enkelte ansatte o. s. v. ophæves, og at der udarbejdedes regler, hvorefter organisationerne fik indflydelse ved pådømmelsen af sager, der kunne medføre større bøder, stillingsfortabelse eller forbigåelse ved advancement“.

Efter denne generalforsamlings beslutning kunne altså kun lokomotivmænd ved Statsbanerne være medlemmer af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening.

Med adskillelsen fra privatbanemændene afsluttedes et afsnit af organisationens historie, der havde været begivenhedsrigt, et afsnit, der ikke havde bragt privatbanernes lokomotivmænd forbedringer i deres stilling, selv om der fra foreningens side havde været gjort mange forsøg herpå.

Det første par år efter at adskillelsen var fuldbyrdet, var organisationen ikke optaget af større sager. Man havde så småt begyndt at beskæftige sig med det misforhold, at en stor del lokomotivfyrbødere til stadighed udførte lokomotivførertjeneste på strækningerne, og ved andragender og henvendelser søgte man at få dette forhold ændret.

På et andragende angående dette spørgsmål modtog organisationen den 19. marts 1901 følgende svar:

I Besvarelse af Bestyrelsens Skrivelse af 22. f. M. angaaende Forfremmelse til Lokomotivførerstillingen af saadanne Lokomotivfyrbødere, der til Stadighed gør Tjeneste som Lokomotivførere, meddeles herved, at man skal have Sagen i Erindring ved Udarbejdelse af Budgetforslaget for Finansaaet 1905—06.

Busse.

/Green.

Dette svar gav redaktøren af „Dansk Lokomotiv Tidende“ anledning til at sige, „at man kan betragte sagen som værende i gode hænder, og med den høje generaldirektions anbefaling kan man med lyst håb se sagen overgivet excellencen, Ministeren for offentlige Arbejder og derigennem lovgivningsfaktorerne i næste rigsdagssamling“. — Den daværende redaktør opnåede dog aldrig at se dette spørgsmål løst, der gik ca. 12 år, inden sagen var bragt i orden.

Personalets retslige stilling — splittelse forsøges.

Igennem Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg beskæftigede foreningen sig med forskellige vigtige sager af interesse for hele personalet. Vi skal således nævne personalets retslige stilling. Denne sag var genstand for mange og lange drøftelser, og den 31. december 1904 indsendtes et udførligt forslag til en retsorden. Forslaget førte til, at sagen førtes op til behandling i Rigsdagen, hvilket resulterede i, at der 1906 ansattes en auditor for Statsbanerne. — Desuden forelå på den tid forslag om en omordning af sygekasserne, der også beskæftigede fællesudvalget og derigennem organisationen. Dette strandede imidlertid på modstand fra administrationen.

På organisationens generalforsamling den 14. marts 1906 forelå for første gang forslag om at skille foreningen i to afdelinger med fælles hovedbestyrelse.

Der havde forinden flere gange været tilløb til sådanne forslag, endog fra organisationens første dage kendtes dette; men det var stadig gået således, at der var blevet ro om tingene. Nu rejstes sagen påny, og foranledningen var en sag, der var opstået ved en af de større afdelinger. Afdelingen havde fundet sig foranlediget til at ekskludere to førere, den ene på grund af brutal optræden mod sin fyrbøder, den anden for ukollegial optræden.

Dette skabte en del røre blandt forskellige kredse inden for lokomotivførerne, og førte til, at nævnte forslag kom på dagsordenen. Forslagsstilleren oplyste på generalforsamlingen, at 50 førere var parate til at melde sig ud, hvis forslaget forkastedes. De delegerede tog dog intet hensyn til denne udtalelse, og forslaget forkastedes med alle stemmer mod een. Der rejste sig efter dette nederlag på generalforsamlingen for talsmændene for adskillesestanken en del utilfredshed med denne fuldstændige afvisning af de utilfredse lokomotivføreres ønsker, og i det skjulte arbejdedes der ihærdigt på at danne en forening for førere gennem et opråb af følgende indhold:

„I Anledning af, at to af vore Kolleger paa Godsbanegaarden, nemlig d'Hrr. Lokomotivførere Emig og Andersen, er blevne ekskluderede af vor Forening, anmodes d'Hrr. Medlemmer blandt Lokomotivførerne om at udtræde af Foreningen for bagefter at danne en Forening for Førerne alene; enhver af os vil jo kunne indse, at disse Forhold, som for Tiden eksisterer inden for Foreningens Rammer, ikke bliver til at udholde i Længden; Fyrbødernes Optræden bliver mere og mere anmassende, idet de ved deres Majoritet tiltvinger sig mere og mere Indflydelse og Bestemmelsesret over alt, hvad der skal foregaa; og Agtelsen og Disciplinen svinder Tid efter anden helt bort. For at raade Bod paa dette Uføre, som jo allerede har varet alt for længe, har vi tænkt os at oprette en Afdeling for Førerne alene, eller under Samarbejde med Fyrbøderne med fælles Repræsentanter“.

Mod dette opråb protesteredes der af lokomotivfyrbøderne:

„Imod det fra en enkelt københavnsk Lokomotivfører udsendt Opraab om Udmeldelse en Masse af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening, og hvori tilkendegives en stor Mangel paa Taktfølelse fra Forfatterens Side, forbunden med grove, ærekrænkende Beskyldninger mod Lokomotivfyrbøderstanden, idet disse beskyldes for at udvise Mangel paa den med Tjenesten fornødne Omhu som høflig Optræden, protesterer vi og gør gældende, at saafremt der i enkelte Tilfælde er forekommet Brud paa Disciplinen i Forbindelse med en mindre korrekt Optræden fra enkelte Fyrbøderes Side, skyldes dette hovedsagelig i de fleste Tilfælde den Overordnedes personlige Mangel paa Forstaaelse af den tjenstlige Virksomhed og til Dels Mangel paa Forstaaelse af en Overordnetes moralske og korrekte Optræden overfor en Undergiven. Ihvorvel vi fuldt ud anerkender den Overordnedes Berettigelse i Fordringen af fornøden Agtelse i tjenstlig Henseende af den Underordnede, maa vi dog anse sidstnævnte berettiget til at fordre, at den Overordnede opfylder de for hele Samfundet gældende Regler med Hensyn til en moralsk og korrekt Optræden under den tjenstlige Gerning for derigennem at danne et sundt og godt Forbillede for den Underordnedes videre Uddannelse“.

Lønningskommissionen af 1906.

Lønkrav rejses.

Der var dermed åbnet en strid mellem lokomotivmændene indbyrdes, som, til skade for egne interesser, varede i samfulde 9 år. Netop på den tid stod foreningen over for forarbejderne til en lønningslovkampagne, og det er sikkert rigtigt, at den uenighed, som her kom til orde, og som ikke kunne holdes skjult, var til skade for lokomotivmændene ved fremsættelsen af deres lønningskrav. — Inden for foreningen arbejdedes der for at være klar med de forberedende arbejder for fremsættelse af kravene

i anledning af, at der af daværende finansminister Vilh. Lassen i 1906 blev nedsat en lønningskommission, bestående af etaternes chefer, til udarbejdelse af en lønningslov. I kommissionen fik ingen af organisationernes repræsentanter sæde.

Fra vor organisations side arbejdedes der under den forudsætning, at vort udarbejdede forslag efter at være godkendt skulle viderebehandles og samarbejdes med de to andre i fællesudvalget interesserede organisationers forslag. Det viste sig snart, at dette var ganske forkert, der var helt andre planer fremme.

For første gang var det tanken, at den kommende lønningslov skulle være gældende for alle fire etaters personale, i modsætning til tidligere praksis: Lønningslove for hver enkelt etat for sig, der havde medført, at Rigsdagen snart måtte beskæftige sig med den ene etats, snart med en anden etats lønninger. Nu skulle der skabes lighed og ensartede lønningsforhold for stillinger, der måtte siges at være ligestillede med hensyn til ansvaret ved og betydningen af deres gerning.

De ovenomtalte planer, formentlig væsentlig opståede på grund af den gærende uro og uenighed inden for lokomotivmændenes rækker, gik ud på at føre et dødsstød mod organisationen. Til behandling af lønningslovforslaget trådte repræsentanter for de fire etaters foreninger sammen, og det besluttedes at nedsætte et 24 mands udvalg, 6 fra hver etat, som skulle forme etaternes lønkrav og sammenarbejde disse for senere ved forhandlinger med Regering og Rigsdag at søge forslaget gennemført. I den anledning modtog organisationen en skrivelse fra Jernbaneforeningen og en omtrent ligelydende fra Jernbaneforbundet, der gik ud på, at Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening skulle føle sig repræsenteret ved 3 repræsentanter fra Jernbaneforeningen og 3 repræsentanter fra Jernbaneforbundet henholdsvis som repræsentanter for lokomotivførerne og lokomotivfyrbøderne. Forinden denne henvendelse skete, havde repræsentanter for de fire civiletater været samlede til et møde og der fastsat rammerne for det såkaldte 24 mands udvalg.

Man ville dog strække sig så vidt for Jernbaneforeningens vedkommende, at man ville lade en lokomotivfører deltage i de forberedende arbejder, forinden sagen skulle i ovennævnte kombinerede udvalg. For Jernbaneforbundets vedkommende forelå indbydelse til at overvære et hovedbestyrelsesmøde og deltage i behandlingen af et lønforslag.

Hovedbestyrelsen kunne ikke tiltræde den foreslåede form og ville ikke sådan lade sig sætte helt ud af spillet, medens man kunne tiltræde, at jernbaneetaten fik 6 repræsentanter i udvalget, kunne det ikke til-

trædes, at disse pladser blev besat alene af Jernbaneforeningen og Dansk Jernbaneforbund, man krævede 2 pladser i udvalget, d. v. s., at hver forening fik 2 repræsentanter. Endvidere hævdedes det fra foreningens side, at man i sin tid havde stillet forslag om at få lønningsforslagene behandlet i fællesudvalget, fordi dette udvalg havde vist sin evne til at bringe sagerne frem til en heldig løsning, hvorfor man anså det for rigtigst og den eneste rette vej at fremme denne sag gennem fællesudvalget.

De to foreninger ville dog ikke gå med til at fremme dette forslag, og resultatet blev, at Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening måtte fremsætte sine krav ganske alene.

Splittelsesmændene danner forening.

De af Dansk Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder Forening udtrådte medlemmer havde imidlertid fået dannet en forening under navn af Statsbanernes Lokomotivfører Forening, der efter knapt et års levetid fandt det formålstjenligt at søge ind under Jernbaneforeningens beskyttende vinger, hvilket dog ikke forhindrede, at der fra denne gruppe fremsattes krav til forbedrede lønninger. Derved fremkom der ikke mindre end tre forskellige lønningskrav fra lokomotivmændene.

At der som foran nævnt var ganske andre planer i gære, viste senere en diskussion, der førtes på Jernbaneforbundets kongres i 1907 om at åbne adgangen for lokomotivfyrbødere (eventuelt lokomotivførere), hvorunder det blandt andet blev sagt, at lokomotivpersonalets organisation ingen eksistensberettigelse havde, og at det nu, da det danske lokomotivpersonale stod uenigt og splittet, var tiden til at gøre dette forsøg. Formanden for forbundet fandt, at man skulle optage det omhandlede personale for at spærre alle omveje for dem, derved kunne man gøre lokomotivmændene til gode organisationsfolk.

Senere fremkom en skrivelse fra Jernbaneforeningen, hvori det henstilles til Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening at sende repræsentanter til et møde for at drøfte muligheden af, at lokomotivførerne sluttede sig til Jernbaneforeningen og fyrbøderne til Dansk Jernbaneforbund.

Repræsentanter for organisationen deltog i mødet, og resultatet heraf blev forelagt på generalforsamlingen i Nyborg den 30. marts 1908. Det gik ud på, at lokomotivførerne skulle indmelde sig i Jernbaneforeningen og lokomotivfyrbøderne i Dansk Jernbaneforbund.

Forslaget blev forkastet ganske enstemmigt, efter at formanden havde redegjort for forslaget, og de år, der siden er gået, har vist, at lokomotivmændenes organisation trods alle stormløb havde den fornødne livskraft.

Imidlertid måtte foreningen, som foran nævnt, uden støtte fra nogen side arbejde på forbedring af lokomotivmændenes kår. Der var i den hensigt inden for hovedbestyrelsen nedsat et lønningsudvalg, der skulle besørge det fornødne. Der viste sig efterhånden at fremstå nogen gnidning inden for hovedbestyrelsen, og der dannede sig et flertal og et mindretal, hvis opfattelse af, hvad der burde gøres for at fremme lokomotivmændenes interesser, ikke ganske faldt sammen. Mindretallet fandt, at flertallet ikke tog energisk nok på sagen, det udarbejdede et andragende og indsendte det. Samtidig tilstilledes der en del rigsdagsmænd en henstilling om at støtte lokomotivmændene i deres lønningskrav. På samme tid udsendtes et ekstranummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“, indeholdende artikler, der omhandlede lønsagen.

Dette nummer udsendtes ikke af bladets redaktør, men mindretallet i hovedbestyrelsen stod som ansvarhavende. I et følgende nummer af bladet bebrejdede redaktøren mindretallet udsendelsen af omtalte ekstranummer på en noget ubehersket måde, og søgte at svække virkningerne af det indsendte andragende og det i ovennævnte ekstranummer indeholdte stof, hvilket i hvert fald ikke kunne gavne lokomotivmændene under lønningslovkampagnen. Ydermere blev det derigennem til overflod publiceret, at der også var uenighed inden for ledelsen af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening.

Der var således en god jordbund at arbejde i for folk, der havde interesse i at se lokomotivmændenes organisation ødelagt.

Resultatet af lønningsarbejdet blev om end ikke godt, så dog tåleligt. Selv om der gjordes forsøg på at holde Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening ude fra al indflydelse, viste det sig under behandlingen i Rigsdagen, at adskillige talere havde benyttet sig af foreningens materiale, og at de tråde, foreningen havde haft fat i, ikke var så gale endda. Når lønningsloven ikke blev bedre, end tilfældet var, blev det den gang delvis tilskrevet de store bankkrak og Albertis store millionunderslæb i Bondestandens Sparekasse.

Vi skal citere, hvad det omtalte 24 mands udvalg siger i sin beretning angående lokomotivmændenes lønandragende:

„Hvad angaar de to Andragender fra Lokomotivpersonalet bemærkes, at ihvorvel vi deler den almindelige Sympati for disse Stillinger og godt

kunde unde dem nogen Forbedring i Forhold til Lovforslaget, drejer det sig her om saa store Beløb, at Kravet om den finansielle Rammes Overholdelse synes at gøre væsentlig Forbedring uopnaaelig. Andragendet fra Statsbanernes Lokomotivførerforening vil antagelig medføre en Merudgift af ca. 140 000 Kr., og Andragendet fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening vil antagelig andrage 270 000 Kr. Merudgift. Dette sidste Andragende regner vi blandt de ganske overdrevne".

Man skulle antage, at en sådan udtalelse var udmærket egnet til at bringe lokomotivmændene på deres plads, men vi skal senere se, hvor meget den nyttede. Folketingets lønudvalg sagde i en slutbemærkning, at etatsudvalgets arbejde ikke havde været det til nogen nytte. — 24 mands udvalgets ovenfor citerede udtalelse havde altså ikke den tilsligtede virkning, men den viste alligevel tydeligt, hvad man fra den side kunne unde lokomotivmændene.

Vi skal derefter, da dette spørgsmål må anses for tilstrækkeligt belyst, nævne nogle af de andre sager, foreningen i det tidsrum, mens lønningslovbehandlingen stod på, beskæftigede sig med.

På initiativ af lokomotivfører C. M. Christensen vedtoges det at henvende sig til administrationen om fortrinsvis ret for lokomotivpersonalet til at besætte lokomotivformandsposterne. De blev ikke den gang imødekommet, idet det hævdedes, at værkstedspersonalet bedre egnede sig til bemeldte pladser, men et fortsat arbejde har dog bevirket, at mange af disse pladser er besatte med forhenværende lokomotivmænd.

Ligeledes indsendtes på grundlag af indsamlet materiale krav om at udnævne til førere et så stort antal lokomotivfyrbødere, som til stadighed udførte tjeneste som førere såvel på tog- som rangerlokomotiver. Andragendet blev ikke imødekommet uden for så vidt, at man ville foreslå et antal lokomotivfyrbødere forfremmet til førere, således at man undgik at anvende et stort antal lokomotivfyrbødere som førere på strækningen.

På samme tid vedtoges en beslutning om, at lokomotivfyrbødere, som var valgt til delegerede, skulle have ret til at benytte 2den vognklasse på rejser til og fra generalforsamlingen. Forslaget var motiveret ved, at generalforsamlingerne, der den gang kun strakte sig over en dag, men i reglen fra kl. 9—10 fm. til kl. 12—1 nat, var så trættende, at der måtte gives dem lejlighed til at blive udhvilede på rejsen til generalforsamlingen, der i reglen skete om natten, og til hvile efter den lange, antrengende dag på mødet.

Kort tid efter lønningslovens vedtagelse i 1908 forsøgte det fra begge sider, Statsbanernes Lokomotivførerforening og Dansk Lokomotivfører-

og Lokomotivfyrbøder Forening, at nå til en forståelse, uden at det på det tidspunkt lykkedes at komme til et resultat.

Man vedtog på generalforsamlingen at forsøge at få gennemført et forslag om efterløn, hvilket foreningen ville have fremmet gennem fællesudvalget, men såvel Jernbaneforeningen som Dansk Jernbane Forbund stillede sig uvillig til sagen; for førstnævnte forenings vedkommende ville man henvise forslaget til centralorganisationen.

Kampen om forhandlingsretten.

Det var en meget vanskelig tid for ledelsen at manøvrere mellem farlige skær. Udefra forsøgtes det at aflive organisationen, og mellem lokomotivførerne var der uenighed i foreningsmæssig henseende. Og hen imod efteråret 1909 fik man at vide, at der ville ske forandringer i bestemmelserne vedrørende forhandlingsretten, hvorfor organisationen ved henvendelse til ministeren måtte søge udvirket, at fornødent hensyn blev taget til vor organisation. Der fandt desuagtet et møde sted den 25. januar 1910 mellem repræsentanter for ministeriet, det første radikale ministerium Zahle, finansministeren, indenrigsministeren og trafikministeren, og en del overordnede embedsmænd. For jernbaneorganisationerne mødte kun Jernbaneforeningens og Dansk Jernbaneforbunds formænd.

Denne sag var da også den vigtigste sag på generalforsamlingen, der afholdtes i København den 18. marts, og forsamlingen vedtog en sålydende resolution:

„I Anledning af de Bestræbelser, der er rettede af de to Organisationer Dansk Jernbane Forbund og Jernbaneforeningen om at faa gennemført andre Regler for Forhandlingsret mellem Administrationen og Personalet, Bestræbelser, der er koncentreret om at faa Retten til med bindende Virkning at forhandle og afslutte Overenskomster mellem Regering, Administration og Personalet gennemført, saaledes at de kun gælder for „Statsfunktionærernes Centralorganisation“, hvor D. L. og L. F. er udelukket fra at indtræde, idet der af D. J. F. er forlangt, at Statsfunktionærernes Centralorganisation skulde dannes, saaledes at kun 2 Organisationer fra hver Etat kan indtræde, udtaler Generalforsamlingen:

„at D. L. og L. F. til enhver Tid er rede til at indtræde i Forbundet med de øvrige Organisationer, medens de bestemt maa protestere mod og tilbagevise det Forlangende, som er stillet af D. J. F., at vi skulde opløse vor Organisation og enkeltvis indtræde i Jernbaneforeningen henholdsvis Dansk Jernbaneforbund“.

Generalforsamlingen pålægger hovedbestyrelsen, at den påny henvender sig til Regeringen og administrationen med anmodning om, at de

forhandlingsregler, der er under udarbejdelse, må blive således affattede, at D. L. og L. F. får ret til med bindende virkning at afslutte overenskomster mellem Regering, administration og lokomotivpersonalet.

Endvidere pålægger generalforsamlingen hovedbestyrelsen, såfremt disse bestræbelser skulle mislykkes, således at vor organisation bliver forhindret i at føre forhandlinger på lokomotivpersonalets vegne, da at indlede forhandling om optagelse i „De samvirkende Fagforbund“.

Efter nogen tids forløb indleddes forhandlinger med Jernbaneforeningen og Dansk Jernbane Forbund, i hvilke der også deltog andre etaters tjenestemænd, således toldinspektør Berendsen og postekspedient Andersen, angående en ordning, så at lokomotivpersonalet kunne få del i forhandlingsretten, og der opnåedes enighed om et forslag, der skulle forelægges de respektive organisationer. Da dette skete for Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forenings vedkommende, vedtoges det at fortsætte forhandlingerne.

Det forelagdes derefter på et møde i forbindelse med lokomotivmandskongressen i Århus 1910.

Forsamlingen vedtog da en sålydende resolution:

„Forsamlingen udtaler sin Tilslutning til den paa Generalforsamlingen i Marts 1910 vedtagne Resolution, der siger, at vi til enhver Tid er villige til at gaa i Forbund med de andre Organisationer, og da Forholdene i den Henseende ikke har forandret sig siden, bemyndiger man Hovedbestyrelsen til at fortsætte Forhandlingerne med de andre Organisationer, men ikke strække sig videre, end at vor Selvstændighed opretholdes. For saa vidt saadant ikke kan opnaas, da at afbryde Forhandlingerne med de andre Organisationer og paa bedste Maade med alle til Raadighed staaende Midler søge at tilkæmpe sig Forhandlingsretten“.

Der førtes senere forhandlinger med de andre organisationer, men da disse ikke kunne føres til et gunstigt resultat, blev forhandlingerne ikke fortsatte.

På et møde i Århus 1910 mellem repræsentanter for privatbanernes lokomotivmænd og Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening blev vedtaget oprettelsen af et Dansk Lokomotivmands Forbund, en beslutning, som generalforsamlingen i Nyborg den 3. april 1911 stadfæstede.

Der var forhandlinger i gang mellem Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund angående overgangsbestemmelser for medlemmer fra den ene organisation til den anden, regler, der førtes igennem på generalforsamlingen 1912 i Fredericia.

Den 18. februar 1913 afsluttedes den endelige overenskomst, der fik følgende indhold:

- a. Medlemmerne overflyttes indskudsfrit fra den ene Organisation til den anden, naar de faar Beskæftigelse under dennes Omraade.
- b. Medlemmer, der overflyttes, beholder den ved uafbrudt Medlemsskab i en eller begge Organisationer erhvervede Anciennitet.
- c. Medlemmerne, der paa Grund af Restance eller af andre Aarsager er slettede eller udelukkede af den ene Organisation, kan ikke optages i den anden, forinden de har berigtiget deres Forhold til den Organisation, hvoraf de er udelukkede.
- d. Med Hensyn til Understøttelsesrettens Indtræden i den for Smedefaget eksisterende Arbejdsløshedskasse (De faglærte Jern- og Metalarbejderes Arbejdsløshedskasse) gælder ved Overflytning til Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund de samme Regler, som eksisterer for andre Organisationer uden Arbejdsløshedskasse, og med hvem sidstnævnte Organisation har Gensidighed angaaende Overflytning af Medlemmer.

Angaaende Punkt a. gælder, at Grænsen mellem de gensidige Organisationers Omraade fastsættes ved Forhandling mellem Organisationernes Ledelse.

I Tilslutning hertil forudsættes det, at de gensidige Organisationer, hvor enkelte Arbejdsspørgsmaal vanskeligt lader sig direkte henføre under den enkelte Organisation, optræder i Fællesskab overfor Baneledelsen".

På generalforsamlingen i Fredericia 1912 nedlagde foreningens mangeårige kasserer, *Oskar Larsen*, sit mandat på grund af overgang til anden stilling inden for etaten. Oskar Larsen, der gennem årene havde røgtet sit tillidshverv med interesse og omhu, blev ved sin afgang udnævnt til æresmedlem af foreningen.

Til at overtage posten som hovedkasserer valgtes lokomotivfører *Chr. Larsen*, København.

Det alt overskyggende arbejde, der i årene 1910 til 1912 udførtes, var imidlertid kampen for forhandlingsreglerne og for at bevare organisationen. Forhandlingerne om det første punkt førte imidlertid ikke den gang til et positivt resultat, og dette skyldes i betydelig grad en manglende forståelse af, at netop i den situation, som da var til stede, var det absolut nødvendigt at slutte op om organisationen. Imidlertid faldt der af og til nogle lokomotivførere fra, og efterhånden var et ret stort antal medlemmer af Jernbaneforeningen. — I en større afdeling skete der det, at en del lokomotivførere havde besluttet at udmelde sig af foreningen.

En del lokomotivfyrbødere i afdelingen fandt anledning til at meddele afdelingsformanden, at spørgsmålet måtte tages op til behandling, hvis førerne ikke mente at ville stå i forening sammen med lokomotivfyrbøderne, måtte disse overveje muligheden af at danne en lokomotivfyrbøderforening.

Foreningen omorganiseres.

Dette var medvirkende til, at udmeldelserne kom til behandling, hvilket foranledigede hovedbestyrelsen til at tage tanken op om en omorganisation af foreningen, og hovedbestyrelsen vedtog enstemmigt følgende udtalelse:

I Anledning af den foreliggende Situation finder Hovedbestyrelsen det nødvendigt at omorganisere Foreningen, saaledes at man opnaar større Mulighed for at samle Statsbanernes Lokomotivpersonale i en Organisation".

Endvidere besluttedes det at foretage en agitationsrejse i afdelingerne i samme øjemed.

Der udsendtes til afdelingerne et cirkulære, i hvilket der redegjordes for årsagerne til hovedbestyrelsens skridt, og samtidig udsendtes stemmesedler til brug for afstemningen om omorganisation af foreningen. Denne afstemning tilendbragtes i løbet af en månedstid, og resultatet af den blev, at et lille flertal stemte for omorganisation og dermed gav hovedbestyrelsen bemyndigelse til at udarbejde et dertil sigtende forslag. — Der nedsattes inden for hovedbestyrelsen et udvalg for at udarbejde forslag til love. Det kom til at bestå af *M. Mortensen*, *Rich. Lillie* og *C. M. Christensen*. — Hovedbestyrelsen vedtog endvidere at sætte mandaterne ind på forslagetets gennemførelse. Forslaget tilstilledes derefter i november måned afdelingerne, og der afholdtes, efter at afdelingerne havde haft lejlighed til at behandle sagen, i den anledning en ekstraordinær generalforsamling i København den 11. december 1912.

Det fremsatte forslag vedtoges i omtrent den skikkelse, hvori det var forelagt, og fra 1. januar 1913 trådte den omorganiserede forening i virksomhed.

Man delte efter dette forslag foreningen i to hovedafdelinger med hver sin bestyrelse, der tilsammen dannede hovedbestyrelsen. Ordningen mellem hovedkassen og hovedafdelingen var den, at disse til bestridelse af administrationsudgifterne modtog et beløb af 10 øre pr. medlem pr. måned.

Der fremsattes allerede på denne generalforsamling forslag om at kalde foreningen „Dansk Lokomotivmandsforening“, men det vedtoges, at foreningen skulle beholde sit daværende navn.

Efter at foreningen var begyndt at arbejde under den nye form, indleddes der den 20. januar 1913 underhandlinger med lokomotivfører-kredsens bestyrelse. Resultatet af disse forhandlinger løb i første omgang ud i sandet, fordi der af kredsen opstilledes et sådant forhandlingsgrundlag, at det måtte anses for omsonst at forsøge på at nå et resultat. Efter en længere tids korrespondance blev sagen derfor opgivet.

Fra anden side påbegyndtes der imidlertid forhandlinger om en ordning med Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening, således at organisationen kunne få del i forhandlingsretten. Og sideløbende med disse bestræbelser fandt der en række møder sted i forskellige af landets større byer, hvori repræsentanter for begge parter deltog. På disse møder blev stemningen ligesom noget forsonligere.

Den 20. august 1913 afholdtes et møde mellem repræsentanter for vor organisation, Jernbaneforeningen og Dansk Jernbane Forbund for at nå en tilfredsstillende ordning. Man nåede frem til et forslag, om hvilket der syntes at skulle blive enighed. Det gik ud på, at såvel førere som lokomotivfyrbødere skulle danne en kreds i to afdelinger inden for Jernbaneforeningen. På delegeretmødet d. 25. april 1914 vedtoges et forslag af den karakter. Forslaget skulle også behandles på Jernbaneforeningens delegeretmøde i juni, men dette forkastede forslaget. Der stilledes i stedet et andet forslag, som Dansk Jernbane Forbund på sin kongres i august forkastede.

Der var nu ikke andet at gøre end at forsøge på at få forhandlingerne i gang igen, og i den anledning nedsattes et udvalg inden for hovedbestyrelsen.

Splittelsen ophørt.

Dansk Lokomotivmands Forening startes.

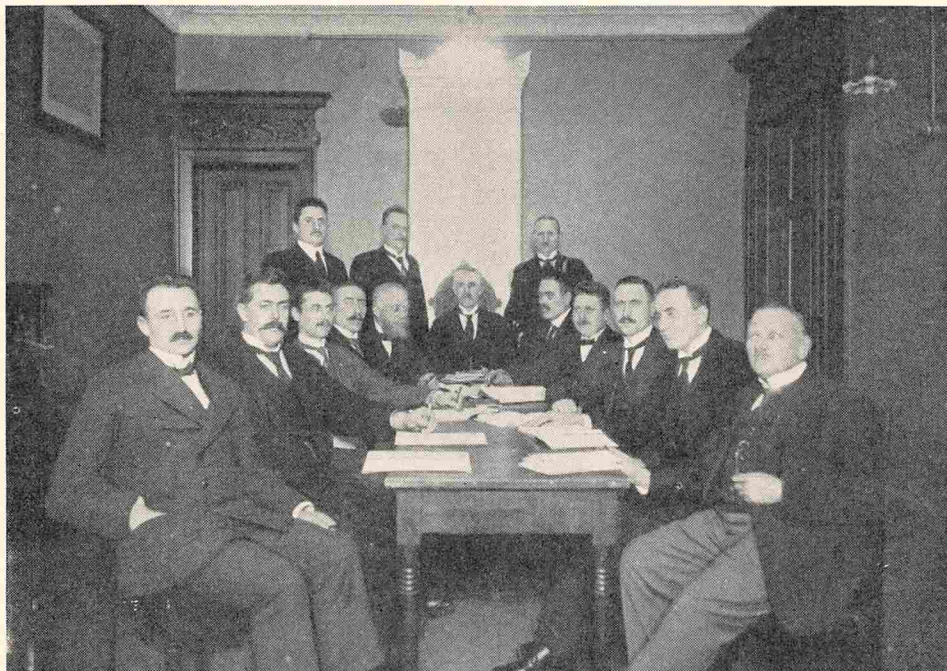
Der arbejdedes nu ihærdigt for at nå en ordning, og endelig lykkedes det, idet udvalget den 22. april 1915, et par dage forinden delegeretmødet, enedes om et forslag, der vedtoges af delegeretmødet den 24. april 1915. Foreningens navn ændredes til „Dansk Lokomotivmands Forening“, og nye love vedtoges.

Fra lokomotivførererkredsen deltog i forhandlingerne: C. A. Lillelund og G. Høgh. Fra Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening

deltog: *M. Mortensen, H. Kann, C. M. Christensen, Rich. Lillie og Alf. Olsen.*

Der er grund til nu at mindes de mænd, der var med i dette arbejde, og sige dem tak for den forståelse og resignation, de den gang viste, for at samlingen af alle lokomotivmænd kunne fuldbyrdes:

Den 1. juli 1915 trådte de nye love i kraft, og samtidig forandredes organisationens navn.



Det første hovedbestyrelsesmøde efter splittelsens ophør.

Med omorganisationen i 1912 var der gjort det første skridt til samlingen, og et meget vigtigt, fordi den afgav grundlaget for de forhandlinger, der bragte det gode resultat på delegeretmødet den 24. april 1915. Der skete for det første det rent formelle, at man gav hovedafdelingerne et andet navn, kaldte dem kredse, og for det andet det mere reelle, at nu indbetaltes kontingentet til kredskassererne i modsætning til tidligere, og herfra fordeltes til hovedkassen de beløb, der skal anvendes til administration, til „Dansk Lokomotiv Tidende“ o. s. v. Det, der skete, var, at man oprettede to selvstændige, sideordnede kredse, foreninger om man vil, der indtil en vis grad kunne handle på egen hånd, men som i alle spørgsmål af fælles interesse arbejder sammen.

Delingen i kredse medførte et noget indviklet regnskabsvæsen i modsætning til tidligere. Allerede i 1913 var der oprettet 2 afdelinger ved alle depoter, en lokomotivfører- og en lokomotivfyrbøderafdeling, og gennem en forretningsorden blev det bestemt, i overensstemmelse med lovene, hvorledes ordningen var såvel mellem afdelingerne indbyrdes som opad til overfor hovedbestyrelsen. Hver gruppe af tjenestemænd har sin formand, til hvem de kan henvende sig i specielle sager, og endelig kan henvendelse ske i alle spørgsmål til organisationens formand, der efter skøn, efter som omstændighederne er, kan henvise sagen til behandling i den ene eller den anden kreds.

Den betingelse, der knyttede sig til omorganiseringen, og som var stillet af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening, om, at et vist antal lokomotivførere fra 9. kreds skulle være indmeldt forinden den 1. juli, blev fuldt ud overholdt. Foreningen tæller faktisk alle lokomotivmænd. Det vil vel gå sådan alle steder og i alle fag, at nogle outsiders findes, folk, som enten er for fine til at stå sammen med deres kammerater i en faglig organisation, eller som tror, at de tjener dem selv bedst ved at stå uden for. En anden betingelse, der knyttede sig til sammenslutningen, og som 9. kreds havde stillet, var, at to af denne kredsbestyrelse skulle optages i Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse, og dette medførte en midlertidig udvidelse af hovedbestyrelsen. Efter et par års forløb ophævedes denne bestemmelse.

På det tidspunkt, sammenslutningen skete, stod organisationen midt i arbejdet med forskellige større sager. Vi skal omtale dem enkeltvis, men det vil dog være nødvendigt at gå lidt tilbage i tiden, for at se sagernes oprindelse.

Verdenskrig nr. I bryder ud.

Det varede ikke længe, at lønningsloven af 1908 var tilfredsstillende for tjenestemændene, og allerede i 1912 påbegyndtes forarbejdelse til tilrettelæggelsen af de krav, organisationen måtte have frem, så snart lejlighed dertil var inde. Allerede kort tid efter, at lønningsloven af 1908 trådte i kraft, havde prisniveauet forandret sig således, at beløbene syntes for små. I 1914 så det imidlertid ud til, at der ville blive mulighed for at optage lønningsloven til revision. Det var af regeringen stillet i udsigt, at revisionen ville ske i den tilstundende rigsdagssamling. Så kom verdenskrigen og kuldcastede alle de skønne forhåbninger, tjenestemændene nærede, og i stedet for lønningslov førtes tjenestemændene ud i så vanskelige situationer, at det kneb med at komme igennem. I august

måned 1918 fremsattes der fra organisationers side udtalelser om resignation på grund af krigssituationen med hensyn til gennemførelse af en lønningslov i den forestående rigsdagssamling, og dermed var håbet om gode eller tålelige vilkår foreløbig opgivet. Der var intet andet at gøre; tjenestemændene kunne ikke den gang gå mod strømmen, og ingen vidste, når landet blev draget ind i den store krig.

Hen i 1915 var priserne på de nødvendige livsfornødenheder steget voldsomt, og som følge heraf opstod der en stærk uro mellem tjenestemændene. Organisationen fremsendte derfor den 17. juni et andragende til Regeringen om dyrtidstillæg. Det varede 1½ måned inden der i Rigsdagen fremsattes forslag om dyrtidstillæg, først den 3. august kom finansministerens forslag, der i Rigsdagen fik en meget ublid behandling.

Det var en kummerlig hjælp, der blev budt, og udvalgsbehandlingen gjorde den ikke bedre, tværtimod mente man at kunne spare ca. 1½ million af de 3¾ millioner kroner, finansministeren havde ment det forsvarligt at stille til disposition. Resultatet af denne lovs vedtagelse var, at utilfredsheden voksede, og stemningen blandt tjenestemændene var efterhånden blevet så truende, at man kunne vente sig alle udslag. Der var derfor intet andet at gøre end at henlede Rigsdagens opmærksomhed på, at dette ville og kunne tjenestemændene ikke finde sig i. Den 4. januar 1916 fremsendte centralorganisationerne derfor et krav om en midlertidig lønningsforhøjelse, hvilket krav vor organisation gav sin tilslutning.

Dyrtiden skaber uro, og der opnås dyrtidstillæg.

For at give kravet fornøden vægt, enedes man om at foretage en demonstration ved en række protestmøder i landets største byer, og her skal vi minde om det store møde i Odd-Fellow Palæet, hvor en række af organisationens ledende mænd havde ordet for at protestere mod Regeringens og Rigsdagens ulyst til at hjælpe tjenestemændene i den for dem så vanskelige situation. For vor forening talte lokomotivfører *M. Mortensen*. Så mange deltog i mødet, at man for at skaffe plads måtte leje „Harmorien“ ved Nørrevold, for at ikke alt for mange skulle komme til at gå med uforrettet sag. Samtidig holdtes der møder rundt om i landet.

Mødet endte med vedtagelse af en resolution:

„2500 Statstjenestemænd forsamlede til Møde i Odd-Fellow Palæet den 24. Januar 1916 giver det af C. O. indsendte Andragende sin fulde Tilslutning. Forsamlingen venter, at dette Krav, mod hvis Berettigelse der ikke kan rejses begrundet Indvending, vil blive imødekommet af Lovgivnings-



Hj. Kann.



K. Johansen.

magten, hvorhos den føler sig overbevist om, at enhver Tjenestemand til Sagens Fremme vil yde sin Medvirkning paa en hvilken som helst Maade, Forholdene maatte kræve.

Disse møder vakte stor opsigt, og pressen beskæftigede sig med spørgsmålet på en for tjenestemændene i det hele velvillig måde. Resultatet af denne aktion blev, at finansministeren den 15. marts 1916 i folketinget fremsatte forslag til dyrtidstillæg for tjenestemændene. Det fremsatte lovforslags indhold kunne dog ikke tilfredsstillende tjenestemændene, og der fulgte nu en tid med meget arbejde sammen med de andre organisationer for at få givet forslaget en skikkelse, tjenestemændene kunne være tilfredse med. Der blev da efter mange forhandlinger vedtaget en lov, der kun skulle gælde for 1916, hvorfor der hen på året påny måtte tages fat på arbejdet for at få gennemført en lov til afløsning af den førnævnte. Denne lov tog ikke sigte på andre end de fastansatte, hvorfor foreningen måtte henvende sig til finansministeren for at få loven fortolket således, at den også kom til at omfatte aspiranterne. Dette lykkedes også. Dyrtidstillægsloven fornyedes på en ret tilfredsstillende måde inden årets udgang. I maj måned 1916 vedtoges det at yde en stor del tjeneste-

mænd et gratiale på grund af det forcerede arbejde, der var udført, og hver lokomotivmand fik den gang 40 kr. Herom indsendtes påny andragende den 1. februar 1917. Dette fik en velvillig behandling, og der udbetaltes atter i 1917 et beløb af samme størrelse til lokomotivmændene. Et andragende om et lignende beløb i 1918 blev afslået, fordi ministeren ikke så sig i stand til at finde grundlag for et sådant forslags motivering.

Finansministeren havde, da forslaget om dyrtidstillæget for 1917 var fremme, lovet eventuelt at ville stille forslag om en 5te udbetaling af dyrtidstillæget. C. O. I fremsatte derpå andragende om, at dette måtte ske, men finansministeren meddelte, at der ikke kunne være tale om dette, forinden dyrtidstillæget for året var udbetalt. Situationen blev imidlertid efterhånden ganske uholdbar for tjenestemændene. Der førtes nu en række konferencer med ministeriet, og da disse ikke bragte det ønskede resultat, fremkom tanken om at deponere opsigelserne for personalet til brug ved en eventuelt i den anledning opstået situation.

Der trues med opsigelse.

Hovedbestyrelsen holdt flere gange møde om denne vigtige sag, og resultatet blev, at der den 15. september 1917 afholdtes et ekstraordinært delegeretmøde i Århus, hvor det vedtoges at bemyndige hovedbestyrelsen til, „for så vidt de bebudede forhandlinger med regeringen ikke førte til det ønskede resultat, straks at afkræve medlemmerne deres pladsopsigelse og i øvrigt bringe de foranstaltninger til udførelse, som måtte anses for nødvendige”.

Forhandlingerne førte dog til et sådant resultat, at tjenestemændenes repræsentanter mente at kunne akkviescere det, og der blev af den grund ingen brug for opsigelserne.

Det følgende år gik dyrtidstillæget i orden efter forhandling med ministeriet, uden at det blev nødvendigt at foretage de store demonstrationer og arbejder, der tidligere måtte gøres for at nå et nogenlunde antageligt resultat.

Lønningsforholdene var efterhånden blevet ganske abnorme, og den 13. juli 1917 fremsatte derfor statsminister Zahle i folketinget forslag til lov om nedsættelse af en lønningskommission.

Med denne kommissions nedsættelse var signalet givet til arbejde for en forbedring af lokomotivmændenes økonomiske vilkår.

Organisationens ledelse arbejdede nu ihærdigt for at skabe de bedst mulige lønninger, og i marts måned 1918 fremsatte organisationen i en

udførlig motiveret skrivelse til lønningskommissionen forslag om lønsatsernes afskaffelse (a, b, c og d), en påvisning af, hvor lokomotivpersonalets lønninger burde ligge, et ønske om forandring af stillingsbetegnelsen for lokomotivfyrbøderne og om lønningen for lokomotivfyrbøderne.

Delegeretmødet i Århus beskæftigede sig derefter med fastsættelse af lønkravene, der ikke var indeholdt i den nævnte skrivelse.

Rich. Lillie bliver formand.

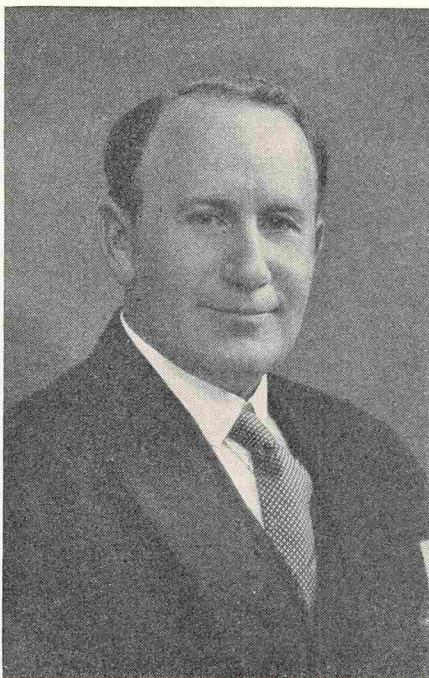
På delegeretmødet i 1918 nedlagde vor gamle mangeårige fortjenstfulde formand, lokomotivfører Chr. Christensen, Esbjerg, sit mandat på grund af alder. Der forestod et stort og omfangsrigt arbejde, og han mente det derfor rigtigt, at yngre kræfter kom til. Ved det i den anledning foretagne valg blev daværende lokomotivfyrbøder *Rich. Lillie* valgt. Efter få års fortjenstfuldt arbejde i organisationens tjeneste, svang han sig op på vor højeste tillidspost, og tiden har vist, at man ikke tog fejl, thi både evnen, viljen og energien var han i besiddelse af, og i hans hænder hvilede organisationens ror fast.

På samme delegeretmøde nedlagde foreningens hidtidige hovedkasserer, Chr. Larsen, også sit mandat. Chr. Larsen havde gennem de forløbne år ved energisk arbejde forstået at konsolidere foreningens finanser, men han ønskede nu at trække sig tilbage. I hans sted valgte hovedbestyrelsen lokomotivfører *Hj. Kann*.

I det første hovedbestyrelsesmøde efter delegeretmødet besluttedes det at nedsætte et udvalg på 10 medlemmer for at bistå hovedbestyrelsen i det forestående store arbejde, man kunne forudse måtte komme, inden det lykkedes at få løningskravene gennemført. En del af løningsarbejdet foregik igennem C. O., hvor de forskellige krav skulle samarbejdes. Man havde bl. a. udarbejdet og vedtaget en klassifikation uden at bestemme lønningerne, men da der senere skulle vedføjes lønninger, kom dette ikke til at passe sammen; der skete det for lokomotivførerne bemærkelsesværdige, at lønningen ikke kom til at stå i forhold til klassifikationen. Da vor repræsentant derefter i C. O. fremsatte de af organisationen formede lønkrav, blev de pure forkastede. Dette resulterede i, at vor repræsentant krævede og fik C. O.s billigelse til, at vi selv fremsatte vore krav til lønningskommissionen. Forskellige utilfredsstillende forhold medførte, at organisationen kort tid efter udmeldte sig af C. O.

Hovedbestyrelsen udarbejdede i en pjece en oversigt over lokomotivpersonalets lønninger fra 1864, og et eksemplar tilstilledes hvert af Rigsdagens medlemmer. Det var et omfattende arbejde, der blev udført, mange forskellige forslag at tage stilling til, som spørgsmålet om den „glidende skala“ o. s. v. foruden at medlemmerne skulle holdes a jour med sagens stilling.

Gennem mange møder og forhandlinger, — der måtte endda en



Rich. Lillie.

urafstemning til angående forhandlingsretten —, nåede hovedbestyrelsen så vidt, at den kunne forelægge et forslag til lønninger for medlemmerne, der blev vedtaget ved urafstemning. Og endelig, efter at forhandlingerne var afsluttede, afholdtes et ekstraordinært delegeretmøde i Odense den 25. august 1919, hvor tilslutning til forslaget vedtoges.

Der vedtoges en resolution, der bl. a. bestemte, at hele sagen skulle forelægges medlemmerne til urafstemning. Denne foretoges i dagene fra 18. til 23. september 1919, og det blev vedtaget at godkende lønningsloven.

Det er ofte senere blevet hævdet, at lokomotivmændene ikke skulle have godkendt forslaget på odense-mødet, men et fornuftigt og på saglig grund hvilende skøn vil sik-

kert også nu gå ud på, at den afgørelse, der den gang blev truffet, var den rigtige.

Kravet om kortere tjenestetid.

Tjenestetiden var i tidligere tid ofte uforholdsmæssig lang, 15—16 timer ud i en køre var ikke ualmindelig. I juni måned 1913 skete der et uheld i Fredericia, der gav anledning til mange artikler i dagspressen, væsentlig på grund af, at det blev oplyst, at lokomotivmændenes tjeneste den dag, uheldet skete, havde været ca. 19 timer.

Dette foranledigede organisationen til af al kraft at beskæftige sig med tjenestetidsspørgsmålet. Det havde ganske vist ofte tidligere været behandlet, men den ved den lejlighed foreliggende situation, hvor der var megen indignation fremme blandt publikum og krav om ændring af sådanne forhold, der kunne udsætte det rejsende publikum for fare, var for så vidt gunstig for en ordning.

Der blev derfor af hovedbestyrelsen gennem afdelingerne foranstaltet en undersøgelse af, hvorledes tjenestetiden lå, og efter at det indsamlede materiale var bearbejdet, blev det sammen med en skrivelse afsendt til Ministeriet for offentlige Arbejder. I Rigsdagen havde lokomotivpersonalets tjensteforhold været genstand for taler af forskellige rigsdagsmænd, der havde kritiseret forholdet, og dette, i forbindelse med organisationens henvendelse, affødte en konference med ministeren, Hassing Jørgensen, den 9. maj 1914. Resultatet blev, at ministeren henviste sagen til behandling mellem administrationen og organisationen, idet ministeren gav administrationens repræsentanter instruktioner til løsning af spørgsmålet.

Organisationen udarbejdede derpå et „Forslag til bestemmelser angående lokomotivpersonalets tjenestetid“, som blev forelagt på det første forandlingsmøde, der fandt sted den 31. juli 1914. Forhandlingerne bragte ikke noget endeligt resultat, men skulle fortsættes. Der gik dog lang tid, inden dette skete, trods organisationens påmindelse derom. Der skete da en henvendelse til ministeren i juni måned 1915, hvorunder man forespurgte om sagen. Ministeren henstillede da at vente til august, og hvis der da intet var sket, så at underrette ham. En henvendelse til ministeren i august blev nødvendig, men så kom der også gang i sagen, og repræsentanter for organisationen tilsagdes til et møde den 16. oktober s. å., hvor der forelå et udkast til regler for beregningen af lokomotivpersonalets tjenestetid. Det viste sig meget vanskeligt at nå til et resultat på forhandlingsmødet, og det bebudedes fra administrationens side, at der ville blive nedsat et udvalg for at udarbejde regler i den henseende.

Udvalget blev derefter nedsat, og som organisationens repræsentanter valgtes *M. Mortensen* og *Rich. Lillie*. Udvalget arbejdede meget hurtigt, der holdtes dagligt møde, og den 28. februar 1916 afgav udvalget betænkning. Hele 1916 gik dog til ende, uden at spørgsmålet kom for, og først den 29. marts 1917 fandt en forhandling sted, der førte til enighed om reglerne med undtagelse af spørgsmålet om natprocentberegningen, som organisationens repræsentanter bl. a. havde taget særstilling til.

Imidlertid vedtoges det, at reglerne senest skulle være trådt i kraft to år efter krigens afslutning.

Der var mange gnidninger i den første tid, da reglerne skulle føres ud i livet, thi fortolkningskunsten er stor, og den blev da også prøvet på disse regler. Imidlertid blev Generaldirektoratet af ministeriet ved en skrivelse af 5. januar 1919 instrueret om at optage forhandling med tjenestemændene på basis af en 8 timers arbejdsdag. Organisationen blev i den anledning tilsagt til forhandling den 24. januar s. å., og resultatet af denne blev, at organisationen skulle udarbejde forslag til nye regler.

Efter at spørgsmålet havde været til behandling på delegeretmødet og senere var blevet grundigt behandlet af hovedbestyrelsen, indsendtes den 15. juli s. å. forslag til ændring af de bestående regler.

Der skete derefter mange henvendelser til administrationen om dette spørgsmål, og den 15. december s. å. fik organisationen anmodning om at vælge 2 repræsentanter til et udvalg, der skulle udarbejde nye regler. Til dette nye udvalg valgtes *Rich. Lillie* og *C. M. Christensen*.

Udvalget begyndte sit arbejde den 16. januar 1920 og fik tillige til opgave at skulle fremskaffe materiale til brug for beregningen af overarbejdspenge. Hovedbestyrelsen havde allerede i juni måned 1919 tilskrevet medlemmerne om at holde regnskab med eventuelt overarbejde, og den 14. februar 1920 udsendtes opfordring om indsendelse af opgørelser til foreningen.

Udvalget tilendebrogte hurtigt sit arbejde og afgav betænkning i maj 1920. — Det trak igen længe ud med forhandlingerne, der er altid en lang vej frem, inden alle de faktorer, der skal udtale sig om en sådan sag, bliver færdige, men endelig indkaldtes til forhandling den 9. september s. å. På det første forhandlingsmøde så det meget mørkt ud, men det klarede lidt op ved de efterfølgende forhandlinger, der fandt sted henholdsvis den 9. oktober og 30. oktober s. å. Det lykkedes at bjerpe reglerne igennem, og ordre H. 271, indeholdende de nye regler, udsendtes. Arbejdet med beregningen af overarbejde var meget omfattende, men førtes til ende, og mange lokomotivmænd fik ret store beløb udbetalt.

Den store sparekommission i virksomhed.

Man var knap nok færdig med forhandlingerne om de nye tjenestetidsregler, i hvert fald var de endnu ikke begyndt at virke, da der fra den nedsatte sparekommission kom nye forslag til generelle regler, der behandlede ved et møde, hvor statsministeren præsiderede. Ministeren for offentlige Arbejder, Slebsager, indkaldte derefter til et møde i ministeriet den 18. oktober 1921 angående særregler for de 3 trafiketater. Man nåede ikke til ende med forhandlingerne og et nyt møde fastsattes til 3. novem-

ber. Der fortsattes i et senere møde den 9. november, hvor man nåede til ende med revisionen. Resultatet blev nogle tjenestetidsregler, der på grund af deres generelle præg ikke tog det nødvendige hensyn til lokomotivtjenestens karakter og på flere punkter var meget dårligere end de regler, vi lige havde fået bragt i orden.

Kaster man blikket tilbage og ser på, hvorledes lokomotivmændene arbejdede ved organisationens stiftelse og adskillige år derefter, vil den, der ser uhildet på tingene, dog kunne konstatere adskillig forandring. Vi omtalte i begyndelsen af dette afsnit, at tjenester på 15—16 timer var meget almindelige, der var snart ingen grænser for, hvor meget administrationen mente at kunne tage ansvaret for. Vi ved endog, at det at tage tjeneste omtrent et par døgn efter hinanden ansås for tilladeligt, og den lokomotivmand, der mukkede, fik kærligheden at føle. Trods den meget lange tjeneste, kendtes der desuagtet ikke blandt lokomotivmændene noget, der hed fridag, nej, på fridagene vaskedes der ud, og når der var stor udvaskning, kunne det meste af dagen gå, inden „fri” dagen kunne holdes. Og reglen var den, at tjenesten forinden „fri” dagen sluttede sent om aftenen, og efter „fri” dagen op tidlig om morgenen. Så sent som i 1913—14 kendtes begrebet fridag ikke af lokomotivmændene. Heri og i tjenestetiden er der heldigvis sket en forandring til det bedre, og omend store sparekommissioner også på dette område har lagt sin klamme hånd, nåede man dog ikke helt at ødelægge det, der gennem årene var bygget op.

Lokomotivførere på alle lokomotiver.

Meget nær knyttet til tjenestetiden er spørgsmålet om udnævnelse til førere af de lokomotivmænd, der gør tjeneste som sådanne, fordi dette spørgsmål rigtigt for alvor rejstes sammen med den første sag, foranlediget ved to i 1913 forefaldne uheld, hvor det i begge tilfælde var lokomotivfyrbødere, der udførte førertjeneste. Sagen bragtes frem i forbindelse med spørgsmålet om den lange arbejdstid, der konstateredes i dette år og debatteredes livligt i pressen.

Sagen havde ofte beskæftiget organisationen, men det var egentlig ikke blevet til alvor. En henvendelse i 1909 førte således kun til, at der udnævntes 22 lokomotivførere, hvilket ikke nær slog til, og i de følgende år forøgedes antallet af førere ikke. En følge heraf var det, at der i 1912 kørtes ca. 525 000 km og i 1913 henved 600 000 km af lokomotivfyrbødere som førere på strækningen.



H. P. Hansen.



*Lokomotivføreruniform omkring
1900.*

I august 1913 overbragtes der Ministeren for offentlige Arbejder et andragende, indeholdende krav om udnævnelse til førere af alle de lokomotivfyrbødere, der udførte tjeneste som førere dels på strækningen og dels på rangermaskinerne.

Af organisationen var der udført et meget stort arbejde for at fremskaffe det fornødne materiale til belysning af, i hvor stor udstrækning dette misforhold gjorde sig gældende. Andragendet vakte stærk opsigt og blev livligt kommenteret i pressen. Adskillige medlemmer af Rigsdagen beskæftigede sig i tale med dette spørgsmål, og sagen syntes derefter i god gænge. Men organisationsledere må være i besiddelse af en uendelig tålmodighed, inden de ser resultater af arbejdet, og således også i denne sag.

Ministeren for offentlige Arbejder indkaldte til et møde den 9. maj 1914, og på dette bebudede han, at forhandlingerne skulle dreje sig om fremmelsesspørgsmålet og om, hvor vidt man ville gå med til at give en mindre del af rangerførerne en stor forbedring eller en større del en mindre forbedring. Mødet bragte intet resultat udover det, at der udveks-

ledes synspunkter, og at sagen nu skulle viderebehandles mellem organisationerne og Statsbanernes administration. Man ventede derfor på, at der skulle ske noget i sagen, men da dette ikke syntes at skulle blive tilfældet, fandt der påny en henvendelse sted til Ministeren for offentlige Arbejder, og man spurgte, hvad han mente om denne forhaling af spørgsmålet. Samtidig henledtes opmærksomheden på den tiltagende anvendelse af lokomotivfyrbødere som førere på strækningen.

Denne henvendelse frugtede, og et par dage efter modtog foreningen tilsigelse til forhandling blandt andet angående ansættelse af et så stort antal nye lokomotivførere, at al reservetjeneste som lokomotivførere på jernbanelinien kunne udføres af lokomotivførere, eller oprettelse af en ny for førere af rangermaskiner bestemt stilling, der skulle indordnes mellem stillingerne som lokomotivførere og lokomotivfyrbødere.

Der opnåedes ingen enighed under forhandlingerne, og man gik derefter i spændt forventning om, hvorledes ministeren ville stille sig, når han blev bekendt med forhandlingsprotokollen. Ministeren besluttede sig til at forfremme et så stort antal lokomotivfyrbødere til førere, at al tjeneste på strækningen kunne blive udført af førere, og gav daværende generaldirekør Ambt ordre til at benytte den af finansudvalget givne bemyndigelse.

I den anledning forfremmedes et meget stort antal lokomotivfyrbødere til førere den 1. november s. å.

På det tidspunkt ventedes det, at der ikke ville hengå så lang tid, forinden der foretoges en revision af lønningsloven, og sagen henlagdes bl. a. fordi tjenestetidsspørgsmålet den gang var i første plan, og fordi man håbede, at løsningen af spørgsmålet i sin helhed skulle have mere udsigt til at blive realiseret i forbindelse med en lønningslovrevision. — Krigen trak ud, og da det var nødvendigt at føre denne vigtige sag frem, sendtes der den 9. september 1917 en udførlig motiveret skrivelse om at få udnævnt alle rangerførere til lokomotivførere. Der indløb intet svar, hvorfor man anmodede om et sådant, men i stedet fik man at vide, at sagen var genstand for indgående undersøgelser. Efter forskellige henvendelser indkaldtes til et møde den 25. oktober 1918, hvor Generaldirektoratet lovede at tage under overvejelse at besætte visse færgeoverfarters, havnebaners og enkelte stationers rangermaskiner med 2 mand, lokomotivfører og lokomotivfyrbøder. Den 19. december fortsattes forhandlingen og endte med det gode resultat, at der skulle forfremmes ca. 100 lokomotivfyrbødere til lokomotivførere.

Hovedafdelingerne — kredsene.

Ved omorganiseringen i 1912 dannedes der to hovedafdelinger, en for lokomotivførere og en for lokomotivfyrbødere. I 1915 døbttes hovedafdelingerne om og kom til at hedde kredse. Forskellen på hovedafdelingerne og kredsene lå i, at medens hovedafdelingerne fik et tilskud til administration af deres egne anliggender, fik hovedbestyrelsen nu tilskud fra kredsene til dækning af de udgifter, der var forbundne med hovedbestyrelsens arbejde.

Fra gammel tid var der en indgroet uvilje mod at specialisere arbejdet, som det skete i 1912, men de erfaringer, der blev indhøstet ved arbejdet, viste, at dette ved at drøftes særskilt i kredsene fik en mere alsidig behandling end i den gamle hovedbestyrelse. Endvidere kunne sager, der kun vedrører den ene af kredsene, blive hurtigere behandlet. Fordele ved omformningen er derfor indlysende, men kredsinddelingen medførte den ubehagelige omstændighed, at organisationens regnskab var fordelt på tre hænder, og følgen heraf blev, at omkostningerne til administrationen steg.

Til formand for lokomotivførerhovedafdelingen valgtes i 1912 lokomotivfører *M. Mortensen*, Esbjerg, der gennem sit mangeårige arbejde i foreningens tjeneste var tilstrækkelig fordelagtig kendt, og i hans sikre hænder hvilede styret indtil 1921, da han ønskede at trække sig tilbage. Principperne for arbejdet inden for kredsene havde da fæstnet sig, og hans indsats til fremme af lokomotivførernes interesser fortjener lokomotivførernes varmeste tak og påskønnelse. Fra 1921 stod *C. A. Lillelund* i spidsen for kredsen og efterfulgtes i 1925 af *Soph. Jensen*, der fungerede til han i 1929 valgtes til foreningens formand, og efterfulgtes fra 1929 til 1931 af *K. Johansen*, herefter valgtes *A. Rosenkilde-Laursen*, der fungerede fra 1932 til 1935 og afløstes af *P. H. Nedergaard-Pedersen*, der fortsatte, til kredsordningen ophørte i efteråret 1935.

Til formand for lokomotivfyrbøderhovedafdelingen valgtes daværende lokomotivfyrbøder *Rich. Lillie*, København. Det var for så vidt et eksperiment, der foretoges, thi han havde kun siddet en kort tid i hovedbestyrelsen, men på forskellig måde gjort sig fordelagtig bemærket. Selv anbefalede han på generalforsamlingen i 1912 at stemme på sig som formand, og han lovede, hvis han blev valgt, at føre lokomotivfyrbøderne frem. Der har sikkert i forsamlingen været folk, der så lidt skeptisk til den unge mand, men han blev lokomotivfyrbøderne en god mand. Ladet med energi tog han kraftigt fat på arbejdet, og det var et rigt felt at arbejde på. Der var mange ting, der skulle tages op, og de friere

former, der gav adgang til et selvstændigt arbejde, udnyttedes fuldt ud. Stadig på færde, fuld af initiativ, tog lokomotivfyrbøderhovedafdelingen og senere kredsen fat på arbejdet. Det gjaldt først og fremmest kravet om forfremmelse til førere af de lokomotivfyrbødere, der gjorde førertjeneste. Der gennemførtes i den henseende et system, som muliggjorde, at hovedafdelingen stadig var a jour med, hvor mange, der kørte som førere og hvor meget, der kørtes. Utrættelig og ihærdig skød formanden stadig på, han skaffede til enhver tid det fornødne materiale, og mange nuværende lokomotivførere skylder ham tak for deres forfremmelse.

Endvidere bør nævnes kredsens arbejde for at skaffe organisationen det nødvendige økonomiske rygstød. Gennem et fremsynet og målbevidst arbejde, benyttende alle muligheder, skabtes betingelserne for, at organisationen også i den henseende blev betydende og en organisation, der måtte tages hensyn til.

Velfærdsarbejdet blev påbegyndt i kredsen, ligesom Hjælpefonden blandt andet også havde sit udspring der.

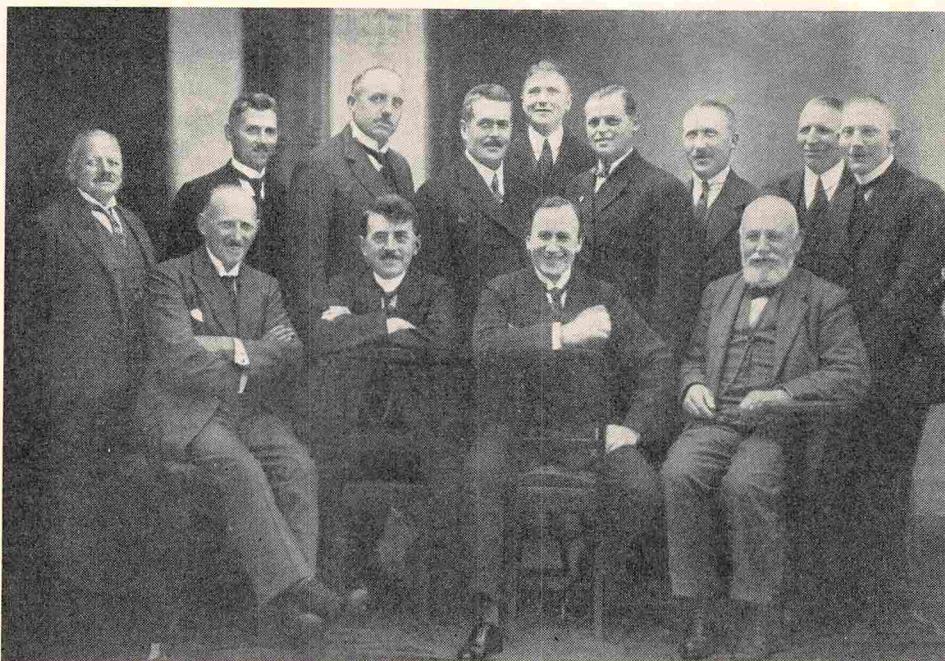
L. Rasmussen, Skanderborg, var kredsformand fra 1918 til 1921, en begivenhedsrig tid med forhandlinger og møder. I disse tre år blev en stor del af tiden tilbragt med rejser mellem København og Skanderborg, men trolig og med flid fortsatte han i forgængerens fodspor.

I 1921 tiltrådte *J. Bøyesen* som kredsformand, og afløstes i 1929 af *J. Knudsen*, der fortsatte til 1931. *A. Lønnqvist* overtog hvervet fra 1931 til 1935, hvor han afløstes af *A. Skøtt*, der fungerede til kredsordningens ophør i efteråret s. å.

Organisationens deling i kredse var tilfredsstillende. Der var derigenem sikkerhed for, at specielle sager behandlede for rette forum, og at ingen andre fik indflydelse på det arbejde, der skulle udføres. For de sagers vedkommende, der skulle frem i hovedbestyrelsen, gav behandlingen i kredsene en betryggelse for, at de specielle synspunkter, der ved forskellige lejligheder kunne gøre sig gældende, også blev fremdraget på behørig måde.

En forskel som på dag og nat.

Hermed slutter redegørelsen for Dansk Lokomotivmands Forenings tilblivelse og dens liv gennem de første 25 år. For dem, der endnu husker, hvorledes foreningen virkede dengang, den blev stiftet, vil udviklingen utvivlsomt have givet en forskel som på dag og nat. Arbejdet ligger nu i faste planer, og der er kommet orden og system i alt. Den form, foreningen fik ved sin stiftelse, var af en noget primitiv karakter, men alligevel



Hovedbestyrelsen ved foreningens 25 års jubilæum.

var det et meget stort spring, der foretoges, og mange betænkeligheder skulle overvindes, forinden planen kunne virkeliggøres.

At stifterne selv havde tænkt på, at man eventuelt måtte have en anden form på foreningen, vidner den bestemmelse om, at lovene skulle revideres inden 3 år efter stiftelsen. Ganske vist har foreningen gennem årene været genstand for flere omorganiseringer, men grundprincippet fra 1901 har man ikke forladt.

Ved foreningens stiftelse omfattede den hele lokomotivpersonalet, og med undtagelse af en kortere periode har dette været tilfældet gennem årene.

Det var forbundet med vanskeligheder at føre foreningens skib ubeskadiget gennem de første 25 år, men det lykkedes, og det på en sådan måde, at man ikke alene udadtil, men også indadtil havde evnen til at manøvrere gennem de farlige skær, man stødte på, og Dansk Lokomotivmands Forening fik i disse 25 år en overordentlig stor betydning for lokomotivmændene. Vi vil nu gå over til en redegørelse over foreningens liv i de næste 25 år.

1924—1949

Indledning.

L YKKELIGVIS stod Dansk Lokomotivmands Forening ved indledningen til den næste 25-årige periode som en organisation, der nu fuldt og helt var anerkendt såvel udadtil som — hvad der var ikke mindst vigtigt — indadtil blandt lokomotivmændene.

Det frø, som gamle, trofaste pionerer havde sået, var ved nænsom pleje fra lederes og medlemmers side spiret og vokset, og med alderen havde den fået styrke. Ofte havde der været svære brydningstider, men et gammelt ord siger, at modgang og storm giver vilje og form, og både moralsk og økonomisk havde organisationen fået en sådan styrke, at man kunne se fremtiden i møde med tryghed. I årene fremover skulle det da også vise sig, at organisationens styrke var af uvurderlig betydning for medlemmerne.

Det sammenbrud, der fulgte indenfor det økonomiske og erhvervs-mæssige liv i det danske samfund efter den første verdenskrig, medførte selvsagt vanskeligheder også for staten og dens administration. Uretfærdigvis har det altid været således, at vanskeligheder af den art først og fremmest er søgt afhjulpne ved forringelse af tjenstemændenes løn- og arbejdsmæssige vilkår. Det er derfor naturligt, at organisationens udvikling og dens arbejde bedømmes ud fra disse kendsgerninger, men herudover må man tage i betragtning den store sparekommissions virkninger i årene 1927—29. Yderligere må man pege på generaldirektørskiftet i 1931. Opgaven for den nye generaldirektør skulle jo være at bringe statsbanernes underskud ned, eller — hvad man helst så — skaffe balance på budgettet. Naturligt vil det også være at erindre om den hårde økonomiske krise i begyndelsen af 30'erne, og sidst, men ikke mindst den anden verdenskrig, der udbrød den 1. september 1939, og som først afsluttedes i maj måned 1945. Alle de her nævnte forhold har bevirket, at organisationen til stadighed har måttet kæmpe en energisk kamp for i så vid udstrækning som muligt at hævde de indvundne resultater.

Takket være organisationens styrke og det ubrydelige sammenhold, der har hersket blandt medlemmerne, lykkedes det trods alle vanskeligheder for lederne ikke alene at bevare, men yderligere at forbedre lokomotivmændenes kår.

Der er nu snart gået 4 år, siden den anden verdenskrig sluttede. Desværre er freden endnu ikke blevet genoprettet i den forstand, som folkets brede lag havde ønsket det. Overalt lurder mistroen mellem nationerne. Det genopbygningsarbejde, som alle lande så hårdt trænger til, har trange kår, og det synes at skulle blive en meget svær opgave for folkene at vinde freden — den virkelige fred med arbejde, gode vareforsyninger og stigende velstand.

Det må oprigtigt håbes, at freden kan bevares, og genopbygningen grundfæstes, thi kun derved kan menneskene gøre sig håb om at opnå større økonomisk og kulturelle fremskridt.

De sidste 25 år.

JUBILÆUMSÅRET 1924 bragte ved valget den 11. april venstreministeriet Neergaard til fald. I 4 lange år, nemlig fra 1920 til 1924, havde denne regering siddet ved roret, og landets økonomi havde i denne periode været ude for svære rystelser og store svingninger. Kronekursen havde svinget op og ned, og landet var præget af en enorm arbejdsløshed. Under anførsel af Venstre var det i efteråret 1919 lykkedes oppositionen mod den radikale regering at få ophævet de vigtigste restriktioner. Følgerne af denne politik udeblev ikke. Ved krigens slutning i november 1918 havde Danmark et tilgodehavende i udlandet på ca. 1 milliard. Da ministeriet Neergaard havde regeret et år, var dette tilgodehavende forvandlet til en gæld til udlandet på 800 millioner kr.

Den dårlige ledelse af statens økonomi genspejlede sig ikke mindst indenfor statsbanerne. Daværende trafikminister Slebsager indlagde sig berømmelse gennem sin administration af statsbanerne, hvis underskud under hans ledelse nåede hidtil ukendte højder. Et enkelt år nåede underskudet således op på 50 millioner kr. Dette underskud var først og fremmest et resultat af ministerens indkøb af dyre kul. Medens alle andre udviste stor forsigtighed ved køb i udlandet, fordi man forudså prisfald, lød han foretage så store og dyre indkøb af kul til statsbanerne, at der på denne konto opstod et kæmpemæssigt underskud. Mange jernbanemænd vil sikkert nikke genkendende, når de hører om disse Slebsager-kul.

En sådan økonomi kunne naturligvis ikke fortsætte. Resultatet blev imidlertid det urimelige, at arbejdere og tjenestemænd måtte betale deres store part af gildet. Både de privat arbejdsgivere og statsadministrationen anvendte samme universalmiddel: ned med lønnen, afskedigelser og forringelser på alle områder. Det var den borgerlige medicin.

Efter at tjenestemændene således havde været udsat for en overordentlig kraftig reduktion af deres lønninger og forringelse af deres vilkår, blev det tilsyneladende selv excellence Slebsager for meget, idet han

efter fornyede krav om nedskæringer af tjenestemandslønningerne udtalte, at tjenestemændenes lønninger ikke var for store, men der var for mange tjenestemænd. Dette var indledningen til en række hårdhændede spareforanstaltninger på næsten alle områder. Af disse spareforanstaltninger kan der være grund til at nævne følgende: et sygereglement, som medførte afkortning i lønnen under sygdom, udarbejdelse af nye ferieregler, revision af bestående regler om flyttegodtgørelse, masseafskedigelser af lokomotivfyrbøder-aspiranter, forringelser i tjenestetiden og i spørgsmålet om uniformsleveringen.

Efter at denne triste periode var gennemlevet, kan det næppe undre, at det var med stor tilfredshed og en vis følelse af lettelse, tjenestemændene hilste det første ministerium Stauning. Dog skal det ikke forstås således, at tjenestemændene havde den opfattelse, at nu ville det komme til at flyde med mælk og honning for tjenestemænd og arbejdere. Alle var klare over, at det var et misrøgtet og fattigt land, den nye regering skulle administrere, men den nervøsitet, som med god grund herskede blandt tjenestemændene, og som havde sin årsag i angsten for yderligere nedskæringer, fortog sig lidt efter lidt.

I den forholdsvis korte tid (29. april 1924 til 2. december 1926), ministeriet Stauning sad i spidsen for landets styre, skete der dog store og betydningsfulde ændringer også for vor etat. Vel gennemførte trafikminister Friis-Skotte det forrentningsmæssige princip for statsbanerne, men alligevel lykkedes det at opnå fordelagtige resultater for tjenestemændene. Der kan således være grund til at nævne, at tjenestemændene blev tilbagegivet det beløb, som venstre-regeringen havde nedskåret tjenestemandslønningerne med udover, hvad organisationerne var gået med til. Af spørgsmål, der særlig har interesse for os, kan der iøvrigt være grund til at nævne: rangermaskinernes normering med lokomotivførere og lokomotivpersonalets skolemæssige uddannelse. Nævnes bør det også, at fripassspørgsmålet blev løst, således at alle igen fik familiefriпас. Det vil måske være rigtigt at oplyse lidt om denne sags løsning.

Siden den 1. april 1912 havde ingen oppebåret familiefriпас ved deres ansættelse, kun de jernbanemænd, der var ansat inden denne dato, havde ret til familiefriпас. Det siger sig selv, at utilfredsheden med denne ordning steg, efterhånden som nyansættelser fandt sted, og antallet af dem, som ikke havde familiefriпас, blev større og større. Mange gange blev der på vore kongresser fremført krav om ændring, men hidtil var der intet resultat nået. Nu fandt ledelsen imidlertid tidspunktet belejligt, og i fællesskab med de øvrige jernbaneorganisationer blev

spørgsmålet rejst overfor trafikminister *Friis-Skotte*. Efter en forhandling, som fandt sted den 6. december 1924, enedes man om en ordning. I henhold til denne ordning måtte alle, som var ansat før 1. april 1912, afgive 6 af de 24 familiefriпас, som de havde fået tilstået. Desuden blev der fra administrationen tildelt 6 friпас. Herved fik alle, som var ansat efter 1. april 1912, tildelt 12 familiefriпас. Ved denne ordning var sagen løst på en for alle parter tilfredsstillende måde, og det tjener vore gamle kammerater og administrationen til ære.

På kongressen i Århus 1925 fratrådte foreningens hovedkasserer Hj. Kann på grund af overgang til lokomotivmesterstillingen. Til hans efterfølger valgtes lokomotivfører L. M. Schmidt, Københavns Gb.

Som nævnt fik ministeriet *Stauning* ikke nogen lang levetid. Konserverpartiet og Venstre havde jo flertal i landstinget og hindrede gennemførelsen af det reformarbejde, som Stauningministeriet ellers havde planlagt. Men hertil kom, at det Radikale Venstre i denne periode ikke var noget solidt støtteparti. De radikale ville således ikke gå med til den af ministeriet foreslåede støtte til erhvervslivet, og resultatet blev, at *Stauning* udskrev valg til den 2. december 1926. Både socialdemokratiet og de radikale havde tab af mandater ved dette valg, og resultatet blev, at ministeriet *Madsen-Mygdal* overtog landets styre. Ministeriet Madsen-Mygdal var en udpræget landbovenlig regering, der sværgede til de frie kræfters spil, men den var tillige tilhænger af nedskæringer over for arbejdere og tjenestemænd, og belært af erfaringerne fra ministeriets *Neergaards* tid var det ikke med et lyst syn, tjenestemændene så fremtiden i møde. Pessimismen skulle da også i de følgende 2 år vise sig at være velbegrundet. Nedskæringskniven blev anvendt på så at sige alle områder over for tjenestemændene, og organisationerne måtte føre en hård kamp for at afværge de værste uhyrligheder. Det var ikke uden grund, ministeriet Madsen-Mygdal fik tilnavnet „Nedskæringsministeriet“. Det gik ikke alene ud over tjenestemænd og arbejdere. Nedskæringen blev også gennemført over for de gamle og invaliderne. Desværre må det siges, at administrationen var et villigt redskab i regeringens hånd. Forfremmelserne gik i stå, hertil kom afskedigelserne af lokomotivfyrbøder-aspiranterne og overflytning af ca. 150 lokomotivfyrbødere til håndværkertjeneste i remiserne. Det var de første resultater af sparekommissionens arbejde. For øvrigt kan der være grund til at anføre, at besparelser på personalets område altid har været et kærkomment objekt for sparekommissioner. At man i disse sparebestrebelse også kan gå for vidt, bekræftes af efterfølgende:

I april måned 1927 henvendte administrationen sig til D. L. F. og anmodede om dispensation fra de daværende lokomotivfyrbøder-aspiranternes uddannelsesregler. Man ønskede således værkstedstiden nedsat med den motivering, at man havde for ringe antal lokomotivfyrbødere til køretjenesten. Organisationen gik med til en sådan dispensation, men man vil sikkert kunne forstå den forbavelse, det vakte, da administrationen allerede i september måned samme år meddelte, at den havde ikke alene disse lokomotivfyrbøder-aspiranter, men derudover ca. 150 lokomotivfyrbødere for meget til køretjenesten. Resultatet blev, at aspiranterne blev afskediget, og lokomotivfyrbøderne blev overflyttet til håndværkertjeneste i remiserne. Medens lokomotivfyrbødere således var beskæftiget i remiserne som håndværkere, kørte remisearbejdere i stort antal som lokomotivfyrbødere! Det grænsede til det molboagtige, men det var et tydeligt bevis på, at man var gået altfor vidt i sine sparebestræbelser. At disse dispositioner vakte stor utilfredshed inden for organisationen, siger sig selv, men desværre måtte i dette tilfælde retten vige for magten.

Ved denne lejlighed skal vi ikke undlade at nævne en begivenhed, der var en direkte udløber af disse tilstande, og som må betegnes som et mørkt punkt i organisationens historie. Beklageligvis fandtes der også indenfor vor gamle organisation fagfæller, der ikke forstod, at et ubrydeligt sammenhold var det eneste værn til beskyttelse af såvel organisationen som dens medlemmer. En lille kreds af kolleger forsøgte ved dannelsen af en særlig lokomotivfører-forening og ved usandfærdige angreb at svække tilliden til organisationen og dens ledelse. Antallet af disse splittelsesmænd var dog meget ringe — det udgjorde godt en halv snes stykker — og de formåede selvsagt ikke at løbe storm mod vor organisation. Resultatet af deres bestræbelser blev ganske negativt. Inden for hver organisation har man set sådanne fænomener, men det gik her som i alle andre tilfælde inden for den danske arbejderbevægelse: splittelsesmændene blev vist hjem, og sammenholdet blev yderligere styrket.

Selvsagt måtte organisationens ledelse kæmpe en hård kamp for at bøde på virkningerne af de påtænkte spareforanstaltninger, ligesom ledelsen af al magt søgte at mildne vilkårene for dem, som blev ramt af de spareforanstaltninger, organisationen ikke var i stand til at hindre. Blandt de mange aspiranter, som blev kastet ud i arbejdsløsheden, stod nogle af de ældste som medlemmer af vor organisation. Det var en hård medfart at blive kastet ud i arbejdsløsheden på daværende tidspunkt. Som bekendt har vi ikke nogen arbejdsløshedskasse, og de unge kamme-

rater stod derfor uden nogen økonomisk hjælp, idet de først skulle være medlemmer af en arbejdsløshedskasse gennem et vist tidsrum, før de kunne opnå understøttelse.

På foranledning af den daværende hovedbestyrelse blev der godkendt et forslag om, at henlæggelsen til kampfonden skulle standses indtil videre. Samtidig lykkedes det at opnå Nordisk Lokomotivmands Forbunds tilladelse til, at henlæggelsen til dette forbunds fond ligeledes blev udsat indtil videre. Herved blev der frigjort en del penge, og disse blev anvendt til understøttelse af de lokomotivfyrbøderaspiranter, der stod som medlemmer af vor organisation.

En følge af spareforanstaltningerne var også, at forfremmelserne gik i stå, og for at bøde på dette forhold vedtog lokomotivfyrbøderkredsen i novbr. 1927 et forslag, der gik ud på, at lokomotivfyrbøderne i 2 år skulle betale et ekstrakontingent på 3 kr. pr. måned, og det herved indkomne beløb skulle fordeles ligeligt mellem de lokomotivførere, der efter opfordring afgik fra statsbanernes tjeneste med pension, selv om de pågældende godt kunne have fortsat nogle år endnu. De lokomotivførere, der fulgte opfordringen, fik udbetalt hver 1400 kr. som en lille erstatning for nedgang i indtægten, og hensigten med forslaget blev også nået, idet forfremmelserne holdtes vedlige til gavn for de lokomotivfyrbødere, der havde forrettet tjeneste i denne stilling i mange år.

Men også denne tid kom vi igennem. Et gammelt ord siger: „Strenge herrer regerer sjældent længe“. Dette ord kom til at passe på Madsen-Mygdal og hans regering. Ved valget den 24. april 1929 fældede tjenestemænd, arbejdere og andre småkårsfolk en retfærdig dom over det i landets historie mest forhadte ministerium. Dommen blev et knusende nederlag for de partier, som i alle forhold, der vedrørte tjenestemænd og arbejdere, havde ført en politik, der vendte den tunge ende nedad. Den 30. april udnævntes det andet ministerium *Stauning*, og dette ministerium tog straks fat på at videreføre det reformarbejde, som var blevet afbrudt i 1926. Straks efter valget enedes Socialdemokratiet og det Radikale Venstre om at indgå et nærmere samarbejde, der gav sig udslag i et ministerium med repræsentanter fra begge partier. Ministeriet kom til at bestå af 8 socialdemokrater og 3 repræsentanter fra det Radikale Venstre, og ved denne koalition var der sikret ministeriet en lang levetid.

Omkring dette tidspunkt blev Dansk Lokomotivmands Forening nødsaget til at skifte formand. Organisationens mangeårige, dygtige og energiske formand, lokomotivfører *Rich. Lillie*, var fra 1. maj 1929 overgået til stillingen som materialforvalter, hvilket havde til følge, at han måtte

træde tilbage som formand. Ved overtagelsen af denne stilling afløste han forøvrigt en anden veltjent organisationsmand fra D. L. F., nemlig foreningens mangeårige hovedkasserer, lokomotivfører *Oskar Larsen*.

Rich. Lillie havde deltaget i organisationsarbejdet inden for hovedledelsen siden 1912, og i 1918 valgtes han til organisationens formand. Ved denne lejlighed er der grund til at fremhæve, at danske lokomotivmænd skylder Rich. Lillie tak for hans indsats i organisationsarbejdet. Mange



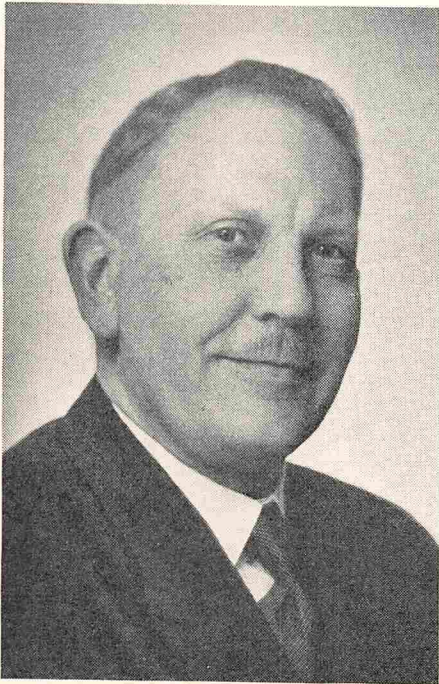
Soph. Jensen.

store og betydningsfulde resultater til gavn for medlemmerne skyldes Lillies utrættelige arbejde. På kongressen, der afholdtes den 8., 9. og 10. maj 1929, trak Lillie sig tilbage efter at have virket i organisationsarbejdet i 17 år, og hele kongressen hyldede Lillie på det hjerteligste og udnævnte ham til æresmedlem af foreningen.

Til ny formand valgtes kongressen lokomotivfører *Sophus Jensen*, Fredericia. Det var ingenlunde et let hverv, Sophus Jensen gik ind til, men med energi og sejt udholdenhed gik han til arbejdet. Hans mål var først og fremmest at vinde det tilbage, der var mistet under Madsen-Mygdals regering. Der var opgaver nok at tage fat på.

Af forringelserne skal her blot nævnes nogle af de mest følelige: store forringelser i lønninger og emolumenter, tjenestetidsreglernes skærpelse, hvorved man pålagde lokomotivpersonalet 234 timers effektiv tjeneste pr. måned og samtidig pålagde lokomotivfyrbøderne kullempning, mortorvognenes bemanning, sabotering af den af Staunings regering gennemførte ordning om lokomotivførere på rangermaskinerne, ophævelse af 2-mandsbetjeningen på rangermaskinerne. Herudover kunne der nævnes en række andre områder, hvor de resultater, som organisationen gennem mange års ihærdigt arbejde havde opnået for medlemmerne, var forringet.

I samarbejde med E. Kuhn, der allerede i nogle år havde været fore-



E. Kuhn.



L. M. Schmidt.

ningens sekretær, og hvis dygtighed og flid helt var helliget foreningens interesser, øvede Soph. Jensen en betydelig indsats. Disse mænd udarbejdede vore forslag til revision af lønningslovene 1931 og 1946, og ved sidstnævntes revision lykkedes det at få rykket hittidige værende motorførere I op i lokomotivførerstillingen, og et gennem årene ofte rejst spørgsmål var hermed bragt til en heldig løsning.

Ved den københavnske nærtrafiks indførelse lykkedes det at besætte de nyoprettede elektroførerstillinger med lokomotivmænd for langt de fleste pladsers vedkommende. Ved disse pladsers besættelse med lokomotivmænd var en hårdt tiltrængt lettelse for lokomotivfyrbøderne opnået, idet forfremmelserne på dette tidspunkt næsten var gået i stå.

Også organisationsformen blev ændret, medens Sophus Jensen sad ved roret. På en ekstraordinær kongres i 1935 vedtoges det at ophæve den i 1912 indførte kredsinddeling med lokomotivførererkredsen, lokomotivfyrbøderkredsen og fra 1. juni 1929 motorførererkredsen. I denne forbindelse er det interessant at konstatere, at den organisationsform, som samlede lokomotivmændene ved organisationens stiftelse i 1899, nu blev genindført i 1935. Det var enhedstanken, der her atter havde forenet loko-

motivmændene i bevidstheden om, at denne organisationsform ikke alene var den eneste rigtige, men også gav yderligere styrke.

På den ordinære kongres i maj 1943, der afholdtes i København, ønskede hovedkasserer L. M. Schmidt at trække sig tilbage på grund af alder. Gennem 18 år havde han beklædt denne krævende stilling som administrator af foreningens pengemidler. Med kyndighed havde han formået at konsolidere foreningens økonomi. Også på andre områder ydede L. M. Schmidt en værdifuld indsats. Således havde foreningens kooperative virksomhed han store interesse. Såvel i marketenderierne som i forsikringsforeningerne lagde han et dygtigt og uegennyttigt arbejde, og han står i dag som æresmedlem af Dansk Lokomotivmands Forening og Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne. Som L. M. Schmidts afløser valgte kongressen lokomotivfører K. Svendsen, Gedser, hos hvem foreningens pengemidler hviler i kyndige hænder.

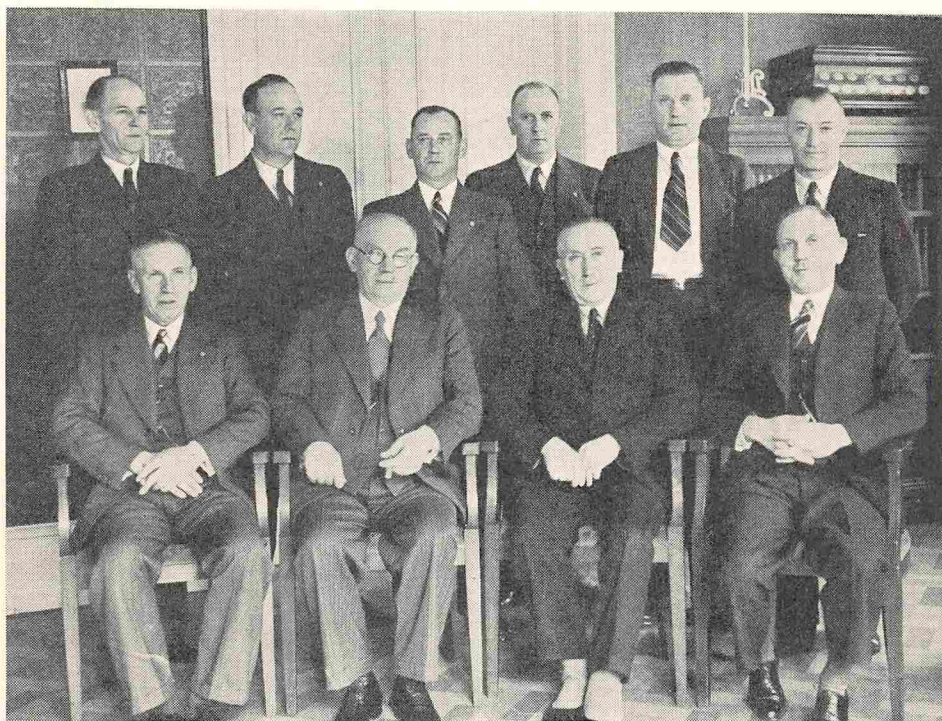
Kort før kongressen den 20. og 21. maj 1947 var Sophus Jensen fyldt 65 år. På kongressen i 1945 havde Sophus Jensen bebudet, at han agtede at trække sig tilbage, når han var fyldt de 65 år. Kongressen valgte derefter enstemmigt og med akklamation vor nuværende formand, lokomotivfører *E. Greve Petersen*. Dermed var organisationens ledelse lagt i en ung og energisk mands hænder, og der er ingen tvivl om, at han vil kunne løfte arven efter sine forgængere, og at vor organisation under hans ledelse går en lys og ærefuld fremtid i møde.

På kongressen takkede den nyvalgte formand Sophus Jensen for mangeårigt, uselvisk og veludført arbejde for lokomotivmændene. Kongressen hylkede Sophus Jensen på en smuk og hjertelig måde og udnævnte ham til æresmedlem.

Lønningsspørgsmålet.

Det kan formentlig interessere nutidens lokomotivmænd at høre lidt om, hvor ofte der i organisationens levetid har været foretaget revisioner af lønningslovene. Året før organisationens stiftelse var lønningsloven af 1898 trådt i kraft. Denne lov blev revideret i 1903, altså 5 år efter, og den nye revision foretoges i 1908. I løbet af 10 år var der altså gennemført 3 revisioner af lønningsloven. Der hengik nu 11 år, inden der atter fandt en revision af lønningsloven sted. Denne revision foretoges umiddelbart efter den første verdenskrig, nemlig i 1919. Det siger sig selv, at et tidsrum på 11 år er for langt mellem revisionerne af en lønningslov, ikke mindst i en periode, hvor hele prisniveauet blev forrykket så stærkt,

som tilfældet var under den første verdenskrig, der udbrød i 1914. Den lønmæssige situation for tjenestemændene blev da også meget utilfredsstillende, idet tjenestemændene ingen reel kompensation fik for den dyrtid, der indtraf under krigen. Der blev kun foretaget forskellige små ændringer, som er udførligt omtalt i afsnittet om organisationens første 25-årige periode.



Hovedbestyrelsen ved foreningens 40 års jubilæum.

Med lønningsloven af 1919 blev der imidlertid gennemført en omfattende ændring af hele lønningsystemet. I henhold til denne lov blev lønningerne nu opdelt i grundløn, alderstillæg, konjunkturtillæg, dyrtidstillæg og stedtillæg.

Hensigten med dyrtidstillæget er ligetil. Tillæget indførtes under en dyrtid, og formålet med det var at regulere lønningerne i op- eller nedadgående retning i henhold til de forskydninger, som fandt sted på det prismæssige område. Samtidig indførte man pristallet, der skulle tjene som barometer for disse forskydninger.

Konjunkturtillæget skulle tjene som en slags „velstandstillæg“, og det

skulle ikke være underkastet regulering på samme måde som dyrtidstillæget. Årene under Neergaards og Madsen-Mygdals regeringer skulle imidlertid give tjenestemændene dyrtkøbte og bitre erfaringer, thi det var navnlig i forbindelse med konjunkturtillæget, regeringen gennemførte de stærke og uberettigede lønreduktioner.

Ved den næste revision af lønningsloven, nemlig revisionen af 1931, søgte man derfor at få gennemført en påkrævet ændring i forbindelse med konjunkturtillæget, og bestræbelserne gik bl. a. ud på at få indføjet konjunkturtillæget i den faste løn. Dette lykkedes dog ikke fuldtud. Dyrtidstillæget og konjunkturtillæget blev imidlertid sammenlagt, og fra dette tidspunkt blev begge tillæg benævnt „reguleringstillæg”. Ligesom det tidligere var tilfældet med dyrtidstillæget, skulle reguleringstillæget være underkastet regulering i henhold til pristallet.

Det vil ikke være historisk rigtigt at påstå, at lønningsloven af 1931 tilfredsstillede lokomotivmændene; den tilfredsstillede for øvrigt heller ikke de øvrige tjenestemænd, men i denne som i andre situationer måtte der tages hensyn til, hvad der var politisk opnåeligt. I folketinget var socialdemokrater og radikale i flertal og havde i fællesskab dannet landets regering, men venstre og konservative havde stadig flertal i landstinget, hvor de i kraft af dette kunne spænde ben for de love, som folketingets flertal ønskede gennemført. Inden for det udvalg, der behandlede forslaget til lønningsloven, skitserede de socialdemokratiske og radikale medlemmer af udvalget nogle ændringer, der ville have gavnet de lavest lønnede. Denne skitse blev imidlertid afvist af Venstre og Højres repræsentanter i udvalget, og hermed stod det klart, at det i landstinget ikke ville være muligt at få ændringerne gennemført.

Det var dog på høje tid, lønningsloven blev vedtaget. Verdenskrisen, der begyndte med det store prisfald i Amerika 1929, havde efterhånden forplantet sig til Europa, og i løbet af 1931 begyndte krisen også at øve sine virkninger i Danmark. I løbet af dette og det følgende år kom Danmark ud i en meget alvorlig økonomisk krise, der først og fremmest var præget af meget store prisfald på vore eksportvarer, men tillige af udlandets afspærringsforanstaltninger navnlig over for vore landbrugsvarer. Landet ramtes af en kæmpemæssig arbejdsløshed, der kulminerede i vinteren 1932—33 med over 200.000 arbejdsløse. Under disse forhold ville det have været vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at gennemføre en revision af lønningsloven med blot tilnærmelsesvis samme resultat, som opnåedes i 1931. Lønningsloven trådte i kraft den 1. juli 1931, og den var vedtaget af alle de store partier på rigsdagen. Uanset dette mødte

partiet Venstre ca. $\frac{1}{2}$ år senere med forslag til ændringer, der tog sigte på en forringelse af loven. Alene disse to kendsgerninger beviser, at organisationslederne havde ret, når de på kompetente møder, som afholdtes under lovens behandling, gav udtryk for det synspunkt, at det var i den ellefte time, lønningsloven blev vedtaget.

Som allerede nævnt tilfredsstillede lønningsloven af 1931 ikke tjenestemændene, og utilfredsheden gjaldt navnlig de vilkår, som var blevet de lavest lønnede tjenestemænd til del. I modsætning til de højest lønnede tjenestemænd fik de lavere lønnede tjenestemænd ikke nogen reel lønforbedring, før de opnåede et alderstillæg, der tilmed var betinget af 12 års fast ansættelse; men ikke nok hermed: Som følge af, at pensionsbidraget forhøjedes fra 3 til 5 pct., fik de tilmed en lønreduktion, ganske vist kun på nogle få kroner. Denne reduktion blev dog kun af teoretisk karakter, idet overgangsbestemmelserne foreskrev, at ingen måtte oppebære lavere løn, end de havde efter den forrige lov, og reduktionen blev ophævet gennem et midlertidigt personligt tillæg, der svarede til pensionsbidragets forhøjelse, og som udbetaltes indtil disse tjenestemænd opnåede det 12. års alderstillæg.

For lokomotivmændene bevirkede den nye lønningslov, at lokomotivførerne blev oprykket fra 12. til 11. lønningsklasse, og lokomotivfyrbøderne fik deres 12-årige løntillæg lagt til grundlønnen, hvorved de undgik det før omtalte personlige tillæg. Af andre ændringer kan nævnes gennemførelsen af aspirantlønningerne, der medførte, at de blev lønnet med 10 eller 20 pct. under den lønning, de ville opnå ved fast ansættelse.

Sluttelig kan der være grund til at sige nogle ord om en af de ændringer, der blev indført i lønningsloven af 1931, nemlig ændringen vedrørende *reguleringstillæget*. Som det allerede er nævnt, blev konjunkturtillæget og dyrtidstillæget slået sammen til et reguleringstillæg, der nu skulle reguleres i henhold til udsvinget i priserne. I modsætning til de private arbejdere, hvis løn blev reguleret efter et af Statistisk Departement udregnet pristal, blev tjenestemandslønningerne reguleret efter et særligt *udgiftstal* for tjenestemænd. Forskellen i de to tal lå i, at der i tjenestemændenes udgiftstal manglede to ikke ubetydelige poster, nemlig „skatter og kontingenter” og posten „andre udgifter”. Ganske vist udlignedes forskellen noget ved, at der på andre poster i tjenestemændenes udgiftsbudget indgår nogle større beløb end i det almindelige pristalsbudget, men ikke tilstrækkeligt til at give tjenestemændene fuld dækning, hvad disse to poster angår.

Reguleringstillæget blev baseret på en skala med udgiftstal fra 1907. Dette udgiftstal blev fastsat til 2842 kr. Hver gang dette udgiftstal bevægede sig med et udsving på 104 kr., skulle reguleringstillæget forhøjes eller sænkes med 1 portion, hvis størrelse var afhængig af lønningernes højde. Mellem udgiftstallene 2427 og 2843 var der imidlertid et interval, og dette interval var på 416 kr. I praksis havde dette til følge, at tjenestemændene ikke fik dækning for de 3 portioner, der lå inden for dette interval, eller som det også blev kaldt „hullet“. At dette var en uretfærdighed, skulle tjenestemændene få at mærke under den anden verdenskrigs prisstigninger. Årsagen til „hullet“s indførelse skal søges i de politiske forhold under Madsen-Mygdals regering. I 1927 nedskar Madsen-Mygdals regering dyrtidstillæget med 3 portioner samtidig med en dertil svarende nedsættelse af konjunkturtillæget. Denne nedskæring fandt sted uanset, hvad pristallet viste. Under kommissionsarbejdet forud for lønningsloven af 1931 blev der gjort forsøg på at få virkningerne af denne uberettigede nedskæring fjernet, men det lykkedes ikke at opnå et positivt resultat. De to partier, som i forening havde gennemført nedskæringen, nemlig Højre og Venstre, stillede som betingelse for overhovedet at gå med til en ny lønningslov, at nedskæringen fra 1927 blev nedfældet i reguleringstillæget, og derved fremkom „hullet“.

Lønningsloven af 6. juni 1946.

Den prisudvikling, der fandt sted under den anden verdenskrig, ramte ikke mindst tjenestemændene hårdt. En ændring af lønningsforholdene var derfor påkrævet, og den 17. marts 1943 nedsatte finansministeren en kommission, der fik til opgave at udarbejde forslaget til revision af lønningsloven af 1931. Begivenhederne den 29. august samme år medførte imidlertid, at arbejdet i kommissionen tildels måtte standses, og det blev først genoptaget efter befrielsen den 5. maj 1945.

Et meget betydeligt arbejde var blevet overdraget denne kommission, og den sidste del af kommissionens arbejde foregik i et forceret tempo. Oprindeligt var det hensigten, at loven skulle vedtages så betids, at den kunne træde i kraft fra den 1. april 1946. Det nåedes dog ikke. Loven blev først vedtaget kort før rigsdagen tog sommerferie, men den fik tilbagevirkende kraft fra 1. april 1946.

Heller ikke denne lønningslov opfyldte de forventninger, tjeneste-

mændene havde nærret til den, men man må dog betragte den som den lønningslov, der hidtil har haft det mest demokratiske tilsnit. I modsætning til lønningsloven af 1931, hvorefter — som allerede nævnt — de højest lønnede tjenestemænd fik bedre løntillæg end de lavest lønnede, fik de sidstnævnte denne gang også andel i de millioner kr., der var stillet til rådighed til forbedring af tjenestemandslønningerne. Det må imidlertid formodes, at resultaterne af denne lønningslov endnu er i frisk erindring hos mange af organisationens medlemmer, hvorfor der ikke her skal gives nogen detaljeret redegørelse, men blot nævnes nogle af de mest fremtrædende ændringer.

Aldersgrænsen, som i nogle år havde været nedsat til 67 år, blev atter sat op til 70 år. Det kan ikke skjules, at det var en stor skuffelse for tjenestemandorganisationerne, som havde håbet, at deres forslag om en 65 års-aldersgrænse var blevet imødekommet. Enkelte medlemmer, specielt inden for „Guldsnorene“, havde tidligere ved sagsanlæg forsøgt at opretholde 70 års-aldersgrænsen. I sidste øjeblik, efter at alt var glippet, gjorde organisationerne et forsøg på at opnå den ordning, at der fandt en aftrapning sted, således at aldersgrænsen gradvis gik op til 70 år; men også herpå modtoges et afslag.

I pensionsordningen opnåedes forbedringer såvel i den ordinære pension som for enkepensionens vedkommende. Hvad enkepensionerne angår, blev denne gjort afhængig af ægteskabets varighed. Af andre ændringer kan der være grund til at pege på, at aspirant-ordningen forbedredes, og aspiranten kunne fremtidig opnå ansættelse ved 21 års alderen mod tidligere 24 år. Konstitutionsvederlaget blev lovfæstet, og der skulle fremtidig kun et halvt års funktion til for at opnå dette vederlag. Tidligere var det eet år.

Spørgsmålet om den udvidede forhandlingsret blev ikke endeligt løst ved lønningslovens vedtagelse. Dette spørgsmål blev overladt til videre



E. Greve Petersen.

forhandling og udformning mellem centralorganisationerne og ministeren.

For lokomotivmændene skete der det, at det årgamle krav om motorførernes oprykning til lokomotivførere blev gennemført. Hermed var hele motorspørgsmålet nået til en tilfredsstillende løsning.

Tjenestetidsspørgsmålet.

Det er forståeligt, at spørgsmålet om lokomotivpersonalets tjenestetid altid vil være en af de organisationsmæssige opgaver, der omfattes med betydelig interesse. Det er lige så indlysende, at der må være et rimeligt forhold mellem tjenestetidens længde og de krav, der stilles til lokomotivpersonalet, efterhånden som større og mere komplicerede drivkræfter øger hastigheden. Beklageligvis har der dog ofte manglet den nødvendige forståelse for dette synspunkt hos myndigheder og administration.

Som allerede omtalt har de i årenes løb nedsatte sparekommissioner foretaget betydelige skærper af de tjenestetidsregler, som det kostede organisationen år at gennemføre. Den mest ondartede skærpelse af vore tjenestetidsregler gennemførtes dog af generaldirektoratet i 1927. I ly af Madsen-Mygdals regering dikterede generaldirektoratet sådanne tjenestetidsregler, at lokomotivpersonalet blev påbudt 234 timers effektiv tjeneste pr. måned. Man henviste os til forberedelsestider, der slet ikke kunne strække til, uden at lokomotivmændene — i bevidstheden om deres ansvar og for at værne om statsbanernes ære — måtte ofre deres fritid. Man pålagde ligeledes lokomotivfyrbøderne kullempning uden hensyn til, at man allerede havde forøget det månedlige tjenestetimetal.

Et tungt ansvar var dermed lagt på lokomotivpersonalet. Men generaldirektoratet havde formodentlig gennemført reglerne ud fra den betragtning, at lokomotivmændenes ansvarsbevidsthed nok skulle holde det fri for alvorlige konsekvenser. Sådanne konsekvenser kunne jo meget let være blevet følgen af de således skærpede tjenestevilkår.

I 2 lange år opretholdtes disse byrdefulde tilstande for lokomotivpersonalet. Først i august måned 1929 — efter at der atter var tiltrådt en socialdemokratisk trafikminister — blev disse forhold ændret. Ved en forhandling i generaldirektoratet blev tjenestetidsreglerne ført tilbage til den affattelse, de havde før forringelsen i 1927. Til trods for, at der denne gang blæste en anden vind, forsøgte generaldirektoratet dog at



K. Svendsen.



S. Suneson.

fastholde forringelsen af forberedelses- og afslutningstiderne. Det lykkedes imidlertid vore forhandlere at opnå et resultat, som under de givne forhold måtte siges at være tilfredsstillende. Dermed lettedes det tryk, som i 2 år havde hvilet på lokomotivmændene.

På grundlag af de erfaringer, der var indhøstet gennem de år, motordriften havde været etableret, fremsatte organisationen i 1929 forslag til forberedelses- og afslutningstider for motorførere. Der skulle imidlertid hengå 3 år, inden dette spørgsmål kom til forhandling. Organisationens oprindelige forslag var bygget op på princippet „enhedstider“, men i løbet af de 3 år, der gik, inden forhandlingen fandt sted, havde generaldirektoratet udarbejdet et helt nyt grundlag for eftersynstider. Dette grundlag gik ud på, at eftersynet skulle skilles ud i forskellige dele og efter de forskellige motortyper, og ligeledes fandtes der en bestemmelse om, at „daglig smøring“, „maskineftersyn“ og „benzin- og oliepåfyldning“ så vidt muligt skulle henlægges til tjenestefri ophold i turen eller udføres af depoterne.

Forhandlingen fandt sted i marts måned 1932, og ifølge protokollen over forhandlingen protesterede vore forhandlere mod en sådan tilrette-

lægning af eftersynet, idet de hævdede, at disse eftersyn selvsagt måtte finde sted forud for motorvognens kørsel. Det lykkedes dog at opnå sådanne resultater, at der kunne afsluttes en overenskomst.

Selv om tjenestetidsreglerne i 1929 i alt væsentlig var ført tilbage til deres oprindelige affattelse, viste det sig dog snart, at de langt fra bød lokomotivpersonalet rimelige tjenestevilkår. Administrationen havde jo gennem 2 år uhindret kunnet pålægge lokomotivmændene ganske urimelige tjenester. Det var derfor ikke så let pludselig at skulle sadle om. De svage punkter, der var tilbage fra venstre-perioden, udnyttedes på en sådan måde ved tilrettelægningen af fordelingen af kørslen, at den faktisk blev uudholdelig. Dertil kom den påbegyndte rationalisering af maskinløbene, større maskiner og forøget hastighed. Hele dette forhold skabte megen uro ude omkring blandt medlemmerne landet over.

Kongressen i 1933 krævede da også, at tjenestetidsreglerne blev taget op til revision. På dette tidspunkt var landets og dermed også statsbanernes økonomi ikke allerbedst. Da den økonomiske situation efter 1½ års forløb havde forbedret sig, fremsatte organisationens ledelse i september 1934 forslag til generaldirektoratet indeholdende forbedringer i de bestående tjenestetidsregler. Der gik dog en tid, inden forslaget blev behandlet. Da kongressen i 1935 fandt sted, var der endnu ikke ført forhandlinger om dette forslag. Kongressen vedtog derfor en resolution til rigsdagen med krav om revision af tjenestetidsreglerne.

En kommission, som var nedsat med den opgave at fremsætte forslag til revision af tjenestetidsreglerne, afsluttede sit arbejde i efteråret 1935. Det var dog ikke store resultater, denne kommission nåede til, og for lokomotivmændene blev dens arbejde en skuffelse. Når resultaterne blev beskedne, må dog årsagen søges i de finansielle forhold. På dette tidspunkt eksisterede endnu B- og C-normerne (234 henholdsvis 260 timer månedlig) for mange af statens tjenestemænd. Alene en afskaffelse af disse normer ville koste ca. 3,5 millioner kr., og et så stort beløb formentlig man ikke at kunne afsætte hertil; der kunne højst blive tale om at anvende 1½—1¾ million kr. til forbedring af tjenestetidsreglerne. Det var således en bunden opgave, udvalget havde at løse, og resultatet måtte selvsagt blive derefter. Det beløb, der anvendtes, blev på 1¾ million kr., og heraf lagde statsbanerne alene beslag på ca. en trediedel. Af forbedringer, som har betydning for lokomotivmændene, skal nævnes: en forlængelse fra 1½ til 2 timer af de i nattimerne faldende tjenestefri ophold, der beregnes som tjeneste, begrænsning af reserve efter kørsel og begrænsning af rådighed i hjemmet.

Kommissionen var imidlertid fuldt ud klar over lokomotivpersonalets vanskelige tjenesteforhold, og udtalte derfor også i sin betænkning:

„At bestemmelserne med hensyn til maksimumstjeneste bør anvendes med varsomhed og under fornøden hensyntagen til umiddelbart forudgående hviletid m. v.

At der bør vises størst mulig imødekommenhed overfor ønsker om en begrænsning af på hinanden følgende nattjenester“.

Foruden dette blev der oprettet et nævn, tjenestetidsnævnet, hvori organisationerne fik sæde. Dette havde til opgave at bedømme, om turene blev tilrettelagt ikke alene således, at de ikke var i strid med reglerne, men også på en sådan måde, at de var i overensstemmelse med tjenestetidsreglernes ånd.

Det kan endvidere oplyses, at såfremt de af organisationen forelagte ændringer skulle gennemføres, ville det have betydet en merudgift for staten på ca. 2 millioner kr.

I forbindelse med kravet om tjenestetidsreglernes revision blev spørgsmålet om personalets søn- og helligdagsfrihed også rejst.

Om dette spørgsmål lykkedes det at opnå enighed. Generaldirektoratet tiltrådte, at personalet årligt skulle have fri på 22 søn- og helligdage, og at personalet, såfremt denne fritid ikke kunne opnås, skulle have en vis forlængelse af ferien i det næste ferieår, nemlig $\frac{1}{2}$ feriedag ekstra for hver af de første 8 søn- og helligdage, der ikke var fridage. Blev der mistet endnu flere helligdage, skulle der herudover ydes en hel feriedag for hver mistet søn- og helligdagsfrihed.

Når det tages i betragtning, at der dengang blev lagt stærkt beslag på det kørende personale, som ofte måtte se søndagsfriheden inddraget, fordi der var stort personalebehov netop på søndagene som følge af den udvidede billigkørsel på disse dage, ligesom statsbanerne også arrangerede udflugtstog om søndagen, måtte den her gennemførte ordning betegnes som et fremskridt. I denne forbindelse skal det nævnes, at denne ordning af søn- og helligdagsfriheden i 1944 blev suppleret med ordningen om de såkaldte „skæve helligdage“. Som bekendt er statens tjenestemænd normeret med en ugentlig fridag, hvilket giver 52 fridage pr. år. Arbejderne i de private erhverv har imidlertid et langt større antal fridage pr. år, idet de jo også har fridag på de i folkekirken betegnede helligdage i forbindelse med jul, påske og pinse samt på Kristi himmelfartsdag og st. bededag, hvorved de kommer op på 60 eller 61 fridage pr. år.

Efter en række forhandlinger gennemførtes fra den 1. april 1944 den ordning, at statens tjenestemænd skulle ligestilles med øvrige borgere,

hvad fridage angår. Ordningen fik tilbagevirkende kraft fra 1942, dog således at fridagene for de to nævnte år blev erstattet med et pengebeløb, der for lokomotivførere og motorførere I udgjorde 303,60 kr. og for lokomotivfyrbødere og motorførere II 263,70 kr.

De tidligere omtalte resultater af tjenestetidskommissionens arbejde skabte ikke tilfredshed og ro om tjenestetidsspørgsmålet. Navnlig var lokomotivpersonalet under besættelsen ofte udsat for meget strenge og



Hovedbestyrelsen ved foreningens 50 års jubilæum.

lange tjenester, der var ganske i strid med tjenestetidsreglerne. Ganske vist var det ofte tilfældet, at forsinkelser forårsaget af velkendte årsager var grunden til de urimelig lange tjenester, men det siger sig selv, at såfremt en tjenesteperiode i sig selv var tilrettelagt lige på grænsen af maksimum, er der ingen margin til imødegåelse af forsinkelser, af hvilke der på det tidspunkt var mange. Det var derfor forståeligt, at utilfredsheden bredte sig, og den samlede sig ganske naturligt i kravet om en revision af tjenestetidsreglerne. Der blev derfor på kongressen i 1945 nedsat et udvalg, som skulle udarbejde et udkast til forbedring af tjenestetidsreglerne. Efter at dette udvalg havde afsluttet sit arbejde, blev forslaget

forelagt en ekstraordinær kongres i 1946, der vedtog forslaget, hvorefter det fremsendtes til generaldirektoratet og Centralorganisation I.

Således foranlediget blev der af finansministeren nedsat en tjenestetidskommission. I første omgang var finansministeren (Torkild Kristensen) ikke velvillig indstillet; han gav nemlig et pure afslag med den mærkværdige motivering, at de siden 1935 gældende tjenestetidsregler var så tilfredsstillende, at der ikke var nogen grund til at ændre dem!

Først efter en fornyet henvendelse gik han med til at nedsætte kommissionen, hvis arbejde dog endnu ikke er afsluttet, men det er alle tjenestemænds håb, at den snart møder med et resultat, og at dette resultat må være ensbetydende med, at der ydes tjenestemændene tålelige arbejdsvilkår. Det ville være en smuk indledning til vor organisations jubilæumsår.

Velfærdsforanstaltninger. (Opholds- og Omklædningslokaler.)

I diskussionen om tidens problemer er ofte det spørgsmål forekommet, hvorledes man i vor mekaniserede tidsalder skaber arbejdsglæde.

Det må erkendes, at det er et stort problem med mange sider, men fælles for alle, uanset hvad mennesker beskæftiger sig med, det være håndværk, handel, landbrug eller fiskeri, når arbejdsdagen er endt, eller der er en lille pause i arbejdet, vil det absolut være medvirkende til større arbejdsglæde, når der stilles rene og tiltalende vaske-, omklædnings- og opholdsrum til rådighed.

Hvorledes forholdene var på disse områder for statsbanernes vedkommende i tiden før århundredskiftet samt de første år derefter, er det vanskeligt at sige noget bestemt om, idet der ikke findes meget historisk materiale at støtte sig til.

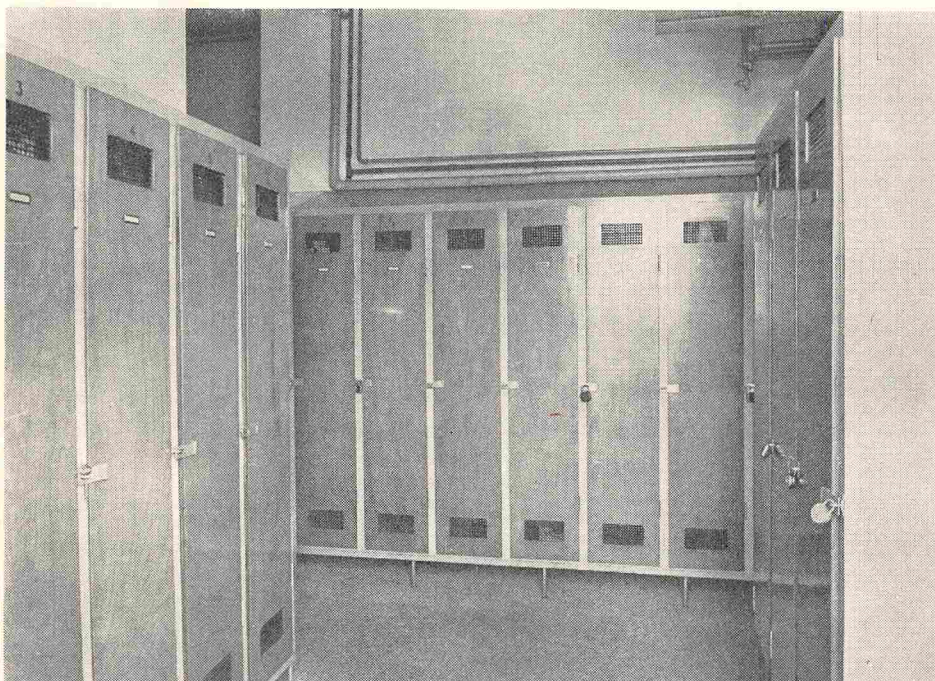
Den første bevilling til velfærdsforanstaltninger blev givet på finansloven for 1908/1909, og forslaget til bevillingen var motiveret med, at man ønskede at skaffe personalet hyggelige opholdsværelser og give det let og billig adgang til at få alkoholfrie drikke.

For at sikre ensartet gennemførelse af de foranstaltninger, der ville være at træffe i anledning af bevillingen, der dengang var på 25.000 kr. årligt, blev der nedsat et udvalg bestående af:

1 trafikinspektør, 1 maskininspektør, 1 baneingeniør, 1 lokomotivfører, 1 overbanemester og 1 togfører.

Udvalget skulle fremkomme med forslag til anvendelse af bevillingen ledsaget af overslag over udgifterne ved forslagernes gennemførelse. Udvalget afgav sin betænkning den 8. februar 1908, og udvalgets forslag blev delvis lagt til grund for anvendelsen af de følgende års bevillinger til velfærdsforanstaltninger.

Årene gik, og beløbet voksede efterhånden til 35.000 kr. og blev mere og mere anvendt til formål, der måtte sigs at ligge uden for det nævnte grundlag for forslaget til den første bevilling.



Et omklædningsrum med nye skabstyper.

Denne udvikling medførte, at generaldirektoratet i 1931 nedsatte et udvalg, der fik til opgave at drøfte, hvad der kunne betragtes som velfærdsforanstaltninger, for derved om muligt at få fastlagt visse rammer for bevillingernes anvendelse i fremtiden.

Dette udvalg holdt sit første møde d. 16. maj samme år, og organisationerne, der nu havde fået større indflydelse på dette område, var repræsenterede; for Dansk Lokomotivmands Forenings vedkommende ved den daværende formand, Soph. Jensen.

Det viste sig vanskeligt inden for udvalget at finde nogen definition af begrebet velfærdsforanstaltninger, og det blev besluttet i hvert enkelt tilfælde at afgøre, om en foreslået foranstaltning kom ind under dette begreb.

Til forståelse af dette spørgsmål skal nævnes følgende eksempel. Et opholdsværelse skal der være på et maskindepot, og er dette forsynet med almindelig bræddegulv, men personalet ønsker gulvet belagt med linoleum, er dette en velfærdsforanstaltning, der altså ikke hører med til det strengt nødvendige.

Med hensyn til spørgsmålet om, i hvilket omfang de forskellige værelser bør indrettes, udtalte udvalget følgende:

Der skelnes mellem:

- a) kørende og sejlene personale.
- b) stationært personale.

Kørende og sejlene personale.

Til sådant personale stilles, når det har ophold udenfor hjemstedet, soveværelser eller hvileværelser til rådighed i fornødent omfang.

Soveværelser bør være enkeltværelser. Trapper og gange ved sove- og hvileværelser bør for at undgå støj forsynes med løbere, og værelserne må derhos være således beliggende, at personalet, der benytter disse, virkelig kan få den til hvilen fornødne ro.

Desuden bør der være opholdsværelser for personalet med adgang til kogeindretninger og vaskeindretninger, således at personalet kan tilberede og spise medbragt mad og i øvrigt have et passende opholdssted i fritiden, således at restaurationsbesøg kan undgås.

På steder, hvor større antal af fremmed personale har ophold, bør der desuden såvel for lokomotivpersonale som for togpersonale indrettes særligt spiseværelse samt læseværelse.

Det kørende personale og det sejlene afløsningspersonale bør på hjemstedet have rum til de for dem normerede eller foreslåede tøjskabe — et skab til hver mand — samt for lokomotivpersonalets vedkommende adgang til vaskerum.

For så vidt kørende personale har ophold på hjemstedsstationen, i hvilket tjenestestedet ikke kan forlades, bør der være opholdsværelser til personalets rådighed.

Hvad angår de forskellige værelseres indretning blev det



Et af de komfortable overnatningsværelser.

bemærket, at det må være såvel i banernes som personalets interesse, at den størst mulige ensartethed for samme slags værelser opnås.

Udvalget godkendte derfor et normativ for værelsernes udstyr udarbejdet på grundlag af de inventarfortegnelser til værelser for lokomotivpersonale, som i de senere år var anvendt, og som var fremkommet som resultat for forhandlingen mellem generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmands Forening.

I øvrigt blev det i betænkningen nedlagt, at det ikke var udvalgets mening, at de foreslåede normativer for værelser skulle gennemføres på een gang, men overalt, hvor der ved nybygninger og forandringer indrettes værelser for personalet, anbefalede udvalget, at de nævnte normativer altid lagdes til grund for udstyrelsen. Med hensyn til baderum opnåedes der enighed om, at sådanne indrettes overalt, hvor lokomotivpersonalet har hjemsted, eller hvor der er beskæftiget værksteds- og remisearbejdere. Til disse baderum bør andet personale samt personalets husstand i almindelighed have adgang i det omfang pladsforholdene tillader det. Her er senere sket en omvæltende ændring, men herom senere.

For de fleste spørgsmåls vedkommende var udvalget enigt, dog for et enkelt indtog 2 af medlemmerne mindretalsstandpunkt, idet de i modsætning til flertallet, der ville have badeanstalter de steder, hvor et større personaleantal var samlet, kun ville lade disse indrette for det personale, hvis arbejde er af særlig tilsmudsende art.

Udvalget afsluttede sin betænkning med følgende bemærkninger:

„Udvalget skal derfor tillade sig at foreslå, at dette ikke opløses efter afgivelsen af nærværende Betænkning, men hvert Aar i Februar eller Marts Maaned afholder 1 à 2 Møder, ved hvilke det næste Aars Forslag eftergaas og om fornødent suppleres eller ændres, alt som Forholdene maatte gøre det ønskeligt. Forinden disse fremtidige Møder bør Udvalget af Generaldirektoratet være underrettet om, hvilke Velfærdsforanstaltninger, der er bragt til Udførelse i det forløbne Finansaar med Angivelse af de til Raadighed stillede Beløb.“

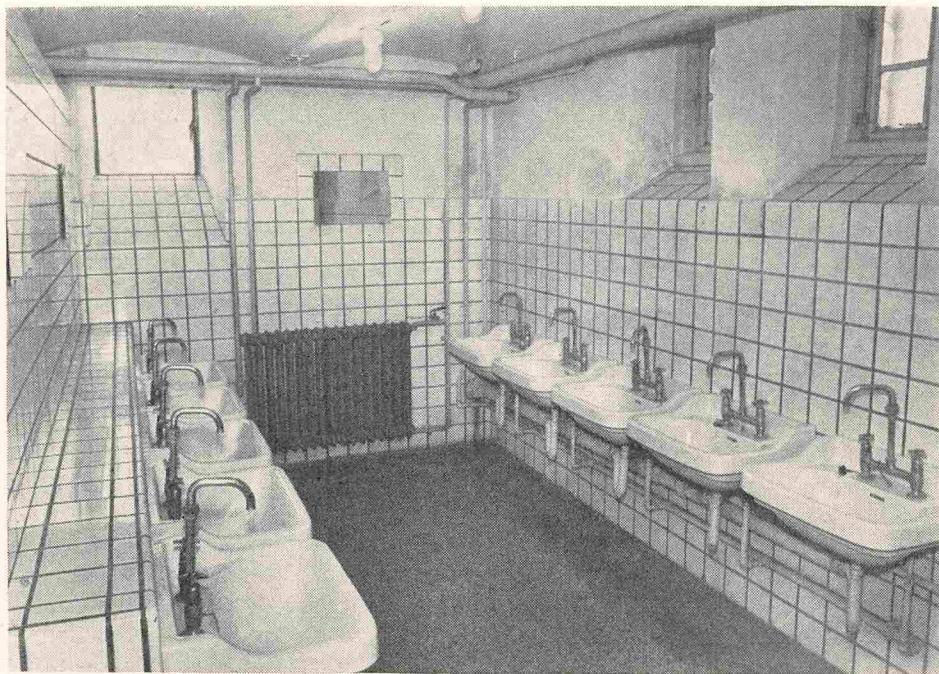
De foranstaltninger, udvalget var blevet enige om, skulle nu føres ud i livet, og sideløbende hermed blev der af foreningen gjort en indsats for at gøre opholdsværelserne så tiltalende som muligt. Mange smukke raderinger blev indkøbt og sendt ud til afdelingerne til ophængning, ligesom de afdelinger, der anmodede om at få bøger til læseværelserne, blev forsynet dermed. I de senere år, hvor radio er blevet så almindelig i alle danske hjem, har denne kulturens budbringer også fundet vej til

lokomotivpersonalets opholdsværelser, og de fleste steder er den anskaffet ved tilskud fra hovedkassen.

I de forløbne år, efter at det nævnte udvalgs betænkning var tiltrådt, sendte organisationerne hver for sig forslag ind om velfærdsforanstaltninger, der ønskedes udført. Da det viste sig, at de samme forslag blev indsendt af flere organisationer samtidig, blev der på et delegeretmøde Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, DSB, afholdt i 1934, stillet en resolution af følgende indhold:

„Delegeretmødet vedtager, at Hovedbestyrelsen arbejder hen til, at der snarest nedsættes et Udvalg af Repræsenanter fra Jernbaneforbundet, Lokomotivmandsforeningen og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, som skal varetage Medlemmernes Fællesinteresser, bl. a. hygiejniske og sanitære Foranstaltninger.“

Denne resolution gav stødet til oprettelse af de 4 jernbaneorganisationers udvalg vedr. indretning af opholds- og tjenestelokaler m. v., idet Dansk Lokomotivmands Forening foreslog i h. t. den nævnte resolution, at Jernbaneforeningen også blev repræsenteret heri.



Et moderniseret vaske- og baderum.

Dette udvalg har virket lige siden, og først for ganske nylig er der sket den ændring, at det genoprettede Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har overtaget førstnævnte udvalgs opgaver.

Som tidligere nævnt var der opnået enighed om, at baderum indrettes overalt, hvor lokomotivpersonalet har hjemsted, og til disse baderum burde personalets husstand i almindelighed have adgang i det omfang pladsforholdene tillod det.

Nu var der i forvejen ved flere depoter indrettet badeanstalter, som ansattes hustruer og børn havde adgang til at benytte imod en ringe betaling, et forhold, der i øvrigt gav anledning til visse skriverier. Århus afdelinger beklagede sig f. eks. over, at der blev afkrævet 10 øre, uanset om der blev leveret håndklæder og sæbe, og foreningen måtte gøre 2. distrikt opmærksom på, at til betalingen hørte nævnte ting.

Imidlertid var vaskerumsforholdene ved adskillige depoter af meget ringe beskaffenhed, der gav anledning til berettiget klage. Begivenhederne udviklede sig dog på en måde, der medførte en fuldstændig ændring af disse indtil nu eksisterende forhold.

I september 1939 kom krigen, der straks medførte nedgang i brændselstilførslerne til vort land, og statsbanerne gennemførte omgående en betydelig reduktion af trafikken.

Til imødegåelse af brændselsvanskelighederne udsendte handelsministeriet den 8. februar 1940 et cirkulære, hvori fastsattes forskellige restriktioner m. h. t. opvarmningen af boliger og lokaler samt benyttelse af varmtvandsforsyningsanlæg, hvilket bevirkede, at generaldirektoratet straks beordrede samtlige badeanstalter ved maskindepoterne lukket.

Dette var et føleligt afsavn for vore medlemmer, særligt da der nu i større udstrækning anvendtes briketter i stedet for kul, og briketstøvet er langt besværligere at fjerne fra huden end kulstøv. Der blev derfor allerede den 14. februar fremsat en anmodning om lempelse, men generaldirektøren ville ikke være med til, at selve badeanstalterne benyttedes. Han var i det hele taget ikke stemt for bevarelse af badeanstalter, hvor så at sige alle personalegrupper kunne bade. Det var generaldirektørens standpunkt, at statsbanerne ikke burde give andre end lokomotivdepoternes og værkstedernes personale adgang til badeanstalt, og disse burde være i forbindelse med vaskerummene, så et varmt brusebad kunne indgå som et led i renselsen efter endt arbejde. Under hensyn til dette sidste tiltrådte generaldirektoratet, at de af de eksisterende brusebade, som allerede var i forbindelse med vaskerummene, atter måtte benyttes.



Bade- og vaskerum ved et mindre maskindepot.

På denne måde blev der kun ved nogle få depoter adgang til brusebade, hvilket langt fra var tilfredsstillende. Fra hovedbestyrelsens side blev der derfor sat ind på at få indrettet flere brusebade i hvert enkelt vaskerum, hvorved det naturligvis var en forudsætning, at der tilvejebragtes vaskerum de steder, hvor sådanne ikke allerede forefandtes.

De videre drøftelser i sagen resulterede i, at et lille udvalg — 1 repræsentant for generaldirektoratet, 2 repræsentanter for Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation, 2 repræsentanter for vor organisation — berejste landet, og med ganske enkelte undtagelser aflagde besøg ved samtlige depoter. Grundlaget for udvalgets arbejde var, at der ved hvert maskindepot skal være et vaskerum med varmt og koldt vand samt mindst 1 brusebad med fodbad. Da man nogle steder havde vaskerum og skabsværelse i eet lokale, hvorved damp og em fra brusebadet kunne trænge ind i klædeskabene og virke ødelæggende på de dér anbragte beklædningsgenstande, enedes udvalget straks om, at vaskerummene skulle indrettes særskilt, d. v. s. uden for skabsværelserne. Ved en del depoter blev det derfor nødvendigt at foretage adskillelse af de to rum.

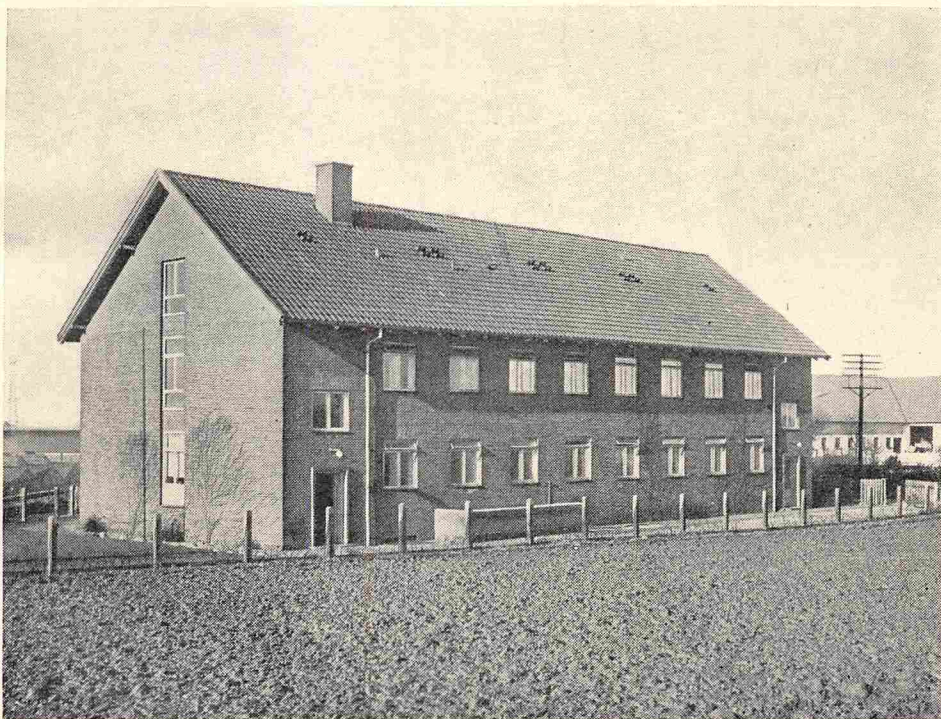
Efter at udvalgets indstillinger var behandlet i distrikterne og gene-

raldirektoratet, blev der ved de afsluttende forhandlinger opnået enighed om følgende:

Der skal være 1 brusebad i vaskerum, hvor indtil 18 mand vasker sig samtidigt, og 2 brusebade i vaskerum, hvor 18—36 mand vasker sig på een gang.

Normalstørrelsen for selve brusebadet bliver 95×95 cm. Alle brusebade bliver med fodbad 50×50 cm, hvor indtil 6 mand vasker sig samtidigt, bliver forrummet 95×90 cm (forrum 1); i vaskerum for indtil 18 personer bliver forrummet 95×150 cm (forrum II), og i vaskerum til mere end 18 personer bliver der til de to brusebade enten 2 forrum II eller eet forrum 95×300 cm (forrum III). Efter aftale med det lokale personale bortfalder forrummet dog enkelte steder på grund af pladmangel.

Denne reform blev nu bragt til udførelse trods krig og materialevanskeligheder, således at der nu ved alle depoter findes brusebad i forbindelse med vaskerummet.



Overnatningsbygningen i Fredericia opført 1946.

Alle lokomotivmænd var ikke straks begejstrede for denne nyordning. De tidligere tiders tilstande, hvor kone og børn kunne få deres ugentlige bad i remisen, var nu uigenkaldelig forbi, men for størstepartens vedkommende kunne man godt se, at nyordningen var mere praktisk for lokomotivmændene som helhed.

Vi er nu nået op til den nuværende tid, og spørgsmålet kan da stilles, om det fuldkomne er nået på velfærdsforanstaltningernes område. Her må svaret blive „nej”. Selv om vi er nået langt, og vi med tilfredshed kan pege på de moderniserede bade- og vaskerum og opholdsbygningerne i Fredericia og ved Helgoland maskindepoter, så er der stadig opgaver nok at tage op for at bedre forholdene for det personale ved statsbanerne, der på grund af tjenestens karakter er tvunget til at tilbringe en stor del af deres fritid uden for hjemmets arne.

Tjeneste- og lejeboliger.

I de år Dansk Lokomotivmands Forening har bestået, har spørgsmålet om bolig ofte været et problem for medlemmerne. Ved forfremmelse, hvormed som regel følger forflyttelse, har det tit været vanskeligt at skaffe sig lejlighed, og selv om en og anden måske har følt lyst til at flytte sin familie til det nye stationeringssted, har boligsituationen forbudt det. Resultatet bliver da, at der indsendes en ansøgning om tilbageflytning til den by, hvorfra man er udgået, men for enkelte er det lykkedes at få lejlighed enten hos private husejere eller i en af statsbanernes lejeboliger.

For størsteparten af lokomotivpersonalet er der ingen mulighed for at få tilbudt tjenestebolig, idet tjenestemandsløven indeholder ganske bestemte regler for, hvem en sådan bolig kan tildeles, og disse regler kommer, indenfor vor forening, kun til anvendelse for eventuelle depotforstandere. Paragrafen i loven lyder nemlig således:

„Tjenesteboliger kan indrettes for sådanne tjenestemænd, af hvem det forlanges, at de også uden for den egentlige tjenestetid skal være i stand til at føre et effektivt tilsyn med den virksomhed, de leder eller overvåger, eller som i givet tilfælde skal kunne tilkaldes på alle døgnets tider.“

Hvorledes begrebet „lejebolig“ er opstået, skal her gives en kort historisk skildring af:

Før tjenestemandsløven af 1919 kendtes kun begrebet tjenesteboliger indenfor statsbanerne, men ved nævnte lovs ikrafttræden opstod benævnelsen lejeboliger. Lejen for de førstnævnte lå sædvanligt under det almindelige huslejeniveau, og navnlig kom den — efterhånden som det almindelige lejeniveau i årene 1914—1919 steg stærkt — til at ligge betydeligt under dette. Et sådant forhold var naturligvis til gunst for dem, som blev de lykkelige indehavere af tjenesteboliger, og denne gunst undgik ikke lønningskommissionens opmærksomhed. Kommissionen foreslog derfor, at boligerne fremtidig skulle deles i lejeboliger og tjeneste-

boliger, og at lejeboligerne i fremtiden skulle betales med en pris, som gav statsbanerne en rimelig forrentning, og aldrig måtte være billigere end tjenesteboligbetaling. Dette forslag blev lov, hvorefter statsbanerne skulle føre det ud i livet.

Den leje, statsbanerne fastsatte for lejeboliger, blev dog ikke anerkendt af lejerne, og resulterede til sidst i, at spørgsmålet blev indanket for domstolene.

Årsagen til denne proces var følgende: en statsbanebolig var før 1. oktober 1919 tildelt som tjenestebolig til en tjenestemand for en årlig betaling af 300 kr. I h. t. tjenstemandsloven overgik boligen fra at være tjenestebolig til at være lejebolig fra 1. oktober 1919. Da lejen for lejeboliger på dette tidspunkt ikke var fastsat, udstedte statsbanerne en almindelig ordre (H 227), hvori meddeltes, at lejen for sådanne boliger senere ville blive fastsat med tilbagevirkende kraft fra 1. oktober 1919, og at der indtil videre på lønningslisterne ville blive afdraget som for tjenestebolig, og endelig at der — når den endelige leje var fastsat — ville finde efteroprævning eller tilbagebetaling af henholdsvis for lidt eller for meget betalt leje. Afdrag for den nævnte tjenestebolig blev efter foranstående dato fastsat til 600 kr. årligt, med andre ord det dobbelte af, hvad tilsvarende bolig havde kostet inden denne dato.

Tiden gik, og endelig i marts 1921 meddelte statsbanerne ved skrivelse til hver enkelt lejer, at lejen nu endelig var fastsat, men da denne lå betydelig højere, end hvad de dengang eksisterende huslejenævn godkendte for lejligheder af lignende typer, anlagde Dansk Jernbane Forbund igennem et af sine medlemmer sag mod statsbanerne. Sagen måtte igennem alle instanser og afsluttedes med en højesteretsdom den 3. november 1922, i hvilken det statueredes, at statsbanerne var pligtig at underkaste sig huslejenævnens afgørelse.

Dommen resulterede i nedsættelse af et udvalg, der bestod af repræsentanter fra administration og organisationer og havde til formand statens forligsmand, kontorchef i Det statistiske Departement J. Dalhoff. Dette udvalg havde til opgave dels at ansætte den fremtidige leje for lejeboligerne, dels også tage stilling til det spørgsmål, som var afgjort ved højesteretsdommen og eventuelt andre i forbindelse hermed stående spørgsmål.

En af de væsentligste ting, udvalget beskæftigede sig med, var fastsættelsen af den fremtidige leje, og opgaven blev løst på den måde, at for det første blev de enkelte boliger besigtiget, og for det andet blev det undersøgt, hvad det almindelige huslejeniveau var i hele landet, dels

i landkommunerne og dels i bykommunerne på de forskellige stedtillægs-satser. Denne undersøgelses resultat blev lagt til grund for lejeansættelsen for de enkelte lejligheder, idet der dog blev taget hensyn til hver enkelt lejligheds kvalitet; derimod var man enig om at se bort fra tidspunktet for boligernes opførelse og ene lade kvalitet og størrelse være afgørende, fordi man mente, at to ganske ens boliger måtte sættes til samme leje, uanset opførelsesomkostningerne.

Under udvalgets arbejde viste det sig, at ganske enkelte af statsbanernes største lejeboliger havde en lejeværdi, som det — under hensyn til lejerens lønningsindtægt — ville være urimelig at afkræve ham. Udvalget enedes om at henstille, at lejen for disse boliger i almindelighed, men dog med enkelte afvigelser, sættes til ca. 12 pct. af lejerens lønningsindtægt.

Denne beregning for fastsættelse af leje af lejeboliger har siden stort set været gældende, og først i 1948 er der fra generaldirektoratets side gjort skridt til en forhøjelse. Man henholder sig til det stærkt stigende omkostningsniveau ved nyt byggeri under og efter den afsluttede krig, men noget endeligt på dette område er der ikke endnu, da dette skrives, opnået enighed om.

Fra foreningens side blev gjort et stort arbejde, for at tjenesteboliger blev tiltalende indrettet, og til belysning heraf citerer vi en skrivelse afsendt til generaldirektoratet i marts 1922:

„Dansk Lokomotivmands Forening tillader sig herved at andrage Generaldirektoratet om, at der maa blive anvist Lokomotivføreren (Depotforstanderen) i Oddesund Nord en Lejlighed, som den ved bemeldte Tjenestestationerede Lokomotivfører maa kunne være tjent med at bebo.

De sidste Aar maa have givet Generaldirektoratet Erfaringer for, at der for Oddesund Nord's Vedkommende er sket flere Forflyttelser, end hvad man for tilsvarende Pladser kender.

Aarsagen hertil maa i første Række søges i, at den Tjenestebolig, som man anviser den Lokomotivfører, der gør Tjeneste som Depotforstander, er af den Beskaffenhed, at ingen af de til Oddesund Nord forflyttede agter at skabe et vedblivende Opholdssted dér; thi dertil indbyder i første Række Boligen ikke.

Naar man ved, at Stedet i sig selv den største Del af Aaret er et overordentligt trist og øde Sted, som paa enten Manden eller Hustruen har en Indflydelse, der gør dem hypokonder, maa Generaldirektoratet ved de Midler, som der haves Hjemmel for, søge at bøde paa disse Forhold ved at skabe Muligheder for, at det dér nødvendigt stationerede Personale har de bedste Betingelser for at skabe sig et Hjem, hvis Rammer kan bøde paa meget af det, som gør Arbejdet nævnte Sted alt andet end løftende.

Man har nu i Januar Maaned d. A., ved at ingen Ansøgere har meldt sig, meget imod den paagældendes Ønske tvangsforflyttet en Lokomotivfører P. Givskov fra Brande til Oddeund Nord med Pligt til at udføre Tjeneste som Depotforstander.

Man anviser ham nu i Oddeund Nord en Tjenestebolig paa 2 Værelser, hvoraf det ene er paa Størrelse med, hvad man efter almindelig Bedømmelse vil kalde et mindre Pigeværelse.

Endelig findes et Loftsværelse med skraa Vægge. Med en Familie bestaaende af Hustru og 4 Børn, kommende fra en Lejlighed i Brande med 4 Værelser, er denne Mand saa uheldig stillet, at vi vel ikke nærmere behøver at beskrive Forholdet, og naar hertil tages i Betragtning, at det er ved Ordre, som ikke er afgivet som Følge af en Straffesag, at paagældende med Familie anvises Ophold i Oddeund Nord, virker denne Forflyttelse som en overordentlig haard Straf ikke blot for den Ansatte, men ogsaa for hans Familie. Man haaber derfor, at man fra Generaldirektoratets Side vil vise den største Velvilje, thi det er vor Overbevisning, at ved at anviser Lokomotivførere en ordentlig Bolig, vil man i Fremtiden kunne undgaa Forflyttelser, ligesom man ved en ledig Plads dersteds vil kunne paaregne Ansøgninger, en Omstændighed, som baade Administrationen og Personalet begge maa være stærkt interesseret i."

At man i generaldirektoratet kunne indse det fuldt berettigede i det af foreningen anførte, viser følgende svar:

I Anledning af det af Foreningen hertil indsendte Andragende, hvori samme har anholdt om, at der maa blive tilvejebragt en bedre Bolig end den nuværende for Lokomotivføreren (Depotforstanderen) i Oddeund Nord, skal man herved meddele, at 3. Distrikt allerede er beordret til at foranledige opført en Bolig for bemeldte Tjenestemand, og at Udbydelsen af Arbejdet ved Bygningens Opførelse er under Forberedelse og vil blive foretaget i den nærmeste Fremtid."

I Brande, der under den første verdenskrig i lighed med forholdene under krigen 1939—45, var et centrum for brunkulstransporterne, blev personalestyrken betydeligt udvidet, og boligmanglen meldte sig ret hurtigt, og naturligvis, som menneskene nu engang er, blev situationen udnyttet af husejerne til opskrining af huslejen.

Fra de stationerede jernbanemænd blev modtaget adskillige klager, og Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg tog sig af spørgsmålet.

Repræsentanter herfra satte sig i forbindelse med sogneråd, huslejenævn, sundhedskommission og de dér stationerede tjenestemænd, for ved konference med disse at få et så alsidigt indtryk af forholdene som muligt, ligesom lejlighedernes beskaffenhed blev undersøgt. Angående selve boligmangelen lå forholdet således, at der ikke var, ej heller i den nær-

meste fremtid blev nogle ledige, medens der var 17 tjenestemænd, der ikke havde lejlighed. I en skrivelse til generaldirektoratet havde sognerådet nævnt, at 16 lejligheder forventes at blive færdige, men dette viste sig ikke at kunne holde, idet kun 9 var færdige til indflytning, og de øvrige blev ikke færdige før det næste forår.

Sognerådsformanden hævdede at have afgivet ovennævnte erklæring i god tro, da de bygmestre, som havde disse ejendomme til opførelse, havde afgivet erklæring i ovennævnte retning.

Forskellige forhold, hvorpå sognerådet ikke havde nogen indflydelse, havde imidlertid bevirket, at ejendommene ikke var blevet færdige. Efter sognerådsformandens opfattelse var en medvirkende årsag til boligvanskelighederne for tjenestemændene opstået ved, at statsbanerne forflyttede tjenestemændene til Brande flere måneder senere end bebudet, hvilket medførte, at lejligheder, som var beregnet udlejet til disse, da forflyttelsen skete, var udlejet til andre, særlig til arbejdere ved brunkulslejerne. Prisen på lejlighederne, der var færdige, måtte siges at være overordentlig høj, så høj, at den lå langt over det, folk med tjenestemændenes indtægter kunne svare. Priserne på 3 værelser varierede fra 550 kr. til 650 kr. årlig, og 2 værelser 350 kr. til over 400 kr., og det var på daværende tidspunkt mange penge for en tjenestemand.

En stor del af lejlighederne blev besat, og mange til lejligheder i forhold til priserne var udvalget enige i aldrig at have set før, særlig i de nyopførte ejendomme, som var overordentlig dårlig opførte. Døre og vinduer i høj grad utætte, man bemærkede centimeterbrede åbninger ved dørene, og flere var i den grad gennemtrængt af fugt, så vedkommende lejer fuldstændig ville få sit bohavn ødelagt. Udgiften til opvarmning af disse lejligheder ville jo også blive ganske uoverkommelige for folk med små indtægter.

Flere af de lejligheder udvalget beså, var i en sådan tilstand, at man var enige om, at hvis lignende blev udbudt til leje i byer, hvor sundhedskommissionen var sig sit ansvar bevidst, ville det blive forbudt at udleje disse til beboelse. Det medlem af huslejenævnet, som udvalget konfererede med angående priserne, hævdede, at det ikke havde været muligt at begrænse stigningen mere, end det var sket, ikke fordi han mente, at så høje priser var nødvendige for ejendommenes forrentning, men fordi den grundejerinteresserede del af huslejenævnet øvede den største indflydelse.

Tjenestemændene i Brande fik ret i, at boligforholdene var fortvivlede, og man anbefalede fællesudvalget på det *energiske* at arbejde for en for-

bedring. Det blev bl. a. fremhævet, at såfremt statsbanernes administration vedblivende ønskede så stort et antal tjenestemænd stationeret i Brande, at der da opførtes lejeboliger.

Skulle det vise sig, at administrationen ikke ville vise imødekommenhed i den allernærmeste fremtid, blev der fremsat ønske om, at i hvert fald en del af tjenestemændene blev stationeret i Vejle, hvor der, selvom der også dér var boligvanskeligheder, dog sikkert ville vise sig anderledes let for administrationen at få personalet til at blive, da en by af denne størrelse betydelig bedre ville kunne overvinde vanskelighederne end den mindre by Brande.

Kort efter krigsafslutningen i 1918 ændrede forholdene sig hurtigt for Brandes vedkommende, men der er ingen tvivl om, at organisationernes indsats gav adskillige forbedringer for de dér stationerede tjenestemænd på boligspørgsmålets område.

Selv i en by som Århus måtte vor forening gøre en indsats for nogle af vore medlemmer, der ved en udvidelse af godsbanegården måtte fraflytte nogle af dem beboede lejligheder, idet statsbanerne havde ekspro-



Nyere boligtyper for lokomotivførere og lokomotivfyrbødere.

prieret nogle ejendomme til nedrivning. Det blev i en skrivelse til generaldirektoratet henstillet, at de i betragtning kommende ejendomme måtte henstå urørt, idet det ikke var muligt for adskillige af lejerne, at skaffe sig husrum, før Århus kommune havde opført nogle nye ejendomme til brug for de familier, der blev husvilde ved den omtalte nedrivning.

I Padborg blev boligspørgsmålet aktuelt i 1926—27. Denne by skulle efter genforeningen være grænsestation mellem Danmark og Tyskland, og personalet fra Vamdrup, som tidligere havde været overgangsstation, skulle forflyttes. Der var på det her nævnte tidspunkt ialt stationeret 54 lokomotivmænd i Vamdrup, så godt som alle familieforsørgere, og det var fra første færd meningen, at næsten hele denne styrke skulle forflyttes. Ved henstilling fra foreningen reducerede man dog antallet til ca. 30, men samtlige stod uden lejlighed i Padborg.

Forskellige planer om dannelse af en byggeforening blev drøftet imellem de dér stationerede lokomotivmænd, og Dansk Lokomotivmands Forening blev anmodet om at være behjælpelig med eventuel fremskaffelse af et byggelån, iøvrigt var der forud sket det, at statsbanerne lod opføre huse med 37 lejligheder, der blev fordelt til de øvrige kategorier, således at lokomotivmændene følte sig stedmoderlig behandlet, idet der overhovedet intet hensyn var taget til dem ved opførelse af lejligheder.

Da spørgsmålet om eventuelt byggelån blev berørt, viste statsbanerne sig ikke uvillige, og foreningen foreslog, at de lokomotivmænd, som agtede at bygge, fik støtte i form af vejanlæg, kloakering m. v., samt et lån på ca. 4 à 5.000 kr. i hver ejendom med 2. eller 3. prioritets panteret. Endvidere blev foreslået, at man under hensyn til den tvangssituation lokomotivpersonalet var bragt i ved at blive forflyttet til et sted, hvor der ingen boliger fandtes, ville det være rimeligt, at lånene blev forrentet i lighed med lønningsforskud, og at de amortiseredes på lempeligste måde.

Generaldirektøren, hvem sagen blev forelagt, gav tilsagn om overfor bevillingsmyndighederne at stille forslag om, at et beløb blev stillet til rådighed ud fra følgende forudsætninger:

at 15 tjenestemænd ville opføre ejendomme, der for så vidt de opførtes med 3 værelser, blev anslået til en byggeudgift af 11.000 kr., og hvis de opførtes med 4 værelser til 14.000 kr. pr. stk., heri alt iberegnet (grund, vejanlæg, kloakering, kurstab m. v.). De pågældende ejere kunne tage et 1. prioritetslån gennem en kreditforening; statsbanerne ville da udlåne i 2. prioritet indtil 5 henholdsvis 7.000 kr. Det var en betingelse, at byggeplanerne godkendtes, og at statsbanerne fik adgang til at tilse bygningerne under opførelsen samt adgang til at føre kontrol med bygningernes

vedligeholdelse og det beløb, der anvendtes hertil. Som en norm måtte det sættes, at 3 værelses lejligheder betalte 650 kr. om året i leje og 4 værelser 850 kr.; heraf afholdtes alle udgifter til forrentning og amortisation af 1. prioritet, skatter, offentlige afgifter, vedligeholdelse m. m. samt til amortisation af 2. prioritet 1 pct. af hovedstolen. Hvad der derefter blev til rest, ville være at regne som rente for statsbanernes lån.

Med hensyn til spørgsmålet om køb af et af statsbanerne tilhørende areal meddelte generaldirektøren, at dette under alle forhold skulle fås på meget rimelige vilkår. Generaldirektøren anbefalede iøvrigt dannelsen af en byggeforening, og i forbindelse med ministeren fik han finansudvalgets bemyndigelse til at stille ca. 100.000 kr. til rådighed som prioritetslån.

Der blev dog intet ud af denne sag, hvori så stort et arbejde var nedlagt, idet personalet i Padborg, efterhånden som tiden gik, skaffede sig boliger uden at benytte sig af statsbanernes tilbud.

Det må erkendes, at der igennem årene er gjort en god indsats af Dansk Lokomotivmands Forening for rundt omkring i landet at fremskaffe



Lejeboliger med 3 værelser og kammer for lokomotivførere. Facade mod haven.

gode boliger til en rimelig betaling. I de sidste 7—8 år er adskillige lokomotivmænd blevet hjulpet til bolig, og det tjener statsbanerne til ære, at der trods vanskeligheder på mange områder ved fremskaffelse af materialer og deslige er vist imødekommenhed og forståelse overfor personalet.

Hvor mange lejeboliger findes i landet? Hvorledes fremskaffes midler til bygning af disse? Og hvordan fordeles de imellem statsbanernes tjenestemænd?

Statsbanerne var ejer af ialt 2859 beboelseslejligheder i 1945, og heraf var de 1364 lejeboliger, der fordeles sig med 580 i 1. distrikt og 784 i 2. distrikt.

Midlerne til bygning fremskaffes ved bevilling på finansloven efter indstilling fra statsbanernes styrelse, der igen har modtaget anmodninger fra organisationerne om bygning af lejeboliger visse steder.

Hvordan de fordeles, skal vi her give en kort redegørelse for; først skal dog nævnes, at der med tjenestemænd ikke afsluttes nogen egentlig kontrakt, men statsbanerne nøjes med at sende en skrivelse om datoen



Forsiden af lokomotivførerboligerne.

for lejemålets indgåelse og lejens størrelse, medens der med hensyn til lejevilkårene henvises til de i ordre A herom nedlagte bestemmelser. Om tildeling af lejebolig er der mellem generaldirektoratet og organisationerne truffet en overenskomst, der i hovedtrækkene lyder således:

Lejeboliger, der efter tradition er bestemt for indehaveren af en bestemt tjenestemandstilling, der besættes efter opslag, optages i opslaget om den ledige stilling og tildeles således ved personskitte den ny indehaver af stillingen.

Boliger, der er tilvejebragt før den 1. april 1939, udlejes til en ansøger på stedet indenfor den kategori, som havde lejligheden den 1. april 1939 under forudsætning af, at ansøgeren uden egen skyld er boligløs eller bor under utilfredsstillende boligforhold.

Boliger, der er tilvejebragt efter den 1. april 1939, udlejes til en ansøger på stedet inden for den kategori, for hvilken boligen — i henhold til de om dens tilvejebringelse truffede aftaler mellem generaldirektoratet og organisationerne — er bestemt.

Hvis en af de her omhandlede boliger er blevet ledig ved en tjenestemand eller aspirants forflyttelse eller død, bør boligen normalt ikke oplås, før den ledige stilling er besat, således at der herved gives den ny indehaver af stillingen lejlighed til at søge boligen.

Er de lokomotivmænd, der bebor en af statsbanernes lejeboliger nu, stort set tilfreds? Dette spørgsmål kan besvares med ja, og det må også siges, at statsbanerne gennemgående behandler deres lejere ordentligt, ligesom lejen er rimelig, og boligen holdes i almindelighed i en pæn tilstand. De sidste nye typer af boliger er, da festskriftet skrives, projekteret i Korsør, hvor der i en rækkehusbebyggelse vil blive 2 boliger beregnet for lokomotivfyrbødere. Disse boliger indrettes praktisk og med en smuk og dog central beliggenhed.

Det skal sluttelig bemærkes, at foreningen frem i tiden stadig vil beskæftige sig med spørgsmålet lejeboliger helt i overensstemmelse med de principper, hvorefter Dansk Lokomotivmands Forening har virket og stadig vil se som sin opgave, at vore medlemmer kan blive hjulpet på et så vigtigt område, som boligen nu engang er.

Foreningens fonds.

ADMINISTRATIONEN af foreningens pengemidler sker gennem hovedkassen, hvorfra en del af kontingentet overføres til forskellige fonds med hver sin opgave.

Om disse fonds tilblivelse og opgaver og hvorledes de opretholdes og administreres, skal i det følgende gives en oversigt.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Blant de mange opgaver, *Rich. Lillie* i perioden 1912—1915 tog op til behandling, var spørgsmålet om, hvorledes man på organisationsmæssig basis kunne støtte de kammerater, der på grund af uheld i tjenesten havde brug for hjælp af såvel juridisk som økonomisk art.

I året 1913 var der indtruffet et par tilfælde — et i Fredericia og et i København — hvor to lokomotivfyrbødere kom ud for uheld og idømmtes henholdsvis en bøde af betydelig størrelse og en længere tids karantæne. Begge de pågældende ramtes hårdt, og selv om kammeraterne ved det ene af de omtalte depoter trådte hjælpende til og afbødede de værste af de økonomiske følger, følte man sig ikke sikker på, at den samme kammeratskabsfølelse altid og under alle forhold ville være til stede, og *Rich. Lillie*, der på ganske nært hold havde kendskab til forholdene, tog initiativet til oprettelse af en fond, som kunne yde den fornødne hjælp, når en lokomotivmand kom ud for et tjenstligt uheld.

I december måned 1913 samledes repræsentanter for de sjælland-falsterske afdelinger med *Lillie* i hans hjem, og senere mødtes han i Fredericia med repræsentanter for de jydske-fynske afdelinger og redegjorde begge steder for sin tanke.

Resultatet af disse møder blev et opråb, der i februar måned 1914 udsendtes til samtlige medlemmer af lokomotivfyrbødernes hovedafdeling.

I opråbet, der var undertegnet af hovedafdelingens bestyrelse og af repræsentanter fra så godt som samtlige landets lokomotivfyrbøderaf-

delinger, rettedes der anmodning om at støtte sagen og tegne sig for et bidrag på 2 kr.

Opråbet fik en god modtagelse, og på lokomotivfyrbødernes hovedafdelings generalforsamling i Århus den 24.—25. april 1914 fremsattes forslag til vedtægter. Forslaget blev indgående behandlet og vedtaget, og hermed var grunden lagt til *Lokomotivpersonalets Hjælpefond*.

Det bestemtes i vedtægterne, at alle medlemmer af Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøder Forening — såvel lokomotivførere som lokomotivfyrbødere kunne optages som medlemmer, og at alle nyindtrædende medlemmer i lokomotivfyrbødernes hovedafdeling samtidig indmeldes i hjælpefonden.

Kontingentet fastsattes til 1 kr. årligt, og det nedlægges i vedtægterne, i hvilke tilfælde hjælpefonden skulle yde hjælp.

Endvidere besluttedes det at lade hjælpefonden administrere af et repræsentantskab på 5 medlemmer, hvoraf 3 valgtes af generalforsamlingen, medens 2 udpegedes af lokomotivfyrbødernes hovedafdeling. Dette er dog senere rettet derhen, at Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse udpeger 1 lokomotivfører og 1 lokomotivfyrbøder af sin midte til at indtræde i repræsentantskabet.

Det første repræsentantskab kom til at bestå af følgende: lokomotivfyrbøderne *C. L. Christiansen*, Nyborg, *R. Hvid*, Esbjerg, og *K. Johansen*, København, valgt af generalforsamlingen, og lokomotivfyrbøderne *Rich. Lillie*, København, og *Alfred Olsen*, Helsingør, valgt af hovedafdelingen, og dette repræsentantskab konstituerede sig med *K. Johansen* som formand og *R. Hvid* som kasserer.

Der forestod dette første repræsentantskab en stor opgave; dels med at få samtlige lokomotivmænd til at indtræde som medlemmer, dels med at konsolidere fonden, og det skal her siges, at det gik til opgaven med lyst og interesse. Ved udgangen af hjælpefondens første år var medlems-tallet 529 og formuens størrelse 383,40 kr., og begge dele er gennem årene vokset støt og sikkert; dog kan vi endnu ikke notere 100 pct. tilslutning til fonden, idet desværre et af Dansk Lokomotivmands Forenings medlemmer stadig ikke finder anledning til at være medlem af Lokomotivpersonalets Hjælpefond, men måske, dersom vedkommende læser disse linier, vil han få forståelsen af, at også han bør være med i det hjælpearbejde, som fonden udøver.

R. Hvid afløstes som kasserer af *Hj. Kann* allerede i 1916, men fortsatte som medlem af repræsentantskabet. Da Kann i 1918 valgtes til foreningens hovedkasserer, bibeholdt han hvervet som kasserer for hjælpefon-

den, og dette hverv har siden fulgt hovedkassereren, idet denne af praktiske grunde altid vælges som den ene af de 2 repræsentanter, hovedbestyrelsen udpeger til repræsentantskabet.

K. Johansen udførte som formand for hjælpefonden et energisk arbejde for at få samtlige lokomotivmænd til at indmelde sig i fonden, og efter den første 10 årige periode stod kun ca. 50 udenfor, og dette tal formindskedes stadig; samtidig voksede formuen, og på generalforsamlingen i 1927 stillede repræsentantskabet forslag om at udvide hjælpevirksomheden til også at omfatte en årlig uddeling af understøttelse til medlemmer -- både ordinære og ekstraordinære -- samt til enker og børn efter lokomotivmænd.

Generalforsamlingen tiltrådte forslaget, og det bestemtes, at et beløb af fondens overskud i portioner på 50—100 kr. hvert år mellem den 15. og 24. december fordeltes mellem de indkomne ansøgninger efter repræsentantskabets afgørelse. Fra 1948 er det til rådighed værende beløb betydeligt forøget, idet der er vedtaget en kontingentforhøjelse til fonden på 50 øre pr. medlem pr. år, og dette beløb går ubeskåret til denne gren af hjælpefondens virksomhed.

I 1925 nedlagde *Hj. Kann* sine tillidshverv inden for Dansk Lokomotivmands Forening grundet på forfremmelse til lokomotivmester, og han afløstes som hjælpefondens kasserer af *L. M. Schmidt*.

Med udgangen af oktober måned 1931 måtte *K. Johansen* på grund af sygdom nedlægge sit hverv som formand for fonden.

K. Johansen havde da været formand uafbrudt i 18 år og kunne se tilbage på en rig udvikling inden for Lokomotivpersonalets Hjælpfond, der på dette tidspunkt havde et medlemstal på 1856 og en formue på 23 658,94 kr.

Fra *K. Johansen* tilbagetræden indtil generalforsamlingen i 1933 fungerede fondens kasserer, lokomotivfører *L. M. Schmidt*, tillige som formand og afløstes derefter på denne plads af motorførererkredsen formand, *H. P. Christensen, Ar.*, som igen 2 år efter afløstes af motorfører *P. Jensen, Hgl.*, der beklædte formandsposten indtil 1943, hvilket år der skiftedes såvel formand som kasserer.

Lokomotivfører *S. E. Boye, Ab.*, der havde haft sæde i repræsentantskabet i 10 år, valgtes til formand, og lokomotivfører *Kai Svendsen*, der afløste *L. M. Schmidt* som hovedkasserer, tiltrådte samtidig som kasserer for hjælpefonden.

Desværre fik vi ikke lov til at beholde *Boye* på formandspladsen ret mange år, idet han i maj måned 1948 afgik ved døden efter et kortere

sygeleje, og han efterfulgtes på formandspladsen af lokomotivfører *F. C. Jespersen, Gb.*

Foruden de allerede nævnte tillidsmænd har adskillige haft sæde i hjælpefondens repræsentantskab, men det vil føre for vidt at nævne dem alle; dog skal det siges her, at de hver for sig har ydet en indsats for fonden og medvirket til at styrke dens position.

Til belysning af, hvor omfattende virksomheden har været inden for fonden tjener, at der til bisiddere og til betaling af erstatning under suspension m. v. samt til bøder er udbetalt til medlemmerne ialt kr. 21 315,32 og uddelt i understøttelse kr. 28 150,00, og det er værd at notere, at alt dette er nået ved så relativt lavt et kontingent, som 1 kr. om året må siges at have været.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond sluttede året 1948 med en formue på kr. 22 584,26, hvoraf kr. 17 227,50 er anbragt i stats- og kreditforeningsobligationer og resten i en sparekasse.

Som slutning på denne oversigt over hjælpefondens tilblivelse og virksomhed skal nævnes, at også andre end netop lokomotivmænd har kendskab til fonden, og det kan vel endda siges, at den er kendt i vide kredse som velgørende institution.

Som bekendt får hvert medlem som kvittering for det indbetalte kontingent indklæbet et mærke i medlemsbogen, og ligesom der nu findes nogle mennesker, som samler på frimærker, findes der også en del, der samler på velgørehedsmærker, og i disse samlinger er der også blevet plads til hjælpefondsmærkerne, der endda så vidt vides er katalogiseret.

Reservefonden

er stiftet d. 1. januar 1918 med det formål at sikre, at foreningen altid er i besiddelse af disponibel kapital.

Fondens opgaver gennem årene har været mangeartede, ligesom indtægterne er tilflydt fra forskellige sider. Egentlig andel i kontingentet havde Reservefonden ikke fra starten, først fra 1936 sker denne reform, idet der fra dette år og videre fremefter overføres til fonden 50 øre pr. medlem pr. måned. Forud for dette tidspunkt havde fonden hovedsageligt kun den indtægt, som tilflød fra det overskud kredskasserne og hovedkassen var i stand til at oparbejde i årets løb og som ved regnskabsårets slutning kunne overføres til fonden.

Af andre indtægter kan nævnes overskud fra marketenderidrift, som dog ophørte igen, da foreningen i 1926 oprettede en byggefond, idet det

da samtidig bestemtes, at den del af marketenderiernes overskud, som tilfaldt D. L. F. skulle overføres til denne fond.

De krav, som gennem årene er blevet stillet til Reservefonden, har været fortsat voksende.

Fra starten gik bestræbelserne kun ud på at konsolidere fonden, hvilket også lykkedes, idet den i 1926 havde nået en størrelse af ca. 42.000 kroner, men her skiftede billedet. Det blev nu nødvendigt at lade Reservefonden træde i virksomhed med afholdelse af forskellige udgifter, som indtil da havde påhvilet hovedkassen.

I 1927 og 1928 afholdtes en del møder vedrørende løn- og tjenestetid samt normeringslov og påtænkte personaleindskrænkninger, og midlerne hertil blev udredet af Reservefonden.

Fra 1929 overtog Reservefonden endvidere alle udgifter vedrørende kongres, og i årene derefter er der gang på gang stillet fornyede krav, der har medført udgifter, som nødvendigvis måtte afholdes af Reservefonden, og man kan med et gammelt mundheld sige, at denne fond i dag lever „fra hånden og i munden“.

At forholdet er sådan, vil let kunne forstås af følgende: Reservefondens eneste faste indtægt er den fonden tilfaldende del af medlemskontingentet, som for tiden udgør ca. 11 000 kr. årligt, medens det samtidig påhviler den at udrede midlerne til afholdelse af kongres og formandsmøde samt studiekursus på feriehemmet og udgivelse af en lommebog, som fordeles gratis til medlemmerne. Udgifterne til en kongres ligger omkring 35 000 kr. og til formandsmøde 7 000 kr., og selv om disse kompetente forsamlinger kun afholdes hvert andet år — skiftevis — bliver det dog en årlig udgift for fonden på ca. 21 000 kr.

Lommebogen koster organisationen ca. 6 000 kr. årligt, og studiekursus på feriehemmet — som ganske vist ikke er permanent endnu, men vel nok bliver det — ca. 7 000 kr., og vi er således alene for disse 4 posters vedkommende oppe på en årlig udgift for fonden på 34 000 kr., og hertil kommer så en del mindre udgifter af forskellig art, foruden de eengangsudgifter, som nu og da dukker op.

Året 1948 har af forskellige årsager været særligt strengt for Reservefonden, og der er af samme årsager tæret stærkt på kapitalen, således at fonden går ind i jubilæumsåret med kun ca. 32 000 kr. i behold; en relativ lav sum, når det betænkes, at der til maj skal afholdes jubilæumskongres.

Ved fornuftig økonomi lykkes det dog nok at komme gennem dette år også, ligesom det forhåbentlig vil lykkes at arbejde fondens formue op igen i de kommende år.

Kampfonden

er vel nok den vigtigste af foreningens fonds, i hvert fald er det langt den betydeligste med hensyn til formue, ligesom det sikkert også er den, der har medlemmernes største interesse og det af flere grunde, hvoraf formålsparagraffen må siges at være den vigtigste, idet det her fastslås, at Kampfondens opgave er at sikre disponibel kapital til understøttelse af medlemmerne under konflikter og til iværksættelse af foranstaltninger mod forringelse af de økonomiske og tjenstlige vilkår, vi lever under.

At kontingentet til Kampfonden — 1 kr. pr. medlem pr. måned — ikke indgår som et almindeligt led i organisationens administration, men bogføres på konto for hvert enkelt medlem, som derved har i hvert fald den teoretiske mulighed for at få det gennem årene indbetalte beløb tilbagebetalt ved udtræden af stillingen som lokomotivmand, må naturligvis også tages i betragtning, og har i mangfoldige tilfælde vist sig at være af uvurderlig betydning for medlemmet.

På delegeretmødet i april 1918 blev der stillet forslag om oprettelse af en kampfond. Forslaget kom ud til urafstemning i juni måned samme år, og blev vedtaget, hvorefter Kampfonden er oprettet fra 1. juli 1918 med en månedlig indbetaling på 1 kr. pr. medlem.

Renten af Kampfonden skulle ifølge delegeretmødets beslutning forblive i fonden.

På delegeretmødet i 1919 vedtoges det at forhøje kampfondskontingentet til 2 kr. pr. medlem pr. måned fra 1. maj samme år, dog således, at der fra 1. juli kun henlagdes 1 kr. til Kampfonden, dersom Nordisk Lokomotivmands Forbunds kongres i juni besluttede dannelse af en reservefond med indbetaling af 1 kr. pr. medlem pr. måned. På samme delegeretmøde besluttedes, at renten af Kampfonden ikke skulle forblive i fonden men overføres til foreningens hovedkasse.

Da Nordisk Lokomotivmands Forbunds kongres, der afholdtes i Bergen i juni måned 1919, besluttede at oprette en reservefond fra 1. juli samme år med en indbetaling på 1 kr. pr. medlem pr. måned, er der således kun i 2 måneder, nemlig maj og juni 1919, henlagt 2 kr. pr. medlem pr. måned og iøvrigt 1 kr. pr. md. fra oprettelsen og fremover.

Selv om der ikke i vore love er nedlagt nogen garanti for, at det til Kampfonden overførte og på hvert medlems konto bogførte beløb vil komme til udbetaling, er dette dog i det væsentlige sket hidtil, idet det kun 2 gange — for enkelte medlemmers vedkommende 3 gange — har været nødvendigt at belaste kampfondskontoen og begge gange med små beløb.

Som følge af personaleindskrænkninger i 1927 blev en del lokomotivfyrbøderaspiranter, der på det tidspunkt stod som medlem af Dansk Lokomotivmands Forening, afskediget og kom derved i den ulykkelige situation at blive arbejdsløse uden at være tilmeldt nogen arbejdsløshedskasse. Dansk Lokomotivmands Forening følte det som en moralsk pligt at yde aspiranterne økonomisk hjælp, og der udsendtes derfor i september måned 1927 til urafstemning et forslag om at oprette en midlertidig arbejdsløshedsfond, til hvilken midlerne skulle tilvejebringes ved at standse indbetalingen til Kampfonden, og i stedet overføre beløbet til arbejdsløshedsfonden.

Forslaget blev vedtaget, og trådte i kraft d. 1. oktober 1927, og varede til 31. marts 1928, hvorved hvert medlems konto blev belastet med 6 kr.

Pr. 1. januar 1928 gennemførtes den nyordning, at foreningskontingentet, der hidtil var opkrævet af afdelingskassererne, nu af statsbanerne ville blive indeholdt i lønnen. Ved denne lejlighed viste det sig, at en del af medlemmerne — nærmere betegnet 179 lokomotivførere og 256 lokomotivfyrbødere — ganske vist i lighed med deres kolleger betalte kontingentet månedsvis, men de betalte det bagud, således at de efter sædvane skulle betale kontingentet for december måned 1927 den 1. januar 1928, på hvilken dag samtidig betaltes kontingent for januar måned ved indeholdelse i lønnen. For at lette disse medlemmer ved overgangen, blev der derfor truffet den ordning, at deres kontingent for december måned blev taget af deres kampfondskonto.

Under lønningens behandling i 1946 blev det nødvendigt at afholde en ekstraordinær kongres, og da det skønnedes, at Reservefonden, som ellers normalt afholder kongresudgifter, ikke havde tilstrækkelig kapital hertil, vedtog den ekstraordinære kongres et forslag om at standse indbetalingen til Kampfonden i 9 måneder, fra 1. april til 31. december 1946, og lade disse 9 kr. pr. medlem tilflyde Reservefonden.

Det vil heraf ses, at Kampfonden fra sin start i 1918 indtil nu, da disse linier skrives, kun har belastet det enkelte medlems konto med ialt 15 kroner, for dem, der som nævnt var bagud med kontingentet, dog 19 kroner; men dette kan selvfølgelig ikke tages som rettesnor for tiden, der kommer, thi ingen ved, hvad vi kan komme ud for, og skal formålsparagraffen tages i anvendelse, kan det i langt højere grad komme til at tære på kapitalen, end tilfældet hidtil har været, og det vil i den forbindelse være rigtigt at pege på, at ca. 60.000 kroner af Kampfondens formue — 30 kroner pr. medlem — er båndlagte til imødegåelse af vore forpligtelser overfor Centralorganisation I, jvf. vore loves paragraf 18, stk. a.

Der har gennem årene, som er gået — på delegeretmøder og kongresser — gentagne gange været forsøgt at få Kampfonden ophævet og kapitalen udbetalt til de respektive medlemmer, og det har hver gang givet et negativt resultat, hvilket vi tror medlemskredsen i dag hilser med tilfredshed, idet Kampfonden jo også rent internt udøver en virksomhed, som har været til gavn og glæde for mange medlemmer. Der tænkes her på, at Kampfonden har været en art sparekasse, og at det ikke er småbeløb, det drejer sig om, ses af, at der i Kampfondens 31 årige levetid ialt er udbetalt til medlemmer, der er afgang fra tjenesten, ca. 265.000 kr.

Ved indgangen til jubilæumsåret har Kampfonden en kapital på 381.783,79 kroner, der for størstepartens vedkommende er anbragt i stats- og kreditforeningsobligationer. Et beløb på 60.813,61 kroner af fondens midler er dog anbragt i foreningens ejendom på Hellerupvej, idet hovedbestyrelsen fandt det mest formålstjenligt at lade Kampfonden være den egentlige prioritetsindehaver.

Feriehjemsfonden.

På delegeretmødet i Århus den 30. april 1920 udkastede foreningens daværende formand, Rich. Lillie, tanken om at bygge og indrette et ferie-hjem for lokomotivmændene, og der nedsattes et udvalg på 7 medlemmer til at føre tanken ud i livet.

Udvalget holdt sit første møde d. 12. maj 1920, og var enigt i, at sagen skulle fremmes mest muligt. Til realisation af planen skulle der skaffes mange penge, og der indkom også ret hurtigt en del pengegaver, men udvalget blev snart klar over, at ad den vej ville det komme til at gå for langsomt; et landslotteri til fordel for feriehjemmet forsøgte også, men gav heller ikke ret mange penge i kassen.

Der måtte på en eller anden måde skabes en fond, og udvalget udsendte derfor i november måned et opråb til medlemmerne om at tegne sig for andele på mindst 120 kroner. I opråbet blev der givet tilsagn om, at andelen igen ville blive fuldt indfriet ved afsked, således at beløbet måtte betragtes som et rentefrit lån til fonden.

Denne ide slog godt an; inden årets udgang var tegnet andele til et beløb af ca. 30.000 kroner, men hovedbestyrelsen måtte nu finde udveje til at sikre sig, at den fornødne kapital altid var til stede i fonden, så den kunne opfylde sine forpligtelser over for de medlemmer, der havde tegnet sig for en andel.

Hovedbestyrelsen mødte derfor på delegeretmødet i 1921 med et for-

slag til lovændring, der gik ud på, at nyoptagne medlemmer i 5 år skulle betale 2 kroner pr. måned ud over det egentlige kontingent, at disse 2 kroner skulle overføres i Feriehjemsfonden, og at der skulle udstedes et andelsbevis for beløbet, når dette var fuldt indbetalt. Forslaget vedtoges, og fonden blev i løbet af 1921 bragt op på ca. 74.000 kroner, hvoraf ca. 8.000 kroner var obligatorisk tegnede andele.

I juni måned 1922 købte udvalget „Skambæk Badehotel“ fuldt monteret for 62.000 kroner, og lokomotivmændene fik her et feriehjem i pragtfulde og sunde omgivelser, og det blev taget i brug til sit formål d. 17. juli 1922.

Tegningen af andele fortsatte støt og sikkert, men den obligatoriske tegning var en torn i øjet på en del af medlemmerne, og en afdeling stillede på delegeretmødet i 1923 forslag om igen at ophæve bestemmelsen herom, og det blev samtidig foreslået, at sagen udsendtes til urafstemning blandt foreningens medlemmer.

Det var ubetinget nødvendigt at skabe feriehjemmet den fornødne arbejdsro, og hovedbestyrelsen modtog derfor forslaget om en urafstemning. Denne fandt sted i september måned, og gav til resultat, at der ikke skulle finde nogen ændring sted, og hermed var Feriehjemsfonden sikret, og har helt og fuldt kunnet opfylde sine forpligtelser.

Den tegnede andelssum udgør nu 175.370 kroner og heraf er indbetalt 152.288 kroner, men herudover ejer fonden en gavekonto og en legatkonto på henholdsvis 5.536,25 kroner og 364,52 kroner. På gavekontoen indføres de pengegaver, som skænkes feriehjemmet, og kontoen afholder forskellige udgifter vedrørende udsmykning o. lign. Til eksempel kan nævnes, at udgiften til radio og billard blev afholdt af gavekontoen.

Legatkontoen er noget nyt. I anledning af feriehjemmets 25 årige fødselsdag skænkede en københavnsk lokomotivfører et beløb på 200 kroner, og gav samtidig løfte om en månedlig indbetaling på 15 kroner, så længe han er i aktiv tjeneste. Betingelsen for gaven var, at pengene skulle anbringes på særlig konto og anvendes til betaling af et rekreationsophold på feriehjemmet for lokomotivmænds hustruer.

Byggefonden.

På det møde, Dansk Lokomotivmands Forening afholdt i forbindelse med foreningens 25 års jubilæum, talte lokomotivfører *O. A. Liljekrans*, Københavns Godsbanegård, for oprettelse af en fond, hvis formål skulle være opførelse af en foreningsbygning. Liljekrans skitserede ikke planen yder-

ligere, men overrakte som gave til foreningen fra hans søn et lille saffian-skrin indeholdende 15 kr. i guld- og sølvmønter, og knyttede den betingelse til gaven, at den skulle indmures i grundstenen på den første bygning, foreningen lod opføre.

Dette skrin er stadig i hovedbestyrelsens varetægt, da betingelserne for dets anvendelse endnu ikke har været til stede, derimod blev tanken om oprettelse af en byggefond taget op, og foreningens ledelse stillede på det ordinære delegeretmøde i april måned 1925 forslag om oprettelse af en sådan fond.



Foreningens ejendom Hellerupvej 44.

Vor organisation havde sammen med Værksted- og Remisearbejder-nes Fællesorganisation fra 1. oktober 1921 overtaget driften af de københavnske marketenderier, og der forventedes derfra et årligt overskud på 2 000 à 3 000 kr. For årene 1924 og 1925 havde Dansk Lokomotivmands Forenings andel i overskudet været ca. 5 000 kr., som midlertidig var overført til Reservefonden, hvor det ikke kunne forblive, da statsbanernes generaldirektorat — som betingelse for at overlade driften af marketenderierne til organisationerne — havde krævet, at eventuelt overskud skulle anvendes til særlige formål og ikke måtte indgå i de almindelige kasser.

Det var derfor nærliggende, at der tænktes på oprettelsen af en byggefond, og delegeretmødet vedtog da også forslaget, hvori bestemmes, at der til fonden foruden evt. overskud fra marketenderidrift kunne overføres et beløb fra hovedkassen, ligesom fonden skulle have en mindre andel i kontingentet, når indbetalingen til Nordisk Lokomotivmands Forbunds reservefond standsedes. Som nævnt var et overskud fra marketenderierne på ca. 5 000 kr. tilført Reservefonden; dette beløb overførtes nu til Byggefonden, og da året 1926 gav organisationen et overskud fra marketenderierne på ca. 5 000 kr., hvortil kom en overførsel fra hovedkassen på 2 000 kr., må det siges, at Byggefonden fik en fin start, idet den allerede det første år havde en kapital på ca. 12 000 kr.

I tidsrummet 1. juli 1929 til 1. februar 1937 fik fonden andel i kontingentet med 25 øre pr. medlem pr. måned, hvilken foranstaltning tilførte fonden en kapital på 42 626,50 kr.

Derudover har hovedkassen i årene 1926 til 1930 overført ialt 10 000 kr., medens den øvrige kapital stammer fra indtjent overskud eller afgift fra marketenderierne i København, Fredericia og Århus samt fra renter af kapitalen.

I året 1939 havde Byggefondens kapital nået en størrelse af ca. 123 000 kr., men feriehemmet stod på det tidspunkt overfor en nødvendig ombygning og modernisering, og man anvendte hertil af Byggefondens midler et beløb på ialt 103 458,76 kr.

Med udgangen af 1948 er fondens kapital 60 041,50 kr., hvoraf ca. 19 000 kr. er anbragt i aktier og obligationer, og det kan måske da se mærkeligt ud, at hovedbestyrelsen har afstået fra at lade Byggefonden financiere købet af ejendommen på Hellerupvej, men dette har sin årsag i, at der, så snart byggesituationen tillader det, agtes opført en tilbygning til det lille anneks på feriehemmet, og heri indrette elektrisk vaskeri, samt foretaget en udvidelse af musikstuen, der efterhånden er blevet for

lille. Da hovedbestyrelsen forlængst har tiltrådt denne modernisering af feriehuset, og ligeledes er gået ind for, at midlerne hertil udredes af Byggefonden, har det været nødvendigt at indrette sig på anden måde ved købet af ejendommen i Hellerup.

Nordisk Reservefond

er oprettet i 1946, men har i virkeligheden haft en betydelig længere levetid, idet den er en direkte fortsættelse af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Reservefond, der blev stiftet i juni måned 1919 på en kongres, der afholdtes i Bergen, idet nemlig den samme kongres vedtog, at hver af de tilsluttede organisationer: Svenska Järnvägsmannaförbundet, Norsk Lokomotivmands Forbund, Dansk Lokomotivmands Forbund og Dansk Lokomotivmands Forening, skulle oparbejde en reservefond af en størrelse svarende til mindst 55 kroner pr. medlem. Dansk Lokomotivmands Forening havde forudset dette — se afsnittet om kampfondet — og indbetalingen til fonden kunne derfor for vort vedkommende begynde straks og trådte da også i kraft fra 1. juli 1919 med et månedligt kontingent på 1 kr. pr. medlem. Fondens opgave var iøvrigt at bestride udgifter til Nordisk Lokomotivmands Forbund og Nordisk Jernbanemand Union samt strejkeunderstøttelser udskrevet af disse forbund.

Allerede året efter oprettelsen fik fonden aktuel betydning, idet de norske jernbanemænd i juni måned opsigde deres pladser til fratræden 15. september. Nordisk Lokomotivmands Forbund sanktionerede opsigelserne og udskrev understøttelse hos de tilsluttede organisationer. Strejkebidraget blev for den danske afdelings vedkommende ca. 15 000 kr.

I 1922 gik jernbanemændene ved de svenske privatbaner ud i en strejke; også her var lokomotivmændene implicerede, og fonden måtte igen i virksomhed, denne gang med en udbetaling på ca. 23 000 kr.

Der kom nu nogle fredelige år for fonden, hvori den var i stand til at oparbejde den kapital, der var sat som mål. Beløbet nåedes i 1926, men indbetalingen fortsattes derudover og standsedes først i 1929, hvor kapitalen havde nået en størrelse af 156 891,62 kr.

Nordisk Lokomotivmands Forbunds ordinære kongres i Ålborg i juni måned 1931 vedtog et forslag om at yde de norske arbejdere, der på det tidspunkt var ude i lockout, et beløb på 10 000 kr, hvoraf vi for vor part betalte ca. 2 100 kr.

Endnu engang i fondens historie bevistes det, hvilket værdifuldt gode det var, at nordens lokomotivmænd sluttede sig sammen og samtidig

skabte en økonomisk basis for samarbejde. 79 norske lokomotivmænd, der var stationerede i Narvik, kom i årene 1933—1934 ud i en strejke, der varede i 17 uger, og den pengehjælp, Nordisk Lokomotivmands Forbund ydede ved den lejlighed, beløb sig til ca. 32 000 kr. hvoraf ca. 7 500 kr. faldt på den danske afdeling.

Udover de allerede nævnte beløb, som er udbetalt i anledning af konflikter, har fonden i flere tilfælde ydet økonomisk hjælp til trængende broderorganisationer i udlandet.

Som en følge af, at Svensk Lokomotivmandsforbund ophørte at eksistere som selvstændig organisation fra 1. januar 1941, idet forbundet fra denne dato sluttede sig sammen med Svensk Jernbaneforbund, stod det så temmelig klart, at det ikke ville være muligt at bevare Nordisk Lokomotivmands Forbund. Sekretariatet drøftede mulighederne for opretholdelsen af forbundet, men kom til det resultat, at det måtte anses for klogest at opløse det, og stillede derfor fornødent forslag herom på Nordisk Lokomotivmands Forbunds kongres i København den 18. september 1946.

Kongressen vedtog forslaget, og Nordisk Lokomotivmands Forbund sluttede hermed sin virksomhed, men forinden dette skete, var de nødvendige formaliteter bragt i orden, så Dansk Lokomotivmands Forening som selvstændig organisation var optaget i Nordisk Jernbanemand's Union, og da vi også her har økonomiske forpligtelser, ligeløbende med dem, vi havde i Nordisk Lokomotivmands Forbund, er den naturlige følge blevet, at den til det nordiske samarbejde knyttede reservefond blot har fået navneforandring og ellers uforandret fortsætter sin del af virksomheden.

På trods af, at indbetalingen til fonden — som tidligere nævnt — standsede i 1929 og ikke har været genoptaget siden, har fonden dog været i stand til at opfylde sine forpligtelser i det nordiske samarbejde, at afholde alle udgifter vedrørende det internationale samarbejde og alligevel forøge sin kapital, der med udgangen af året 1948 har nået en størrelse af 167 577,71 kr.

Lokomotivpersonalets uddannelse.

SPØRGSMÅLET om jernbanepersonalets uddannelse var, da Dansk Lokomotivfører- og Lokomotivfyrbøderforening stiftedes i 1899, ikke af ny dato. Allerede i året 1876 udsendte de daværende Sjællandske Jernbaner en embedsmand til Tyskland og Østrig for at gøre sig bekendt med forholdene på uddannelsesområdet indenfor banerne i disse lande.

Af den afgivne rapport fremgik det, at man i Wien havde oprettet en læreanstalt, hvor man søgte at bibringe aspiranterne en omfattende teoretisk faguddannelse, før disses antagelse til praktisk jernbanetjeneste, medens man ved de prøjsiske baner uddannede aspiranterne praktisk efter antagelsen. Såvel i Prøjsen som i Østrig var ansættelse som aspirant betinget af en bestået adgangseksamen.

Den 11. oktober 1876 nedsatte direktionen for „De sjællandske Baner” en kommission til behandling af spørgsmålet, og den 12. juni 1877 forelå betænkningen fra kommissionen, der gav regler for uddannelsen.

I København blev der oprettet en uddannelsesskole; eksaminerne afholdtes ligeledes i København under ledelse af den administrerende direktør. Denne uddannelse omfattede dog kun assistenter, elever og aspiranter i trafik- og kontortjenesten. Denne ordning virkede til „De sjællandske Baner” ved sammenslutningen med „De jysk-fynske Statsbaner” blev overtaget af staten.

Ved „De jysk-fynske Statsbaner” fandt ingen uddannelse sted, hverken i teoretisk eller i praktisk henseende, men man havde dog i 1882 opstillet forskellige betingelser for at opnå en række stillinger indenfor trafiktjenesten, og da staten overtog „De sjællandske Baner”, gik disses personale ind under statens regler, og skoleundervisningen bortfaldt.

2 år senere nedsatte statsbanerne en kommission, der fremsatte forslag om uddannelse, men også her toges kun sigte på trafiktjenestens personale. Sagen gennemførtes dog ikke; først i året 1891 gennemførtes ordningen for trafikelevernes vedkommende.

På ganske uofficiel måde var der dog allerede i 1882 oprettet et privat kursus i lighed med „De sjællandske Baner”s tidligere skole.

Som det vil ses af foranstående, var uddannelsesspørgsmålet indenfor

banerne et aktuelt problem, og det er derfor forståeligt, at det i vor forenings første leveår blev taget op som et programpunkt, og resultatet af de stedfundne drøftelser, dels mand og mand imellem, dels på møder, blev, at foreningen rejste spørgsmålet i en skrivelse til rigsdagen, hvori man fremsatte ønsket om, at der gennemførtes lovbefalet eksamen for lokomotivpersonalet. Men henvendelsen bar ikke frugt, — det blev et afslag. Sagen var dog ikke hermed glemt, man arbejdede videre, men der skulle gå adskillige år, før der gennemførtes en ordning, der gik i retning af foreningens ønsker. I mellemtiden gennemførte administrationen forskellige ordninger, der fik kortere eller længere levetid.

Aldersgrænsen for antagelse til lokomotivtjenesten var dengang 35 år, senere nedsattes grænsen til 24 år, og antagelsesbetingelserne var, at ansøgeren var udlært maskinarbejder eller klejnsmed, havde aftjent sin værnepligt, bortset fra genindkaldelserne, havde almindelige skolekundskaber, var i besiddelse af et godt helbred og havde fuld synsstyrke og farvesans.

Med hensyn til uddannelsen, der blev givet, var det så som så.

Eksempelvis skal nævnes, at i 1906, hvor man efter spareperioden var ude for stor mangel på lokomotivpersonale, måtte aspiranterne nøjes med 2—3 ugers værktedsuddannelse, for derefter at gå over til kørsel på lokomotivet som 3. mand, efterfulgt af kørsel med 2 forskellige lokomotivførere (attestkørsel); opnåedes attest for duelighed, var uddannelsen for så vidt færdig, som aspiranterne sattes til at udføre selvstændigt lokomotivfyrbødertjeneste, og 1 år efter antagelsen kom den faste ansættelse som lokomotivfyrbøder.

Der gik herefter 2 år, så kom indkaldelsen til lokomotivførerprøve, der bestod i overhøring i signal-, tog- og politireglement og enkelte andre bestemmelser samt rapportskrivning; blev prøverne bestået, var manden klar til at fungere som — lokomotivfører. Senere indførtes den ordning, at aspiranten skulle have 300 uddannelsesdage i en lokomotivremise eller et lokomotivreparationsværksted; denne ordning varede til 1919, da man nedsatte værktedsuddannelsen til 60 dage, også lokomotivførerprøven skiftede fra tid til anden.

Vel var der i 1901 udsendt en „Lærebog for Lokomotivpersonalet“, men man kan vist let blive enige om, at den teoretiske uddannelse, der dengang blev den vordende lokomotivmand til del, og som helt igennem skulle skabes ved selvstudie, — når der ses hen til det legemlige arbejde, der dengang krævedes af den pågældende, den tjenestetid, der pålagdes, og endelig, at „fridag“ på de tider var et ukendt begreb —, blev i alt for

høj grad betinget af den pågældendes evne og vilje til at sætte sig ind i tingene.

Erfaringerne fra mange tilfælde viste da også tydeligt nødvendigheden af, at lokomotivfyrbøderen burde have en teoretisk undervisning, forinden han sattes til at udføre selvstændig lokomotivførergerning, og foreningens stilling til spørgsmålet inspireredes yderligere derved, at lokomotivpersonalet i vore nabolande fik en alsidig uddannelse, ja, selv herhjemme havde man fået øje på dette forhold.

I Aalborg og i flere andre byer var der oprettet skole for privatbanernes lokomotivmænd.

Det var derfor naturligt, at foreningen stadig havde sin opmærksomhed henvendt på sagen, og søgte at finde frem til en løsning.

Men også fra anden side var man blevet opmærksom på forholdene, således beskæftigede „Sikkerhedskommissionen“ sig med spørgsmålet, og pegede i sin betænkning på, at et særligt kursus med efterfølgende prøve for såvel lokomotivførere som lokomotivfyrbødere måtte anses for ønskelig, forinden ansættelse i disse stillinger.

Også „Statsbaneudvalget af 1920“ udtalte i sin betænkning ud fra økonomiske betragtninger, at netop for dette personales vedkommende er de bedst mulige kvalifikationer og den bedst mulige uddannelse af stor vigtighed, da det dels gennem brændselsforbruget dels gennem omsorgen for lokomotiverne, har meget betydelige værdier i sin hånd, og udvalget pegede på, at lokomotivpersonalets teoretiske og praktiske uddannelse var langt videregående i Sverige og Norge end i Danmark, og var i langt mindre grad end herhjemme lagt an på selvstudie.

Der skulle dog endnu gå et par år før det lysnede for foreningens mangeårige forhåbninger og energiske arbejde.

Men den 31. marts 1922 nedsattes en uddannelseskommission med den opgave at undersøge uddannelsesforholdene for alle statsbanernes tjene-stemænd, og udarbejde forslag til de regler, som i så henseende måtte anses for nødvendige.

Kommissionens formand blev generalsekretær Hoskiær, blandt de organisationsrepræsentanter, der valgtes, var Dansk Lokomotivmands Forenings formand Rich. Lillie.

Det var et omfangsrigt arbejde, der blev pålagt kommissionen, men trods mange brydninger, kunne den dog afslutte sit arbejde og afgive betænkning den 29. februar 1924.

Betænkningen, der omfattede 144 sider, gav i sin indledning en historisk oversigt over personalets uddannelsesforhold m. m. Kommis-

sionen siger bl. a. „at den udvikling, der i henseende til jernbanepersonalets uddannelse er foregået herhjemme i de sidste 50 år ikke er stor, og den står efter kommissionens mening ikke mål med den rivende udvikling jernbanerne har gennemgået i det samme tidsrum, og de deraf følgende langt større krav, der nu må stilles til jernbanepersonalet både i praktisk og teoretisk henseende. Når man betænker, at de regler for personalets uddannelse, som er gældende ved vore baner i det væsentlige er ca. 20 år gamle, kan man ikke undre sig over, at der i dette tidsrum, der i sig selv er ret langt, men som navnlig på det område, hvorom her er tale, har bragt så betydelige fornyelser og forandringer ikke blot i teknisk henseende, men også ved den stærkt stigende indenlandske som udenlandske samfærdsel er vokset krav frem til nutidens jernbanemænd både om fyldigere kundskaber indenfor det allerede bestående område og også om kundskaber på helt andre felter end tidligere.

Det er derfor efter kommissionens opfattelse heller ikke urimeligt, at spørgsmålet om en udvidelse af og en videre udvikling af de hidtidige bestemmelser om personalets uddannelse samtidig melder sig til løsning."

Kommissionen fremhæver endvidere i denne forbindelse, „at en bedre uddannelse af personalet ved De danske Statsbaner er påkrævet under hensyn til den ikke ringe betydning det har for samfundet, at de pågældende tjenestemænd — foruden at være i besiddelse af en vis almen kundskabsfylde — sidder inde med gode faglige kundskaber, ikke blot fordi der derigennem bydes det publikum, der benytter banerne, en højere grad af sikkerhed, men også fordi et vel uddannet personale utvivlsomt er af væsentlig betydning for banernes økonomi, dels i kraft af den større arbejdsydelse, der vil kunne præsteres, dels på grund af den større kundskab til de forskellige faktorer, der har indflydelse på banernes indtægter og udgifter."

Endelig pegede kommissionen på, at lokomotivpersonalets teoretiske og delvis også praktiske uddannelse er langt videregående i Sverige og Norge end i Danmark og mindre end herhjemme lagt an på selvstudium.

Kommissionsbetænkningen indeholdt fuldstændige planer for jernbanepersonalets antagelsesforhold, den uddannelsesplan, der burde følges samt planer for de forskellige kategoriers undervisning på jernbaneskolen.

Efter ovenstående udtalelse kan man vist rolig fastslå, at foreningens arbejde på uddannelsesområdet havde været på sin plads. Efter 20 års arbejde for spørgsmålets ordning, erkendte kommissionen, at man var adskillige år bagud. Men hovdsagen var, at uddannelsesspørgsmålet var sin løsning nær.

Den 26. marts 1926 førtes en forhandling mellem generaldirektoratet for statsbanerne og Dansk Lokomotivmands Forening angående et af generaldirektoratet udarbejdet ordredkast for lokomotivpersonalets ansættelse og uddannelse m. m.

Ved denne forhandling viste det sig imidlertid, at man i generaldirektoratet på adskillige punkter var gået udenom kommissionens flertalsindstilling, og efter en lang diskussion endte forhandlingen med følgende udtalelse af foreningens formand Rich. Lillie:

„Vi erkender, at der ved den af generaldirektøren i udsigt stillede ordning er sket betydelige fremskridt for lokomotivpersonalets uddannelse, og vi takker også generaldirektøren herfor, men man kan jo ikke se bort fra, at en kommission, bestående af repræsentanter valgte af generaldirektøren og organisationen, efter et omfattende arbejde gennem 2 år har afgivet en betænkning om lokomotivpersonalets uddannelse, som den høje administration i det foreliggende ordredkast på meget vigtige punkter har fraveget, og hvorved linierne for en systematisk uddannelse for det personale, vi repræsenterer, er brudt. Organisationen kan derfor ikke tiltræde ordredkastet, men ønsker at stå frit i sit arbejde for at nå til en uddannelsesplan, som ligger nærmere den af kommissionen afgivne betænkning, end ordredkastet ligger“.

Generaldirektøren beklagede, at foreningen ikke kunne tiltræde den påtænkte uddannelsesplan for lokomotivpersonalet.

Hermed sluttede forhandlingen.

På foreningens delegeretmøde i april s. å. redegjorde Rich. Lillie for hele sagen og den førte forhandling, og beklagede, at det ikke var muligt at nå videre, men slog samtidig fast, at selv om der var sket forringelser i forhold til kommissionsforslaget, — var et af foreningens programpunkter — lokomotivpersonalets uddannelse — dog gennemført.

Lokomotivpersonalet skulle nu have en praktisk og en teoretisk uddannelse på jernbaneskolen.

Det vil føre for vidt at gå i detaljer med hensyn til lokomotivfyrbødernes skoleuddannelse; der er i denne f. eks. ved trykluftbremsens indførelse og på enkelte andre områder, såvel som i værkstedsuddannelsen, siden da sket visse ændringer, men i grundprincippet er linien den samme som ved ordningens gennemførelse.

Med hensyn til lokomotivførerprøven gælder den ordning, at lokomotivfyrbøderen efter at have været ansat i 3 år i ca. 14 dage sættes til indøvelseskørsel som lokomotivfører, derefter afholdes en køreprøve i overværelse af en maskiningeniør og en kørelærer, hvorunder det be-

dømmes, om den pågældende er egnet til selvstændig lokomotivførergering, herunder også afhjælpning af fejl ved evt. lokomotivuheld.

Men den tekniske udvikling på trafikmidlernes område fortsatte, man gik ved statsbanerne efterhånden over til anvendelse af benzin- og dieselmotorvogne, senere til lyntogene; da dette var nyt herhjemme, blev der sat ind på at få tilrettelagt en uddannelsesordning på dette område.

Til at begynde med foregik undervisningen i selve motorvognen ledet af en maskiningeniør, men i april 1932 gik man over til skoleundervisning; det første kursus blev afholdt i Århus, omtrent samtidig begyndte man i København, hvor man fortsatte, fra 1938 måtte man påny tage Århuskolen i brug, således har der siden været motorskole både i Århus og København.

Undervisningen omfattede følgende fag: motorlære (benzinmotoren), trykluftbremsen og opvarmning, men snart efter oprettedes endnu et kursus med fagene: motorlære II (dieselmotoren), transmission og elektricitet og magnetisme.

Betingelsen for at kunne deltage i det sidstnævnte var, at eksamen i det første kursus var bestået. I 1937 sammenlagdes de to kursus til eet, med fagene: motorlære I, motorlære II, transmission, elektricitet og magnetisme samt trykluftbremsen og opvarmning.

Da benzinmotorvognene i 1946 delvis gled ud, foretoges endnu en omlægning, idet motorlære I og II sammenlagdes til et fag, endvidere bestemtes det, at elever, der ved lokomotivfyrbødereksamen havde haft trykluftbremsen og opvarmning som eksamensfag, ikke skulle eksamineres i dette fag.

Forud for ovennævnte teoretiske undervisning gives en praktisk uddannelse, dels ved et motordepot, dels ved kørsel med en kørelærer, ligesom der efter bestået eksamen afholdes en køreprøve, hvor den vordende motorfører overfor en maskiningeniør og en kørelærer må vise sin færdighed i betjening af køretøjet.

Der er i de forløbne år sket forskellige ændringer med hensyn til adgangen til motorførerstillingen.

Det første hold, der uddannedes, blev udtaget efter ansøgning, og der var adgang for såvel trafik- som lokomotivpersonalet til at søge motorpladserne, dette ændredes dog snart, således at der kun blev adgang for lokomotivpersonalet; senere i 1937 skete påny en ændring derved, at motoruddannelsen blev obligatorisk for alle vordende lokomotivmænd, idet lokomotivfyrbøderne inden udgangen af det 3. ansættelsesår skal påbegynde motoruddannelsen.

Hensigten hermed er at sikre sig, at ganske bortset fra, i hvilken retning udviklingen vil komme til at gå — damptog eller motortog — vil der være lokomotivpersonale til betjening.

Som det vil fremgå af foranstående, har de sidste 25 år betydet en stærk udvikling på uddannelsesområdet for Dansk Lokomotivmands Fornings medlemmer.

Jernbaneskolen.

Den første egentlige jernbaneskole så dagens lys i 1903.

Jernbaneforeningen havde i 1902 anmodet generaldirektoratet for statsbanerne om at støtte oprettelsen af en skole for trafikelever; foreningen ville på nærmere angivne betingelser lønne lærerne, imod at eleverne betalte et mindre indskrivningsgebyr og mod, at statsbanerne stillede et lokale til rådighed; som en af motiveringerne for ønsket pegedes på, at den vejledning, eleverne fik på stationerne, var ringe eller slet ingen vejledning, fordi det skortede på lyst, evne og manglende tid, og at eksamensresultaterne som følge heraf var små.

På samme tid henledte kommissionerne til prøve for trafikassistenter generaldirektoratets opmærksomhed på betydningen af, at der oprettedes en skole. Denne fælles henvendelse bar frugt; der oprettedes en skole i et lokale i et pakhuis på Københavns station, og her begyndte jernbaneskolen sin virksomhed den 2. februar 1903.

I efteråret 1911 flyttede skolen til en villa i Roskilde, der i dette øjemed var lejet af statsbanerne, og endelig den 1. april 1921 flyttede skolen til den nyopførte jernbaneskole i Rygaards Alle i Hellerup. Skolen benyttedes på dette tidspunkt kun af trafikeleverne og enkelte andre trafikfolk.

Da uddannelsesreglerne for lokomotivpersonalet var gennemført, påbegyndtes skoleundervisningen for lokomotivfyrbøderaspiranter også her; det første hold begyndte i oktober 1925.

Skolen var indrettet som „kostskole“, og ingen nærer vist i dag tvivl om, at denne ordning er den rette.

Eleverne havde ingen spekulation over kost og logi. De kunne efter undervisningstimerne samles i smukke opholdsstuer, diskutere dagens begivenheder eller drøfte stoffet fra skoletimerne; den dygtige vejledende den mindre dygtige, og der er ingen tvivl om, at udbyttet af skoleundervisningen derved øgedes.

Mange bånd blev knyttet under opholdet, og der er en, som i denne forbindelse skal mindes, det er skolens forstander, trafikinspektør Rolf Harboe. Mange vil mindes den stoute skikkelse, hans dygtige og betyde-

lige arbejde, både med hensyn til skolen administration, som med det egentlige undervisningsarbejde, hans udarbejdelse af forskellige lærebøger for skolen og endelig skal ikke glemmes den enestående forstående måde, han tog tingene på, altid frisk og munter, fri for alt pedanteri, og som i årene, der gik, gjorde ham til en afholdt mand, en venlig og forstående skolechef, hvis opgave ikke alene var at yde og frembringe det bedste på undervisningsområdet, men også at gøre opholdet på jernbaneskolen således, at hver enkelt kunne føle sig hjemme der.

Med udgangen af 1930 faldt Rolf Harboe for aldersgrænsen og forlod skolen.

Men jernbaneskolen skulle ikke få nogen lang levetid. I 1931 foretoges et personskifte indenfor statsbanerne, der skulle spares, og i 1932 nedlagdes skolen og blev overdraget til andet formål.

Det var med sorg og ikke uden bitterhed, skolens lærere, censorer, elever o. a. tog afsked med den enestående skole.

Ganske vist må det erkendes, at skolen i sin daværende størrelse næppe ville have kunnet rumme de kursus, senere år bragte med, men med god vilje havde der sikkert kunne skabes mulighed herfor. Skolen flyttedes til statsbanernes bygning i Sølvgade, og gik ind i trange kår. — Kostskolen var ikke mere, skolens elever var nu henvist til at søge ophold udenfor denne, med det frugtbringende samvær i opholdsstuerne om aftenen var det slut, og dette at skaffe sig kost og logis har i flere år været mere end vanskeligt, og der er ingen tvivl om, at udbyttet af undervisningen, trods de dygtige læreres ihærdige arbejde, har lidt tab.

Det skal erindres, at der fra statsbanernes side gennem årene er gjort adskilligt for at forbedre lokaleforholdene, men det skulle snart vise sig at forholdene var for små, og trods forskellige udvidelser var det i længden ikke muligt at holde jernbaneskolen samlet i Sølvgade, og det var i første række lokomotivmændene, der måtte holde for.

Der oprettedes motorskole i personalets opholdsværelse i Helgoland maskindepot, senere i Århus maskindepot, og efter besættelsens ophør lokomotivfyrbøderskole i en alt andet end ideel barak ved centralværkstedet i København, senere er en anden og noget bedre barak taget i brug.

Det er ringe og beskedne forhold, der i dag bydes på i uddannelses-tiden, men det er et udbredt håb blandt lokomotivmændene, og vist indenfor alle kredse af jernbanemænd, at det, når tiderne atter lysner, må lykkes at skabe en ny jernbaneskole — en kostskole — efter samme mønster som skolen i Hellerup.

Ingen er blind for, at personalets uddannelse koster betydelige sum-

mer, men alle er utvivlsomt også enige om, at de penge, der gives ud på dette område, kommer ind igen i form af bedre økonomi og forøget sikkerhed o. s. v., og selv om en moderne jernbaneskole vil sætte de nuværende udgifter yderligere op, vil det, når der ses hen til den stadige fremgang på det tekniske område, blive statsbanerne, der tilsidst tager gevinsten hjem, ikke alene på de forannævnte områder, men også derigennem, at man ved gode uddannelsesforhold er med til at anspore personalet til at søge at opnå det mest mulige under opholdet på jernbaneskolen.

Oplysningsarbejdet.

(Kundskab er magt).

I FESTSKRIFTET, der udsendtes i anledning af 25 års jubilæet, fandtes intet afsnit omhandlende oplysningsarbejdet. Grunden var den simple, at dette arbejde ikke var drevet rationelt indenfor foreningen i den periode, skriftet omhandlede.

Andre og mere nærliggende opgaver havde trængt sig på, men som en naturlig udvikling — sideløbende med, hvad der foregik i andre organisationer — tog vor forenings hovedledelse også dette spørgsmål op, og omend under andre former er der i den forløbne 25-årige periode gjort en betydelig indsats til oplysningsarbejdets fremme indenfor D. L. F.

Trangen og lysten til at dygtigøre sig for derigennem at højne sin kulturelle, sociale og økonomiske position har gennem tiderne været et fremtrædende karaktertræk hos menneskene, og fremsynede mænd mellem arbejderbevægelsens pionerer så, at skulle der virkelig være mening og idé bag organisationstanken, måtte der oplysning til, thi målet — det ansvarsbevidste, demokratiske menneske med respekt for andres meninger — nås kun ved, at man sætter sig ind i livet og dets mangeartede problemer.

Arbejderbevægelsens udvikling gjorde behovet for et mere planmæssigt tilrettelagt oplysningsarbejde påtrængende. Såvel i organisationerne som i det offentlige liv, hvor arbejderne vandt indflydelse, krævedes der flere og flere kræfter, der var udrustede til at tage fat på positive opgaver, til i gerning at vise, hvad man ville.

I 1922 afholdtes i Bruxelles et internationalt møde om arbejderoplysning, og den senere nationalbankdirektør, C. V. Bramsnæs, der deltog på Danmarks vegne, kom hjem derfra med et stærkt indtryk af, at vi herhjemme på dette område stod betydeligt tilbage for andre landes arbejderbevægelse, og navnlig havde de organisationsformer, han havde set i Belgien, hvor Hendrik de Man stod i spidsen for dette arbejde, givet ham impulser til at få bedre system hos os.

Oplysningsforbundet startes.

I oktober samme år blev der på Th. Staunings og Bramsnæs' initiativ nedsat et fællesudvalg til at forberede sagen. Arbejdet gik rask fra hånden, og i 1923 blev et af udvalget udarbejdet forslag tiltrådt af arbejderbevægelsens hovedorganisationer. I 1924 trådte nyordningen ud i livet med oprettelsen af Arbejdernes Oplysningsforbund — AOF.

Forbundets aktivitet rækker ud til alle landets hjørner. I købstæderne og adskillige stationsbyer fungerer et lokalt oplysningsudvalg, valgt af arbejderorganisationerne på stedet. I København er dette udvalgs virksomhed selvsagt meget omfattende, kræver et større personale og bæres af betydelige, selvstændige tilskud. Men desuden har en række fagforbund og andre organisationer nedsat særlige oplysnings- eller studieudvalg, der i nøje kontakt med oplysningsforbundet tilrettelægger studiekredse, kursus etc. for de pågældende organisationers medlemmer og har faste større eller mindre bevillinger på budgettet til oplysningsformål.

I oplysningsforbundets vedtægter er de opstillede rammer for virksomheden gjort meget vide, idet det kun hedder: „Formålet for Arbejdernes Oplysningsforbund er udbredelse af oplysning blandt den arbejdende befolkning i Danmark“. I reglerne for udvalgenes arbejde er de foreliggende opgaver nærmere præciseret, idet der til disse hører at planlægge foredragsrækker, at oprette aftenskoler, at virke for oprettelsen af studiekredse, at iværksætte kursus og skabe interesse for ophold på højskoler, at organisere besøg på museer, samlinger, biblioteker etc., at medvirke til udbredelse af sund og nyttig litteratur i arbejderkredse og at bibringe dem god kunst, herunder teater, musik og sang.

Studiekredsarbejdet har først gennem AOF fået større udbredelse. 1941—42 var der under forbundet iværksat over 1000 studiekredse, heraf godt halvdelen i København, to femtedele i byerne og en femtedel på landet. Det samlede deltagerantal i disse kredse udgør 12—13.000, som er mødt 15—20 aftener til gensidig belæring ved bøgernes hjælp.

Der gik nogle år, inden Dansk Lokomotivmands Forening tilsluttede sig AOF og derved påbegyndte et oplysningsarbejde på linie med foranstående.

Den faglige dygtiggørelse.

Man begyndte på andre felter. I årene 1923—24 blev motorvognene aktuelle til jernbanedrift, og efter en tids forløb, hvor adskilligt forekom, der ikke her skal gøres rede for, rettede de lokomotivmænd, der efter-

hånden var blevet beskæftiget ved motordriften, anmodning til foreningens hovedbestyrelse om at fremskaffe teoretisk materiale omhandlende motorens virkemåde samt om tilskud til foredrag omhandlende dette emne. Denne interesse var prisværdig, og vi citerer en skrivelse fra Struer Lokomotivfyrbøderafdeling til hovedbestyrelsen samt det afgivne svar som eksempel på, under hvilke former lokomotivmændene søgte at dygtiggøre sig rent fagligt. Det hedder i skrivelsen:

„Til Hovedbestyrelsen.

Vi afholder for Tiden her et Motorkursus anlagt som Studiekreds, således at vi holder 2 Møder om samme Emne, for at alle kan komme med og følge Emnet helt igennem. Som Lærebøger benytter vi „Trykluftbremsen“ og „Motorbogen“. Sidstnævnte er udgivet af Teknologisk Institut omhandlende Benzin- og Dieselmotorer samt et stort Afsnit om Elektricitet. Til Lærer har vi den Maskinarbejder, der har Reparation af Motorvogne her, en dygtig ung Mand, der forstaar at lære andre.

Vi er ca. 30 Deltagere, deriblandt en Lokomotivfører. Der er vel intet Fond indenfor Foreningen, der kan yde Tilskud til sådanne Kursus. Vi afholder jo selv alle Udgifter ved Kursus'et, Anskaffelse af Bøger, Løn til Lærer o. s. v. Saafremt der kunde skaffes os et Tilskud, stort eller lille, vil det blive modtaget med Taknemmelighed.“

På denne skrivelse svarede hovedbestyrelsen således:

„Struer Lokomotivfyrbøderafdeling.

I Anledning af den fra Afdelingen gennem Lokomotivfyrbøderkredsen fremsendte Anmodning om Støtte til en Studiekreds, hvor der læses „Motorlære“ og „Trykluftbremse“, meddeles, at Spørgsmaalet har været behandlet i Forretningsudvalget, og vi er villig til at hjælpe Eder paa den maade, at de anskaffede Eksemplarer af „Motorlæren“ betales herfra paa den Betingelse, at de bliver Foreningens Ejendom, saa de senere kan anvendes til lignende formaal. Da Kursus'et skal afsluttes i nær Fremtid, nemlig 1. Maj, kan Afdelingen til sin Tid indsende de nævnte Bøger samt den ved Anskaffelsen modtagne Regning hertil, hvorefter Beløbet vil blive refunderet Eder. Paa den Maade bliver det omtalte Studiekursus ikke videre bekosteligt for de Medlemmer, som har deltaget i samme.“

På dette område er der sket en væsentlig ændring ved foreningens medvirken. Plan og system i uddannelsen på det faglige område af de vordende lokomotivmænd er skabt og ligger i et fast leje, men det er morsomt og lærerigt at kaste et blik tilbage i tiden og se, hvorledes de interesserede lokomotivmænd søgte at dygtiggøre sig.

Oplysende kursus på bred basis — udvalg nedsættes.

Som årene gik, blev et oplysningsarbejde, der tog sigte på andre end rent faglige spørgsmål, mere og mere aktuelt indenfor lokomotivmændene, og på kongressen i 1929 stillede Fredericia lokomotivfyrbøderafdeling følgende forslag.

„Det henstilles til Hovedbestyrelsen at arrangere et oplysende Kursus for D. L. F.s Medlemmer over Emner som Organisation og Samfundslære samt økonomiske og sociale Spørgsmaal. Kursus'et kan tænkes afholdt paa Feriehjemmet i For- eller Efteraarssæsonen.“

Dette forslag blev vedtaget, og i dagene 21.—27. maj 1930 blev der afholdt kursus på foreningens feriehjem. Deltagerne blev delt i 2 studiekredse med hvert sit emne „samfundslære“ og „praktisk tillidsmandsvirk-somhed“ med henholdsvis sekretær i AOF, *O. Bertolt*, og afdøde redaktør af Dansk Lokomotiv Tidende, *C. M. Christensen*, som lærere.

Resultatet af dette kursus var godt, og samtlige, der havde deltaget deri, sendte en fælles takkeskrivelse til hovedbestyrelsen, hvori de også anførte, at disse kursus burde fortsætte til gavn og glæde for medlemmerne. Der blev også afholdt et lignende kursus i 1932, men uvist af hvilken grund meldte der sig ikke deltagere nok til efterfølgende kursus, som hovedbestyrelsen indbød til, og først i 1948 blev der efter et vedtaget forslag på kongressen året forud igen arrangeret tillidsmandskursus på feriehjemmet.

Som tidligere nævnt var Dansk Lokomotivmands Forening ikke tilsluttet A. O. F. fra forbundets stiftelse, men i 1935 stillede godsbanegårdens lokomotivfyrbøderafdeling et forslag på den i dette år afholdte kongres. Forslaget gik ud på, at de afdelinger, der tog oplysningsarbejdet op og gennemførte dette på en fornuftig måde, skulle have et tilskud på 1 kr. om året pr. medlem. Den daværende hovedbestyrelse tog tanken op, og den 8. maj 1935 blev der på foreningens kontor afholdt et møde, hvor forskellige indhentede oplysninger blev fremlagt og af hvilket her citeres et referat:

„Efter at have drøftet de forskellige forhold vedtoges det at henstille til hovedbestyrelsen, at der forelægges kongressen et sålydende forslag:

„For en kongresperiode ad gangen nedsættes et oplysningsudvalg bestående af 5 repræsentanter, 2 valgt af kongressen, 2 valgt af hovedbestyrelsen og 1 valgt af Arbejdernes Oplysningsforbund.

Det skal være udvalgets opgave at bistå afdelingerne med råd og vejledning ved planlægning af oplysningsarbejde inden for deres om-

råde, og dette både med hensyn til deltagelse i eller oprettelse af aftenskoler, kursus, studiekredse, foredrag m. m.

Udvalget har rådighed over det beløb, som af hver ordinær kongres stilles til dets rådighed for den kommende kongresperiode; for perioden 1935—37 udgør bemeldte sum ialt 2.000 kr. (1.000 kr. årligt).

Afdelingerne, som ønsker at få andel i det af kongressen til oplysningsarbejdet bevilgede beløb, skal for at kunne opnå sådant tilskud, have undervisningsplaner og programmer godkendt af udvalget, som overfor hovedbestyrelsen og kongressen er ansvarlig for de truffne afgørelser.

Skulle en afdeling være utilfreds med udvalgets afgørelse, kan denne indankes for hovedbestyrelsen, der da træffer den endelige beslutning.

Tilskuddet til de afdelinger, som planlægger oplysningsarbejde, beregnes i første omgang på grundlag af den eller de pågældende afdelingers medlemstal set i forhold til størrelsen af den årlige sum, kongressen har stillet til rådighed i dette øjemed. Af den restsum, som kan fremkomme ved, at ikke alle afdelinger ønsker at iværksætte oplysningsarbejde, kan hovedbestyrelsen — efter indstilling af landsoplysningsudvalget — dernæst bevilge de afdelinger, som har iværksat oplysningsarbejde, et yderligere tilskud, beregnet dels på grundlag af antal kursister i forhold til medlemstallet, dels på grundlag af de udgifter, det planlagte oplysningsarbejde kan antages at ville medføre. Det er en betingelse for såvel det førstnævnte som det sidstnævnte tilskud, at kursister selv skal deltage med en part af udgifterne i det kursus, de deltager i.

Samtlige tilskud anvises af oplysningsudvalget, henholdsvis hovedbestyrelsen, men selve udbetalingen sker af hovedkassen.

De til oplysningsarbejdet bevilgede beløb må kun benyttes til dette arbejde, altså til lærerlønninger, indkøb af bogmateriale, indskud for medlemmer, som ønsker at frekventere stedlige aftenskoler, lokaleleje, rengøring af lokaler o. l. Derimod må beløbet ikke anvendes til kaffe, øl o. l. ved afslutningsfester eller til fortæring til foredragsholdere.

Ved regnskabsårets afslutning skal afdelingerne tilstille oplysningsudvalget og hovedbestyrelsen regnskab og beretning vedrørende oplysningsarbejdet; samtidig skal ikke forbrugte beløb tilbagebetales hovedkassen.

Således vedtaget på Dansk Lokomotivmands Forenings kongres i København den 24. maj 1935."

Hovedbestyrelsen kunne derfor allerede på kongressen i tilslutning til godsbanegårdens lokomotivfyrbøderafdeling fremlægge et detailleret

udarbejdet forslag, som kongressen enstemmigt vedtog, og på det første konstituerende møde, landsoplysningsudvalget afholdt, blev lokomotivfyrbøder V. Johansen, Århus, der var medlem af hovedbestyrelsen, valgt til formand. AOF blev repræsenteret ved folketingsmand Chr. Christiansen.

Tro på oplysningsarbejdets betydning.

I 1937 skete der formandsskifte, og *P. Sessing* valgtes til hvervet, som han bestred lige til sin afsked i 1947. Sessing var besjælet af en dyb og rodfæstet tro på oplysningsarbejdets betydning, og med den store viden på mange områder, han selv var i besiddelse af, erhvervet gennem selvstudium, var det den rigtige mand, der nu havde påtaget sig opgaven at lede oplysningsarbejdet indenfor Dansk Lokomotivmands Forening.

De områder, Sessing særligt gik ind for, var oprettelse af studiekredse samt foredrag af kendte mænd, og utrættelig var den iver, hvormed han arrangerede møder rundt i landet. Interessen for disse møder var måske ikke altid lige stor, men Sessings ildhu led ikke herunder, han bevarede stadig sin lyse optimisme og tro på, at denne form for oplysningsarbejde var den rigtige.

Foredragsvirksomheden har været meget vidtspændende i de forløbne år, og ensidigheden har ikke præget denne gren af arbejdet.

Ret naturligt var foredragsholderne i almindelighed folk med tilknytning til arbejderbevægelsen og som regel anbefalet af AOF.

Emnerne har været vidt forskellige; de har strakt sig fra „oplysningsarbejdets betydning“ til „Folk og Værn's virksomhed“.

Da sidstnævnte emne er noget nyt indenfor dansk militærliv, fandt udvalget det rigtigt, at interesserede kunne få et indblik i „Folk og Værn“s arbejdsformer, og ved henvendelse til AOF blev en af de officerer, der beskæftiges ved institutionen, anbefalet, og vedkommende officer holdt et udmærket foredrag ledsaget af film.

I den forbindelse bør nævnes, at filmen er et udmærket led i oplysningsarbejdet, og dette middel har udvalget også haft for øje. Mange udmærkede film er vist ved de møder, der gennem tiden er arrangeret, og her er udvalget statsbanerne tak skyldig for den forståelse, der altid blev vist, når anmodning blev rettet om assistance. Som bekendt har statsbanerne ladet optage mange film af både interessant og underholdende art; disse blev velvilligt stillet til rådighed ved mange lejligheder.

Studiekredse under samme form som andre, hvis daglige arbejdstid ligger fast, har ikke været let at arrangere, men trods vanskeligheder,

der skyldes de skiftende tjenester, lokomotivmændene har, er der af flere gjort en udmærket indsats for oprettelsen af studiekredse, hvor mange forskellige emner har været behandlet.

Det er særligt i de store byer, denne form for oplysningsarbejdet har været praktiseret og uden tvivl til gavn og glæde for deltagerne.

Korrespondance-undervisningen har også været benyttet af mange af vore medlemmer, en form for oplysning, der kan give gode resultater, og kan praktiseres som rent hjemmearbejde.

Ved flere af de møder, landsoplysningudvalget i begyndelsen afholdt, blev diskuteret nytten af at sende nogle af vore medlemmer på de højskolekursus, som blev arrangeret af AOF på Esbjerg og Roskilde arbejder-højskoler. Disse kursus varer 8 dage, og er meget populære blandt unge og ældre arbejdere, dog er det hovedsagelig tillidsmænd fra alle mulige organisationer, der udpeges som deltagere, og emnerne er som regel „Fagforeningskundskab“, „Tillidsmandsvirksomhed“, „Kommunal Kundskab“ og deslige.

I 1938 blev tanken realiseret ved udsendt cirkulære til alle landets afdelinger med indkaldelse af ansøgere til deltagelse i de nævnte kursus med det resultat, at ialt 6 blev udpeget, 3 til hver højskole. Denne form har været praktiseret siden, kun afbrudt et enkelt år: i 1945, hvor de tyske flygtninge havde belagt arbejder-højskoler samt mange andre bygninger i vort land.

Godt samarbejde med andre organisationer.

Igennem årene har eksisteret et godt samarbejde med andre tjenestemandorganisationer samt Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation D. S. B. Hvert andet år afholdes fællesmøde med de respektive oplysningsudvalg, hvor erfaringer udveksles, og på de årlige kursus, som ovennævnte organisationer lader afholde, er der ifølge overenskomst adgang for vore medlemmer i begrænset antal til at deltage. Dansk Lokomotivmands Forening har hvert år delegeret en eller to til hver af disse kursus, der blev holdt på enten „Folkeferies Ferieby“ ved Middelfart for post- og jernbaneforbundets vedkommende, eller på Halskov Rev, hvor værksteds- og remisearbejderne har et feriehem, der egner sig udmærket til formålet. Ønsket om afholdelse af kursus på vort eget feriehem i lighed med, hvad tidligere havde fundet sted, blev efter den sidste krigsafslutning ofte fremsat på udvalgets møder, og på kongressen i 1947 blev der, foruden det tilbagevendende forslag om bevilling af et

beløb til oplysningsarbejdet, af udvalget stillet forslag om, at hovedbestyrelsen skulle lade afholde kursus på foreningens feriehjem. Begge forslag blev vedtaget, således at udgiften ved nævnte kursus afholdelse blev dækket af hovedkassen, og bevillingen til det almindelige oplysningsarbejde i afdelingerne blev ikke berørt heraf.

Landsoplysningsudvalget fik til opgave at tilrettelægge kursus'et, og i juli 1948 udsendtes opslag med indkaldelser af ansøgninger, hvoraf indkom ialt 62. Da deltageres antal ikke måtte overskride 30, blev der afholdt lodtrækning, og de heldige, der for størstepartens vedkommende var tillidsmænd, mødtes den 4. september for at tilbringe en uge sammen på foreningens feriehjem. Kursus'et skiftede mellem arbejdet i grupper og foredrag af bl. a. finansministeren og statsbanernes generaldirektør, og som gæster var mødt repræsentanter fra uden- og indenlandske organisationer, med hvem Dansk Lokomotivmands Forening samarbejder på det faglige samt oplysningsmæssige område. Dette kursus var af stor værdi for deltagerne, idet emnerne, der blev behandlet, var af betydning for tillidsmandens daglige virksomhed, og ved afskeden udtalte alle håbet om, at disse kursus blev årligt tilbagevendende.

Samarbejdet med vore nordiske broderlande er påbegyndt, og her må i den forbindelse nævnes Sverige, der allerede nogle måneder efter krigens afslutning indbød repræsentanter fra Norge, Finland og Danmark til at overvære studiekursus som Svenska Jernvågsmännaförbund afholdt på lokomotivmændenes feriehjem, der ligger på Särö lidt uden for Göteborg i en pragtfuld natur. I tiden, der kommer, må dette samarbejde udbygges og gå ind som et fast led i den almindelige nordiske samarbejdsånd.

Kaster man et blik tilbage for at vurdere, hvorvidt oplysningsarbejdet har haft den værdi for lokomotivmændene set i forhold til de penge, der igennem årene er ofret derpå, er dette vanskeligt at afgøre. Ikke alt kan gøres op i kroner og øre, men for den, der skriver disse linier, er det en kendsgerning, at viden om tingene giver bedre forudsætninger for et rigere og lykkeligere liv, og sidst men ikke mindst er det af betydning for bevarelse og udbygning af den demokratiske livsform, danske lokomotivmænd gennem de 50 år, foreningen har bestået, altid har bekendt sig til.

Uniformer.

FRA organisationens første dage har kravet om uniformering lydt gang på gang, men stadig mødte der organisationen afslag. Allerede ved lønningslovskampagnen forud for lønningsloven af 1903 fremsattes det første forslag.

Senere i 1905—06 nedsattes en kommission, der skulle beskæftige sig med denne sag, og nu afdøde maskininspektør Duseberg i Århus kom som repræsentant for maskinafdelingen ind i denne kommission, men noget resultat kom der dog ikke ud af det for lokomotivmændenes vedkommende.

Nogle år senere lykkedes det at skaffe lokomotivfyrbøderne overtrækstøj, og under den første verdenskrig fik lokomotivførerne udleveret kitler til brug ved eftersyn af maskinen.

Længere havde det ikke været muligt at nå. Heller ikke lønkommissionen af 1917 foreslog lokomotivmændene uniformeret, men det lykkedes hovedbestyrelsen at få ministeren for offentlige arbejder til i 1919 at foreslå lokomotivpersonalet normeret med uniform, hvilket bl. a. var stillet som en betingelse for lokomotivpersonalets tilslutning til lønningsloven. Forslaget gennemførtes, og det må betragtes som et plus til de lønninger, lokomotivpersonalet blev normeret med ved samme lønningslov.

På tillægsbevillingsloven af 1918 opnåede organisationen på grund af de stigende priser på alt, bl. a. også på beklædningsgenstande, at få regeringen til at yde lokomotivmændene en beklædningshjælp på 75 kr., og til trods for afslag i første omgang, blev der ligeledes i 1919 gennemført en beklædningshjælp på 50 kr. i tiden fra den 1. april til 30. september.

Vort forslag.

Ved disse bevillinger havde statsbanernes administration vist interesse for uniformering af lokomotivpersonalet, en interesse, som hovedbestyrelsen søgte at føre videre til lønningskommissionen af 1918—19 ved den 5. september 1918 at stille forslag om følgende uniformsgenstande til lokomotivpersonalet:

Lokomotivførere:

Årligt: 1 hue, 1 jakke, 1 vest med skindryg, 1 par benklæder og 1 støvkappe.

Hvert 3. år: 1 vinterkappe.

Hvert 4. år: 1 skindtrøje og 1 regnfrakke.

Lokomotivfyrbødere:

Årligt: 1 hue, 1 jakke, 1 vest med skindryg, 1 par benklæder og 1 sæt overtrækstøj.

Hvert 3. år: 1 vinterkappe.

Hvert 4. år: 1 skindtrøje og 1 regnfrakke.

Samtidig stillede man krav om fodbeklædning, som imidlertid ligesom regnfrakken til lokomotivfyrbøderen ikke blev imødekommet, hvorimod de øvrige uniformsgenstande blev bevilget, og hermed var et længe næret ønske hos lokomotivpersonalet gået i opfyldelse og grunden lagt til den uniformering, der er gældende den dag i dag.

Men havde kampen for at opnå et godt resultat på uniformsområdet været hård, skulle det snart vise sig, at kampen blev strengere for at bevare resultatet i den skikkelse, hvori det var først.

Allerede i 1923 blev der på sparekommissionens foranledning nedsat en kommission til undersøgelse af mulighederne for på dette område — som på så mange andre af tjenestemændenes rettigheder — at finde et punkt, hvor indskrænkninger kunne gennemføres.

Den 1. april 1923 kom den første forringelse til syne i form af forlængelse af terminerne. Samtidig med denne forlængelse var det på grund af vanskeligheder med fremskaffelse af klæde ikke muligt for statsbanerne at overholde terminerne. For at komme bort fra disse forhold, hvor uniformsgenstandene forfaldt til forskellige tidspunkter — benklæder på et tidspunkt, jakke på et andet, vest på et tredje, hue på et fjerde tidspunkt — blev der i 1932 nedsat et udvalg med repræsentanter fra såvel statsbanernes administration som de tre jernbaneorganisationer med det formål at forbedre uniformsregulativet, bl. a. uniformsgenstandenes antal, stofkvalitet og brugsterminerne samt distinktionernes form.

Hvad udvalgsarbejdet resulterede i.

For så vidt angår vore medlemmer, blev resultatet af dette udvalgs arbejde følgende: stærkere foer i jakke og vest, lysere foer og af en farve, der ikke smittede af i skindtøjet, og veste med skindryg.

Et længe næret ønske om et kategorimærke blev ved samme lejlighed

ført ud i livet, idet lokomotivpersonalet som den eneste fik et sådant — et lokomotiv — anbragt i skulderdistinktionerne.

Med hensyn til terminerne for de enkelte uniformsgenstande indskrænkede de egentlige ændringer sig til, at hueterminerne for alle vore medlemmer nedsattes fra 1½ til 1¼ år. Terminen for lokomotivførerens regnfrakke og lokomotivfyrbøderens vinterfrakke blev hævet fra 4 til 5 år.

Lokomotivfyrbøderens jakketermin blev ved samme lejlighed fastsat til 1¼ år mod tidligere 1 år, men dette var en direkte følge af, at de herefter skulle fremstilles af en bedre stofkvalitet.

I den mellemliggende tid havde Dansk Lokomotivmands Forening imidlertid fået en anden kategori inden for deres rækker, idet motorførerstillingen var blevet oprettet.

Disse blev normeret med samme uniformsgenstande som lokomotivføreren, men et af foreningen fremsat ønske om, at motorførerne også skulle have skindtrøje, blev ikke imødekommet.

Terminerne for kitler og overtrækstøj blev fastsat til 1 år, dog således, at det personale, hvis arbejde ved visse lokomotivtyper (f. eks. dem med indvendig gangtøj) medfører ganske særligt slid på eller risiko for ødelæggelse af arbejdstøjet, får adgang til at kunne få arbejdstøjet ombyttet med nyt, inden den normale termins udløb. En bestemmelse, der dog senere skulle vise sig at give anledning til adskillige vanskeligheder, dels afgørelse af, hvor stor en del af tjenesten der skulle udføres med de nævnte lokomotivtyper, dels fastsættelse af minimumsbrugstermin. Under hensyn til disse vanskeligheder anmodede foreningen generaldirektoratet om en fast ordning, hvilket ville være det bedste både for personalet og for administrationen.

Brugsterminen nedsættes.

Ved de i denne anledning stedfundne drøftelser standsedes der først ved en ordning, som gik ud på, at de lokomotivfyrbødere, som i 80 pct. af året udførte tjeneste på loko litra C, H, P, R, S skulle have overtrækstøj hver 9. måned, medens den ordinære termin — 12 måneder — skulle gælde for alle andre. Men da også en sådan ordning ville give anledning til adskilliges utilfredshed, blev også dette forladt. I stedet lykkedes det at få en overenskomst om en ordning, der gavnede samtlige lokomotivfyrbødere, idet brugsterminen for overtrækstøj generelt nedsattes til 10 måneder med gyldighed fra 1. april 1936.

Mens vi er ved uniformer skal det nævnes, at det i samme år lykkedes at få arbejdshandsker til lokomotivfyrbøderne.

Der fulgte nu en tid, hvor uniformsleveringerne lå i fast leje, stofkvaliteten var god, der var fremgang overalt, det danske samfund og tjenestemændene følte det, det var opgangstider med lykke og tilfredshed. Men — det gode varer sjældent så længe.

Så kom krigen.

Den anden verdenskrig brød ud, og følgerne heraf skulle hurtigt få indflydelse også på tjenestemændenes uniformer.

Det begyndte i det små. I september 1939 umiddelbart efter krigens udbrud meddelte generaldirektoratet, at det til uniformshuerne ville være nødvendigt at anvende kokarder af presset metal, da de materialer, som anvendtes til de broderede kokarder, ikke kunne fremskaffes. Men det forblev ikke ved dette alene; også på andre punkter var der materialevanskeligheder.

I december 1939 meddelte generaldirektoratet, at forholdene på varemarkedet var af en sådan beskaffenhed, at man ikke kunne garantere for, at det stof, uniformsgenstandene skulle leveres af, kunne fremskaffes i fuldstændig ensartet kvalitet og type, hvorfor personalet måtte være indforstået med, at der kunne fremkomme visse uensartetheder.

Efter yderligere et par måneders forløb fremkom der fra finansministeriet forslag om forlængelse af brugsterminerne for samtlige uniformsgenstande med 50 pct. Spørgsmålet blev behandlet i centralorganisationerne, og da det påny kom til drøftelse med finansministeriet, blev der fra organisationernes side henvist til, at uniformsspørgsmålet ved forskellige lejligheder havde været behandlet i sparekommissioner med det resultat, at brugsterminerne var blevet forlænget; de måtte derfor nu anses for at være så lange, som det overhovedet kunne forsvares. Hvad specielt angik lokomotivpersonalet blev det påpeget, at rengøring af maskinerne på grund af manglende materiale (tvist og træuld) langt fra var tilfredsstillende, hvilket havde til følge, at man nu blev langt mere tilsmudset end tidligere; derfor burde i hvert fald overtrækstøjets brugsterminer ikke forlænges.

Det var imidlertid ikke muligt for organisationernes repræsentanter at forhindre en yderligere forringelse af uniformsregulativet; statens vanskeligheder af finansiel og leveringsdygtig karakter måtte tages i be-

tragtning, men det lykkedes at reducere de foreslåede 50 pct. til 25 pct. for benklæder og overtrækstøjs vedkommende, medens alle andre uniformsgenstandes terminer blev forlænget med 50 pct. med gyldighed fra 1. maj 1940.

Der blev dog i protokollen over dette møde bemærket, at de foranstående ændringer ville være at optage til revision inden udgangen af finansåret 1940/41.

På foranledning heraf blev der i foråret 1941 ført en forhandling, hvor resultatet blev nedlagt i følgende punkter:

1. Den ordinære Brugstermin for alle Benklæder forlænges med to Maaneder i Stedet for 25 pCt.
2. Der foretages ingen Forlængelse af den ordinære Brugstermin for første Uniformslevering.
3. I Terminsforlængelser paa 24 Maaneder og derover afkortes 6 Maaneder, idet alle andre øvrige Terminsforlængelser højest kan udgøre 18 maaneder.
4. Hvis Mulighederne for Levering af Arbejdstøj bedres, vil Spørgsmaalet om Terminsforlængelse blive optaget til fornyet og velvillig Overvejelse.
5. De foreslaaede Ændringer af de ordinære Brugsterminer finder Anvendelse for saa vidt angaar alle Brugsterminer, der er løbende d. 1. April 1941, idet der ikke sker nogen Omregning af de forlængede Terminer, som maatte være udløbet i Finansaaret 1940/41.

Situationen forværres.

Forholdene forværredes imidlertid, Danmarks besættelse og Europas brand medførte, at alt som tiden gik, blev situationen nu ringere end tidligere. Vanskelighederne blev i det hele taget at fremskaffe materialet til levering af uniformerne, og de stoffer, det var muligt at fremskaffe, var af ringere kvalitet end de normale.

Da spørgsmål om brugsterminerne den 8. juni 1942 påny kom til behandling i finansministeriet, var situationen så kritisk, at organisationens repræsentanter stillede forslag om reparation af slidte uniformsgenstande ved statens foranstaltning og om kontant betaling for manglende levering af overtrækstøj og kitler, idet afsavnet heraf medførte forøget slid på det almindelige tøj.

Finansministeriet så velvilligt på disse spørgsmål, men henviste dem til forhandling mellem organisationerne og de respektive administrationer.

Resultatet heraf blev senere det, at man traf aftale med statsbanernes generaldirektorat om, at der fra 1. oktober 1942 ydedes en kontant erstatning, når overtrækstøjet ikke leveredes til de fastsatte terminer. Erstatningen fastsattes af distrikterne, og den beregnedes på grundlag af anskaffelsesprisen for et sæt overtrækstøj eller kittel.

Vanskelighederne på uniformsområdet var dog ikke på det allerede omtalte, men vi skal ikke her komme ind på flere betragtninger desangående; blot skal vi nævne, at det naturligvis også viste sig ugørligt at fremskaffe nye uldveste eller sweaters af den reglementerede type og kvalitet. Statsbanerne var derfor tvunget til at købe mere gangbare typer af dem, som fandtes i handelen, og reservere den resterende beholdning af den gamle type for søfartspersonalet samt alle nyansatte, således at hver af de tjenestemænd, som var normeret med uldvest eller sweater i hvert fald fik udleveret en sådan af den reglementerede kvalitet.

Det kan ikke nægtes, at de ubehageligheder, der gennem det stærkt forringede uniformsregulativ påførtes tjenestemændene, var følelig, men hele situationen på beklædningsområdet var uhyre vanskelig; det var ikke alene tjenestemændene, der måtte lide, også den øvrige befolkning følte vanskelighederne hårdt.

I stor stil begyndte man at lade sit gamle civile tøj vende for at bevare de gamle stoffer længst muligt, og selv om det har været nødvendigt at gå med lapper på tøjet, og de forlængede terminer endnu eksisterer, er genopbygningen i gang. Tøjet er blevet rationeret, en mere retfærdig fordeling finder sted, og vi ser på uniformsområdet og hele beklædningsspørgsmålet med optimisme i kraft af troen på bedre og lykkeligere tider.

Dansk Lokomotiv Tidende.

Bladet gennem årene.

○ MEND de første love foreningen arbejdede efter ikke kunne siges at være helt tidssvarende, havde foreningens stiftere dog et åbent øje for, at det for sammenholdets skyld, for agitationens skyld og for på en let måde at underrette medlemmerne om, hvad der passerede indenfor organisationen, var nødvendigt at have et blad.

I de første vedtagne love indenfor foreningen stod der i § 3:

„Foreningen skal søge Udgivelse af en tidssvarende Maskinlære for Lokomotivpersonalet, og et Foreningsblad navnlig indeholdende Artikler vedrørende Faget.“

Det var imidlertid ikke muligt at efterkomme denne paragraf fuldt ud efter den tanke, der var nedlagt heri — nemlig udgivelse af eget blad. I den nydannede forening var der jo mange ting at varetage med ordning af organisationens indre forhold. Såvel de økonomiske tilstande som den helt ukendte opgave at skabe et periodisk blad, har formentlig for den første bestyrelse stået som et eksperiment, man ikke helt dristigt gav sig i lag med. Det første svage skridt mod målet blev taget på et møde i januar 1899, hvor det af foreningens første forhandlingsprotokol fremgår, at man besluttede at abonnere på 8 eksemplarer af „Lokomotiv-manna och Maskinist Tidning“, et svensk blad redigeret af stifteren af „Nordisk Lokomotivmands Forbund“, den dygtige og energiske lokomotivfører ved Bergslagernes Järnväg Joh. Vollrath Orre, Gøteborg. Det fremgår ikke af protokollen, hvad dette abonnement kostede, men midlerne var små dengang, hvorfor det har været nødvendigt at nøjes med disse 8 eksemplarer, der skulle fordeles med 2 eksemplarer i hver maskinsektion. Når man tager i betragtning, at f. eks. Sjælland-Falster, der dannede 4. maskinsektion, kun fik 2 numre af bladet, er det forståeligt, at nytten af dette abonnement var meget problematisk, men det var imidlertid et skridt i den rigtige retning, og en udvidelse fulgte da også ret hurtigt.

„Nordisk Lokomotivmands Forbund“ afholdt den 27. maj 1899 en kongres i Kristiania (nu Oslo), hvor forbundets love blev vedtaget, og hvor det bl. a. også blev bestemt, at „Lokomotivmannas och Maskinist Tidning“ skulle være forbundets officielle blad, og samtidig blev det besluttet, at bladet skulle trykkes på svensk og dansk.

Efter hjemkomsten fra denne kongres, behandlede foreningens bestyrelse dette spørgsmål på et møde, og det besluttedes her at bestille 850 eksemplarer, hvilket på dette tidspunkt var tilstrækkeligt til, at alle medlemmerne kunne forsynes med et personligt eksemplar. Bestillingen blev i første omgang indskrænket til at omfatte juli kvartal, og blev betinget af, at forslaget samt et forslag om kontingentforhøjelse blev vedtaget ved en urafstemning blandt medlemmerne, thi for at kunne gennemføre opgaven måtte bestyrelsen sikre sig et større kontingent. Denne afstemning sluttede den 20. september 1899 og resulterede i, at 638 stemte for og 40 imod, og dermed var abonnementet vedtaget og foreningen var nået et betydeligt skridt frem, idet man nu havde fået et blad, der kunne benyttes af bestyrelsen og medlemmerne og knytte dem stærkere sammen.

Der ytrede sig dog snart misfornøjelse med dette arrangement, dels klagedes der over den forhøjelse, foreningskontingentet havde undergået for at skaffe medlemmerne et blad, dels over, at bladet kun udkom een gang om måneden, hvorfor man mente, stoffet først kom frem i bladet, når det ikke var aktuelt mere. Klagen over kontingentet blev af bestyrelsen mødt med beslutning om, at dem, der protesterede mod forhøjelsen, kunne få deres penge tilbage og betragte sig som slettet af foreningen. En beslutning, der i enhver henseende var lovlig, og som antagelig har bragt ro om spørgsmålet, thi det ses ikke, at der af den grund har været udmeldelser af foreningen.

Det første eksemplar af „Dansk Lokomotiv Tidende“ så dagens lys som et prøvenummer i september måned 1901.

Det første ordinære nummer udkom 15. november 1901. Den, der alene har æren for, at vi dengang fik vort eget foreningsblad, er bladets første redaktør, nu afdøde lokomotivfører L. Mauritzen, Fredericia.

På en generalforsamling, foreningen afholdt i Struer den 21. marts 1901, besluttedes det at nedsætte et udvalg til at revidere foreningens love, og dette udvalg valgte L. Mauritzen til formand. Et valg, der blev en kraftig virkende årsag til, at „Dansk Lokomotiv Tidende“ så dagens lys så hurtigt, som det gjorde.

Foreningens daværende formand nedlagde den 13. juli s. å. sit mandat, hvilket gav anledning til, at en ekstraordinær generalforsamling måtte afholdes, på hvilken foruden opstillingen til formandsposten man også skulle behandle lovudvalgets udkast til ændring af foreningens love. Dette vedtoges enstemmigt, men da det skulle vedtages ved skriftlig afstemning blandt medlemmerne, benyttede lokomotivfører *L. Mauritzen* denne gunstige lejlighed til at udsende et såkaldt prøvenummer af „Dansk Lokomotiv Tidende“, som i det væsentlige kun indeholdt lovudkast og stemmeseddel. Dette prøvenummer udsendtes som nævnt den 1. september 1901 og blev modtaget af en del af foreningens medlemmer med glæde og tilfredshed, medens andre holdt for, at det var et brud på de forpligtelser, man havde påtaget sig overfor det svenske organ, af hvilken grund de var imod det.

Redaktøren af „Lokomotivmanna och Maskinist Tidning“, *Vollrath Orre*, skrev da også i den anledning en artikel i oktober nummeret under overskriften „Hvad er Meningen“, i hvilken han angreb *L. Mauritzen* meget stærkt. Dette havde til følge, at foreningens nyvalgte formand, *Chr. Christensen*, *Esbjerg*, i henhold til en på et bestyrelsesmøde den 23. oktober truffet beslutning meddelte, at *Mauritzen* ikke på egen hånd havde lavet det nye blad. Samme bestyrelsesmøde opgjorde resultatet af afstemningen over lovene og bladet, og på grundlag af resultatet vedtoges det at udsende „Dansk Lokomotiv Tidende“ 2 gange om måneden og samtidig valgtes *L. Mauritzen* til midlertidig redaktør, ligesom det blev besluttet at indkalde til ekstraordinær generalforsamling i anledning af nyordningens gennemførelse.

Denne generalforsamling fandt sted den 17. december 1901, hvor *L. Mauritzen* blev valgt til redaktør. Dermed var bladet af foreningens højeste myndighed en fastslået kendsgerning. Endelig efter 3 års forløb havde foreningen nået at få gennemført bestemmelsen i de første loves § 3. Det var jo ikke gået helt glat, og det varede endda nogen tid, inden der blev ro om det nye blad, til trods for, at lokomotivmændene nu var blevet herre i sit eget hus og havde fået foden under eget bord.

Kort tid efter bladets start (det første nummer udkom som tidligere nævnt den 15. november 1901) påbegyndtes arbejdet for en lønreform, som gennemførtes ved lønningslovene af 1903, og i dette arbejde havde bladet en betydelig andel. Tekniske artikler med enkelte illustrationer blev ret hurtigt indført og har jævnlig været anvendt i de år, bladet har eksisteret.

Bladets format og udseende.

Bladets format har ikke i de snart 50 år, det har eksisteret, ændret sig væsentligt. De to første årgange forblev i samme størrelse, der var en kende større end det nuværende blads format. Ved tredje årgangs begyndelse nedsattes størrelsen, der til gengæld var mindre end det nuværende, og blev samtidig forsynet med et gult omslag, der, så vidt vi kan se, igen faldt bort omkring juli måned 1907. Har formatet været delvis ensartet, har til gengæld bladets hoved skiftet udseende igennem årene, ialt 6 gange. En væsentlig årsag hertil må antagelig søges i, at det vist stadig har været meningen, at der i bladets hoved skulle være anbragt den sidste — eller i hvert fald den største — lokomotivtype, der i øjeblikket fandtes ved De danske Statsbaner.

Bladets første hoved var uden illustration af nogen art, en enkel og beskeden tekst var alt. Ved formatændringen og ved indførelse af omslag i 1904 udskiftedes også hovedet, der blev erstattet af et, der viser to C-lokomotiver foran en globus, hvilket formentlig skulle symbolisere, at banerne spændte over hele jordkloden.

I godt 7 år beholdt bladet dette hoved. Den 1. februar 1911 blev C-maskinerne byttet med P-maskiner, som imidlertid efter knap 2 års forløb den 1. juli 1913 blev kasseret, idet man nu kastede den gamle tegning af hovedet helt bort og forsynede bladet med en tegning af en enkelt R-maskine, der til gengæld var betydelig større og optog ca. halvdelen af siden. Et for stort hoved til en lille krop.

Med samme nummer fremtræder bladet igen i omslag, denne gang iklædt blå klædebon, og denne — maskinafdelingens — farve har omslaget beholdt siden.

Omslagets hoved og hovedet på titelbladet var i 1913 det samme, og da det som tidligere nævnt fyldte ca. halvdelen af siden, havde det til følge, at det gav et ret stort minus i annonceindtægten af forsiden, af hvilken grund man formentlig allerede den 1. februar 1914 forandrede bladets omslagshoved til kun at bære bladets titel. Dette bevarede uforandret indtil nr. 1 i 1925, da omslaget fik det udseende, det nu har. Det hoved, der nu fandtes på titelbladet, holdt heller ikke mere end 2 år. Det blev i det første september nummer 1915 forandret påny uden dog at skifte maskintype, men kun ved at formindske denne betydeligt. En væsentlig årsag til, at man denne gang skiftede, var dog, at foreningens navn den 1. juli 1915 ændredes.

Med dette nummer af bladet var den tradition, hvorefter man hidtil var gået frem med tegningen til bladhovedet, svigtet, idet man nu op-

hørte med stadig at have statsbanernes største maskintype på bladets første side. R-maskinen er som bekendt senere blevet overgået af såvel H- som E-maskinen, der endnu ikke har prydet „Dansk Lokomotiv Tidende“'s forside.

Bladets ekspedition.

Bladets ekspedition påhvilede i mange år redaktøren, og denne opgave var i de første år, da bladets oplag var mindre og blev forsendt i pakker heller ikke særlig besværlig. Efter 1915, da bladet første gang blev postanmeldt for at komme ind i mere moderne distribution, begyndte arbejdet at lægge temmelig meget beslag på redaktørens tid, hvorefter bladanmeldelsen til postvæsenet blev overdraget lokomotivfører Alf. Olsen, Helsingør.

Annoncerne, bladets eneste indtægtskilde, sås første gang i 1904, den gang bladet skiftede form; men det var meget småt med annoncerne, og det er tvivlsomt, om der i de første år var noget nettoudbytte, idet bladet manglede tilstrækkeligt energiske annonceagenter, eller måske var det mangel på provision, der gjorde det. L. Mauritzen måtte stadig ud med opmuntring til medlemmerne for at få dem til at skaffe blot de til omslaget nødvendige annoncer. Annoncerne svandt imidlertid ind, for til sidst helt at ophøre. Foreningen havde dengang selv annonceretten.

Fra 1910 bortforpagtedes annonceretten i bladet, og tid efter anden oparbejdedes virksomheden. Den 1. april 1920 overtog foreningen igen selv annonceforretningen. I forbindelse hermed valgtes lokomotivfører K. Johansen, København, som ekspeditør.

Ekspeditørens arbejde var dengang meget omfattende. Han skulle foruden fremskaffelse af tilstrækkeligt annoncestof sørge for, at anmeldelser til postvæsenet om fordeling af bladene var i orden. Det var et ikke ringe arbejde, der var med ordningen af denne store opgave på grund af stadige flytninger, forflyttelser o. s. v. Foruden dette måtte han føre bladets regnskaber og sørge for placeringen og ordningen af annoncestoffet. Senere er bladets regnskaber og postanmeldelser gået over på andre hænder end ekspeditøren, således har foreningens hovedkasserer overtaget regnskabet, og korrespondancen med postvæsenet er indlagt i kontorpersonalets daglige arbejde.

I redaktørstolen.

Indtil foreningens omorganisering i 1935, hvor bladets redaktion overgik til foreningens formand og sekretær med førstnævnte som ansvarshavende, var redaktørposten et særskilt mandat på kongresserne. Af så-

danne redaktører har bladet haft 3, af hvilke som tidligere nævnt lokomotivfører L. Mauritzen var den første.

L. Mauritzen var en energisk og impulsiv natur, der med ildhu gik ind for at løse den vanskelige opgave, det var at skaffe lokomotivmændene deres eget fagblad. I det beskedne firesidede blad, han udsendte den 15. november 1901, lagde han grunden til vort fællesorgan, som han til sin død i foråret 1908 redigerede på en fortrinlig måde. Allerede under Mauritzens redaktion blev de tekniske artikler med tilhørende skitser en kendsgerning. I de sidste år han levede, mærkedes det dog tydeligt, at han var blevet træet. Bladets regelmæssige udsendelser ophørte i lang tid — for ved hans død helt at standse.

Efter Mauritzens død hengik der ca. 3 måneder, hvor „Dansk Lokomotiv Tidende“ ikke udkom på grund af manglen på redaktør.

På generalforsamlingen i Nyborg i marts 1908 valgtes daværende lokomotivfyrbøder H. P. Hansen, Korsør, til bladets redaktør. H. P. Hansen gjorde et stort og godt stykke arbejde for at bringe bladet, der i den sidste tid, Mauritzen redigerede det, var blevet en del forsømt, fremad igen. Han ledede bladet indtil 1914, en periode, der kendetegnes ved, at det tekniske stof blev sat i højsædet.

Den 25. april 1914 overtog lokomotivfører C. M. Christensen bladets redaktion, et tillidshverv han beklædte til han af helbredshensyn på kongressen i 1935 meddelte, at han ikke ønskede at genvælges. Under C. M.s (som han populært kaldtes) lange redaktørvirksomhed gennemgik bladet en gennemgribende ændring. Med en enestående arbejdssevne og med en kærlighed til det arbejde, han havde påtaget sig, bragte han „Dansk Lokomotiv Tidende“ frem til et virkeligt talerør for de danske lokomotivmænd. Med sin usnobbethed og friske, men kloge skriveform gjorde han bladet mere levende for dets læsere. Til tider var han måske noget skarp i tonen såvel overfor medlemmerne som overfor administrationen, men han styrkede i sin redaktørtid „Dansk Lokomotiv Tidende“ som bindeled mellem hovedbestyrelsen og medlemsstaben.

Det kan ikke nægtes, at der under de kongres- eller delegeretmødevalgte redaktørers perioder kunne opstå tilfælde, hvor redaktørens artikler var delvis modstridende hovedbestyrelsens arbejde. Redaktøren var selvstændig og skulle ikke, som tilfældet er andre steder, forelægge sine artikler for foreningens formand, før de gik til bogtrykkeren. Det var derfor et almindeligt ønske, og blev allerede på delegeretmødet i april 1914 fremsat som forslag, at bladets ledelse skulle henlægges under foreningens formand med sekretæren som anden redaktør. Forslag herom

blev påny forelagt og vedtaget på kongressen i 1935, hvorefter foreningens formand og sekretær, lokomotivførerne Soph. Jensen og Emil Kuhn, overtog redaktørvirksomheden.

Selvfølgelig betød dette et merarbejde for disse i forvejen hårdt anspændte stillinger, men det var uden tvivl en fornuftig beslutning. For formanden var det måske for stort et ekstraarbejde, thi det fremgår af en tilbagegang i årgangene, at det er Kuhn, der har fremsat artiklerne — naturligvis under kontrol af den ansvarshavende redaktør, formanden.

E. Kuhn som skribent er i „Dansk Lokomotiv Tidende“s historie et kapitel for sig. Uden væsentlig ændring af selve bladets udseende efter C. M. Christensen, og med samme skarpe pen, når forholdene krævede det, førte Kuhn bladet frem til et endnu højere stade. Med en til tider grænseløs pertentlighed og akkuratesse byggede han bladets indhold op på en sådan måde, at interessen for at læse det gik langt ud over lokomotivmændenes rækker. Vel har en del fået en skarp replik gennem bladets spalter under Kuhns redaktion, men hans motto „Det skal være rigtigt og korrekt, hvad der står i DLT“, har man måttet sande.

Siden kongressen i 1947 i Århus og til maj 1948 har lokomotivførerne E. Greve Petersen og E. Kuhn været redaktører af bladet. Efter Kuhns død overtog lokomotivfører S. Suneson hvervet som foreningens sekretær og dermed også stillingen som bladets anden redaktør.

Som tidligere nævnt har bladet igennem årene været præget af tekniske artikler. Trangen til at underrette medlemmerne om udviklingen inden for deres arbejdsfelt har været stor, og var også et af grundprincipperne ved bladets stiftelse. Som en af dem, der på dette område har ydet en stor indsats, skal nævnes nu afdøde lokomotivfører F. Spøer, København, der i mange år ikke alene forsynede bladet med oplysninger inden for det tekniske på statsbanernes lokomotiver, men også med stof fra udenlandske tidsskrifter, som han oversatte til dansk. Hans mange udmærkede artikler var, hvor forholdene krævede det, forsynet med skitser og tegninger, der anskueliggjorde udviklingens betydning.

Lokomotivfører F. Spøer var en dygtig og energisk lokomotivmand, der med sin værdige optræden og store interesse for sin gerning ikke alene skabte sig et navn blandt danske lokomotivmænd gennem bladets spalter, men også ved sin noble optræden blandt kolleger på tjenestestedet.

I oktober 1947 dukkede der pludselig en ny medarbejder op i bladet. Det var denne gang under en form, som var ukendt i „Dansk Lokomotiv Tidende“, idet et af foreningens medlemmer, daværende lokomotivfør-

bøder P. Schädler-Nielsen, Kalundborg, som har talent for tegning, præsenterede et antal små humoristiske tegninger om lokomotivmænd i deres daglige gerning. Det sæt personale, han benytter, og som med mellemrum har været bragt i „Dansk Lokomotiv Tidende“, er „lokomotivfører Jensen“ og „lokomotivfyrbøder Olsen“. Dette lille humoristiske pust fra hverdagslivet er af størsteparten af medlemmerne modtaget med det fornødne smil. Tegneren har ikke alene evnen til at finde frem til de morsomme situationer, lokomotivmanden kan komme ud for, men også til med stor nøjagtighed at tage de enkelte detaljer med.

Ferie- og Rekreatiønsghjemmet.

SOM afslutning på en skildring af feriehjemmet efter et besøg i 1923, skriver ugebladet „Vore Herrer“ d. 19. juni samme år følgende:

De tordende, hæsblæsende, evige Rejser paa Eksprestogenes Ildheste. Farterne gennem Natten med den hvide Lyskaster, hvis Lys stadig er forrest paa de endeløse Skinner, Ansvarer for de Tusind Liv bag Lokomotivet, den stadige og livsvigtige Paapasselighed overfor Skinner, Signaler, Trykmaaler. — Altsammen gør Hvilen nødvendig og tiltrængt for Lokomotivmændene.

De samme følelser og tanker overfor lokomotivmandens gerning og betydningen af at yde ham en tiltrængt ferie under gode og sunde forhold, og til en i forhold til lønnen overkommelig pris, opstod inden for Dansk Lokomotivmands Forenings hovedbestyrelse allerede i foreningens barndomsår. På et tidspunkt, hvor arbejdet med at fremskaffe tiltrængte forbedringer i de tjenstlige og lønmæssige tilstande i forvejen lagde et stort beslag på bestyrelsens tid.

Den første gang forslaget om at danske lokomotivmænd skulle søge oprettet et ferie- og rekreatiønsghjem, ligger nu mange år tilbage. Allerede i 1906 findes der på generalforsamlingens dagsorden d. 14. marts et forslag herom fremsat af daværende lokomotivfyrbøder M. Mortensen, Esbjerg. Forslaget blev imidlertid forkastet, efter at man havde diskuteret sagen, idet man mente, at såfremt vore svenske kolleger, der på samme tidspunkt forberedte oprettelsen af et sådant hjem, løste opgaven, kunne der åbnes adgang for de danske lokomotivmænd til at benytte dette. Ved visse lejligheder men med års mellemrum blev tanken påny drøftet, men først efter 14 års forløb antog den fastere form.

I 1920, da lønningssloven af 1919, den første lov, som omfattede samtlige statens tjenestemænd, var bragt i land, og havde givet en tiltrængt lønforbedring, nedsatte kongressen efter forslag fra organisationens formand Rich. Lillie, kredsformand, lokomotivfører M. Mortensen, Esbjerg, og lokomotivfører G. O. F. Lund, København, et 7-mands udvalg bestå-



Det første feriehjemsudvalg.

Forreste række: M. Mortensen, Soph. Jensen, Rich. Lillie, A. Madsen.

Bageste række: G. O. F. Lund, J. Milne, L. Rasmussen.

ende af ovennævnte 3 forslagsstillere samt lokomotivfører Aksel Madsen, lokomotivfyrbøderne Soph. Jensen, L. Bie Rasmussen og J. Milne. Udvalget konstituerede sig med M. Mortensen som formand og Soph. Jensen som sekretær, men efter henstilling fra Mortensen overtog Rich. Lillie efter 1 års forløb formandsposten.

Der begyndte nu et brydsomt arbejde. Ganske vist havde tanken denne gang vundet sejr på kongressen, men der skulle fremskaffes midler for at gennemføre den. Hertil kan det vel næppe siges, at tidspunktet var det allerbedste, thi selvom tjenestemændene havde opnået en lønforbedring, var det midt i en tid, der netop for tjenestemændene på alle områder må betegnes som en nedgangsperiode. Udvalget gik imidlertid trods tidens ugunst med sejt energi igang med opgaven. En kraftig agitation blandt medlemmerne for at få dem til at forstå betydningen af planens gennemførelse blev iværksat. I Dansk Lokomotiv Tidende fulgte artikel på artikel med opfordring om tilslutning. Samtidig indbød udvalget til frivillig tegning af andele, som kun skulle være foreningens ejendom, så længe den pågældende andelshaver var aktivt medlem af organisationen, hvorefter beløbet tilbagebetales, medens renterne tilfalder ferie-

hjemmet. Såfremt andelshaveren udmeldte sig af foreningen, medens han var tjenstgørende lokomotivmand, tilfaldt andelen ferie- og rekreativ-hjemmet. Andelenes størrelse blev ansat til mindst 120 kr.

For at sikre udvalget en startkapital blev indbetalingen af beløbet, der fandt sted gennem afdelingskassereren, bestemt på følgende måde: 10 kroner pr. måned de første 3 måneder, og derefter 10 kroner pr. kvartal, der indbetaltes den første i kvartalets første måned.

Mange medlemmer gik beredvilligt med til denne andelstegning, og i løbet af forholdsvis kort tid fik man samlet en anelig sum. Således kunne hovedkassereren, lokomotivfører H. Kann, i Dansk Lokomotiv Tidendes april-nummer i 1921 meddele, at den frivilligt tegnede andels-sum nu var på kr. 49.270 — et smukt resultat på den korte tid, og et beløb, der senere skulle vokse betydeligt.

Selvfølgelig havde projektet modstandere, ikke alle kunne på det tidspunkt se betydningen af, at denne opgave blev løst. Mangt og meget blev fremhævet som argumentation mod tanken, og til tider var uroen om sagen ret stærk og skadelig for udvalgets arbejde, men dette stod fast med den bestemte vilje — at målet skulle nåes.

Der fulgte nu en tid med jævn tegning af andelshavere, men af hensyn til at sikre andelssummen en stadig tilgang, når den tid kom, hvor udbetalingen til de afgående skulle finde sted, måtte en obligatorisk andelstegning etableres. Der blev derfor af hovedbestyrelsen på et delegeret-møde i 1921 stillet forslag om en kontingentforhøjelse for nye medlemmer, som i løbet af et vist antal år ad denne vej indbetalte en andelskapital på 120 kroner. Når denne sum var nået, gik medlemmet tilbage på det ordinære kontingent. Forslaget blev gennemført, men vakte megen uro blandt medlemmerne. Spørgsmålet blev atter behandlet på delegeret-mødet i 1923, der besluttede at sende forslaget ud til urafstemning.

Også dette gav urolige bevægelser i medlemsrækken, idet man bl. a. fandt, at det var uheldigt, at de ældre fik indflydelse på denne afstemning, thi mange af dem havde ikke selv tegnet en andel, men kunne til trods herfor nu bestemme, om andre skulle tegne en andel. Resultatet af afstemningen, som fandt sted i efteråret 1923, blev dog en vedtagelse af forslaget. 74,7 pct. af medlemmerne deltog i afstemningen, idet 1471 afgav deres stemme med 820 for og 581 imod.

I dag vil enhver lokomotivmand glæde sig over resultatet. Den daværende generation af lokomotivmænd havde båret mange og betydelige økonomiske ofre på organisationens alter, det var derfor naturligt at stille krav til de kommende generationer om også at yde sit.

På jagt efter ejendom.

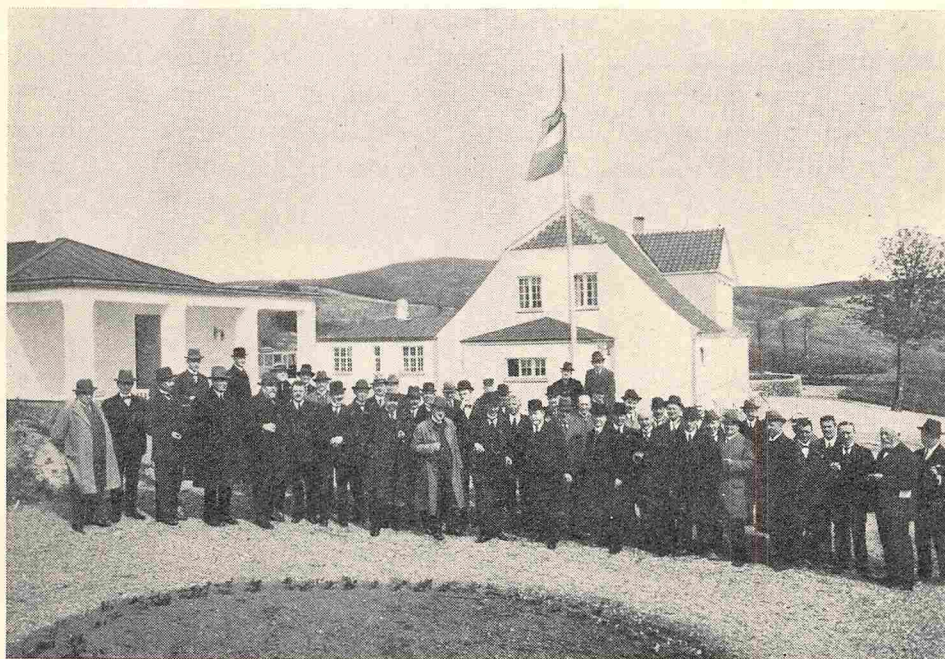
Et par år efter at udvalget var nedsat, og efter at andelssummen havde fået en passende størrelse, begyndte udvalget at se sig om efter een til formålet egnet ejendom.

Fra ideens første dage havde man ofte drøftet, om der skulle købes en ejendom eller en grund, hvorpå foreningen selv kunne opføre hjemmet. Det sidste var naturligvis den bedste løsning, derved var man i stand til at indrette bygningen efter egne ønsker. I det udsendte agitationsmateriale i 1920 med opfordring til tegning af frivillige andele havde udvalget da også vedhæftet et udkast til bygningen, som man i øjeblikket havde tænkt sig den. Men byggesummen, der dengang blev anslået til ca. 200.000 kroner, var efter datidens forhold og den sum, man rådede over, overordentlig stor, og tanken om at erhverve den færdige bygning tog derefter mere og mere form. Forskellige ejendomme, som mentes egnet til feriehjem, blev besøgt af udvalgets medlemmer, og der modtoges tilbud fra mange egne i landet. Der var en overgang stærk tale om at købe badehotellet „Rønshoved“ ved Flensborg Fjord og en gammel gård, „Teglværksgaarden“, mellem Jyderup og Sejro Bugten samt hoteller ved Vejle og Middelfart og andre bygninger, som der også forelå tilbud om. Det blev dog ingen af dem, men „Skambæk Badehotel“ ved Kalundborg Fjord.

Ved et tilfælde fik man at vide, at „Skambæk Badehotel“ var tilsalg. Et medlem, lokomotivfører P. J. Knudsens, store interesse for sagen, var den direkte årsag til, at foreningen blev ejer af denne bygning. Lokomotivfører Knudsen (der var tjenstgørende i København) læste under et tjenestefrit ophold i Kalundborg, at „Skambæk Badehotel“ skulle til tvangsauktion. Han underrettede omgående foreningens formand Rich. Lillie derom, som straks bad lokomotivfyrbøder E. Kuhn, Kalundborg, om at foretage de fornødne undersøgelser med hensyn til beliggenhed, størrelse, jordareal m. v.

Derefter udviklede feriehjemssagen sig hurtigt. Man fandt snart ud af, at selve badehotellet var særdeles egnet til formålet, men var samtidig klar over, at der var for lidt jord til. Der måtte sikres fornøden plads til gæsterne at færdes på.

Resultatet blev, at badehotellet, som var fuldt monteret lige klar til at flytte ind i, blev købt med al inventar for den efter omstændighederne relativ lave pris 62.000 kroner. For som nævnt at sikre gæsterne god plads at færdes på, købte man samtidig det såkaldte „Kohorn“, en høj bakke beliggende sydøst for feriehjemmet, ligesom den mellem „Ko-



Ved feriehjemmets indvielse i juli 1922.

hornet" og feriehjemmet beliggende bondegård, „Klintegård", blev erhvervet, begge dele for en købesum af 20.750 kroner.

Der var allerede den gang tale om at købe jorden vest for hjemmet, „Skansen", ja, også køb af villaen „Klintebo", der ligger umiddelbart op til hjemmet, blev drøftet, men den økonomiske rækkevidde var for stor. „Skansen" blev dog senere købt.

»Skambæk Badehotel«.

Til „Skambæk Badehotel" knytter der sig nogle historier, som det vist her kan være af interesse at høre lidt om.

På feriehjemmets grund lå tidligere en bondegård med vandmølle, som havde en del sommerpensionærer. En bankdirektør købte gården, og flyttede selve landbruget længere mod nord, hvor han opførte en gård, „Skambækgaarden". Den gamle gård blev revet ned og erstattet med et badehotel. Umiddelbart op til dette lod han opføre en stor villa til sig selv — nuværende pensionat „Klintebo" — endelig købte han den lille gård, som nu hører til feriehjemmet, og gartneriet ved „Kohornet".

I forbindelse med de mange økonomiske krak efter den første verdenskrigs afslutning, brød også Kalundborg bank og dermed bankdirektøren sammen, hvorefter hans ejendele kom under hammeren. Under denne tvangsauktion var det lokomotivmændene blev køber, og allerede den 17. juli 1922 blev Dansk Lokomotivmands Forenings Ferie- og Rekreatiionshjem åbnet for medlemmerne.

De første år.

Feriehjemmet var nu en kendsgerning, udvalget havde nået målet, men måtte stadig søge at tilføre feriehemskontoen nye midler. Den 14. december 1922 udsendte man i den anledning et særligt sang- og musikhæfte, indeholdende bl. a. „Lokomotivmændenes March“ og en sang til feriehemmets pris, med musik af Olfert Jespersen og tekst af Vilh. Jespersen. Hæftet blev solgt til en pris af 1,50 kr. Senere blev der i nogle år foranstaltet lotteri med hovedgevinster som en herre- eller damecykel eller et radioapparat. Overskudet fra begge dele gik til feriehemsfonden.

»Kohornet«.

I efteråret 1922 købtes „Den javanesiske Pavillon“ på den hollandske udstilling i København, og blev anbragt på „Kohornet“, som er et yndet mål for gæsternes aftenture. Pavillonens stod i mange år — indtil 1944 — med sin ejendommelige, men smukke tagdækning. De fire krumme horn, som prydede bygningen og gav den et eksotisk og ægte østligt præg, var beundret af mange. Men tidens tand og de hårde vejrforhold medførte en hårt tiltrængt reparation af taget, som det desværre ikke var muligt at skaffe en dansk tækkemand til at udføre uden at hornene blev fjernet, derfor står „Den javanesiske Pavillon“ i dag med almindeligt stråttækt tag.

Til bygningens horn knytter der sig den lille forveksling, at mange af feriehemmets gæster var af den opfattelse, at hornene var navngivende til bakkens benævnelse som „Kohornet“. Dette er imidlertid en misforståelse, denne benævnelse er af meget ældre årgang. Iøvrigt er de mange bakker, der danner det kuperede terrain mellem Kalundborg og Røsnæs, alle benævnt med et eller andet ejendommeligt navn.

De første år var der fra medlemssiden ikke overvældende tilstrømning til feriehjemmet; der blev derfor god plads til også at modtage



Den javanesiske pavillon på »Kohornet«.

fremmede. Men det gælder for alle, som kom der, at de blev forelsket i denne skønne plet af vort land med det stærkt kuperede terrain, som under spadsereture stadig giver afvekslende billeder, med udsigt snart over Kalundborg Fjord, Asnæs, Fyn og Samsø, snart mod Sejrbugten og Odsherred. Den kammeratlige tone og den gode forplejning på feriehemmet samt den vidunderlige sunde luft og det herlige forfriskende bad har gjort, at dem, som een gang har besøgt vort feriehem, priser det i høje toner, og allesammen ønsker at komme igen. Inderlig kærlighed til denne „perle“ var for alle hjemmets gæster resultatet af det første møde. De første år blev derfor af feriegæsterne stærkt udnyttet til at pynte på omgivelserne. Store kampesten blev fra stranden bugseret op til anlæget foran bygningen for at danne rammen om de grotter, der i dag er et yndet opholdssted, når middagshvilen indtages, eller en hyggelig sludder om fordoms dage er kommet i gang.

Feriehemmet har gennem årene modtaget adskillige gaver fra medlemmerne, væsentlig i form af skænkede andele, som er anvendt på forskellig måde, bl. a. til køb af nye møbler og nyt porcelæn. Nogle af de første gaver var dog af en anden karakter. Således udførte og skænkede lokomotivfører S. Børgesen (populært kaldet „Skipperen“) i 1923 monogrammet i frontspidsen, og samme år udførte og skænkede lokomotivfø-

rer F. Spøer kandelabrene ved indkørslen til hjemmets grund. Begge gaverne er et smukt eksempel på gammelt gedigent kunstsmedearbejde, udført af lokomotivmænd, som er udgået fra smedenes stolte håndværk.

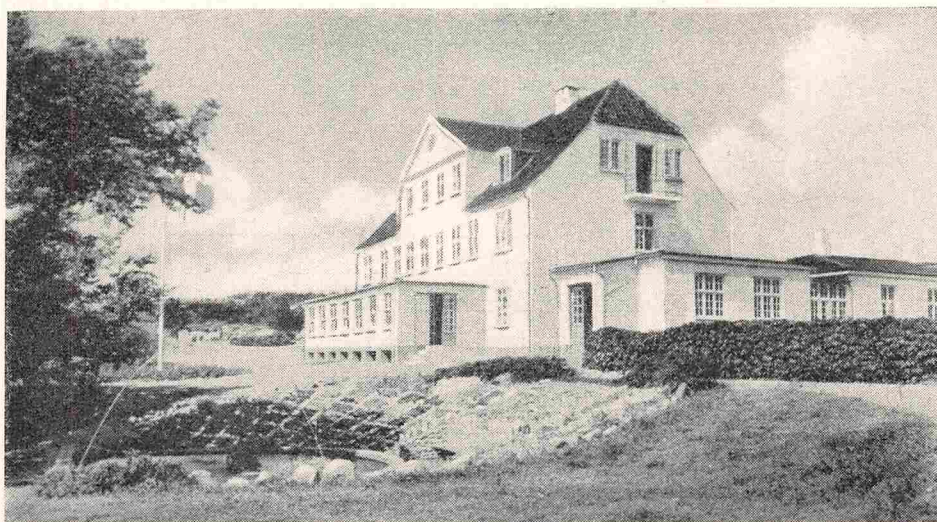
Efter indførelsen af den obligatoriske andelstegning og med den gode økonomiske basis, der blev lagt gennem de foranstaltninger, de første feriehjemsudvalg gennemførte, blev den økonomiske grundvold for hjemmet efterhånden god.

Selv om hjemmet var købt fuldt monteret, blev det nødvendigt at tage fat på forbedringer. Noget af det første, man købte, var en del service og andet fra en af statsbanernes ophuggede færger. Så fulgte købet af „Skansen“, „Balustraden“ foran hjemmet og senere en veranda til hovedbygningen.

Bygningerne.

Ved erhvervelsen bestod hjemmet af tre fløje ligesom nu. Hovedbygningen, store annex og lille annex. Der forefandtes dengang ialt 16 dobbeltværelser og 4 enkeltværelser.

Som tidligere nævnt var tilstrømningen i de første år ikke større, end det var muligt at imødekomme alle ansøgninger om ophold. Hovedsageligt bestod hjemmets gæster af ældre aktive lokomotivmænd eller pensionister med deres familie. Men efterhånden som årene gik, kom en ny generation til, en generation, som jo blev andelshaver gennem med-

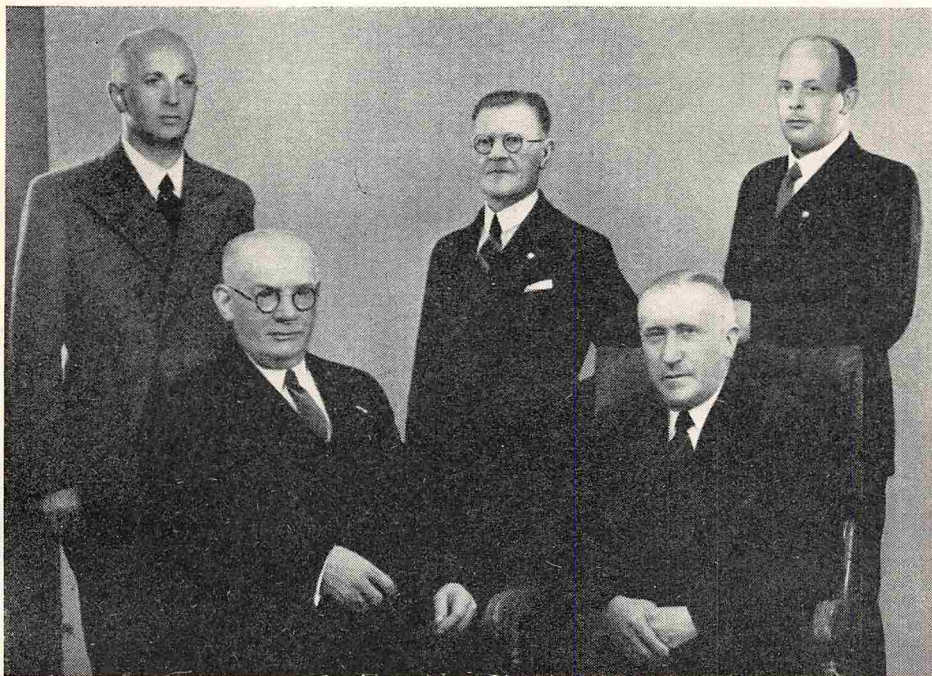


Feriehjemmets nuværende hovedbygning.

lemskontingentet, og de besøgendes antal voksede, og sidst i 1930'erne var det kommet så vidt, at det var nødvendigt at skride til en udvidelse af hjemmet.

Den gamle hovedbygning blev revet ned og udvidet både i længden, dybden og højden, idet der blev bygget en etage mere på. Samtidig blev hele feriehjemmet moderniseret, der blev købt nyt inventar til alle værelserne, så disse nu alle er ens udstyret med rindende vand, smukke møbler, dejlige senge med dundyner o. s. v. Ved samme lejlighed fik spisesalen, salonen og verandaen nye møbler. I 1941—42 skred man atter til en udvidelse, denne gang af det lille annex og det store annex, der begge fik en tilbygning mod nord, der gav en tiltrængt forbedring af økonomaens værelse og kontor, og 8 nye gæsteværelser.

Efter disse udvidelser står feriehjemmet således ved foreningens jubilæum i en anden skikkelse end i 1922. Hovedbygningen har dog bevaret noget af sin gamle stil, hvilket der har været taget stærkt hensyn til under ombygningen. Også antallet af besøgende børn er gennem årene ste-



Byggeudvalget under feriehjemmets ombygning 1939—1942.

Siddende: L. M. Schmidt, Soph. Jensen.

Stående: C. A. Jespersen, G. O. F. Lund, K. T. Pedersen.

get; således var der i sæsonen 1948, 240 børn. Det har derfor været nødvendigt også at finde lidt adspredelse til dem, hvorfor der i dette år blev lavet en legeplads med gynger, vipper og sandkasse. Samme år blev kælderen moderniseret og forsynet med et stort køleanlæg, elektrisk røremaskine m. m. Om alt går vel, og byggetilladelse kan opnås, vil jubilæumsåret påny bringe en tilbygning til det lille annex's nordlige ende, hvori der skal indrettes elektrisk vaskeri samt et rum for madlavning til spædbørn.

Pensionspriser og statstilskud.

Gennem årene har det været foreningens opgave og et tilstræbt mål at sætte pensionspriserne så lavt, at alle medlemmer, også dem med de små lønninger og med børn, kan komme og nyde en velfortjent ferie uden at sprænge deres økonomi. Dette mål må siges at være nået. I 1922 kunne f. eks. mand, hustru og 2 børn i alderen 6—14 år bo på hjemmet for 13 kr. om dagen. I 1948 betalte samme familie 16 kr. om dagen, en ringe forhøjelse i forhold til tiderne og prisernes udvikling.

Feriehjemmet er ikke alene et lokomotivmands gode, men også et samfundsgode, og det har derfor fra sin første sæson een gang årligt fået et statstilskud, som har en væsentlig indflydelse på priserne.



Indkørslen til feriehjemmet.

Hjemmets ledelse.

Driftsudvalget.

På delegeretmødet i Århus i 1923 opløstes det første feriehjemsudvalg, hvis opgave nu var løst, og der nedsattes et nyt udvalg på 5 medlemmer, hvoraf det ene medlem valgtes af hovedbestyrelsen. Organisationens formand, Rich. Lillie, ønskede ikke sæde i dette udvalg, dels fordi ferie- og rekreationshjemmet nu var en kendsgerning, dels på grund af hans omfattende arbejde med organisationens andre anliggender. I stedet valgtes C. M. Christensen, der om man så må sige satte hele hjemmets belægning i system. Foruden formanden bestod udvalget af M. Mortensen, G. O. F. Lund, V. Johansen og E. Bredahl. Efter 2 års forløb blev dette udvalg opløst, og man nedsatte et nyt, bestående af C. A. Lillelund, G. O. F. Lund og K. M. Petersen med G. O. F. Lund som formand, hvilket han fortsatte med til 1941. I perioden 1927—29 bestod udvalget af Rich. Lillie, G. O. F. Lund og K. M. Petersen. Derefter fulgte en periode på 12 år (1929—41) uden ændring i udvalgets sammensætning: L. M. Schmidt, G. O. F. Lund og K. T. Pedersen (i den tid ombygningen i 1939—40 stod på, var udvalget udvidet med C. A. Jespersen). Da G. O. F. Lund i 1941 trådte tilbage som formand, kom I. Frikov ind i udvalget, hvor han forblev til 1943. Fra 1943 bestod udvalget af Soph. Jensen, K. Svendsen og K. T. Pedersen og siden foreningens formandsskifte i 1947 har udvalget været sammensat af E. Greve Petersen, K. Svendsen og K. T. Pedersen.

Hjemmets økonoma.

Ledelsen af hjemmets daglige arbejde har gennem årene været overdraget en økonoma. Siden 1. maj 1934 har feriehjemmets nuværende økonoma, frk. J. Petersen, indtaget denne stilling, og således i 1949 i 15 somre sørget for gæsternes gode forplejning.



*Feriehjemmets økonoma
frk. J. Petersen.*

Hvad et hjem er uden mor — er lokomotivmændenes feriehjem uden frk. Petersen. Med en aldrig svigtende interesse har hun sørget for gæsternes velbefindende, med sit vindende og smilende væsen er hun gennem årene blevet alle lokomotivmænd og deres familiers gode madmor. Samtidig har hun til enhver tid forstået at varetage organisationens interesser inden for det område, hun beskæftiger sig med.

Rekreationsophold.

At sygdom, der rammer husfaderen eller husmoderen, i mange tilfælde kan betyde et alvorligt økonomisk knæk for den pågældende familie, tog man i bestemmelserne vedrørende Ferie- og Rekreationshjemmet allerede fra stiftelsen hensyn til, idet der blev åbnet adgang til at yde et helt eller delvis gratis ophold for den lokomotivmand, hustru eller enke, for hvem sygdommen har været af en sådan beskaffenhed, at et rekreationsophold under de for hjemmets omgivelser så skønne forhold har været påkrævet.

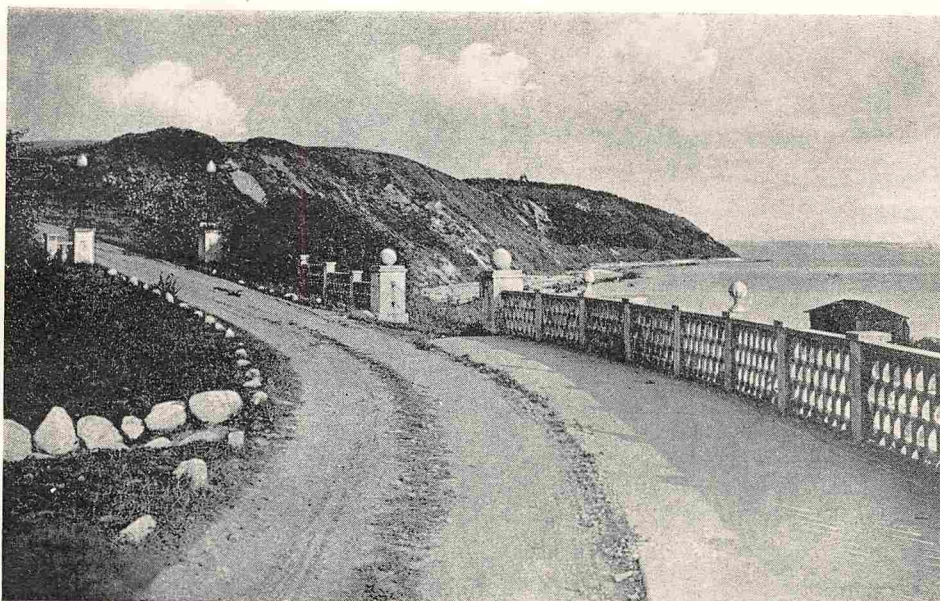
Dette gode blev ved hjemmets 25 års jubilæum den 17. juli 1947 udvidet ved en lokomotivførers storstilede gave — et legat til fordel for en lokomotivmands hustru eller enke, som på grund af sygdom trænger til et rekreationsophold — oprettet og skænket som en tak, fordi legatstifterens hustru på hjemmet gennem årene havde hentet sundhed og helse for en sygdom.

Restriktioner og beslaglæggelse.

I modsætning til den første verdenskrig 1914—18, blev rationeringen i den anden verdenskrig 1939—45 indført på et tidligere tidspunkt. Allerede den 9. oktober 1939 fik vi rationering af sukker, og den 16. december samme år blev kaffe, franskbrød og mel rationeret. Rugbrød, smør, margarine, cacao og gryn kom på kort i løbet af 1940; det eneste, der blev udenfor den offentlige rationering, var kød og flæsk (kød- og flæskeordningen kom 13. juni 1947), men til gengæld var tilførslerne heraf så små, at slagterne selv måtte foretage en rimelig fordeling.

Der kom nu vanskelige tider for vort feriehjem. Vanskeligheder, der naturligvis deltes af andre institutioner af lignende art, men som en overgang så ud til at umuliggøre en videre drift af hjemmet, og en foreløbig lukning under besættelsen.

Udvalget var naturligvis ikke glad herfor, dels ønskede man ikke, at en eneste sæson under denne strenge tid skulle gå ubenyttet hen,



Feriehjemmet smukke balustrade.

fordi lokomotivmændene netop i disse år havde hårdt brug for hvile og afslappelse under sunde og rolige forhold, dels ønskede man ikke at lukke hjemmet for derved at give tyskerne anledning til at beslaglægge dette. Det lykkedes da også at gennemføre alle sæsoner under besættelsen med bistand fra leverandørerne, et betydeligt merarbejde for personalet og velvillig forståelse fra gæsternes side. I denne forbindelse skal det nævnes, at feriehjemmet overhovedet ingen tildeling kunne få af f. eks. sæbe, vaskemidler og sukker, som tilfældet var med hoteller, idet hjemmet blev betragtet som et pensionat.

Efterhånden som de allierede skred frem og også Tyskland blev besat, steg antallet af tyske flygtninge i Danmark. Det blev vanskeligere og vanskeligere at få dem anbragt, alle til formålet egnede bygninger, skoler o. l. blev beslaglagt, barakker blev opført, men tilstrømningen i krigens sidste år var større og hurtigere, end husrum kunne skaffes.

Frygten for, at også vort feriehem skulle blive inddraget, voksede dag for dag, og mandag den 9. april 1945 — en lille måned før befrielsen — blev en sorgens dag for danske lokomotivmænd og alle, som iøvrigt havde tilknytning til feriehjemmet. Ved fregatenkapitein Brökemann, kommandør og standorttæster i Kalundborg, blev hjemmet beslaglagt af den tyske værnemagt til brug for flygtninge, idet der samtidig ud-

stedtes en foreløbig meddelelse om beslaglæggelsen, og 134 flygtninge, hovedsagelig kvinder, børn og nogle få ældre mænd rykkede ind i feriehjemmets stuer.

Med bistand af de kommunale myndigheder og konsul Vallentin lykkedes det den 12. april at få tilladelse til at fjerne en del af inventaret og foretage en optælling af det resterende. Forud for dette var dog en del af inventaret såsom sengelinned og dækketøj bragt i sikkerhed af Modstandsbevægelsen, der underrettede foreningens ledelse gennem følgende breve:

*Dansk Lokomotivmands Forening,
Vestre Boulevard 45,
København V.*

Som det antagelig vil være Dem bekendt, er der fjernet en Del af det løse Inventar fra Foreningens Feriehem „Skambæk” pr. Kalundborg.

Fjernelsen omfatter Sengetøj, Dækketøj o. l. og er sket for at hindre, at „andre” ved en Belæggelse kom i Besiddelse heraf.

Alt det fjernede Inventar staar selvfølgelig til Deres Disposition, og da man gerne ønsker at vide, om De selv ønsker at opbevare det, vil man tillade sig at ringe Foreningens Kontor op Onsdag den 4. April mellem Kl. 10,30—11,00 og man vil da omtale Sagen som Græsfrø, og den Person, der taler, vil kalde sig Poul Hansen.

*Ærbødigst
Frihedskæmperne.*

Den 4. April 1945.

*Dansk Lokomotivmands Forening,
Vestre Boulevard 45,
København V.*

Vi beklager at maatte meddele, at Poul Hansen blev forhindret i Dag Onsdag. Han vil i Stedet ringe Fredag den 6. April Kl. 13,30—14,00 angaaende det omtalte Græsfrø.

*Ærbødigst
Frihedskæmperne.*

Feriehjemmet havde umiddelbart før beslaglæggelsen været hjemsøgt af tyve, antagelig tyske soldater — gulvene bar mærker af sømbeslåede støvler — og vistrasilkegardinerne var fjernet, formentlig for at blive anvendt til „damekjoler”.

I samme periode blev hjemmet besøgt af to drenge, der med en kæp knuste så godt som alt glas, lamper, vinduesruder, spejle, vaskekummer m. m. Så det var og blev et „sort år“ for vort ellers så smukke og velholdte feriehjem.

Flygtningenes tilflugt på hjemmet blev af længere varighed end ventet, først den 12. marts 1946 var den sidste tysker ude, men ved ihærdig indsats fra manges side blev en vurdering af skaderne for evt. erstatning hurtigt foretaget, og håndværkerne gik omgående igang med en gennemgribende reparation og desinfektion, således at man i juli samme år atter kunne modtage mere velkomne gæster til ferieophold. En tung og bitter tid var overstået, og trods alt med et lykkeligt resultat. Restriktionerne fortsatte og nogle enkelte eksisterer endnu, men den dag er forhåbentlig ikke fjern, hvor hjemmets økonoma påny kan gøre sine indkøb til hjemmets daglige forbrug uden at medbringe rationerings- eller købekort.

Samarbejdet med andre organisationer.

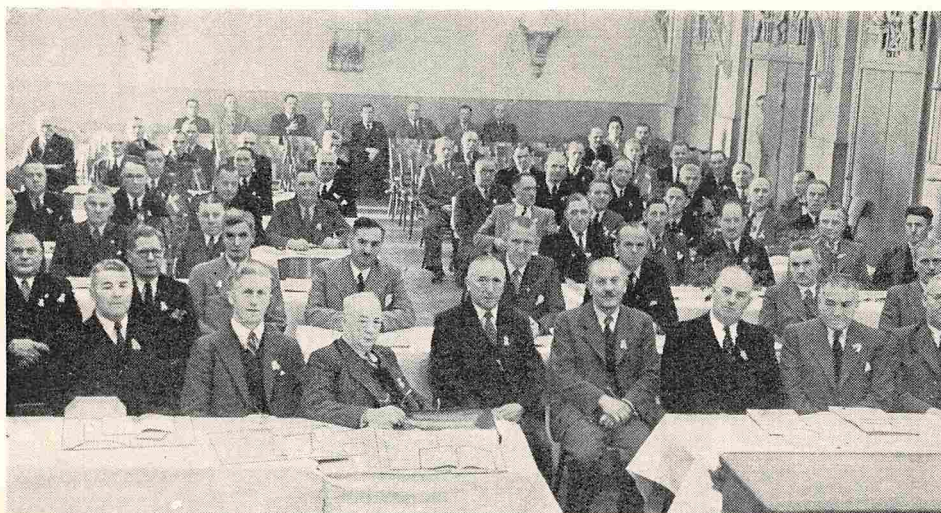
Indenlandske organisationer.

I DE ÅR, organisationen har bestået, har samarbejdet med andre organisationer såvel i ind- som udland været i stadig udvikling i retning af et nærmere og mere intimt samvirke. Et sådant samarbejde er ganske naturligt, thi hele udviklingen har medført, at det gamle ord om, at ingen er sig selv nok, har fået større og større gyldighed.

I den første 25-årige periode af organisationens historie indlededes samarbejdet mellem de skandinaviske broderorganisationer. Det skete gennem Nordisk Lokomotivmands Forbund og Nordisk Jernbanemand Union. Det skandinaviske samarbejde har ikke alene haft uvurderlig betydning for de tilsluttede organisationer i deres kamp for bedre kår for lokomotivmændene; det har i lige så høj grad haft betydning for de enkelte medlemmer af organisationerne. I forbindelse med de afholdte kongresser har man således arrangeret fællesrejser for medlemmerne, og danske lokomotivmænd har hver gang i stort antal deltaget i disse rejser. Ved sådanne lejligheder har der ikke alene været anledning til at drøfte faglige problemer og interesser med vore nordiske kammerater; i mangfoldige tilfælde er der også stiftet venskaber, som bærer og styrker de bånd, der binder de skandinaviske brødrefolk tættere sammen.

Nordisk Lokomotivmands Forbund blev stiftet i juni 1898. Under lokomotivmandsstrejker både i Norge og Sverige har forbundet været i aktiv virksomhed gennem den solidariske hjælp, der er ydet. Fra 1. januar 1941 gennemførtes sammenslutningen mellem det daværende svenske lokomotivmandsforbund og svenske jernbaneforbund. På den første kongres efter befrielsen af Danmark og Norge i maj 1945, nemlig kongressen i København i september måned 1946 vedtoges det at ophæve Nordisk Lokomotivmands Forbund og føre samarbejdet videre gennem Nordisk Jernbanemand Union. Forbundet havde da bestået i 48 år.

Efter opløsningen af Nordisk Lokomotivmands Forbund skrev vor norske broderorganisations medlemsblad følgende:



Nordisk Lokomotivmands Forbunds sidste kongres i København 1946.

„Det er med vemod, de norske lokomotivmænd har modtaget meddelelsen om Nordisk Lokomotivmands Forbunds opløsning. Der har stået ry og respekt om denne efter vore forhold store og mægtige sammenslutning. Ikke mindst vi norske lokomotivmænd har gennem årene haft megen glæde af det samarbejde, vi gennem det nordiske forbund har plejet, det har styrket vor position. Vi har aldrig følt os alene, hvad enten vi trængte til støtte i vor faglige kamp eller i vort arbejde for at højne lokomotivpersonalets faglige niveau.

Vor nordiske sammenslutnings første og vigtigste opgave har altid været at løfte den enkelte organisations medlemmer, så de fagligt, økonomisk og kulturelt ikke følte sig udbyttet.

Den åbne kamp har ikke været det mest anvendte middel for at nå dette mål, men Nordisk Lokomotivmands Forbund har altid kraftigt støttet den organisation, som selv fandt det nødvendigt at forsvare sine livsinteresser også under strid. Vi fik beredvilligt forbundets støtte, da vi i 1920 kom ud i kamp, og da vore i Narvik-mineselskabet beskæftigede medlemmer i 1932—1933 blev kastet ud i en langvarig lock-out.

Den nordiske sammenslutning har således i vor tid stået sin prøve, når det gik hårdt til. Det er derfor ikke, fordi denne organisation ikke udfyldte sin opgave, at den nu skal opløses, men dette sker på grund af vore svenske venners omorganisering.

Vi forstår og respekterer denne rationalisering indenfor organisationsapparatet, men det er ikke med let hjerte, vi begraver en gammel solid

nordisk organisation, der er blevet os kær gennem mange års målbevidst arbejde for lokomotivmændene i norden."

Vi danske lokomotivmænd kan helt og fuldt tilslutte os disse betragtninger.

Af indenlandske organisationer har vi siden 1903 arbejdet sammen med de øvrige 3 jernbaneorganisationer, nemlig Dansk Jernbane Forbund, Jernbaneforeningen og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation. I 1910 nedsatte disse 4 organisationer et fællesudvalg. Dette udvalg blev imidlertid opløst i 1927 af grunde, der ikke her skal omtales. Mange år skulle hengå, inden dette fællesudvalg atter genopstod. Det var — i beskedenhed sagt — vor organisation, der i 1910 tog initiativet til fællesudvalgets oprettelse, og det var atter vor organisation, der tog initiativet til genoprettelsen af fællesudvalget i 1948.

Med øvrige statstjenestemænd har vi et samarbejde gennem Centralorganisation I, ligesom foreningen er repræsenteret i de kooperative forsikringsselskaber for tjenestemænd, Statsfunktionærernes Låneforening og marketenderierne.

Med vore danske kolleger og kammerater ved privatbanerne har vi et samarbejde gennem deres organisation, Dansk Lokomotivmands Forbund. I forbindelse med dette samarbejde er der også her nedsat et fællesudvalg, som på frugtbringende måde samarbejder til gavn for begge parter.

Endelig og ikke mindst har vi samarbejde med vor hovedorganisation Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund. Med denne organisation har vi overflyttelsesregler gældende for lokomotivfyrbøder-aspiranterne, men iøvrigt har vi på mange andre områder et yderst betydningsfuldt og meget værdifuldt samarbejde med denne store organisation. Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund har gennem de mange års samarbejde altid været en god støtte for lokomotivmændene og har stædse udvist stor forståelse for vore interesser.

Til trods for, at vi således har samarbejde til mange — for vor organisations betydning og styrke — forskellige sider, er der dog en brist i dette samarbejde, den nemlig, at vi ikke står tilsluttet vort lands faglige hovedorganisation. Lige så nødvendigt det var — og det kan alle se — at danske lokomotivmænd sluttede sig sammen og dannede Dansk Lokomotivmands Forening, lige så nødvendigt er det, at alle faglige organisationer slutter sig sammen for gennem denne sammenslutning yderligere at øge deres styrke.

Internationalt samarbejde.

PÅ Kongressen, der blev afholdt i 1925 blev det besluttet, at Dansk Lokomotivmands Forening skulle tilslutte sig Internationalt Transportarbejder Forbund (ITF). Forslagsstilleren var foreningens daværende formand, Rich. Lillie, som forøvrigt på et sekretariatsmøde i Nordisk Lokomotivmands Forbund havde foreslået, at dette forbund tilsluttede sig ITF som en enhed. Forholdet var imidlertid det, at såvel den svenske som den norske lokomotivmandsorganisation hver for sig stod tilsluttet ITF og derfor ikke mente at kunne støtte Lillies forslag, men indtrængende henstillede, at Dansk Lokomotivmands Forening også søgte optagelse, og resultatet blev som nævnt, at vor forening fra 1. juli 1925 blev indmeldt i ITF.

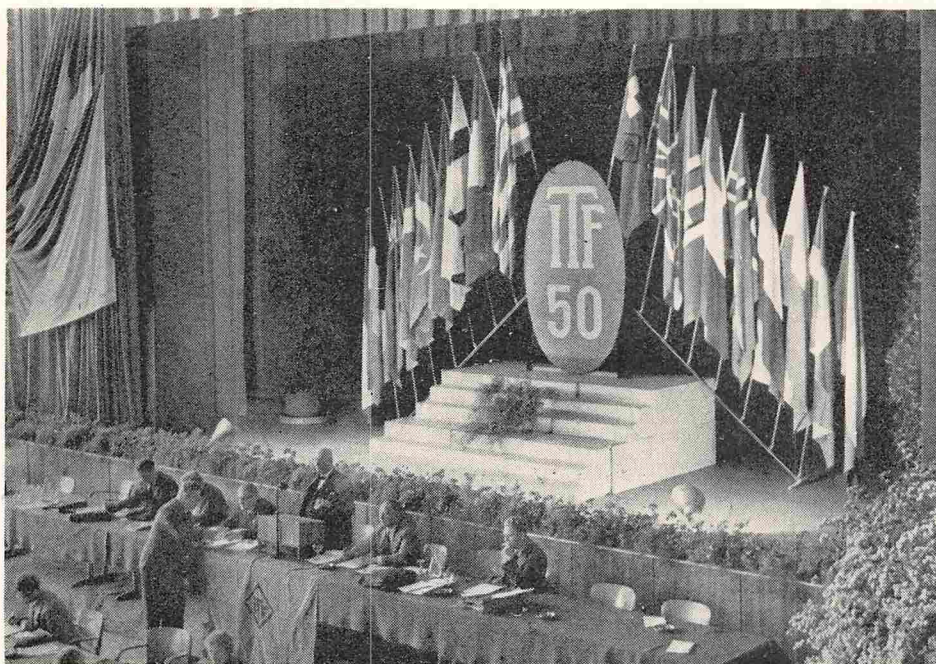
ITFs formål skal her nævnes i store træk: At varetage alle transportarbejderes økonomiske og sociale interesser samt at understøtte sådanne nationale og internationale aktioner, som omstændighederne måtte kræve i kampen mod arbejdernes udnyttelse og politiske undertrykkelse og på den måde virkeliggøre arbejderklassens internationale solidaritet med oprettelsen af en verdensordning, der bygger på nationernes samarbejde for derigennem at nå til en fælles udnyttelse af verdens ressourcer og en højnelse af den almindelige velstand.

Endvidere har ITF til formål at indhente, bearbejde og udsende informationer vedrørende transportarbejdernes vilkår i de forskellige lande. Til orientering herom udgiver ITF publikationer på flere sprog og opret holder derigennem forbindelse med de internationale organisationer.

Ved den sidste krigs udbrud talte ITF 76 organisationer i 32 forskellige lande med et samlet medlemsantal på 2 millioner.

Under samme krig flyttedes ITFs hovedkontor til London, og herfra udførtes et stort arbejde i kontakt med de allierede.

Når man læser ITF's beretning fra denne periode, der forøvrigt først blev udarbejdet efter krigens ophør, er det som at læse en spændende



ITF's jubilæumskongres i Zürich, maj 1946. Den første kongres efter den anden verdenskrig.

roman. Ifølge denne beretning var det på det ITF's foranledning, at den engelske regering udsendte en indtrængende anmodning til alle danske og norske skibe, der befandt sig på havet den 9. april 1940, om at søge engelsk havn, idet deres respektive lande var besat af tyskerne.

I foråret 1948 har ITF foretaget et nyt fremstød for at organisere transportarbejderne internationalt; idag har denne store organisation et medlemstal på over 3 millioner.

Af hensyn til de forskellige fags interesser er ITF opdelt i 5 sektioner for henholdsvis jernbanepersonalet, chauffører, sporvejspersonalet, transportarbejdere og sømænd. Jernbanesektionen er langt den største, og omfatter over halvdelen af ITF's medlemmer. Sektionens virksomhed består væsentligt i at holde sig orienteret med den tekniske, sociale og økonomiske udvikling indenfor medlemmernes område.

Hvert andet år afholdes kongres, og de tilsluttede organisationer repræsenteres her ved et forholdsmæssigt antal repræsentanter. Dansk Lokomotivmands Forening med 1 stemmeberettiget.

Generalrådet, der er på 17 medlemmer, vælges af kongressen, således at de forskellige nationer eller grupper af nationer er repræsenteret i for-

hold til medlemstal, f. eks. vælger Danmark, Norge, Finland og Island tilsammen 2 og Sverige 1 repræsentant.

Eksekutivkomiteen, der vælges af kongressen blandt generalråds-medlemmerne, er på 7 medlemmer. Mellem kongresserne sammentræder generalrådet engang årligt, og ellers er eksekutivkomiteen ITF's udøvende myndighed. Den nuværende engelske udenrigsminister, Ernest Bevin, har i sin egenskab som generalsekretær for de engelske transportarbejdere været medlem af eksekutivkomiteen, af hvilken han udtrådte for at blive minister i den engelske arbejderregering. Fra 1. januar 1948 er Omer Becu præsident for ITF, og generalsekretær er I. H. Oldenbroek og sekretær for jernbanesektionen Poul Tofahrn.

På ITF's sidste kongres, der blev afholdt i Norge juli 1948, var repræsentanter fra de amerikanske transportorganisationer tilstede for første gang, og med deres store medlemstal betyder de en yderligere styrke for det internationale samarbejde.

Dansk Lokomotivmands Forening har kun haft glæde af at stå tilsluttet ITF. Vi har modtaget mange interessante informationer derfra, og selv om vi i tal ikke betyder meget indenfor denne verdensomspændende organisation, har vi dog ved flere lejligheder også ydet bidrag til, at organisationer i andre lande har fået oplysninger om, hvorledes forholdene er her i vort land.

Lokomotivpersonalet under besættelsen.

DEN TYSKE besættelse af Danmark vil i mange år leve i befolkningens erindring, og for de danske lokomotivmænd var det en svær og vanskelig tid at komme igennem.

Uden at være ubeskeden tør det vel nok siges, at noget af det mest fremtrædende, der kræves af lokomotivmændene, er pligt og ansvarsfuldhed, og aldrig er disse to egenskaber trådt tydeligere frem, end under de 5 tungeste år i vort lands historie.

Den sorg, det var for alle ærlige danske, at vort fædreland blev besat den 9. april 1940, lagde sig som en tung byrde på sindet også hos lokomotivmændene.

Det siger sig selv, at det var med bitterhed og resignation, lokomotivpersonalet måtte fremføre de forhadte undertrykkes transportter, og særligt tungt følte det, når personalet vidste, at der i toget befandt sig gode danske mænd og kvinder, som var dømt til deportering enten til en af de berygtede tyske koncentrationslejre eller, som i slutningen af krigen, til Frøslevlejren.

Som besættelsestiden skred frem, følte bitterheden mod voldsmagten større og større, og sent glemmes det, at danske lokomotivmænd måtte forrette tjeneste som lodser på de tyske transporttog, og værst blev det, da det tyske lokomotivpersonale henimod slutningen af krigen optrådte på maskinerne med en revolver hængende ved siden. Vi var klar over, at det var vor pligt at udføre tjenesten, men ingen sagde dengang noget til, at køreplanen ikke blev overholdt, og det var den almindelige opfattelse, at der ingen grund var til at forcere kørslen. Undertiden holdt et tog meget længe på en station. Ingen vidste hvorfor og heller ingen spurgte hvorfor. Danske jernbanemænd forstod, at det var nødvendigt uden at spørge om grunden.

Måske det i andres øren lyder paradoksalt, men da sabotagen tog

rigtig fart, forstod vi betydningen heraf, selv om også den indebar fare for danske lokomotivmænds liv.

Luftangrebene, der blev sat ind for at forstyrre de tyske transporter, krævede sine ofre, og danske lokomotivmænd bevarer i erindringen mindet om adskillige gode kammerater, der satte livet til under nogle af disse angreb.

Vi skal ikke her i jubilæumsskriftet nævne navne på dem, der ofrede livet eller førlighed under udførelsen af deres pligt, men vi vil i ærbødighed takke dem for deres indsats og ære deres minde.

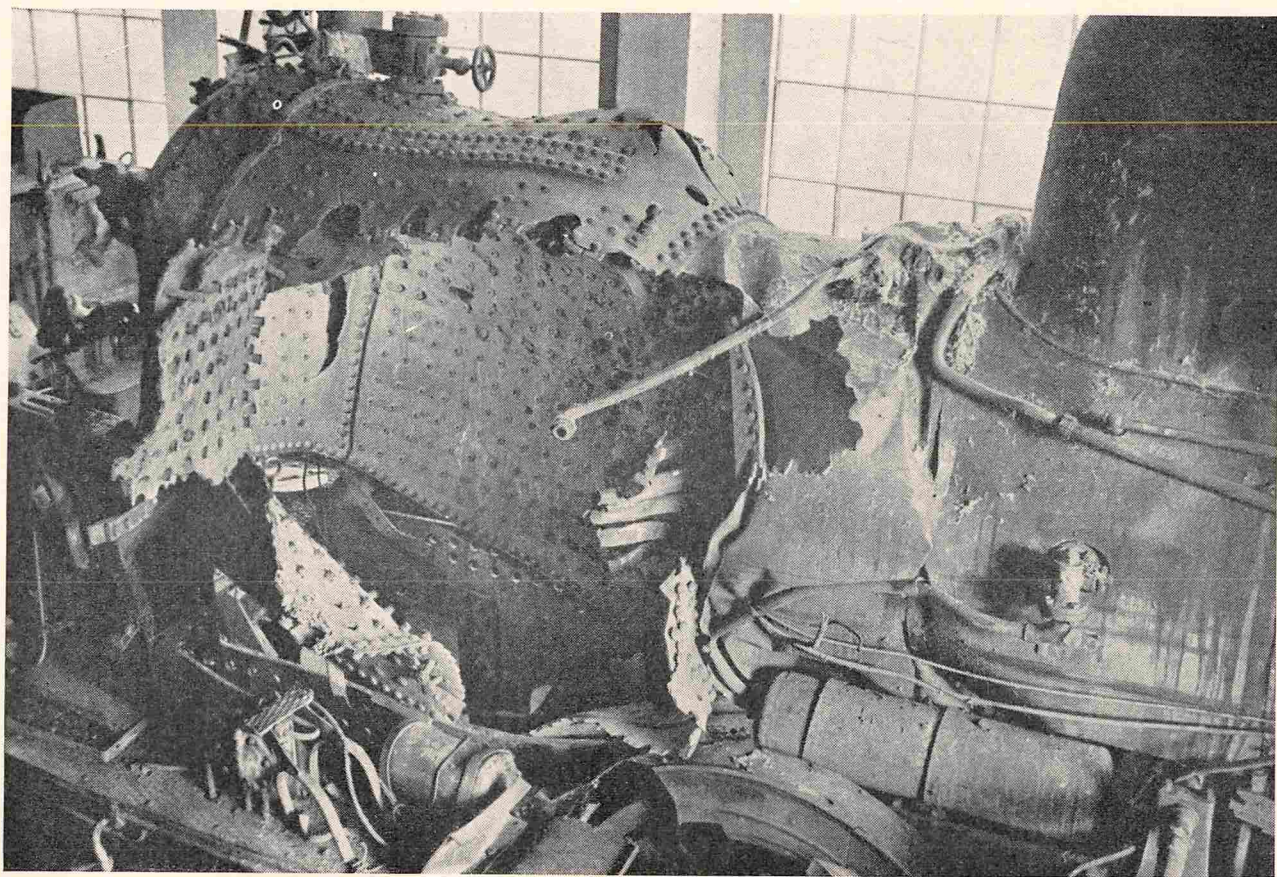
Sabotagens omfatning.

Der blev i besættelsesårene foretaget mange tusinde sabotager og andre krigsmæssige handlinger mod statsbanernes rullende materiel og faste anlæg. På lokomotiver og motorvogne skete der skader for ca. 1 mill. kroner; 13 signalhuse, 17 vandtårne og 18 broer blev ødelagt. Alene i tiden fra 1. november 1944 og indtil krigsafslutningen forekom der 4 550 sporsprængninger, og det er indlysende, at dette forårsagede et meget føleligt afbræk i trafikken. På grund af sabotagehandlingerne måtte endnu langt hen på sommeren 1945 48 km dobbeltspor i Jylland trafikeres som enkeltspor.

Størsteparten af befolkningen i Danmark anede ikke, at jernbanesabotagen var så omfattende, men det er ikke desto mindre en kendsgerning, og det skal heller ikke skjules, at der efterhånden bredte sig nogen nervøsitæt hos det kørende personale. Ingen vidste jo, om man på den forestående tur ville komme ud for en sabotage. Mange lokomotivmænd var ude for sprængninger enten lige foran maskinen eller under den og i nogle tilfælde på selve maskinen.

Det er forståeligt, at personalets nerver kom ud for en hård prøve, og for familien, der sad hjemme og ventede på far, som på grund af sabotage ofte kom 2, ja, 3 dage senere hjem end planmæssigt, var det tunge timer at komme igennem.

Selve sabotageaktionerne var endda ikke den eneste risiko i denne forbindelse. Efter en sådan aktion optrådte tyskerne ofte ubehersket. De skød om sig til alle sider eller foretog arrestationer af personalet, som i tjenstligt ærinde befandt sig i nærheden. Vi fremdrager i den forbindelse, da Langebro i København blev gjort ubrugelig af modstandsbevægelsen. Lokomotivføreren på det pågældende rangertræk, hvori var indrangeret en vogn fyldt med sprængstof, der eksploderede midt på broen, blev



Loko D 872 ramt af luftbombe ved Døstrup 11. juli 1942.



Sabotage ved Aulum 23. august 1943.

straks arresteret, og på den måde gik det mange andre. I Varde truede man ved en stedfunden sabotage med at skyde den fungerende stationsbestyrer samt i gentagelsestilfælde at arrestere alle de på stationspladsen tjenstgørende. Ved en afsporing på Frederikssundbanen blev stationsforstanderen på den nærmest liggende station truet med skydning og det tjenstgørende lokomotivpersonale i det afsporede tog blev groft forulempet. Det gik så vidt, at en stationsforstander, som ved afsporing af et lazarettog gik ud til dette for at undersøge, om lægehjælp var nødvendig, blev gennempryglet og holdt arresteret i flere dage.

Mange tilfælde af den ovennævnte slags kan nævnes, men det skal her siges, at statsbanernes generaldirektorat stedse bestræbte sig for at beskytte personalet mod overgreb, og der blev adskillige gange rettet alvorlige henstillinger herom til de tyske myndigheder.

Efter jernbaneorganisationernes anmodning gennemførte generaldirektoratet i 1943 også, at danskere i tysk tjeneste (Frikorps Danmark og Schalburgmænd) ikke måtte anvendes som mellemmand mellem Værnemagten og det danske jernbanepersonale. Da dette blev overtrådt — thi naturligvis brød tyskerne denne aftale ligesom så mange andre — blev der i en skrivelse til den øverste tyske ledelse gjort opmærksom på, at hvis den trufne aftale ikke blev overholdt og de stadige provokationer bragt til ophør, kunne forholdene drage uoverskuelige konsekvenser med sig. Der *måtte* sikres det danske jernbanepersonale ro til bestridelse af deres gerning.

Det var heller ikke de danske myndigheder, som forlangte toggangen opretholdt under flyvervarslinger, det var et tysk krav, men da situationen blev særlig alvorlig, var generaldirektør Knutzen fuldstændig enig med organisationerne i, at personalet kunne holde stille, når der var flyveralarm. Ifølge sagens natur kunne dette dog kun meddeles strengt fortroligt, så Værnemagten ikke fik kendskab dertil, men alle danske lokomotivmænd blev enten på den ene eller anden måde underrettet og indrettede sig derefter.

Tyskerne gav ofte udtryk for, at de danske jernbanemænd var sabotører og ikke altid med urette. Sabotagen mod drejeskiver og skydebroer foregik undertiden som sprængninger, således at anlæget i kortere eller længere tid blev sat ud af drift, og en yndet og forøvrigt effektiv sabotage var at køre lokomotiverne ned i drejeskiven eller ud i remisegraven, således at skydebroen blev standset. På dette område bar de københavnske sabotører prisen, idet de den 24. juli 1943 foretog sabotage mod skydebroen på lokomotivdepotet på Københavns Godsbanegård, og den

19. oktober 1944 trængte bevæbnede sabotører ind i samme lokomotivremise, og ved denne lejlighed blev 15 lokomotiver kørt i skydebrograven samt i drejeskivens grube, hvorved 25 andre lokomotiver blev spærret inde.

Krigens ophør.

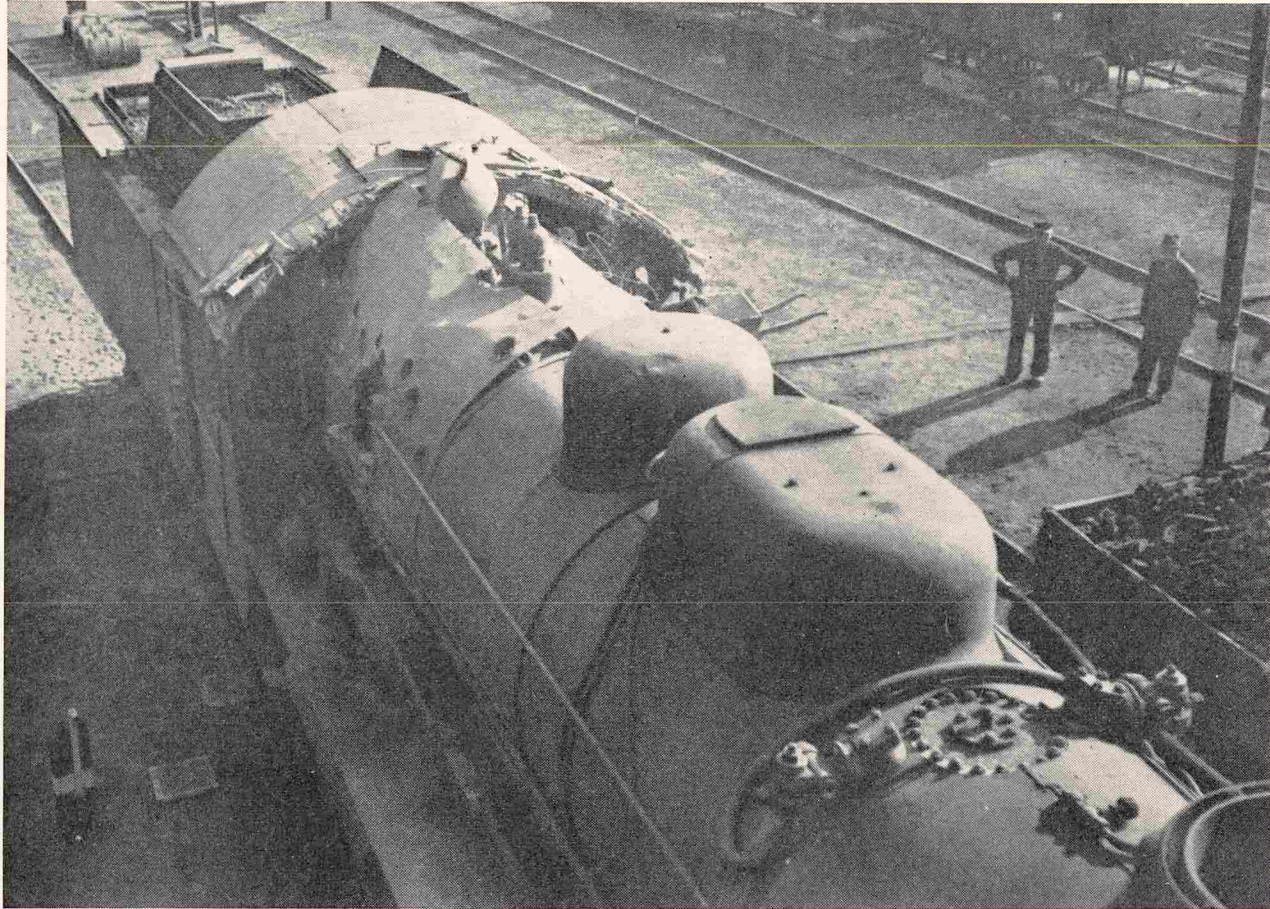
Den 5. maj 1945 blev det slut med disse uhyggelige forhold, mørklægningen blev ophævet og reparation af skinnelegemet begyndte, og den sikkerheds- og tryghedsfølelse, hvormed lokomotivpersonalet tidligere var gået til deres gerning, vendte tilbage; det er derfor let forståeligt, at danske jernbanemænd følte en særlig glæde ved befrielsen, og det håb næres af alle, at vort gamle fædreland aldrig mere kommer ud i tilsvarende tilstande.

I et af de første numre af „Vingehjulet“, der udkom efter befrielsen, bragte den konst. generaldirektør E. Terkelsen følgende officielle tak til det samlede personale:

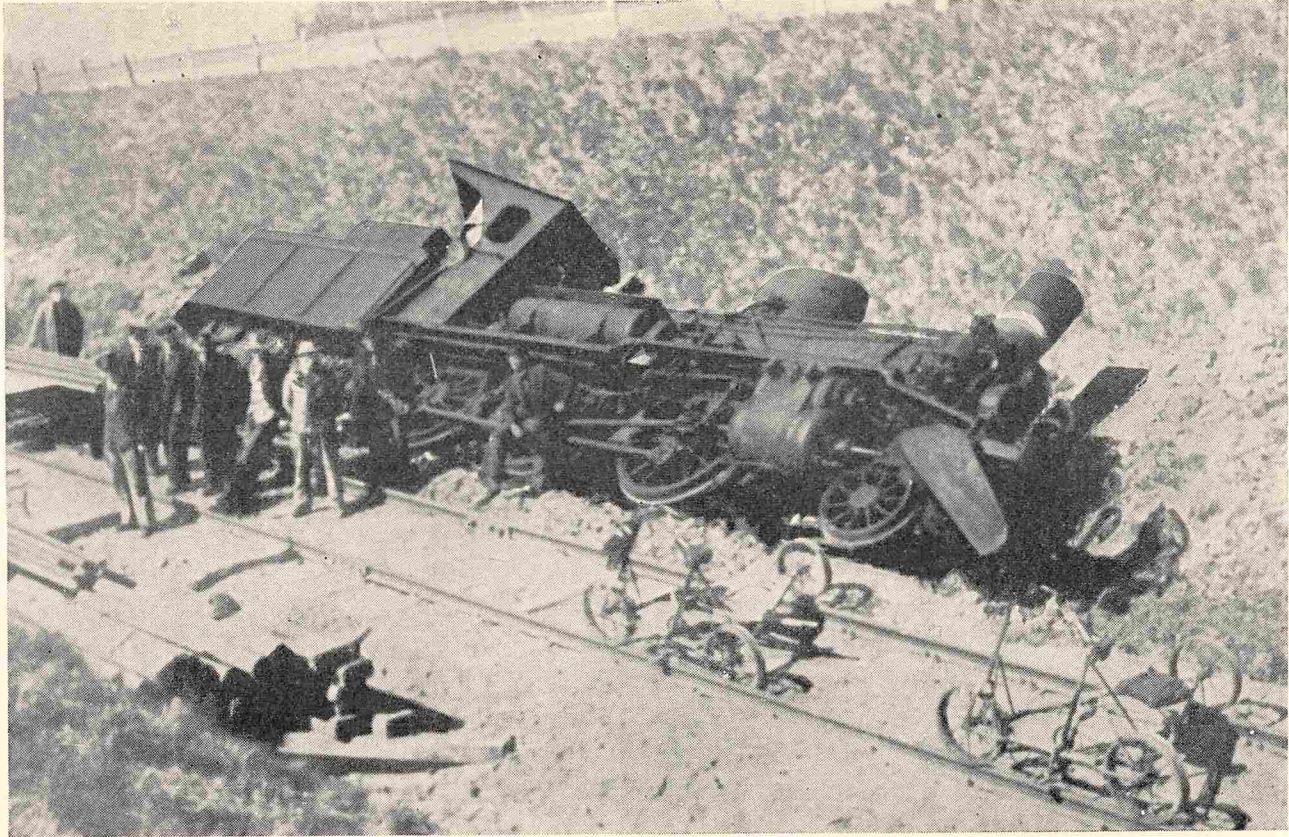
„Ved Afslutningen af Krigstidens og Besættelsens bitre, besværlige og ofte smertefulde Periode er det Statsbanernes Ledelse en kærkommen Pligt overfor det samlede Personale at udtrykke sin Tak for det udførte Arbejde og for Maaden, det er udført paa. Inden for alle Kredse — saavel det Publikum, hvis Rejser og Godsbefordring vi skal afvikle, som Personalet selv paa alle vore forskellige Arbejdsomraader — staar det klart, at Arbejdet har været meget stort. Dette vil talmæssigt kunne belyses gennem de senere Aars Driftsberetninger, der nu i den nærmeste Fremtid kan udsendes efter nødvendigvis at være holdt tilbage under Besættelsen; men det vil ogsaa vides af mange og anes af endnu flere, at Arbejdet har været særligt besværligt. Medens et Arbejdes stærke Vækst ellers naturligt medfører Forsøg paa Lettelse i Vilkaarene for dets Udførelse, gik det i Besættelsesaarene modsat hos os. Mørklægningen virkede meget tungt paa vore anspændte Arbejdsomraader. Hertil kom anden Besvær: Overfyldning af Togene — selv om de Rejsende normalt tog Forholdene med dansk Tilpasningsevne og Humør —, Godsvognsmanglen, Forringelsen af Brændslet og andre Materialer, dertil i den senere Tid den øgede personlige Risiko og den stadig forøgede Uregelmæssighed i Forholdene.

Til disse besværliggørende Faktorer kom den særlige Belastning, som Afviklingen af de fremmede Transporter og den deraf nødvendiggjorte Forbindelse med den tyske Angrebsmagt gav mange Ansatte paa forskellige Arbejdspladser.

Ikke mindst i den seneste Tid steg Nervøsiteten hos Voldsmagtens Repræsentanter stærkt, og i adskillige Tilfælde har Statsbanernes Personale været udsat for Provokationer, nogle ogsaa for direkte meningsløst uretfærdige Overfald. Lykkeligvis rokkede dette, lige saa lidt som de modbydelige Terrorbombninger i nogle af vore Persontog, ikke ved Per-



Bombeattentat på loko H. 786 ved Brabrand 23. marts 1945.



Sabotage mod tog 99045 (tysk orlovstog) ved Lystrup st. 20. april 1945.

sonalets rolige og korrekte Holdning, og ved dets Forstaaelse af, at Arbejdet maatte gøres uanset Vilkaarene.

Dette gælder paa alle Arbejdspladser og for alle Kategorier, og hver enkelt Kategori, hver enkelt Gruppe har haft sine Vanskeligheder, har maattet gøre sin Indsats, der skal derfor ikke her nævnes enkelte arbejdsomraader eller udpeges Kategorier eller Personer, hele Personalet har været med til at klare Statsbanerne saa vidt muligt uskadt og trafikmæssigt saa godt som muligt gennem Besættelsestiden. Ogsaa med Personalets 4 Organisationer har Generaldirektoratet hele Tiden under Besættelsen haft nær Forbindelse til Drøftelse af de hyppigt meget hurtigt nu og da alvorlige Spørgsmaal, og der har saa vidt mig bekendt aldrig været Uenighed om deres Løsning.

Paa Tærskelen til en ny Periode, der vel kan blive vanskelig og give ogsaa sine Bryderier, men som vil være fri for det, der tyngede haardst og smertede mest i de svundne 5 Aar, beder jeg da paa Generaldirektoratets Vegne Personalet om at modtage Ledelsens Tak for godt Arbejde i en streng Tid."

Forskellige dagblade bragte ogsaa efter besættelsens ophør artikler, hvori jernbanemændenes indsats blev anerkendt som værende af livsnødvendig karakter for det danske samfund under besættelsesårene. „Fyns Venstreblad" skrev bl. a. en artikel om den store og værdifulde indsats, som vore søfolk gjorde under krigsårenes spil om liv og død, men, skrev det omtalte blad videre, der er ogsaa grund til at takke „landjordens søfolk", de, der sørgede for, at trafikken på land blev gennemført trods fare på liv og lemmer, og bladet pegede på, at efter at jernbanesabotagen var sat ind, blev der navnlig af lokomotivpersonalet udført et arbejde, der i mange henseender fuldt ud kunne stå mål med den indsats, der blev øvet på havene: „Dag og nat stod de stoute lokomotivfolk på deres post i spidsen for deres mørklagte tog, og togfører og portører gjorde dem følgeskab i de enerverende og livsfarlige togter ad landets skinnenet", skrev bladet og fortsatte: „Det var nerveopslidende og anstrengende år for vore jernbanemænd, og mangen en lokomotivmand har sikkert i disse uhyggenætter, hvor han følte ansvaret for et langt tog og mange mennesker, fået slidt mere end godt er på både sin fysiske og psykiske ballast".

„Fyns Venstreblad" pegede i slutningen af denne omtale om danske jernbanemænds indsats i besættelsesårene på, at det havde været hårde og vanskelige år og sluttede sin artikel med følgende linier, der kun kan tjene de danske lokomotivmænd til ære: „Det var en djærv og god dansk gerning, som nok kan fortjene sit eget kapitel i besættelsestidens historie".

Foreningens kooperative virksomhed.

FORUDEN de rent faglige spørgsmål Dansk Lokomotivmands Forening har beskæftiget sig med i årenes løb, har den også på andre områder i samarbejde med de øvrige jernbaneorganisationer virket til medlemmernes gavn.

I pagt med tidens udvikling har foreningens ledelse forstået, hvilken stor betydning det har, at lokomotivmændene, der i mange tilfælde er tvunget til at spise ude, kan købe mad, kaffe og øl til en jævn pris, og til fremme af dette formål har foreningen ved sin medvirken til oprettelse af kooperative marketenderier tjent medlemmernes interesser.

Jernbanemandens gerning indeholder stor risiko ved arbejdets udførelse, og det er naturligt at sikre sig, hvis ulykken rammer, således at følgerne ikke bliver alt for alvorlige for tjenestemanden og hans pårørende.

I det moderne samfund er forsikringstanken stærkt udbredt, og når man ved, at al forsikring hviler på gensidighedsprincippet (en for alle og alle for en), er den tanke nærliggende, at de talstærke jernbaneorganisationer har taget dette spørgsmål op i bestræbelserne for at fremskaffe de bedste og billigste forsikringsbetingelser.

Der er i den tid, jernbanerne har bestået i Danmark, oprettet 3 forsikringsforetagender, som dels ledes, dels ejes af jernbaneorganisationerne i fællesskab, og hvor vore medlemmer for en stor parts vedkommende har tegnet deres forsikringer ud fra den betragtning, at man i disse foreninger får en kulant, reel behandling.

Marketenderiet i København overtages.

Den 19. november 1921 afholdtes der i marketenderiet på centralværkstederne i København en lille festlighed i anledning af, at Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation sammen med Dansk Lokomotivmands Forening overtog driften af marketenderierne i Værkstedet samt på Gb. remise, hvor et lokale til dette formål samtidigt toges i brug.



Marketenderi under primitive forhold.

dene med hensyn til spisestuer for det dér beskæftigede personale ikke svarede til tidens krav.

Den tanke opstod da, at organisationerne selv skulle overtage disse marketenderier samt drive dem på kooperativ basis, og ved en skrivelse til generaldirektoratet anmodede man om tilladelse hertil. Denne anmodning blev imødekommet, og det blev tiltrådt, at der nedsattes et udvalg til at udarbejde en betænkning omhandlende alle de i forbindelse hermed stående spørgsmål. Udvalget kom til at bestå af repræsentanter fra administrationen og organisationen, og som Dansk Lokomotivmands Fornings repræsentant indtrådte lokomotivfører H. Kann, der på daværende tidspunkt var foreningens hovedkasserer, i udvalget.

I betænkningen blev bl. a. nedlagt, at da det viste sig ønskeligt at supplere det nødvendige inventar, blev der i forbindelse med fremstillingen i træværkstedet af møbler til marketenderi også tilvirket de fornødne borde og bænke, hvorved prisen for disse blev forholdsvis lav. Udgifterne hertil androg ca. 1200 kr., og hertil kom installation af elektrisk lys og gas, der beløb sig til 915 kr.

Disse udgifter henstilledes betalt af statsbanernes midler, således at bevilling til afholdelse af disse beløb søgtes ved ændringsforslag til lov om tillægsbevilling for samme finansår.

Udvalget havde i sine overvejelser ang. den fremtidige driftsform for marketenderiet bl. a. haft sin opmærksomhed henvendt på det til orlogsværftet knyttede marketenderi, men forholdene her var så forskellige fra de ved statsbanerne eksisterende, at marketenderivirksomhederne ikke kunne sidestilles. Man anstillede også undersøgelser med flere af de til store private virksomheder knyttede marketenderier, der til dels drives som kooperative foretagender.

Under udvalgets videre drøftelser blev man enig om at foreslå en driftsordning, hvis hovedtræk er følgende:

Marketenderiet drives ved en fast lønnet bestyrer, der ansættes af organisationerne på deres ansvar, således at disse står som de overfor generaldirektoratet ansvarlige, der bærer de ved driften af marketenderiet eventuelt opståede tab, og på den anden side har krav på — efter generaldirektørens nærmere bestemmelse — at blive delagtig i det overskud, der eventuelt måtte fremkomme, fordi udsalgspriserne — der skal sættes så lavt som muligt — af hensyn til leverandørerne ikke kan nedsættes under en bestemt grænse. Medens marketenderibestyreren med det fornødne medhjælperpersonale leder den daglige drift, skal organisationerne have indseende med, at driften sker på forsvarlig måde samt træffe bestemmelser vedrørende antagelse, afskedigelse og lønning af det nævnte personale, varepriser samt indkøb af de vigtigere varer m. v.

Statsbanernes interesser er tænkt varetagne derved, at generaldirektoratet foruden om anvendelse af overskudet har indflydelse på, hvilke varer der sælges, til hvilke tider og på hvilke steder salget må foregå. Statsbanerne skulle endvidere fastsætte ordensbestemmelser og godkende regnskabsordningen og de bestemmelser, hvorefter marketenderiet drives. For betaling af statsbanernes tilgodehavende for levering af lys, gas og vand m. v. skulle organisationen stille sikkerhed.

Det fornødne tilsyn fra generaldirektoratets side med driften af marketenderiet tænkes ført af en af generaldirektøren nedsat kontrolkomité bestående af 5 medlemmer, hvoraf de 3 er valgt af generaldirektøren og de 2 af Fællesorganisationen og Dansk Lokomotivmands Forening med 1 af hver. Endvidere skulle efter samme regel vælges 5 suppleanter til at tiltræde komiteen i tilfælde af enkelte medlemmers fraværelse på grund af sygdom eller anden årsag.

Imellem organisationerne indbyrdes blev også oprettet overenskomst med hensyn til fordeling af overskud og deslige. Denne overenskomst er senere, som udviklingen er skredet frem, ændret i overensstemmelse



Marketenderiet ved København Gb.

hermed, men samarbejdet om ledelsen af marketenderierne har altid været det bedst mulige.

Som årene gik, rejstes kravet om bedre og mere tidssvarende marketenderiforhold på Gb. remise, og i 1939 blev da også indviet en hel ny bygning alene til dette formål. I bygningen blev indrettet et stort, lyst, tiltalende lokale, og inventaret bestod af småborde med 4 tilhørende stole. Den igennem mange år af statsbanerne benyttede form for udstyr af spiselokaler til personalet — med lange bænke og borde — var utiltalende og upraktisk, hvorfor en mere tidssvarende og hensigtsmæssig møblering blev gennemført ved samme lejlighed.

Foruden denne lokaleudvidelse havde marketenderierne også udvidet virksomheden betydeligt, idet Enghave og Helgoland remiser var taget i brug, og også her var indrettet tiltalende spiselokaler, hvor marketenderivirksomheden kunne drives.

I 1941 blev der i Centralværkstedet i København indviet et nyt marketenderi, hvor 800 personer kunne indtage deres mad. Indvielsen var meget højtidelig og blev overværet af daværende statsminister Stauning, der lykønskede organisationerne til dette smukke resultat af deres sam-

virke. Stauning udtalte bl. a., at han følte sig overbevist om, at sådanne forbedringer ville bidrage til, at den enkelte arbejder føler sig hævet, ikke blot under arbejdet, men også uden for dette.

I oktober 1946 kunne de københavnske marketenderier fejre deres 25 års jubilæum, og der blev ved denne lejlighed afholdt en lille festlighed, hvor repræsentanter fra administrationen var til stede. Det blev under festen udtalt, at de 25 år havde været præget af en god og sund udvikling til fordel for marketenderiernes mange kunder. Omsætningen var steget, således at det med tiden har udviklet sig til at blive et millionforetagende. Ved denne lejlighed kunne forøvrigt bestyreren, M. Mogensen, også fejre 25 års jubilæum, idet han tiltrådte ved starten i 1921.

Vor repræsentant i driftsudvalget og kontrolkomitéen var i mange år lokomotivfører L. M. Schmidt, der i al den tid, han var hovedkasserer (efter Hj. Kann), fra 1925 til 1943, samtidig beklædte disse hverv. L. M. Schmidt har således gjort en stor del af udviklingen med, og med sine rige evner har han været Dansk Lokomotivmands Forening en god repræsentant. Siden 1943 har lokomotivfører K. Svendsen beklædt disse poster.



Den store smukke spisesal med 800 pladser i Centralværkstedernes marketenderi København.

Marketenderiet i Århus.

Ved maskindepotet i Århus findes også et marketenteri, der drives kooperativt, dog under andre former end ved maskindepotet på Gb.

Med de gode erfaringer, der var indhentet i den korte tid, marketenderierne var drevet kooperativt ved det sidstnævnte depot, anmodede Dansk Lokomotivmands Forening generaldirektoratet om indretning af et marketenteri i den nye lokomotivremise i Århus. Generaldirektoratet afslog denne anmodning, og foreningen rejste derefter i skrivelse af 16. april 1925 sagen overfor ministeren for offentlige arbejder, der ganske vist afslog indretning af et marketenteri som ønsket, men tiltrådte, at der i nærheden af remisen opførtes en trækiosk til udsalg af øl, sodavand m. v.

I august 1926 var kiosken færdig, og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation henstillede, at man i fællesskab overtog driften af dette udsalg på kooperativ basis, hvilket blev tiltrådt, og som bestyrer blev antaget en forhenværende hjælper fra Centralværkstedet, der skulle svare organisationerne 5 pct. af omsætningen i afgift.

Den 1. september 1928 overtog en dame, fru E. Jørgensen, pladsen som bestyrer af øludsalget. Hun skulle drive dette for egen regning og svare organisationerne en fast årlig afgift på 400 kr., der senere blev forhøjet til 500 kr.

I 1931 stillede organisationerne forslag om udvidelse, så der i forbindelse med øludsalget tilvejebragtes en kaffestue, og dette ønske blev også imødekommet. Ved en drøftelse i generaldirektoratet den 26. april 1939 fremsattes fra foreningens side forslag om et rigtigt marketenteri med plads til 100 mand, og ved en forhandling den 17. august 1939 viste generaldirektoratet interesse for sagen og stillede i udsigt, at opførelsen af et helt nyt marketenteri skulle tages under overvejelse. Tegning til et sådant marketenteri er også udarbejdet og godkendt af personalet, men på grund af krigen og den dermed følgende materialeknaphed er marketenderiet ikke fuldført endnu.

Allerede på et møde i Århus den 24. juni 1941 vedtoges det, at når det nye marketenteri engang bliver færdigt, skal driftsformen lægges om. Dansk Lokomotivmands Forening og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation skal i fællesskab drive marketenderiet.

Den 19. september 1947 blev der i Århus afholdt et møde angående driften af det endnu eksisterende marketenteri, på grund af, at den tidligere nævnte frue fra 1. oktober 1947 ønskede at fratræde som bestyrer.

Dansk Lokomotivmands Forening og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation ønskede derfor klarlagt, hvorvidt man allerede nu skulle gå over til kooperativ drift og f. eks. gennemføre en ordning svarende til den i København gældende, således at både marketenderiet i Århus centralværksted og ved maskindepotet kommer under fælles ledelse og anses som een virksomhed, eller om man indtil videre skulle blive stående ved den hidtidige driftsform.

Der havde overfor det lokale marketenderis driftsudvalg meldt sig flere ansøgere til pladsen som bestyrer, men alle under den forudsætning, at den gamle ordning med en fast årlig afgift bibeholdtes.

Af drøftelserne fremgik, at repræsentanterne fra Centralværkstedet ikke havde interesse i at slå centralværkstedets og remisens marketenderier sammen til een forretning. Derimod var de — under forbehold af godkendelse af deres marketenderibestyrelse — villige til indtil videre at overtage driften af marketenderiet i remisen og herfor svare en fast årlig afgift på 500 kr. som hidtil.

Dette forslag vandt mødedeltagernes tilslutning som en midlertidig ordning, indtil det nye marketenderi bliver færdigt, og hvis opførelse vi håber snart kan påbegyndes.

Marketenderiet i Fredericia.

I 1935 blev ved Fredericia maskindepot indrettet et lokale, hvor personalet kunne købe øl, kaffe m. v. Det var en naturlig ting, at organisationerne overtog driften af dette marketenderi, og som bestyrer blev antaget en restauratør, der skulle svare en vis procent af omsætningen i afgift. Denne var dog kun bestyrer i kort tid, idet han mente, at den ham pålagte afgift var for høj og derfor ønskede sig fritaget for stillingen. Driftsudvalget antog derefter en tidligere lokomotivfyrbøder som bestyrer, og denne har siden ledet marketenderiets daglige virksomhed til de mange menneskers almindelige tilfredshed. Iøvrigt drives marketenderiet i Fredericia under den form, at bestyreren svarer organisationerne en afgift, der for tiden er 2 pct. af omsætningen. Beløbet deles således, at Dansk Lokomotivmands Forening erholder $\frac{3}{5}$ og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation $\frac{2}{5}$.

Selv om der i henhold til overenskomsten med generaldirektoratet vedrørende driften af de kooperative marketenderier ikke må være noget særligt overskud på regnskaberne, er det vanskeligt at disponere så fuld-

komment, at dette undgås. Der er derfor i årenes løb indbetalt nogle penge til Dansk Lokomotivmands Forenings hovedkasse, og disse penge er indgået i foreningens byggefond.

Af denne fond er gennem årene udgifterne til udvidelser og lignende på feriehjemmet blevet afholdt, og den kooperative drift af marketerierne har således været medvirkende til at gøre lokomotivmændenes smukke feriehjem, hvor så mange af vore medlemmer har tilbragt deres ferie, så moderne og tiltalende, som det er i dag.

Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse.

»Vejlekassen«.

„Vejlekassen“, som er det populære navn for Statsbanepersonalets private gensidige Hjælpekasse, er de faglige organisationers ældste sammenslutning inden for forsikringsområdet. Den blev stiftet i Vejle (heraf Vejlekassen) den 1. april 1873 under navnet „De jydsk-fynske Statsbaners Hjælpekasse“ med det formål ved hvert medlems død at udbetale en pengesum til dets efterladte.

Stifterne var stationsforstander Reinholdt Jensen, Vejle, der blev kassens første formand, og driftsinspektør R. T. Hansen, Fredericia, den senere trafikchef, som efter få års forløb afløste stationsforstanderen, og som indtil udgangen af 1919 var kassens formand. Efter ham var trafikinspektør Arnold Jensen formand indtil sin død i november 1934.

Med årene voksede „Vejlekassen“ efterhånden betydeligt, og havde til sidst en så stor formue, at bestyrelsen anså det for rigtigt, at kassens ledelse overgik til de faglige organisationer. Dette skete fra 1. april 1939, hvor overmatros, hovedkasserer R. Kantzø valgtes til formand, et hverv han bestred til sin død i april 1941, hvor han efterfulgtes af kassens nuværende formand, stationsmester P. H. Pedersen.

Den daglige virksomhed varetages af kassens energiske og uegenyttige forretningsfører, Mandrup Poulsen. „Vejlekassen“ har siden sin stiftelse været opdelt i kredse, hver med sin af de lokale medlemmer valgte formand; der var i 1948 ca. 300 kredse med et samlet medlemstal på ca. 19 000.

På grund af overordentlige små omkostninger, som ligger langt under andre forsikringsforetagender, har „Vejlekassen“ igennem årene stadig kunnet forbedre sin ydeevne overfor medlemmerne, og skønt det månedlige bidrag på 1 kr. har været uforandret siden 1904, har det været muligt

siden 1939 at forbedre forsikringsvilkårene fem gange. Udbetalingerne, som beregnes efter indmeldelsesalderen, var i 1948 980—560 kr.; der er kontingentfrihed fra det fyldte 70. år.

Kassens formue var den 1. januar 1948 2 719 063 kr. og renteindtægten var i 1947 119,236 kr. Der har til udgangen af 1947 været 11 516 dødsfald blandt medlemmerne, og der er udbetalt 5 678 369 kr., deraf i de sidste 10 år 1 818 630 kr. til 2 809 dødsfald.

„Vejlekassen”s formål er at yde et godt og værdifuldt supplement til livsforsikringen, og er således ingen konkurrent til livsforsikringselskaberne, men er ene og alene en begravelseshjælp. Af Dansk Lokomotivmands Forenings ca. 1900 medlemmer i 1948 var ca. 1800 medlem af „Vejlekassen”.

Kassen ledes af et repræsentantskab valgt af de 4 jernbaneorganisationer.

Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners Personale.

For at yde en fornøden understøttelse i tilfælde af sygdom og tilskadekomst oprettedes den 31. maj 1891 Uheldsforsikringsforeningen, som allerede i 1892 udvidede sine rammer til også at yde understøttelse i tilfælde af afskedigelser som følge af ulykker samt børneforsørgelser. Denne forening blev i 1901 overtaget af Dansk Jernbane Forbund og Jernbaneforeningen, der lagde den daglige ledelse i et repræsentantskab, som nu vælges af alle 4 jernbaneorganisationer. Dansk Lokomotivmands Forening blev medlem af repræsentantskabet den 28. maj 1927.

Fra 1901 til 1912 gennemførte foreningen sine forsikringsmæssige ydelser gennem overenskomster med private selskaber, som man dog hurtigt blev klar over ikke ydede medlemmerne en tilfredsstillende behandling, hvorfor man i det sidstnævnte år selv overtog forsikringerne og tegnede genforsikring for en del af forpligtelserne. Denne ændring blev af betydelig værdi for foreningen, der nu kunne gennemføre en nedsettelse af præmien og yde medlemmerne en mere kulant behandling, ligesom man igennem årene fik oparbejdet foreningens kapital, der muliggjorde, at man senere helt kunne frigøre sig for private selskaber.

Mod en rimelig præmie, der er afpasset i forhold til den forsikrings-søgendes arbejde, ydedes der dagpenge, invaliditets- og dødserstatning i ulykkestilfælde, der indtræder såvel i som udenfor tjenesten.

Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

For at tilvejebringe en forsikringsforening, hvis formål skulle være at tegne brand-, tyveri-, ansvars- og grundejerforsikringer til præmier, der lå under, hvad tilsvarende forsikringer ville koste andre steder, oprettede de 4 jernbaneorganisationer den 10. februar 1936 Forsikringsagenturforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne. Foreningen, der ligesom de to øvrige forsikringsforeninger ledes af et repræsentantskab, valgt af de 4 organisationer, har gennem en overenskomst med „Det gensidige Forsikringsselskab Danmark“ tilvejebragt den fornødne genforsikring. Siden stiftelsesdagen er foreningen jævnt vokset i medlemsantal og har af det årlige overskud henlagt et beløb i et særligt fond, hvis formål det med tiden skal være at yde den fornødne garanti for de tegnede forsikringer.

Mindelunden i Fredericia.

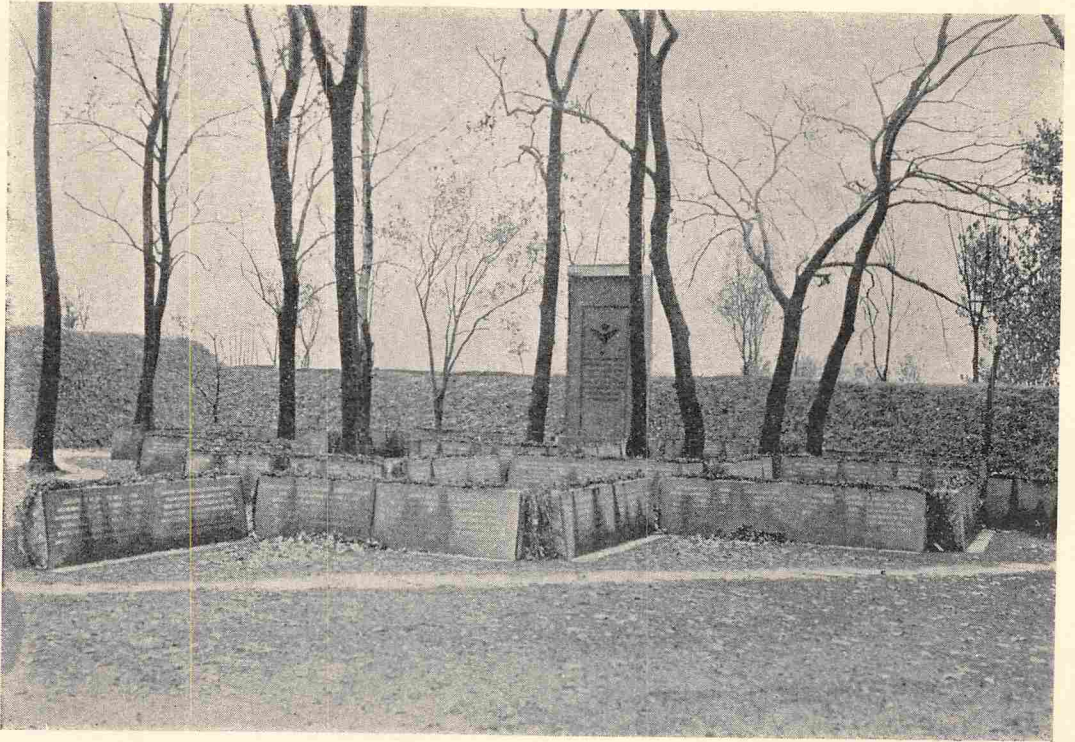
*Jernbanemandens Gerning
mellem de blanke Skinner,
Arbejdets hurtige Rytme,
Togene Dag og Nat
kræver af alle en Indsats,
af nogle den største: Livet —
dem til Ære og Minde
Stenen her er sat.*

HVOR mange hjul ruller og travle mennesker virker, kan ulykken ske, og gennem årene har adskillige jernbanemænd mistet livet under udførelsen af deres gerning.

Forhenværende landstingsformand og forretningsfører for Dansk Jernbane Forbund, Charles Petersen, rejste i 1923 spørgsmålet om et minde for de i tjenesten forulykkede jernbanemænd. Planen herom blev dog stillet i bero, men i 1936 ansås tidspunktet for værende inde til at søge denne smukke tanke realiseret, og der blev optaget forhandling derom mellem statsbanernes generaldirektør og de fire jernbaneorganisationer. Generaldirektøren stillede sig beredvillig, og det lykkedes senere at formå de bevilgende myndigheder, regering og rigsdag, til at give sit samtykke til, at Danske Statsbaner deltog i omkostningerne med halvdelen af et nærmere angivet beløb. De øvrige midler blev stillet til rådighed af de fire jernbaneorganisationer. Et udvalg med repræsentanter for statsbanernes administration og organisationerne med generaldirektøren som formand fik derefter til opgave at foretage det videre fornødne.

Udvalget havde drøftet, hvor et sådant mindesmærke kunne rejses, og blev herunder bekendt med, at Fredericia bys borgmester og kommunalbestyrelse ville stille en plads på Fredericias minderige vold til disposition uden vederlag, og tilbød endvidere at overtage tilsynet med mindesmærket. Dette smukke tilbud blev modtaget, og der var kun tilbage at træffe bestemmelse om udformningen og anlæget af mindesmærket.

Mindesmærket former sig som et større anlæg, hvis midtpunkt dannes af en 4 meter høj hovedsten og to ca. 1 meter høje sidesten.



Mindelunden på Fredericia bastion.

Ved siden af og foran hovedstenen er anbragt 33 mindetavler 60 cm høje, i hvilke navnene på de siden år 1900 forulykkede jernbanemænd er indhugget — 12 i hver sten. Der var ved mindesmærkets indvielse indhugget 385 navne og flere er kommet til siden.

Da det ikke har været muligt at konstatere navnene på alle de jernbanemænd, som i årene 1847—1899 er omkommet under tjenestens udførelse, er der rejst en særlig sten som fælles-minde for disse ukendte.

Hovedstenen og de to sidestene bærer smukke alvorfulde inskriptioner, affattet af nuværende generaldirektør E. Terkelsen. På hovedstenen står de over dette afsnit citerede linier. De ukendte kammerater, for hvem den venstre sidesten er rejst, mindes ved ordene: *„Er Navnene gemt bag Aartiernes Slør og Gravenes hjemfaldne Skjul — hver tæller dog med i den Flok, som dør under Togenes rullende Hjul.“*

Fra den højre sidesten taler følgende mindeord til beskueren: *„De saae Arbejdets Kærner og høstede Dødens Korn, men Mindernes Blomstestjerner kan gro mellem Savnenes Torn.“*



Ved mindelundens indvielse i oktober 1939.

Det er en smuk plet, som er valgt til denne mindelund, højt beliggende med udsyn over Lillebælt og det gamle banegårdsterræn, og dog således, at de, som en stund vil dvæle i erindringen om en af de forulykkede, i fred og ro vil kunne give sig hen i mindet.

Søndag den 29. oktober 1939 blev mindesmærket afsløret i overværelse af talrige pårørende til de forulykkede. Til stede var endvidere statsministeren og trafikministeren, repræsentanter for generaldirektoratet og distrikterne, Fredericia byråd samt de fire jernbaneorganisationers hovedbestyrelser og naturligvis medansatte i stort tal. Syv faner fra de lokale afdelinger af de nævnte organisationer paraderede ved afsløringen.

Daværende generaldirektør P. Knutzen afslørede hovedstenen. Han indledede med at pege på, at det nu er ca. 20 år siden Vigerslevulykken fandt sted. I årene siden da har statsbanerne befordret 700 mill. rejsende, og kun 3 af disse har mistet livet uden egen skyld. Det kan således fastslås, at det rejsende publikums sikkerhed er overordentlig betrygget. Derimod er risikoen for statsbanernes egne tjenestemænd større. Generaldirektøren sluttede med at nævne det fællesskab mellem statsbanernes

personale og dets ledelse, der har fundet udtryk ved rejsningen af dette monument, og måtte det også i den retning have en opgave at minde om, at vi er dybt fælles om arbejdet og dets vilkår.

Krigens ofre mindes.

Efter kapitulationen mindedes man rundt om i landet besættelsestidens ofre på forskellig måde, og i denne forbindelse fremkom der blandt andet fra personalet ved visse stationer forslag om, ved en mindeplade eller på anden måde at sikre et varigt minde om de tjenestemænd, som ikke var mere, men havde sat livet til i kampen for Danmarks frihed.



*Fællesmindestenen for tjenestemænd,
som ofrede livet i modstands-
bevægelsen.*

Under hensyn til det store antal statsbanepersonale, der mistede livet som følge af krigshandlinger eller de dermed følgende forhold, var generaldirektoratet straks på det rene med, at der i hvert fald måtte en vis ensartethed til, og da personalets organisationer ligeledes var stærkt interesseret i spørgsmålet, kom dette til drøftelse mellem administrationen og organisationerne.

Man enedes hurtigt om, at for at skabe et varigt minde ville den bedste form være at benytte den allerede eksisterende mindelund dertil.

Man enedes dernæst om at dele de som følge af krigsbegivenhederne

afdøde kammerater, 46 ialt, på den måde, at de 23, der havde mistet livet under tjenesten, fik deres navne, dødsdag og dødsårsag anbragt på de almindelige navnetavler i mindelunden, medens der for dem, der var henrettet af tyskerne, døde i tyske fængsler eller faldet som frihedskæmpere, skulle tilvejebringes et særligt mindesmærke vest for selve mindelunden.

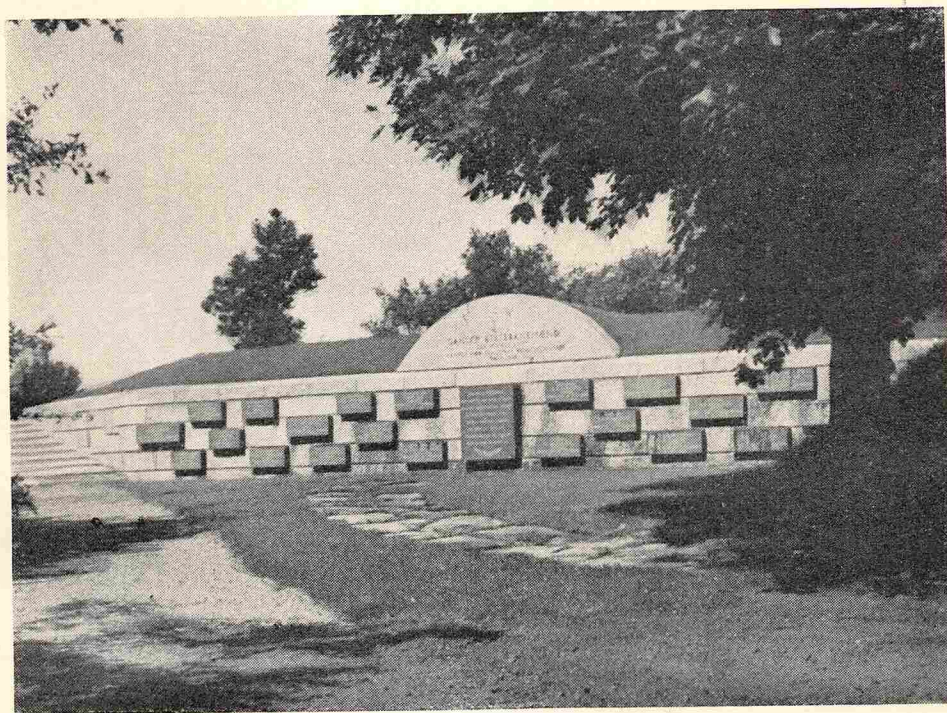
Overarkitekt Seest og afdelingsarkitekt Sig. Christensen løste denne opgave på en meget smuk måde, nemlig i form af en mindemur af granit med de 23 navne indhugget i hver sin sten.

Midt i mindemuren er anbragt en sort tavle med følgende af general-

direktør E. Terkelsen affattede manende ord: „Arbejde fyldte Dagen, men Natten var tung af Daad: Op imod Voldsmagtens Terror og mod de lunknes Raad, voved Livet som Indsats og tabte det dyre Spil — Mennesker kan vel dræbes, men Daaden er evigt til.“ Desuden findes en inskription, der lyder: „Danske Statsbanemænd, der mistede Livet i Kampen mod den tyske Besættelsesmagt. 1940—1945.“

Indvielsen fandt sted den 12. august 1947 i overværelse af de afdødes pårørende, repræsentanter fra administrationen og organisationerne samt et stort antal aktive såvel som pensionerede tjenestemænd. Mange faner paraderede og Århus jernbaneorkester spillede. Højtideligheden blev transmitteret af Statsradiofonien.

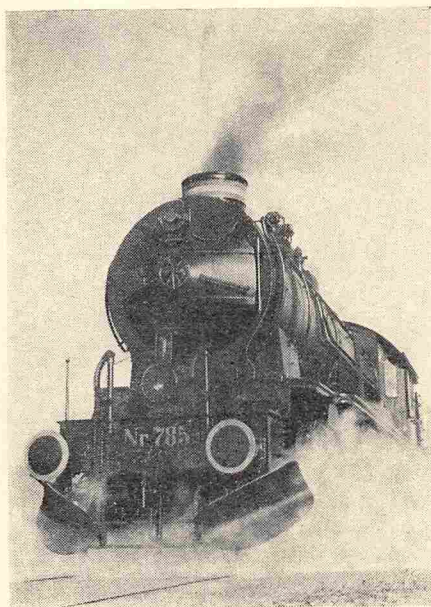
Daværende konst. generaldirektør E. Terkelsen holdt en smuk mindetale, og efter afsløringen af mindesmærket og oplæsning af navnene på de 23 dræbte, nedlagde generaldirektøren, hver af de fire jernbaneorganisationers formænd samt flere lokalafdelinger og alle de fremmødte efterladte kranse og blomster langs mindemuren, henholdsvis på selve mindestenen.



Mindevæggen med navnene på modstandskampens ofre.

Højtideligheden afsluttedes med salmen: „Altid frejdig, når du går”.

Mindelunden står under kontrol af et udvalg, der er nedsat af jernbaneorganisationerne. Udvalget skal blandt andet føre tilsyn med, at anlæget behandles med omhu og respekt, ligesom det skal foranledige, at der hver måned henlægges en dekoration ved hver af hovedstenene. Udgifterne hertil fordeles mellem de respektive organisationer efter visse regler. Ud over den månedlige nedlægning af dekorationer skal udsmykningen finde sted på forskellige mærkedage, således på Dansk Lokomotivmands Forenings stiftelsesdag den 1. januar, samt på de andre jernbaneorganisationers mærkedage efter visse herom aftalte bestemmelser.



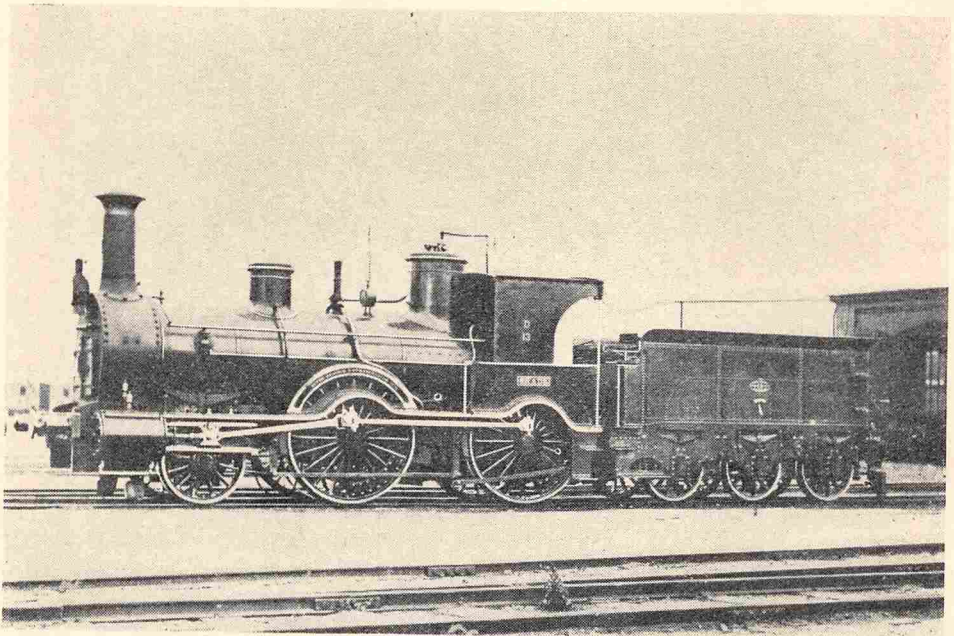
DANSKE STATS BANERS LOKOMOTIVER
OG
MOTORMATERIELS UDVIKLING

Statsbanernes lokomotiver 1899—1924.

På jernbanevæsenets område har meget forandret sig i de 25 år, lokomotivmændene ved deres organisations jubilæum har en særlig anledning til at se tilbage på. Landegrænsen er flyttet, og et helt nyt jernbaneområdes skinner bærer nu dannebrogspydede lokomotiver, som før kun kom på disse egne på vej fra de fremmede landes fabrikker. Samkvemmet med vore naboer er udviklet, bl. a. ved hjælp af dampfærgeruten mod syd. Befolkningen er vokset i talstyrke, og alle vort lands erhvervsgrene har været i livlig udvikling. Disse faktorer tilsammen har til trods for skibsfartens vækst og automobilernes konkurrence medført en trafikforøgelse på statsbanerne af meget betydeligt omfang. Persontrafikken er fordoblet, og godstrafikken er mere end fordoblet. Der er derigennem stillet stærkt forøgede krav til de tekniske hjælpemidler, som er driftens nødvendige forudsætninger. Ad hvilke veje og ved hvilke midler har man nu i de 25 år tilfredsstillet de krav, driften har stillet til lokomotiverne?

Blot et flygtigt gennemsyn af „Dansk Lokomotiv Tidende“ vil vidne om, at den udvikling, lokomotivmateriellet har været underkastet i det tidsrum, kan dårligt karakteriseres ved den talmæssige vækst fra 409 til 700 lokomotiver, men på den anden side vil en dyberegående udredning af alle både store og små fremskridt kræve adskillig mere plads end forudsat for nærværende lille tilbageblik. En mellemvej må derfor vælges, uanset de mangler, en summarisk fremstilling altid lider af.

Forsøger man at danne sig en oversigt over lokomotivparkens sammensætning i 1899, vil man straks fæste opmærksomheden ved det store antal typer, man dengang havde — 409 maskiner fordelt på 26 typer og indenfor nogle af de enkelte litra endda flere variationer. Ved inkorporeringen af de Østjydske Baner under de Jydske-Fynske Statsbaner, ved overtagelsen af de Sjællandske Baner og senere Falsterbanen, var statsbanerne kommet i besiddelse af en hel række forskellige lokomotivtyper



»Brade«. Da antallet af lokomotiver kunne dækkes af de nordiske guders navne.

væsentlig byggede efter hver enkelt ny banestræknings særlige behov. Navnlig uensartetheden i sporets bæreevne havde sin væsentlige andel i tilblivelsen af disse talrige lokomotivtyper.

Selv om der nu i 1924 er ligeså mange typer som for 25 år siden, så er det dog langt fra udtryk for den samme uensartethed. De gamle lokomotivers sejglivethed er kendt, men adskillige er dog kasseret, så at de gamle litra nu kun omfatter et relativt fåtal af maskiner. Og medens de gamle maskiners antal gik tilbage, blev der ved alle nyanskaffelser målbevidst gennemført en langt større ensartethed, således at nu et fåtal af standardtyper omfatter den langt overvejende del af den med ca. 70 pct. forøgede lokomotivbestand. Visse grundlæggende retningslinier var allerede tilvejebragt i tiden fra 1892, da den sjællandske og den jydsk-fynske maskinafdeling blev slået sammen, og til 1899. Fire hovedtyper beregnede for datidens 32 og 37 kg spor, nemlig persontogsmaskinen litra K, lokaltogsmaskinen litra O, godstogsmaskinen litra G og rangermaskinen litra Hs angav allerede da liniernes i en indledet standardiseringspolitik, som blev fulgt siden. Til forannævnte typer hørte i 1899 dog endnu kun ca. 33 pct. af samtlige lokomotiver.

Da kraftigere godstogsmaskiner og rangermaskiner blev påkrævede, fremstod D-maskinen (1902) og F-maskinen (1898), begge byggede inden-

for den begrænsning, det daværende 37 kg spor satte for akseltrykket, 13 tons.

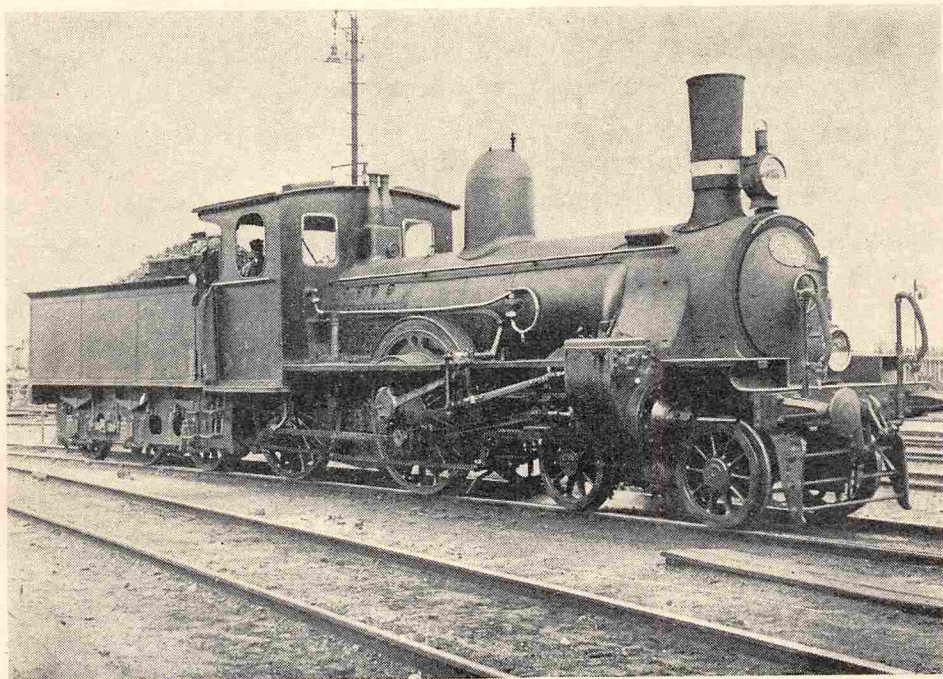
De forannævnte lokomotivtyper omfatter nu:

Litra K 100 stk.

"	O	36	"
"	G	74	"
"	D	100	"
"	Hs	61	"
"	F	114	"

eller tilsammen ca, 70 pct. af alle vore lokomotiver, og af forannævnte 485 maskiner har de 200 fælles tendertype. Ligeledes er talrige enkelt-heder fælles for dem, hvilket selvfølgelig har både praktisk og økonomisk betydning.

Den udstrakte anvendelse af forspandsmaskiner, som trafikforøgelsen og indførelsen af moderne, tungere vogntyper medførte omkring århundredskiftet, vidnede om tilstedeværelsen af en trang til kraftigere per-



Litra K.

sontogsmaskiner end K-maskinerne, men betingelsen for, at større maskiner kunne skabes, var, at et kraftigere spor blev tilvejebragt. Efter at Fyn havde fået nyt 45 kg spor, kom P-maskinen (1907), hvis akseltryk var 16,5 tons, for de nyere maskiner af denne type dog 19 tons. Denne lokomotivtype er den sidste fra den tid, da direktør Busse var direktør for maskinafdelingen.

Medens P-maskinen fortrinsvis var beregnet for det flade land, fik det bakkede Jylland — snart efter direktør Floors tiltrædelse — R-maskinen (1912) som den første trekoblede hurtigtogsmaskine her til lands. Dernæst har for kun et halvt års tid siden den nye firekoblede godstogsmaskine litra H holdt sit indtog. Når denne række af nye, meget kraftige maskintyper om få måneder forøges med en stor trekoblet lokaltogsmaskine (litra S), der forhåbentlig indfrier de forventninger, man stiller til den, må det antages, at typerne for 45 kg spor er fastlagt for en årrække.

Dette nye, kraftige materiel omfatter i øjeblikket:

Litra P 33 stk.

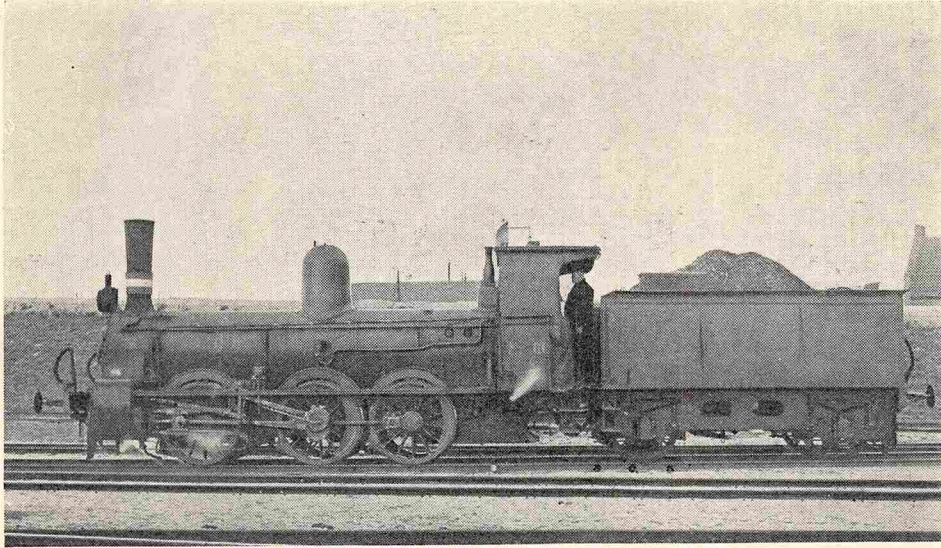
" R 25 "

" H 2 "

og der er ligeledes for disse typers vedkommende tilstræbt så stor ensartethed som opnåelig under hensyn til typernes forskellige formål; således har de alle tender af P-typen og H-maskinerne kedel af R-typen.

Tages disse nyere og de førstnævnte ældre hovedtyper under et, vil det ses, at tilsammen 545 maskiner af de tilstedeværende 700 eller ca. 78 pct. henhører til 9 hovedtyper. Når det betænkes, at de ældste af disse maskiner bortset fra enkelte litra G og Hs er bygget i 1894, og at de nyeste er fra 1923, kan det vistnok siges, at de sidste 30 års lokomotivbygning har ligget i faste hænder.

Lokomotivparkens trækraftforøgelse må naturligvis på grund af de nye store typer vise en stigning, som er forholdsvis langt større end forøgelsen i antallet af maskiner. Således vejede alle vore lokomotiver i tjenstfærdig stand, altså med kul og vand, i 1899 ca. 18.000 tons, medens den tilsvarende vægt nu er ca. 39.800 tons. Medens den talmæssige forøgelse som nævnt er ca. 70 pct., er forøgelsen i vægt således ca. 121 pct.; samtidig er den samlede adhæsionsvægt forøget med ca. 125 pct. For den enkelte maskine med tender taget i gennemsnit er vægten forøget fra ca. 44 til 57,5 tons og adhæsionsvægten fra ca. 22,3 til 33,2 tons — altså med ca. en trediedel.

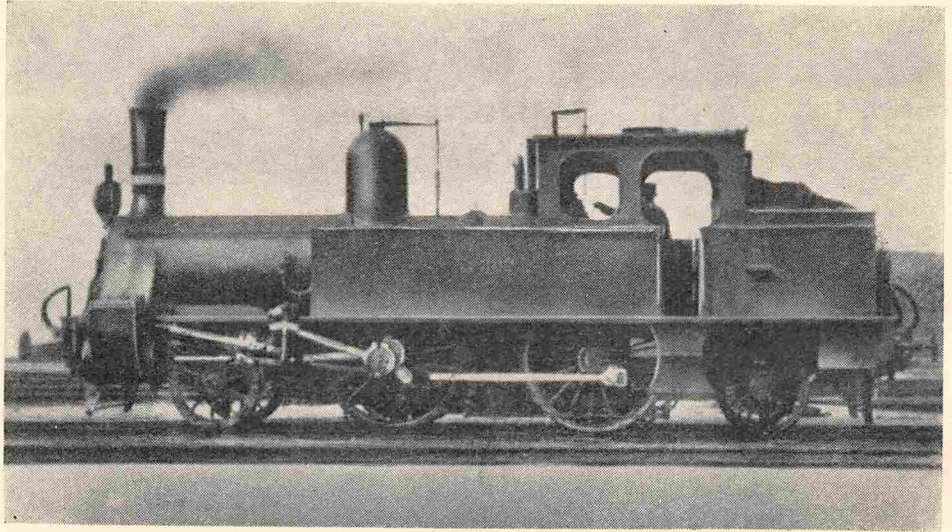


Litra G.

Af de nyanskaffede lokomotiver er 57 bygget på danske fabrikker, af hvilke A/S Frichs i Århus står højest med 43 F-maskiner og 5 D-maskiner, medens A/S Smith, Mygind & Hüttemeier har leveret 5 litra F og 2 litra Hs og A/S Vulkan i Maribo 2 Hs-maskiner.

Tallene kan imidlertid kun tildels angive, hvad der er sket på „Trækraftens“ gebeter i de svundne 25 år — der er adskillige andre betydningsfulde led i udviklingen, som må fremhæves. Ganske vist har man påstået, at lokomotivet ikke har forandret sig meget, siden George Stephensons „The Rocket“ i 1829 sejrede i væddeløbet ved Rainhill, men ser man nutidens lokomotiv ved siden af vore oldeforældres, så er der dog næppe mange andre fælles træk end røgrørskedlen. Og heller ikke denne del af lokomotivet har de sidste 25 år ladet uberørt. Netop i denne periode har overhederen haft sin sejrsgang. I 1899 havde statsbanerne slet ingen overhedermaskiner, men med D-maskinerne indførtes de første overhedere i 1902, og siden er der anbragt overheder i de fleste nye toglokomotiver samt i næsten alle de allerede tilstedeværende togmaskiner af hovedtyperne. Af 492 toglokomotiver har nu de 352 overheder.

Stålfyrkasserne, som krigsperiodens kobbermangel nødvendiggjorde, bør også have en venlig tanke ved denne lejlighed. De ulemper, de førte med sig, var kendt fra halvfemsernes begyndelse, da forsøg med forskellige fabrikater af både amerikansk og tysk oprindelse havde godtgjort de med dette fyrkassmateriale forbundne betydelige vanskeligheder, og



Litra O.

den nyere tids stålfyrkassers tilbøjelighed til at revne var ikke mindre end fortidens. Skridtet tilbage til kobberfyrkasserne blev af alle lokomotivmænd hilst med glæde.

I bestæbelserne for at opnå forbedret økonomi, dels ved at beskytte kedler og fyrkasser mod uheldige påvirkninger, dels gennem en nedgang i brændselsforbruget, samt endelig ved en stærkere udnyttelse af materiellet, blev der i den betragtede periode truffet en række vigtige foranstaltninger. Til disse hører bl. a. kedlernes isolering med asbest til forebyggelse af varmetab, brugen af rensset vand til modvirkning af stendannelse i kedlerne, endvidere varmtvandsudvaskningen samt den i de senere år indledede anvendelse af fødevandsforvarmere. Virkningerne af vandrensningens indførelse vil bl. a. ses ved en sammenligning af ældre og nyere kørselsfordelinger; mange tjenestedage for lokomotiverne er tjent derved, at udvaskningen nu ikke er nødvendig så ofte som før. For selve lokomotivmaskinens vedkommende er der i den forløbne tid sket den meget væsentlige ændring, at man fra den 2-cylindrede højtryksmaskine med udvendige cylindre er gået over til at bygge de senere års nye toglokomotiver enten som høj- og lavtryksmaskiner med 4 cylindre (litra P) eller som højtryksmaskiner med 3 cylindre (litra R og H). Ganske vist var midt i firserne en af de gamle stephensonske godstogsmaskiner, litra E, nr. 28, i Århus værksted blevet ombygget til 2-cylindret høj- og lavtryksmaskine med een højtrykscylinder på den ene side

og en lavtrykscylinder på den anden; men det var kun et forsøg, og da den „rokkede“ temmelig meget, blev den snart forandret tilbage til sin oprindelige skikkelse.

Med 4-cylinder-maskinen fulgte de indvendige cylindre og krumtap-akslen, træk, som var kendt fra C-maskinerne (1903), men som navnlig for P-maskinernes vedkommende i en kort periode gav anledning til visse bekymringer. Tiden lærte imidlertid, at omhyggeligt eftersyn af de bugtede aksler giver tilstrækkelig sikkerhed mod uheld.

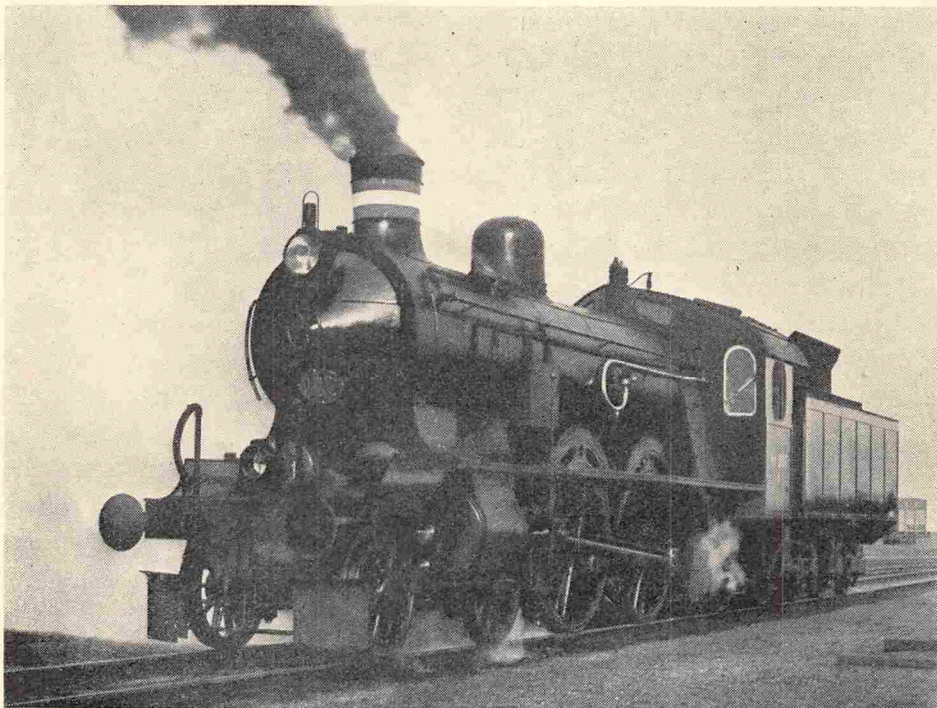
Med indførelsen af overhederen og senere høj- og lavtrykssystemet fulgte stempelglideren som afløsning for den indtil da mest benyttede gliderform: kanalglideren. Endvidere skal påpeges, at glideraflastningen for planglidere er gennemført i årene omkring århundredskiftet.

Gliderstyringen, som i gamle dage fortrinsvis var en indvendig Stephenson-styring med skiftearm, var ved de nyere maskintyper allerede forlængst fortrængt af den udvendige beliggende tricks-styring med skifteskrue, således som den kendes f. eks. fra K-maskinen. Siden er Heusingers styring blevet den ved de nyeste typer mest anvendte.

Endvidere må nævnes udviklingens gang på smøreapparaternes område: Indførelsen af Nathans centralsmøreapparat og den moderne tids smørepresser af Wakefields og Friedmanns systemer samt indførelsen af damp-sandstrøpparater på en del af lokomotiverne.

Allerede mange lokomotivmænd står fremmed for en tid, da bremseklodderne gik mod hjulene, når lokomotivets ejektor sugede luften ud af vakuumbremningen, og da bremsen blev håbløst ubrugelig, hvis blot et par slanger blev skilt fra hinanden under kørselen — uden at lokomotivføreren anede det. Og dog er der næppe forløbet 25 år, siden overgangen fra den „simple“ til den automatiske vakuumbremse fandt sted; det var i årene fra 1896 til omkring 1900. Ved indførelsen af den automatiske vakuumbremse tilvejebragtes et kraftigt, hurtigt og sikkert virkende bremsemiddel, som kunne virke på hele toget, og herredømmet over toget centraliseredes derved så at sige i lokomotivførerens hånd. Der skabtes derved en sådan forøget sikkerhed for togenes hurtige standsning, at indførelsen af den automatiske vakuumbremse utvivlsomt kan betegnes som det største fremskridt på det rullende materiels område, den forløbne 25-årige periode har at opvise.

Selvfølgelig kunne der fremdrages adskillige andre træk af vore lokomotivers udviklingshistorie fra 1899 til 1924, men det her foretagne forsøg på en skitse-mæssig fremstilling af visse af de væsentligere hovedtræk, vil formentlig tilstrækkeligt godtgøre, at det har været en frem-



Litra P.

skridtets periode, i hvilken lokomotivmateriellet er udvidet således i omfang og ydeevne og i teknisk henseende forbedret, således at dette materiel fuldtud er i stand til at tilfredsstille de krav, driften af statsbanerne stiller.

Statsbanernes lokomotiver 1924—1949.

EN af de ting, der falder stærkest i øjnene, når man betragter statsbanernes trækraft gennem de sidst forløbne 25 år, er den, at damplokomotivet har mistet sit enehæredømme som trækraft for statsbanernes tog.

De første svage spor af denne kursændring møder vi allerede i slutningen af maskinchef Floors cheftid (1910—1927), hvor de ældste benzindrevne gearvogne litra Ma (nuværende nr. 601—603) blev leveret i 1925. Hvorledes tendensen til at forlade dampdriften til fordel for motordrift for i hvert fald de mindre togs vedkommende har udviklet sig, vil der blive gjort rede for andet steds i dette skrift.

Maskinchef Aksel Floor, der begyndte sin statsbanegering omkring 1885—86, var og måtte være stærkt knyttet til dampdriften, der jo var statsbanernes eneste trækraft gennem de nogle og tyve år af hans jernbanetid, der lå forud for hans udnævnelse til maskinchef. Dette kan måske tjene som forklaring på, at 20 J-maskiner så sent som i begyndelsen af 20'erne blev forsynet med nye, større kedler samtidig med, at kedeltrykket forøgedes fra 10 til 12 atm. og i det hele taget moderniseret, alt i alt for at billiggøre driften af mindre tog bl. a. på sidebanerne og derved forsøge at imødekomme de tanker, der dengang var fremme med hensyn til at give rutebiler jernbanehjul for her igennem at skaffe nye små togenheder, der med hensyn til driftsomkostningerne var billigere end små damptog, ikke mindst hvad betjeningsudgifterne angik.

Ja, man overvejede endog at fremføre damptogene med kun een lokomotivmand, og for sikkerhedens skyld skulle togbetjenten eller togføreren under kørslen opholde sig på maskinen.

Også andre danske baner, f. eks. Sydfynske Jernbaner, søgte ved anskaffelsen af nye, små moderne damplokomotiver at afværge indførelsen af motordrift, men kampen var for ulige, og damplokomotivets dage som billig trækraft til små tog var endt.

Moderniseringen af J-maskinerne var imidlertid ikke den eneste indsats, der i de år fra maskinafdelingens side øvedes for at holde statsbanernes lokomotivpark på højde med de krav, der stillede til den.

Som bekendt var Busses udmærkede K-maskine allerede i de første ti år af dette århundrede for hovedliniernes vedkommende for det meste blevet afløst af P- og senere af R-maskinerne på grund af hurtigtogenes voksende størrelse.

Hvor sporene var svære nok på sekundære baner, afløstes derfor de den gang anvendte ældre lokomotiver af K-maskinerne, der således blev anvendt til at fremføre ikke alene persontog, men også blandede tog og godstog.

Også i Københavns fjernere nærtrafik (Kh—Hi—Hg og Kh—Ru—Hg) og i lokaltog på hovedlinierne anvendte man nu K-maskinerne.

Imidlertid sporedes i løbet af de første ti år af dette århundrede de første tegn til en stærkere udnyttelse af lokomotiverne end man hidtil havde haft. Den gamle tid, hvor hver sæt personale havde sin egen maskine, var forlængst forbi, og nu omkring 1920 var der mindst to sæt om hver maskine. Med den stærke udnyttelse voksede også sliddet på maskinerne, og de i årene 1914—18 anbragte stålfyrkasser, der absolut ikke havde vist sig heldige, og som snarest efter verdenskrig I's ophør måtte udveksles, bevirkede, at tiden, der medgik til en S-reparation*), blev uforholdsmæssig lang.

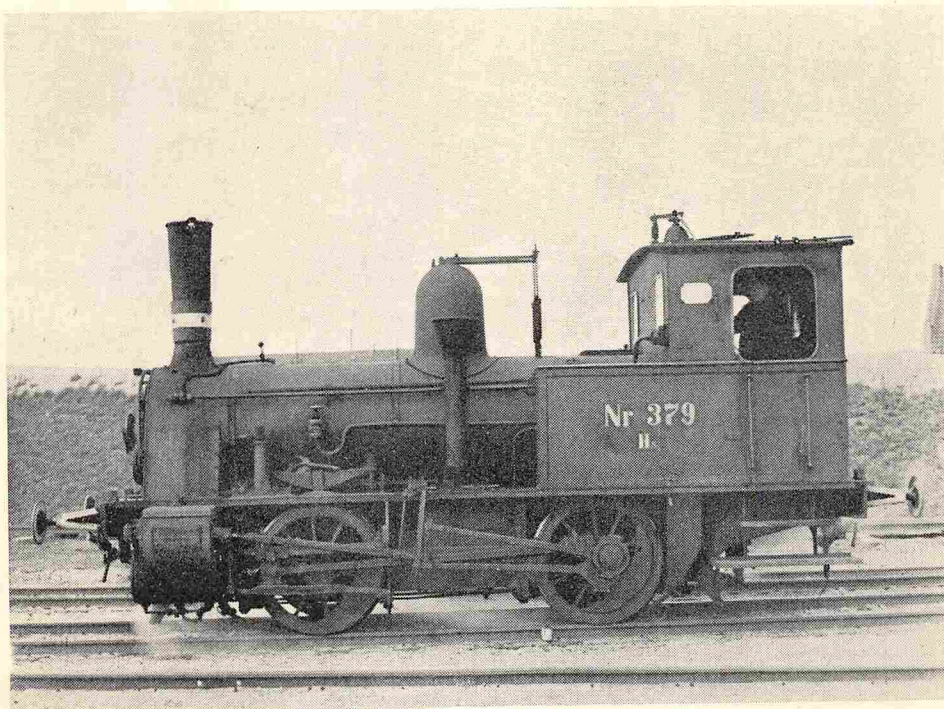
I lange perioder henstod endog lokomotiver utjenstdygtige på grund af dårlige fyrkasser og ventede på at komme til S-reparation, hvorved de jo måtte undværes i driften.

Reservekedler bygges.

For at nedsætte reparationstiden ved fyrkassefornyelser og andre større kedelreparationer var det imidlertid nødvendigt at have flere kedler end lokomotiver, således at den som regel på kortere tid færdig-reparerede maskine ikke skulle vente på sin kedel, men kunne få en forud repareret kedel indlag, hvorved den undgik at få sin værkstedstid unødigt forlænget. I 1926—27 byggedes de første 3 nye reservekedler, det var D IV- og K II-kedler.

I årene fra den gang og til nu er der bygget reservekedler til de fleste af statsbanernes lokomotivtyper, til de typer, hvoraf der haves et stort antal lokomotiver endog flere kedler.

*) En S-reparation (hovedreparation) gennemgår lokomotiverne hver 3½ år.



Litra Hs.

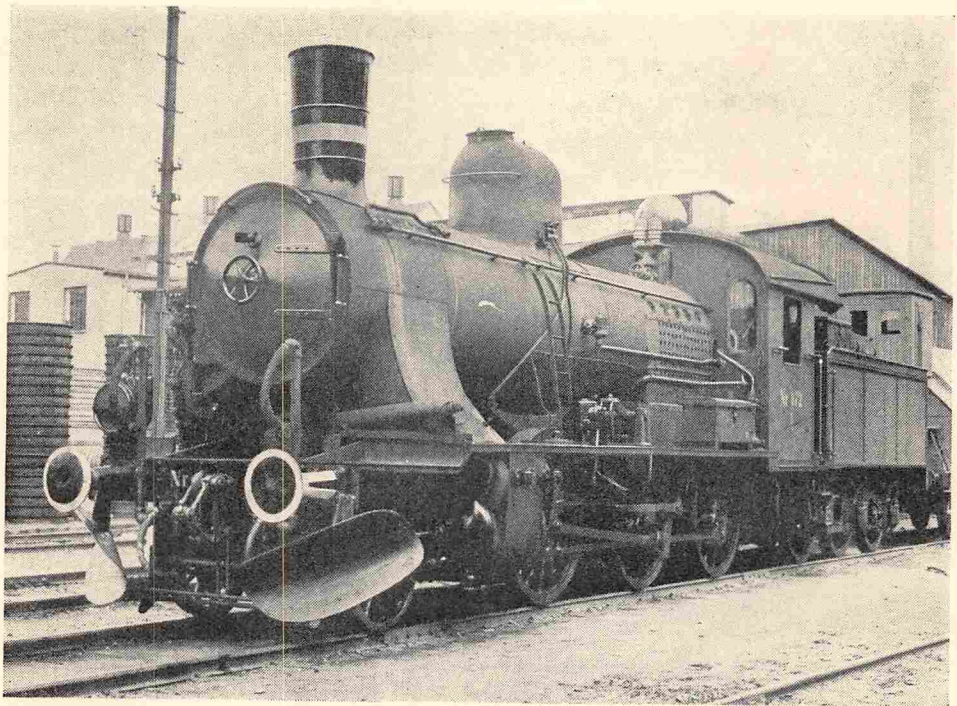
Anvendelsen af reservekedler har bevirket, at kedlen ikke mere som i ældre tider følger lokomotivet, hvorfor kedlerne nu også har fået numre på lignende måde som lokomotiverne.

Medens tiden for en S-reparation i året 1924 for større og mindre lokomotiver gennemsnitlig androg 85 dage, er den samme tid nu, 25 år senere, 49 dage. I årene 1940—44 var man endog nede på under 42 dage. Oplysningerne stammer fra centralværkstedet i København.

Ved en rationalisering af reparationsmetoderne i forbindelse med anvendelsen af reservekedler faldt det naturligt, at man også normaliserede så mange dele som muligt — bl. a. visse fyrkasseplader af hensyn til lagerbeholdningen.

Ombygning af K- og D-maskinerne.

Denne normalisering bevirkede imidlertid for K- og D-maskinernes vedkommende, at man måtte foretage en del ret betydelige ændringer af kedlerne, og der iværksattes da en delvis ombygning af disse maskiner i årene efter 1925.



Litra D.

Medens ombygningen for K-maskinernes vedkommende i hovedsagen bestod i visse ændringer af fyrkassen samtidig med, at kedlen blev løftet noget, og maskinen fik nye cylindre med stempelglidere, har ombygningen af D-maskinerne i væsentlig grad ændret maskinens udseende.

Det er jo ikke ukendt, at arbejds- og pladsforholdene for lokomotivpersonalet på en uombygget D-maskine ikke er særlig gode, og det besluttedes derfor ved ombygningen at bringe dette forhold i orden ved samme lejlighed.

Dette gjordes ved at forlænge maskinrammen en god halv meter, hvorved det blev muligt at give maskinen et moderne tidssvarende førerhus med gode betjeningsmuligheder for såvel lkf. som lfb. Samtidig med ændringen af fyrkassen, hvorved den blev noget dybere, gjordes risten lidt længere og blev forsynet med vipperist.

Medens ombygningen af K-maskinerne ikke helt svarede til forventningerne og derfor allerede blev standset i 1932, har ombygningen af D-maskinerne givet et tilfredsstillende resultat og har været fortsat,

så længe materiale- og arbejdsforholdene tillod det. Den vil blive taget op igen, når forholdene engang kommer i lave.

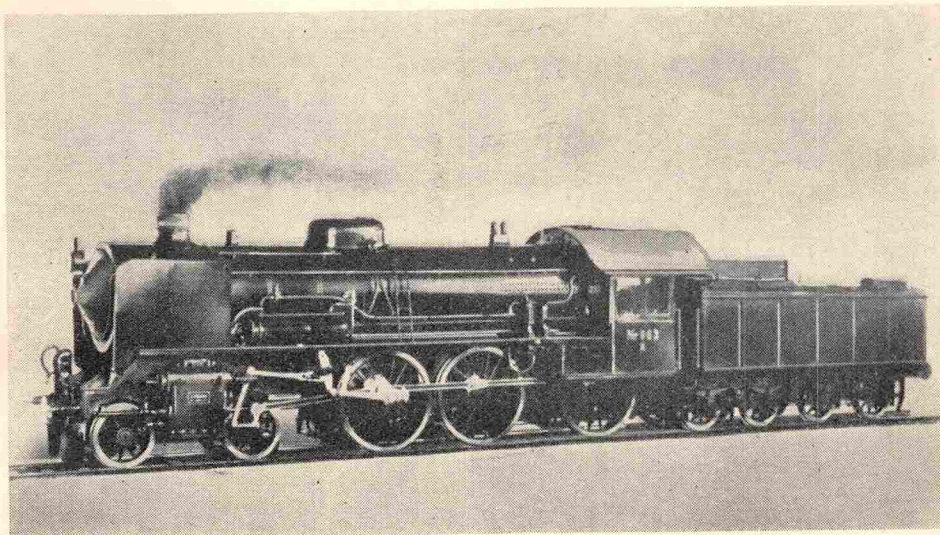
Som det fremgår af foranstående, har der i årene efter 1925 været ofret meget arbejde på at modernisere de mindre lokomotiver, så de var fuldt rustede til at opfylde de krav, der måtte blive stillet til dem, bl. a., at de virkelig var en væsentlig forbedring af trækraften på de baner, hvor de afløste ældre og ikke så stærke lokomotiver.

Også A-, G- og O-maskinerne nød godt af de bestræbelser, der var oppe i tiden omkring 1925, idet deres kedeltryk forhøjedes fra 10 til 12 atm., en forhøjelse, som enhver lokomotivmand forstår at vurdere betydningen af.

Nye og stærkere lokomotivtyper.

Sideløbende med den nylig omtalte modernisering af K-, D- og J-maskinerne fulgte anskaffelsen af nye og stærkere lokomotivtyper.

D-maskinen, der siden 1902 og mere end 20 år frem i tiden var statsbanernes sværeste godstogsmaskine, blev som sådan i 1923 distanceret af de i dette år leverede 2 stk. firekoblede H-maskiner (799—800). Maskinerne, der leveredes af Borsig, var konstruerede som egentlige godstogsmaskiner, men da maksimalhastigheden var sat til 80 km pr. time, kunne de sådan set også anvendes til fremførelse af hurtigtog på visse jyske strækninger med store stigninger. Det prøvedes da også i en periode,



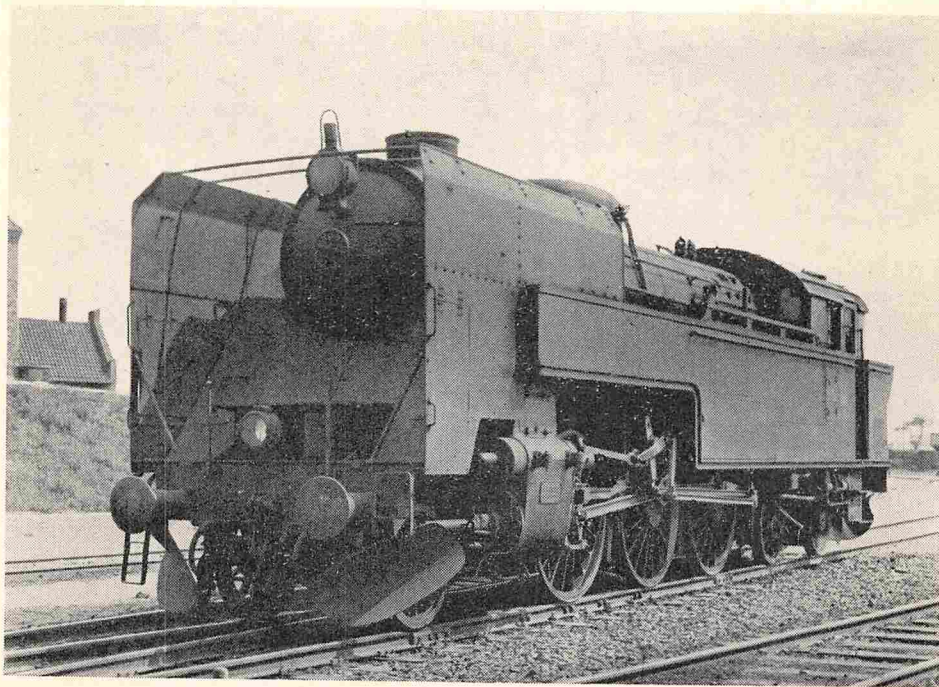
Litra R.

men det blev ikke på dette område, de fik deres betydning, dels fordi de brugte meget vand ved maksimalhastigheden, dels fordi de ikke med deres oprindelige styring er egnede til at løbe med 80 km hastighed under afspærring.

Det blev til fremførelse af store godstog de fik deres største anvendelse, og de 2 borsigske H-maskiner efterfulgtes da i 1926 af de første 10 danskbyggede H-maskiner, leverede af *A/S Frichs*. Med disse maskiner holdt iøvrigt den trykluftbremse, system Knorr, som først gennemførtes adskillige år senere, sit indtog ved statsbanerne.

Stærkere tendermaskiner.

Hvad angår persontogene, var kravene til de standsende togs størrelse i forbindelse med anvendelsen af nyere og tungere vogne og til køretidens formindskelse imidlertid vokset så stærkt i begyndelsen af 1920-erne bl. a. i Københavns fjernere nærtrafik, at K-maskinerne ikke længere slog til som trækraft for sådanne tog, og man bestemte sig da for anskaffelsen af nye og stærkere tendermaskiner.



Litra S.

Da det jo drejede sig om anskaffelsen af en helt ny maskintype, var det ganske naturligt, at man med den tilknytning, man gennem mange år havde haft til tysk lokomotivbygning, søgte til de daværende tyske rigsbaner for blandt disses store lokomotivpark om muligt at finde en type, der med hensyn til trækraft, hjultryk, maks. hastighed o. s. v. svarede til det, man søgte. Man fandt dog ikke her en lokomotivtype, der direkte kunne danne forbillede for den nye maskintype, men efter forudgående forhandlinger om hoveddimensioner og detaljer blev det overdraget Borsig at bygge to prøvelokomotiver (nr. 721 og 722), der blev leveret i 1924 og som fik litra S.

Af hensyn til sporet og for at give maskinen en god accelerations-
evne byggedes S-maskinen ligesom H- og R-maskinerne 954—963, der jo også stammer fra samme tidsperiode, med 3 cylindre.

I de følgende 2 år prøvedes S-maskinen i alle slags togarter lige fra hurtigtog (maskinens maksimalhastighed er 90 km pr. time) til langsomme godstog med et så godt resultat, at man hos Frichs bestilte yderligere 18 stk., der blev leveret i 1927—28 særlig til brug på nord- og kystbanen, hvis toggang i denne periode netop forbedredes ved kortere køretider og indførelsen af særlige nærtrafikvogne, de nuværende Cr-vogne.

Boulevardbanen åbnes. — Tågen på Nørreport st.

Lige siden boulevardbanen åbnedes den 1. december 1917 havde man i perioder om foråret og efteråret lidt af en stærk tågedannelse på Nørreport station, hvis perroner det til tider var livsfarligt at færdes på af hensyn til faren for at falde ned i sporene, især efter at S-maskinerne var begyndt at befare strækningen.

En af årsagerne til denne tågedannelse mente man at finde i spildedampen fra lokomotiverne og især fra S-maskinerne. Disse blev derfor i 1929—30 forsynet med anordninger, hvorved man ved et træk fra førerhuset er i stand til at lede spildedampen til vandkasserne, hvor den fortættes i stedet for på sædvanlig måde at føres til fri luft. En lignende anordning havde i mange år været anvendt på de dampdrevne undergrundsbaner i London, og i længst forsvunden tid, dog i anden anledning, på visse af de gamle sjællandske Crampton-lokomotiver, f. eks „Roskilde“.

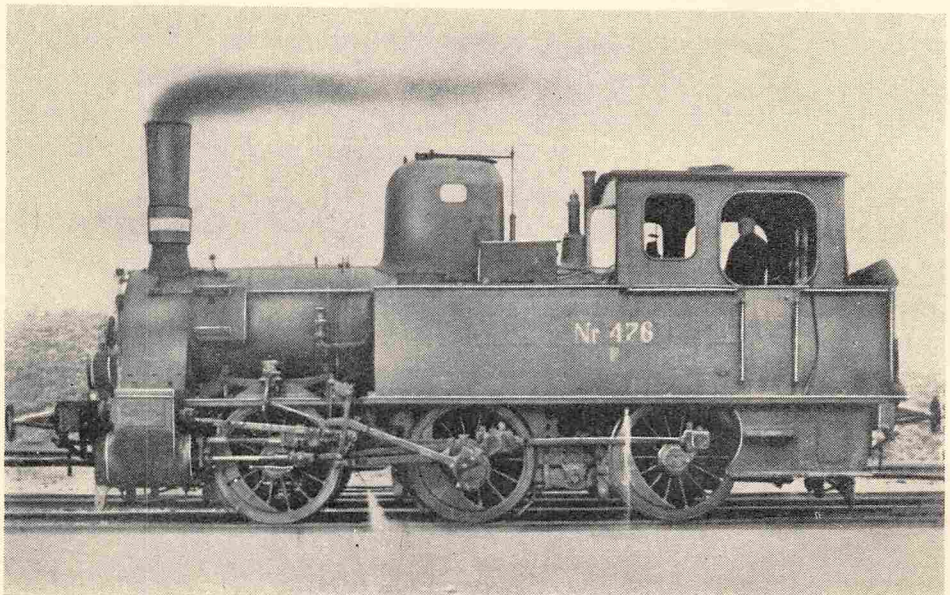
Med det chefskifte, der fandt sted inden for maskinafdelingen i 1927, ophørte samtidig bygningen af nye damplokomotiver, ligesom interessen fra ledelsens side for den trækraft, der skulle føre togene over linien,

flyttedes fra dampdriften over på motordriften, der netop i årene omkring 1930 begyndte at sætte ind ved anskaffelsen af nogle mindre motorlokomotiver og en del mindre motorvogne af Mr- og Ml-typen.

Også på rangerkraftens område søgte man ved anskaffelsen af motordrevne traktorer, der skulle betjenes af stationernes eget personale, dels at skaffe sig af med heste, hvor sådanne endnu anvendtes til rangering, dels til at udløse rangermaskiner, hvor arbejdets omfang ikke absolut krævede en sådan rangerkraft.

Nye rangermaskiner.

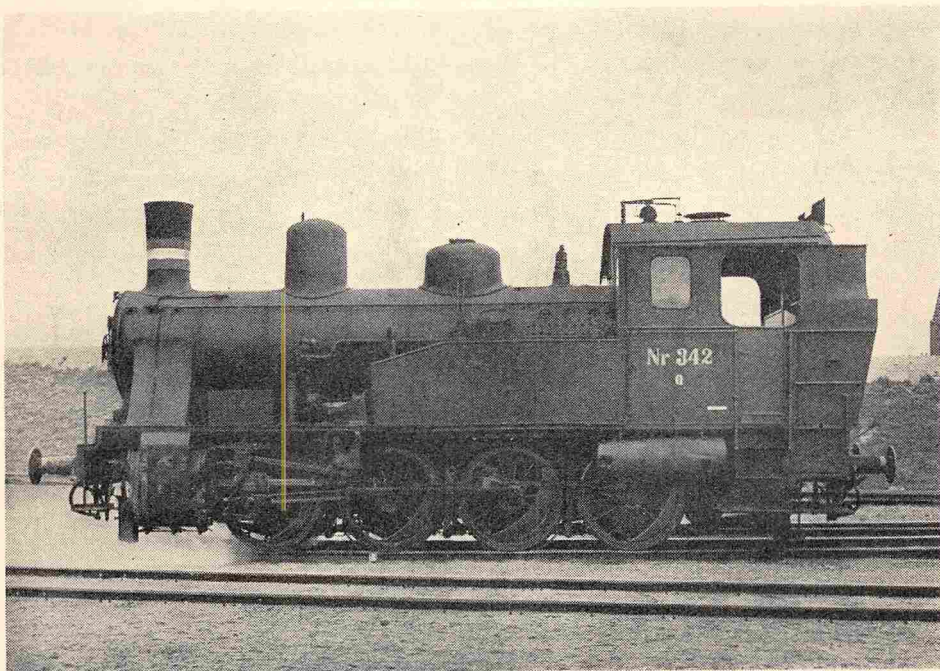
Imidlertid var det særlige rangerarbejde på de større rangerbane-gårde såsom Københavns Godsbanegård og Århus efterhånden vokset så stærkt, at F-maskinerne ikke mere var i stand til at klare arbejdet med de lange vogntræk på optrækssporene. Til arbejdet på disse steder anskaffede man derfor i 1930—32 fra Frichs 5 stk. 4-koblede rangermaskiner, litra Q, der ved langsom fart har en trækraft af ca. 9300 kg mod F-maskinernes ca. 6000 kg. I modsætning til F-maskinerne, der har ensidig betjening, er Q-maskinerne udstyret således, at såvel regulatoren som fløjten og hjælpebremsen kan betjenes fra begge sider af førerhuset.



Litra F.

Det skal erkendes, at årene sidst i 1920-erne og begyndelsen af 1930-erne var svære år for statsbanerne, hvor underskuddet stadig voksede, og hvor mange havde indtrykket af, at virksomheden stagnerede.

Den synkende interesse for dampdriften og den voksende interesse, der vistes motordriften, der i de fleste lokomotivmænds øjne dengang havde et dilettantisk præg, kunne ikke undgå at virke nedstemmende på alle dem, for hvem damplokomotivet nu engang var den rigtige trækraft for et jernbanetog.



Litra Q.

Det virkede da også som en knytnæve i ansigtet på største delen af det daværende lokomotivpersonale, da statsbanernes ledelse i en stort anlagt artikel i „Nationaltidende“*) for den 28. maj 1932 lod udsende på-rolen om, at det sidste damplokomotiv nu var bygget til statsbanerne. Det må have været de to i 1932 leverede Mx-lokomotiver, der har inspireret artiklens forfatter til de bombastiske udtalelser om motordriftens store overlegenhed over dampdriften som trækraft for alle tog på statsbanerne.

*) Artiklen er i sin helhed gengivet i „Dansk Lokomotiv Tidende“ årgang 1948 nr. 1.

Tiden der fulgte, skulle imidlertid vise et andet billede end det, der tegnedes i den bemeldte artikel.

Der er til dato ikke kommet flere end de to Mx-lokomotiver, der blev leveret i 1932, og det er stadig damplokomotiverne, der trækker de store tog hen over statsbanernes skinner.

Hertil skal dog bemærkes, at udviklingen havde ført med sig, at damplokomotiverne ikke længere på en økonomisk måde kunne tilfredsstille de hastigt voksende krav om en stærk forøget toggang med betydelig reducerede køretider i Københavns snævreste nærtrafik, København—Klampenborg og København—Holte, hvor bebyggelsen i disse år voksede med rivende fart, og i 1934 overgik da denne trafik til den elektriske drift.

Årene, der nu fulgte med hensættelse af mange brugbare og gode lokomotiver i udtørret stand, samtidig med, at maskinløbene strammedes, skal ikke omtales her, de bør for en damplokomotivmand helst være glemt.

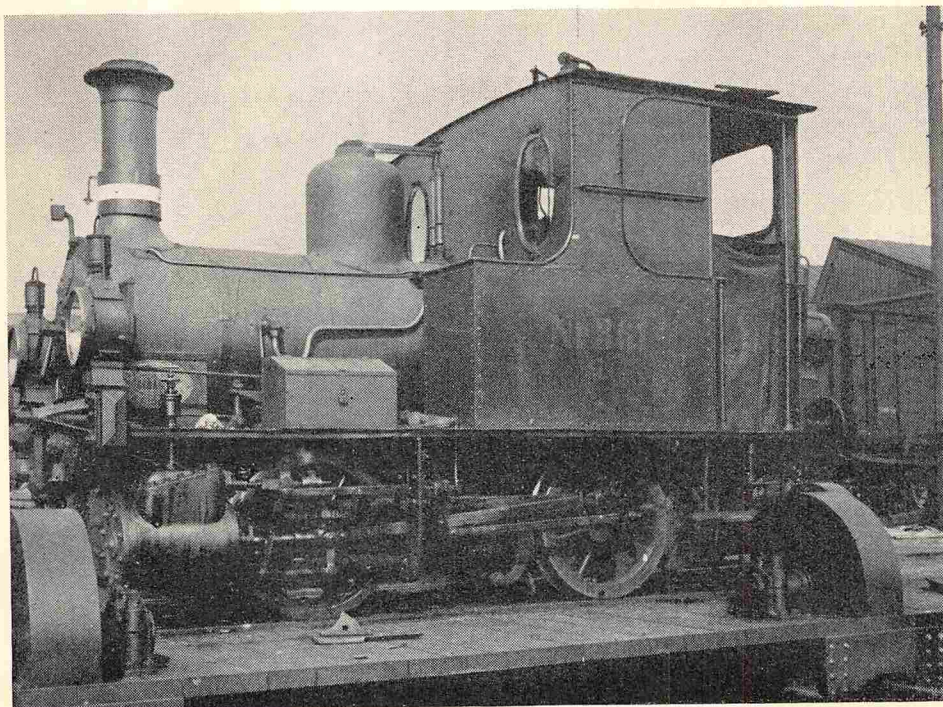
Ældre lokomotiver ophugges.

I de år fortsattes med hastige skridt ophugningen af de ældre lokomotiver efterhånden som de kom i den stand, at det ville være uøkonomisk ved en hovedreparation påny at gøre dem brugbare.

Således bortsolgte i november 1931 10 gamle lokomotiver og i januar 1933 endog 13 til ophugning. Blandt disse var mange af statsbanernes gamle veltjente maskiner. Om det så var den lille rangermaskine „Malle” måtte den afsted ved denne lejlighed.

„Malle” var med sin totale længde over pufferne af kun 5 m statsbanernes mindste, men på grund af sin korte, buttede form, morsomste lokomotiv. Den blev leveret i 1892 af maskinfabrikken „Cockertill” i Belgien og var bestilt så kort, for at den kunne være på en drejeskive sammen med en truckpersonvogn. Mange blandt de ældre vil sikkert kunne huske „Malle” fra den gamle banegård, hvor den hovedsagelig gjorde tjeneste på den drejeskive, der lå for enden af banegården ud mod Vesterbrogade.

Da banegården nedlagdes i 1911, flyttede „Malle” ud på centralværkstedet i København, hvor den i mange år gjorde tjeneste på den skydebro, der ligger mellem vognværkstedet og malerværkstedet. Den faldt som offer for motordriften og afløstes af en langt mindre festlig traktor. Den burde have været gemt til det kommende jernbanemuseum. Det er ikke



»Malle«.

for mange af statsbanernes ældre lokomotiver, der skal ende deres dage der, de fleste er gået til „Malles brigade“.

De, der i 1932 lancerede slagordet om det sidste damplokomotiv ved statsbanerne, havde sikkert ikke på dette tidspunkt tænkt sig, at den fremstormende motordrift, nærmere betegnet lyntogsdriften, skulle blive den indirekte årsag til, at statsbanerne påny måtte anskaffe damplokomotiver.

Lyntogene kommer —

Med denne sag hænger det sådan sammen:

Ved indførelsen af lyntogsdriften i 1935 havde man fra ledelsens side regnet med, at en stor del af fjern-persontrafikken ville blive overført til lyntogene, således at man kunne gøre fjern-damptogene mindre og afkorte køretiden tilsvarende.

Denne beregning slog imidlertid fejl, idet lyntogene med deres ringe pladsantal ikke i nævneværdig grad aflastede fjern-damptogene, der efterhånden påny måtte bringes op til de tidligere størrelser, hvad plad-

ser angik, og i visse tilfælde endog blev forøget meget betydeligt, idet indførelsen af gennemgående vogne, sovevogne og spisevogne forøgede togstørrelsen uden samtidig at give et væsentlig større pladsantal. I samme retning virkede indførelsen af de i 1932 leverede stålvogne, der vejer ca. 25 pct. mere end de ældre sidegangsvogne.

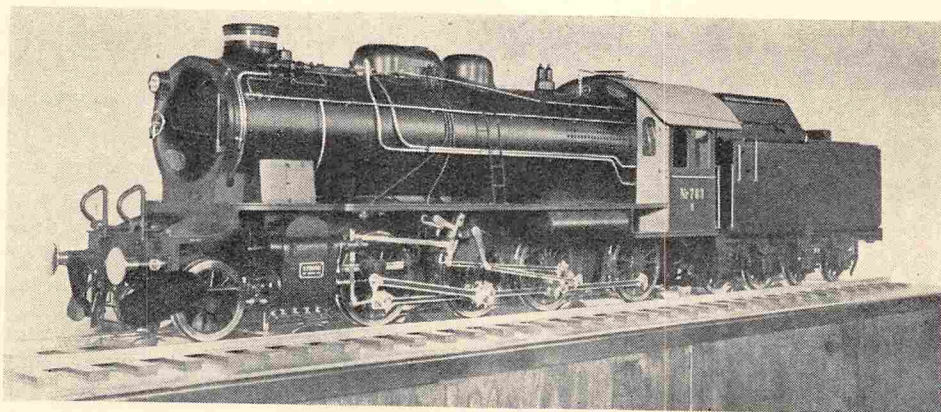
1932-stålvognenes betydelige vægt bevirkede endog, at man så sig nødsaget til at udelukke disse vogne fra visse hurtigtog, da belastningen ellers ville blive for stor i forhold til den disponible trækraft, en foranstaltning, der var ganske urimelig i betragtning af, at disse vogne netop var anskaffet til brug i hurtigtogene.

Af ovenstående fremgår, at togvægten i hurtigtogene blev væsentlig større, end hvad der svarede til de afkortede køretider, der derfor ikke kunne holde med den da til rådighed stående største trækraft, R-maskinerne. Dette medførte stadig tilbagevendende ret store togforsinkelser på den fjerntgående dampdogstrafik, der, trods alt, dengang som nu besørger den væsentligste del af persontrafikken landsdelene imellem. Og forsinkelserne på persontrafikken kunne selvsagt ikke undgå at indvirke også på den øvrige trafik, hvad der i længden var ganske utilfredsstillende.

I en slem forlegenhed — hjælp från hinsidan.

Noget alvorligt måtte der altså gøres for at komme ud af miséren, og det skulle ske hurtigst muligt.

Nu var man imidlertid på to måder kommet i en slem forlegenhed. For det første kunne man jo ikke godt være bekendt, så få år efter paro-

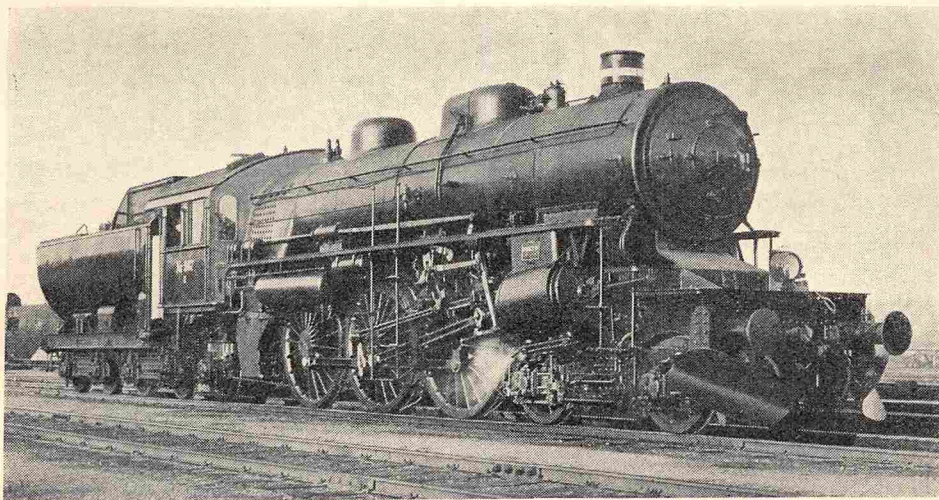


Litra H.

len om det sidste damplokomotiv, at købe nye damploko til statsbanerne, og for det andet, selv om man ville sætte sig ud over dette forhold, mente man ikke, at Frichs, der efterhånden havde erhvervet sig eneret som leverandør af lokomotiver til statsbanerne, på det tidspunkt var indstillet på at konstruere og bygge nye og større damplokomotiver.

Det nye og større lokomotiv, man havde brug for, skulle kunne fremføre tog med en togvægt på 500 tons i kureretogs-køretider med et passende overskud af trækraft, så at der i forsinkelsestilfælde under nogenlunde gode vejrforhold kunne indvindes rimelige tidstab.

Tilfældet kom imidlertid statsbanerne til hjælp. I Sverige henstod i 1936 en del af Statens Järnvägars større damploko, deriblandt 11 stk. 2-C-1 4-cylindrede overheder-kompoundlokomotiver, litra F, der var bleven overkomplette ved de svenske baners elektrificering af hovedlinierne. Disse 11 maskiner, der var bygget af Nydqvist & Holm i Trollhättan i årene 1914—16, og som var i god og brugbar stand, blev i 1937 af Statens Järnvägar overdraget statsbanerne. Eksempelvis kan nævnes, at maskinerne var så gode, at kun to af fykkasserne behøvede at fornyes. Hertil kommer, at prisen, der betaltes for de 11 loko, var så fordelagtig for statsbanerne, at de 11 maskiner, efter at de have gennemgået en hovedreparation og der var foretaget de nedenfor omtalte mindre ændringer, stod statsbanerne i en pris, der var langt mindre, end hvad udgifterne til køb af stål og kobber i udlandet til bygning af nye lokomotiver ville



Litra E.

andrage. Det kan derfor med rette siges, at statsbanerne ved dette heldige køb for en billig pris fik en endog særdeles god forøgelse af sin trækraft.

Maskinerne, der var indrettet efter svenske forhold, hvor lokomotivpersonalets pladser i førerhuset er modsat af, hvad de er hos os, måtte selvsagt ændres på dette punkt. Samtidig blev ganske enkelte andre ting, f. eks. vandstandsarmaturer m. v., normaliseret efter danske forhold. Ved ibrugtagningen på statsbanerne fik maskinerne litra E.

Selv om E-maskinerne nu så længe efter, at de er kommet i drift på statsbanernes linier, formentlig er kendt i hvert fald i det ydre af danske lokomotivmænd, kan det sikkert have sin interesse at anføre en sammenligning mellem R-maskinerne (de 3-cylindrede) og E-maskinerne:

	R.	E.
Risteflade	2,62 m ²	3,60 m ²
Total hedeblade (incl. overheder)	203,5 m ²	255,3 m ²
Kedeltryk	12 atm.	13 atm.
Antal koblede aksler	3	3
Diam. af de koblede hjul	1866 mm	1880 mm
Cylinderantal	3	4
Cylinderdiam. Ht	470 mm	420 mm
" Lt	—	630 mm
Slaglængde	670 mm	660 mm
Længde over puffer	19615 mm	21300 mm
Tenders kulforråd	6,0 t.	6,5 t.
" vandforråd	21,0 m ³	25,0 m ³

Den 23. juli 1937 begyndte prøvekørslerne med loko 972, der var den første af de svenske byggede E-maskiner, der forlod centralværkstedet i København, og dermed lysnede det påny for damplokomotivet her til lands.

Ved de foretagne prøvekørsler fik man et bevis for E-maskinens overlegenhed over R-maskinerne i henseende til trækraft, men navnlig viste lokomotivets kedel sig, som man også efter dimensionerne af hedebladen og risten at dømme måtte vente, at være så rigelig dimensioneret i forhold til maskinen, at denne kunne forceres f. eks. ved kørsel op ad stigninger, uden at der derved viste sig vanskeligheder ved at skaffe den fornødne damp under forceringen.

En fordel for lokomotivføreren.

I løbet af året 1937 og i foråret 1938 færdiggjordes de resterende 10 E-maskiner, og sattes i drift. Det viste sig snart, efter at enkelte begyndervanskeligheder var overståede, at man i E-maskinen havde fået et nyt og kraftigt lokomotiv, der egnede sig godt for danske forhold. De kunne således anvendes ikke alene i tunge hurtigtog, men også til fremførelsen af standsende persontog og i store godstog.

Betragter man E-maskinen med lokomotivpersonalets øjne, kan det vist siges, at anskaffelsen af E-maskinen, med sin store trækraft og dermed ved sin overlegenhed over toget, har været en væsentlig fordel for lokomotivføreren. Med sin større hedeflade, større rist og gode dampbevne, når der haves nogenlunde brugbare kul på maskinen, kan noget lignende vist også siges for lokomotivfyrbøderens vedkommende, i hvert fald som togene har været i de sidste 8—9 år.

Hvad iøvrigt angår plads- og arbejdsforholdene på E-maskinerne, må disse siges at være gode. Førerhuset er rummeligt og delvis lukket bagtil, idet tenderforvæggen er ført tilvejs op til førerhusets bagkant. Maskinernes tendere er i det hele taget af en fra statsbanernes normale tendere afvigende form, der ved sine trucker og halvcylindriske vandkasser giver maskinerne et egenartet og noget fremmed præg. Den ret store kulbakke og kulrummets opbygning med adgang til kullene gennem lemme i forvæggen har imidlertid vist sig særlig praktiske, og er da også blevet taget som model ved bygningen af tenderne til de nye H-maskiner og ved ombygningen af tenderne til PR-maskinen (se senere).

Krigen truer — brug for alle damplokomotiver.

Efter anskaffelsen af E-maskinerne i 1937 skulde der ikke komme til at gå ret lang tid, inden der påny blev bestilt nye damplokomotiver til statsbanerne.

Den truende politiske situation i Europa i sidste halvdel af 1930-erne, som udløste sig i verdenskrig II i 1939, og navnlig den 9. april 1940 bevirkede, at man snart ved statsbanerne fik brug for alle de damplokomotiver, der var til rådighed både de i drift værende og de hensatte. Men selv det var ikke tilstrækkeligt; også nye lokomotiver måtte man søge at skaffe sig, og da man skønnede, at godstrafikken ville stille store krav til forøgelsen af trækraften, især i Jylland på strækninger med stærke stigninger, bestilte man i 1939 hos Frichs 6 stk. H-maskiner af

samme type, som fabrikken tidligere havde leveret, og hvoraf der forelå tegninger.

De 6 nye H-maskiner (nr. 783—788), der på grund af materialevanskeligheder først blev leveret i forsommeren 1941, er i det store og hele bygget som de tidligere H-maskiner (Nr. 789—800), men der er dog indført væsentlige småforbedringer. Kedlen er således forsynet med en damptørrer, der er anbragt i en særlig dom oven på rundkedlen, og som har til opgave at befri den våde, mættede damp for så meget af det medrevne vand som muligt, inden dampen gennem regulatoren går i overhederen. Herved undgår man i det væsentlige, at overhederen skal virke som efterfordamper, men fuldt ud kan virke efter sin hensigt, hvad der også har givet sig udslag i, at overhedertemperaturen ved disse maskiner ligger fra 40 ° til 60 ° højere end på de ældre H-maskiner.

Da erfaringerne igennem årene med de gamle H-maskiner havde vist, at deres kedlers dampproduktion ikke under alle forhold svarede til maskinens trækkeevne, søgte man ved de nye at forbedre dette forhold. Skal en bestemt kedel producere mere damp, må der kunne brændes flere kul på risten, og dertil kræves et forøget træk til fyret. Dette måtte ikke opnås ved en indsnævring af udgangshætten, hvorved modtrykket, som maskinen fik at arbejde imod, blev større, hvilket ville nedsætte dens trækkeevne.

Man konstruerede da en særlig udgangshætte, i det væsentlige efter det franske system „Le maitre“, hvorved denne foruden den sædvanlige udgangsåbning i midten, der gjordes regulerbar, fik 5 mindre randtude. Prøvekørsler med denne udgangshætte har da også vist en overordentlig stærk stigning i kedlernes dampproduktionsevne og dermed i maskinens ydeevne, men en forudsætning for det fulde udbytte af den nye udgangshætte er imidlertid, at der haves gode kul til rådighed, og at udgangshætten holdes ren og fri for oliekok.

Endnu skal nævnes, at den mangel, der er ved de gamle H-maskiner, at de ikke godt kan tåle at løbe 80 km for afspærring med udlagt styring, er fjernet, idet ophængningen af glidertrækstangen er udført på en fra de gamle H-maskiner afvigende måde.

Frichs bygger E-maskiner.

Allerede inden H-maskinerne var leveret, var man blevet klar over, at en yderligere forøgelse af trækraften til såvel hurtigtog som gennemkørende godstog var stærkt påkrævet. Med de gode erfaringer, man som foran omtalt havde med de svenskbyggede E-maskiner, besluttede man

sig allerede i 1940 til at anskaffe et antal E-maskiner. Det kunne måske ved første øjekast synes mærkeligt, at man fortsat ville anskaffe lokomotiver af en type, som ikke var af allernyeste konstruktion; men tiden og forholdene var ikke til at begynde at prøve noget nyt. Det gjaldt om hurtigt at skaffe sig en forøget trækraft af en type, man kendte, og som man havde gode erfaringer med. Forhold, som det her vil føre for vidt at gøre rede for, talte også til forsvar for anskaffelse af disse ret komplicerede lokomotiver.

Det blev overdraget A/S Frichs at bygge de nye E-maskiner, hvoraf der i løbet af årene 1940—47 er bestilt 25. Af disse er de 19 leverede og i Drift, de sidste 6 stk. ventes leverede i løbet af 1949—50.

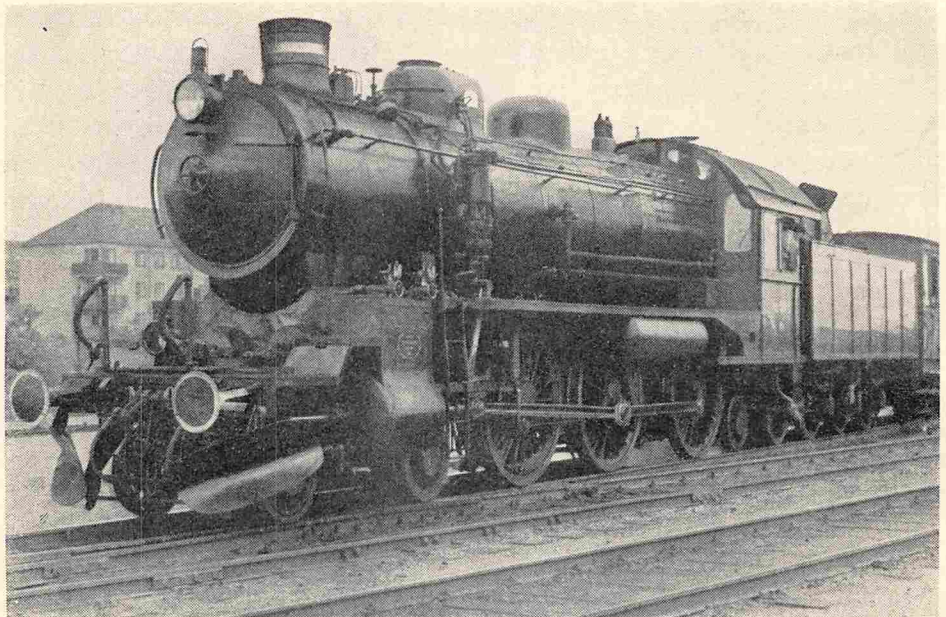
Den nye og i flere henseender moderniserede og forbedrede E-maskine, der bl. a. ligesom de nye H-maskiner er forsynede med damptørrer, har vist sig at svare fuldt ud til de stillede forventninger.

PR-maskinerne.

Foranstående forsøg på at give en historisk redegørelse for damplokomotivet ved statsbanerne gennem de sidst forløbne 25 år skal slutes med en kort omtale af den i 1943 påbegyndte ombygning af P-maskinerne til de trekoblede PR-maskiner. Den, der måtte ønske mere udtømmende oplysninger om denne sag, henvises til „Vingehjulet“, 1. årgang, nr. 17, hvor ideens ophavsmand, kontorchef i maskinafdelingen, maskiningeniør *J. P. A. Andersen*, på en særdeles klar og fyldig måde har gjort rede for, hvorledes tanken om P-maskinernes ombygning er opstået og har udviklet sig. Her skal kun nævnes, at anskaffelsen af de mange E-maskiner til brug på hovedlinierne og lytogenes overtagelse af den hurtigste persontrafik i stort omfang har slået P-maskinerne ud af hurtigtogstrafikken. Som den udprægede hurtigtogsmaskine P-maskinen er, kan den ikke som K-maskinen i sin tid, da den blev slået ud af P- og R-maskinerne, uden videre anvendes på de sekundære baner, dertil har i hvert fald de „tunge“ P-maskiner for stort hjultryk. Da der imidlertid på de sekundære hovedlinier Langå—Struer—Esbjerg og Vejle—Herning—Holstebro er trang til en stærkere trækraft end de hidtil anvendte, D- og K-maskinerne, meldte den tanke sig, om det var muligt ved en ikke altfor omfattende ombygning at gøre P-maskinen brugbar til fremførelse af alle togarter på de ovenfor nævnte strækninger.

Kort fortalt blev dette gjort på følgende måde:

Af hensyn til sin flersidigede anvendelse blev P-maskinen gjort 3-kob-



Litra PR.

let, idet der i en forlængelse, der påbyggedes en del af den gamle ramme, anbragtes et kobbelhjulsæt. P-maskinens store hjul (d. = 1984 mm) erstatte­des med hjul som A-, O- og S-maskinerne (d. = 1730 mm). Dette nød­vendiggjorde, at såvel truck- som bagløberhjulene måtte ombyttes med nye af diam. = 800 mm. Desværre måtte man af hensyn til hjultrykket beholde bagløberne, som af konstruktive hensyn anbragtes tæt ved det nye hjulsæt, kobbelhjulsættet. Når engang ad åre sporene på de nævnte strækninger er forstærkede, kan den bl. a. for maskinens udseende ret skæmmende bagløber fjernes, idet samtidig den del af rammen, hvori dens akselkasser er anbragt, kan skæres bort.

Ved den foretagne ombygning blev PR-maskinen udført som en 2-C-1 maskine med en R-bagkedel, men man havde også på et vist stadium af overvejelserne angående ombygningen tænkt på en udførelsesform som 1-C-1, hvorved P-maskinens oprindelige og fortrinlige kedel kunne bibeholdes. Efter 30—35 års effektiv tjeneste er P-maskinernes bagkedler imidlertid efterhånden blevet så medtaget, at de på mange P-maskiner trænger til fornyelse, hvorfor man valgte den nu foreliggende udførelse som 2-C-1. Dette medførte, at kedlen af hensyn til den nye bageste hjulaksel måtte løftes 200 mm.

At P-maskinen samtidig med ombygningen moderniseredes, hvor det

tiltrængtes, er en selvfølge. Således forsynedes den med damptørrer og fik et nyt førerhus i lighed med R-maskinernes. Også tenderen ombyggedes efter de samme principper, som har været bestemmende for E- og de nye H-maskiners tendere.

Den første P-maskine, der ombyggedes var loko 904, der efter afslutningen af prøvekørsler på Sjælland i juni 1943 overførtes til 2. Distrikt for der at blive prøvet i alle togarter. De derved opnåede resultater var så tilfredsstillende, at man fortsatte med ombygningen. Til dato er ialt 5 P-maskiner ombyggede til PR.

Det skal ikke skjules, at der fra forskellige lokomotivmænds side har lydt røster, der sagde, at man ved ombygningen havde ødelagt P-maskinen. Dermed mentes vel, at PR-maskinen ikke kan køres på samme måde som dengang, den var en P-maskine, og dette er rigtigt. Betjeningsmæssig set er P- og PR-maskinerne nemlig helt forskellige. Således gælder det ved PR-maskinerne f. eks. ved fremførelse af hurtigtog om at komme hurtigt igang og snarest accelerere toget op i hastighed, hvad der er muligt på grund af PR-maskinernes mindre, koblede hjul. Derved vindes tid i forhold til igangsætningen med en P-maskine, og derved behøver togets hastighed ikke at være så stor, som når det fremføres af en P-maskine, der kan indvinde den under igangsætningen tabte tid ved en større hastighed på strækningen.

Den erfarne lokomotivfører vil iøvrigt, når han til at begynde med prøver sig frem, snart blive klar over, at man i PR-maskinen har fået et til alle togarter særdeles vel anvendeligt lokomotiv.

Tyskernes efterladte lokomotiver.

Det skal endnu blot nævnes, at statsbanerne i de seneste måneder har fået en helt ny forøgelse af sin trækraft, idet det første af 3 af tyskerne den 5. maj 1945 efterladte lokomotiver af type 38 efter at have gennemgået en hårdt tiltrængt reparation er sat i drift på statsbanerne.

Om den første (nr. 299) af de 3 maskiner, der har fået litra T og nr. 297—299, er det for tidligt at udtale sig endeligt. Der har vist sig visse begyndervanskeligheder, hvoraf nogle allerede er overvundne, og resten formentlig også vil blive det. Lykkes det, vil de 3 T-maskiner sikkert blive en god og brugbar forøgelse af trækraften. Når undtages diameteren af de store hjul, der på R-maskinerne er 1866 mm, men på T-maskinerne kun 1730 mm, er T-maskinerne iøvrigt af samme størrelse som R-maskinerne, med hvem de da også indtil videre skal sammenlignes, hvad trækraften angår.

Trykluftbremsen og andre forbedringer.

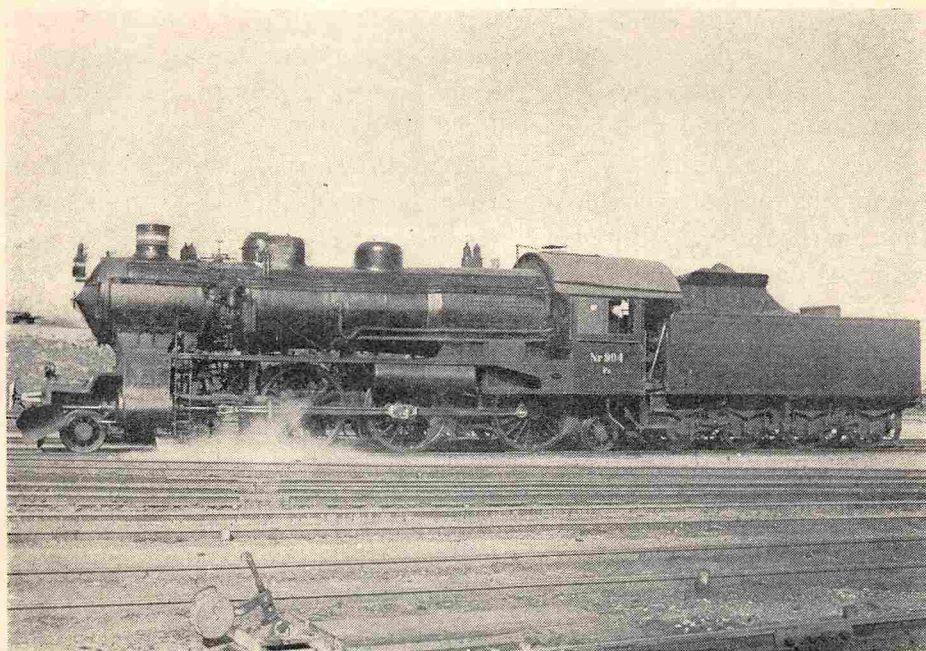
Af de tekniske forbedringer, der er indført på statsbanernes damplokomotiver i løbet af de sidst forløbne 25 år, må trykluftbremsen vist siges at være den langt betydeligste. Selv om der ved indførelsen af den automatiske vacuumbremse i årene 1896 til omkring 1900 tilvejebragtes et kraftigt, hurtigt og sikkert virkende bremsemiddel, som kunne virke på hele toget, og herredømmet over dette derved så at sige centraliseredes i lokomotivførerens hånd, angik det i det væsentlige kun persontogene. Den langt overvejende del af godstogene bremsedes kun ved hjælp af skruebremserne i godsvognene og ved maskinens egen bremseevne. Dertil kom, at vacuumbremsen i sin virkemåde var ret uelastisk og langsom til at løse efter en blot nogenlunde kraftig bremsning. Således var det ikke altid muligt at få bremsen suget fri i hele togets længde f. eks. på eet minut under fremførelse af lange standsende persontog. Meget tid er tabt under igangsætning af sådanne tog med slæbende bremsere i bagtoget, tid, der måtte indvindes ved forcering af kørslen mellem stationerne, hvad der kostede kul og ekstra slid på maskinen, for ikke at tale om forøget arbejde for lokomotivfyrbøderne.

Hvilket gode indførelsen af trykluftbremsen har betydet ved fremførelsen af lange godstog f. eks. med en H-maskine på strækninger med stærke fald, forstår den bedst at vurdere, som selv har fremført sådanne tog på skruebremse, hvor bremsningen af toget for en stor del var afhængig af, om bremsebetjeningen i toget kunne høre de fløjtesignaler, der blev afgivet fra maskinen.

Også for godstogenes maksimale hastighed har indførelsen af trykluftbremsen haft stor betydning, idet hastigheden nu er 60 km pr. time mod tidligere 40—45 km i skruebremsens tid.

Som foran nævnt var de 10 første danskbyggede H-maskiner (1926) de første, der leveredes med trykluftbremse, dernæst fulgte i 1937—38 de svenskbyggede E-maskiner, der også var forsynet med denne bremse. Begge disse typer havde dog dampbremse på selve maskinen og trykluftbremse på tenderen, samtidig med at de af hensyn til bremsning af toget var udstyret med vacuumejektor og ledning.

Selv om de enkelte person- og godsvogne, der var beregnede til trafik på det sydlige udland, var udrustede med trykluftbremse, var det dog stadig vacuumbremsen, der var togbremse for persontogene, medens godstogene fremførtes på skruebremse. Først i tiden efter 1940 kom der rigtig fart i indførelsen af trykluftbremsen på lokomotiverne og vognene, såvel person- som godsvognene, og nu ved afslutningen af året 1948 er



Litra PR.

det yderst sjældent, at et tog på statsbanernes strækninger ikke fremføres på trykluftbremse.

Indførelsen af trykluftbremsen har endvidere bevirket, at de fleste af lokomotiverne har fået sandingsapparater, der virker ved hjælp af trykluft, og som er langt mere driftssikre end de tidligere anvendte, der virkede ved damp eller vand, for ikke at tale om de sandkasser, der var anbragt på rammen, og kun havde en ringe faldhøjde for sandet, og som kom i uorden i den fugtige årstid.

Fødevands-forvarmere.

For at forbedre lokomotivets økonomi i de år efter verdenskrig I, da kullene var meget dyre, forsynedes H-, P- og R-maskinerne efterhånden alle med fødevands-forvarmere, der udnyttede en del af spildedampen til opvarmning af fødevandet til op omkring 100 ° c. Af disse anlæg, der dels var af Knorrs dels af Worthingtons konstruktion, er nu kun få af Worthington-typen tilbage, idet anlægene, efterhånden som de blev ældre, krævede så store vedligeholdelsesudgifter, at det ikke kunne betale sig at bevare dem.

Foran er omtalt indførelsen af damptørrer på de nyeste lokomotiver,

hvilket også tager sigte på at forbedre lokomotivets økonomi gennem en forhøjet overhedertemperatur og derigennem et mindre kulforbrug. I modsætning til fødevands-forvarmerne kræver damptørrerne ikke nogen regelmæssig tilbagevendende vedligeholdelse.

Den i årene før 1924 begyndte indførelse af overhedere for også derigennem at forbedre damplokomotivets økonomi, er fortsat, og samtlige statsbanernes egentlige togmaskiner, på nær nogle enkelte ældre, er nu forsynede med overhedere.

For at kunne efterleve det gamle ord om, at den, der smører godt, kører godt, påbegyndte statsbanerne allerede i 1920-erne indførelsen af mekaniske smøreapparater til smøring af cylindre og glidere. Ved hjælp af sådanne apparater, der efterhånden er indført på samtlige tog — og en del rangermaskiner, har man opnået en effektiv, økonomisk og pålidelig smøring af de nævnte dele, samtidig med, at maskinerne har fået et let løb.

En anden foranstaltning, der virker i samme retning, er indførelsen af hvidt metal i såvel hjul- som stanglejer, hvorved friktionen mellem søle og pande er blevet formindsket samtidig med, at faren for varmløbning er væsentlig reduceret. For stanglejernenes vedkommende er der i samme hensigt i årenes løb blevet indført hårde søler.

Endnu kan nævnes, at olieforbruget til smøring af stanglejer er blevet betydelig nedsat, uden at driftssikkerheden derved er blevet formindsket ved den gennem mange år anvendte ventils smøring med bevægelige ventiler.

Endelig kan nævnes, at man for at give maskinerne et lettere løb ved kørsel under sneforhold, udstyrer de vigtigere maskintyper med snenæser, små snepløve efter svensk mønster, der bedre formår at fjerne et ikke alt for tykt snelag fra skinnerne end de gamle sneplader, der undertiden endog kunne give anledning til, at maskinerne kørte fast i sneen.

Forsøg med oliefyring.

I forbindelse med omtalen af de indførte tekniske forbedringer på damplokomotiverne skal kortelig nævnes de af statsbanerne i de sidste par år gjorde forsøg med oliefyring på en PR- og en D-maskine.

Baggrunden for disse forsøg var dels de dårlige kul, der i tiden lige efter verdenskrig II's ophør leveredes statsbanerne til lokomotivbrug, dels ønsket om i tide at indhøste erfaring for, om statsbanernes eksisterende damplokomotiver i det hele taget egnede sig for oliefyring, hvis der påny skulle vise sig vanskeligheder ved at få kul, der egnede sig til lokomo-

tivbrug, eller at prisen på brændselsolie, f. eks. ved fund af sådan olie i Danmark, skulle stille sig betydelig gunstigere end prisen for kul.

Ved forsøgene anvendtes to forskellige systemer, hvoraf det ene, hvor olien forstøvedes ved hjælp af damp (loko 904), var konstrueret af maskinafdelingen efter engelske forbilleder, medens det andet (loko 826) med trykforstøvning af olien ved hjælp af dampdreven oliepumpe i sin oprindelige form var bygget af Aalborg Værft A/S i lighed med de andre anlæg, som værftet tidligere havde leveret til såvel stationært brug som til brug ombord i skibe. Da forsøgene er offentliggjort i artikler i „Lokomotiv Tidende“ (nr. 3, 4, 5 og 6, årgang 1948), som på en tydelig og klar måde beretter om forsøgene, der gennemførtes meget grundigt, skal de ikke her gøres til genstand for yderligere omtale. Selv om man virkelig opnåede gode resultater med hensyn til forbrændingen af olien og kedlens evne til at producere damp, viste resultaterne imidlertid tydeligt, at med den form og størrelse, som fyrcasserne har på statsbanernes lokomotiver, må man foretrække kulfyring med dertil egnede lokomotivkul fremfor oliefyring, i hvert fald så længe prisen på brændselsolie ikke stiller sig ganske væsentligt gunstigere end prisen for gode lokomotivkul.

Begge forsøgs-installationerne er afmonterede, og maskinerne påny indrettede for kulfyring.

Velfærdsforanstaltninger.

Af forbedringer, der danner en overgang mellem de ovenfor omtalte egentlige tekniske forbedringer på lokomotivet og de nedenfor omtalte velfærdsforanstaltninger, skal følgende omtales:

Endnu for blot 25 år siden fandtes der ikke i førerhusene selv på hurtigtogsmaskinerne anbragt indretninger, der under dårlige vejrforhold, f. eks. stærk regnskyl eller snefog med tøsne, kunne holde frontvinduerne gennemsigtige og derved støtte lokomotivpersonalet i udkigget fremad. Under sådanne vejrforhold var der simpelt hen ikke andet at gøre end under farten at læne sig ud af førerhuset og igennem regnen eller sneen at fange signalerne, hvad der selvsagt ikke var til gavn for øjnene.

Som en lille hjælp i så henseende virkede den omkring 1927 af daværende lokomotivfører Munkebo opfundne vinduestørrer, der ved hjælp af varm luft, taget fra mellemrummet mellem beklædningspladerne og bagkedlen, under visse forhold kunne „tørre“ en lille plet af vinduet, stor nok til, at man derigennem kunne få et udkig fremad; men helt tilfredsstillende kunne anordningen som følge af sin konstruktion ikke blive.

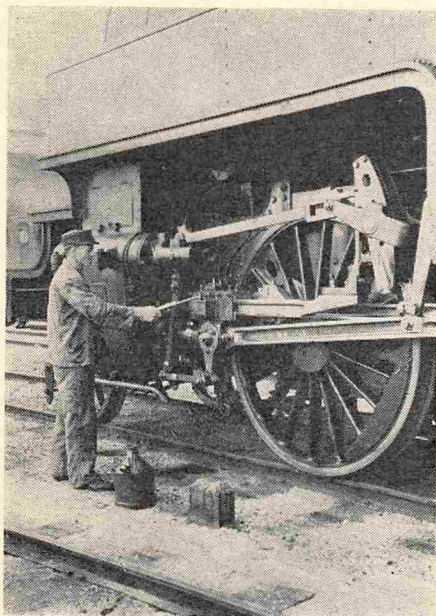
I samme retning virker de nogle år senere anbragte udkigs-glasskærme, der er anbragt på siden af de større lokomotivers førerhus og bevarede endnu, medens alle vinduestørreerne forlængst er fjernede.

Glasskærmene er jo så godt kendte, at de ikke behøver nogen nærmere omtale.

Noget bedre blev forholdene, da de første hånddrevne vinduesviskere i 1932 blev indført på visse af de store maskiner, men helt gode blev forholdene ikke, før der ved trykluftbrensens indførelse skabtes mulighed for anvendelse af trykluftdrevne vinduesviskere.

Som endnu en forbedring af udkigget skal endvidere nævnes de på H-, R- og S-maskinerne i 1931—32 anbragte ikke særlig pyntelige røgnedslagskærme efter tysk model til forhindring af, at røgen fra skorstenen under visse forhold skal slå ned foran vinduet og derved genere udkigget fremad.

For at lette arbejdet for lokomotivfyrbøderne blev allerede i 1923 den daværende fyrdør, der var „stående“, ændret til at være „hængende“, hvorved den blev betydelig lettere at bevæge. Mange, især blandt de ældre af personalet, husker sikkert endnu den gamle fyrdør, som det som oftest var en hel kraftprøve at åbne og som altid skulle stænkes med vand for at den ikke skulle binde. I samme forbindelse kan nævnes



Under maskinens klargøring.



Kulkranen i funktion.

den gamle fyrskovl, der med sin vægt i ny tilstand på 16,5 kg nok kunne trætte sin mand.

Nogenlunde brugbar blev skovlen først, når den havde ligget bag i tenderen i nogle år som reserveskovl og var blevet lettere på grund af tæring fra rustdannelser.

Det følte derfor som en betydelig lettelse i fyringsarbejdet, da den af daværende lokomotivfyrbøder Møllebro i 1924 foreslåede lette fyrskovl, hvis blad var fremstillet af 1,5 mm stålplade, blev almindelig indført på lokomotiverne i 1926.

I samme retning som den lettere fyrskovl virkede anbringelsen af kulbakker foran kulhullet på tenderen. For 25 år siden fandtes kulbakker kun på R-maskinerne og ganske få andre større lokomotiver, på alle de øvrige var kulhullet kun en åbning i tenderens forvæg. Tog man en skovlfuld kul, kunne man i de fleste tilfælde regne med, at omtrent lige så mange kul faldt ud af hullet ved samme lejlighed og ned på gulvet, hvorfra de efter endt fyring måtte fjernes, en ikke ringe forøgelse af arbejdet. Hertil kom, at formen af kulkassen dengang ikke som nu var tildannet, således at kullene som nu for en stor del selv kan skride frem til kulhullet. Til fyringsarbejdet kom således et ikke ubetydeligt lempningsarbejdet, så snart lejlighed gaves, under ophold på stationerne.

Ved fjernelsen af vakuumejektorerne, der begyndte i 1943, blev det muliggjort at gennemføre en længe tiltrængt modernisering af anbringelsen af forskellige dele i førerhuset på de større maskiner. Herved fik arrangementet af manometre, injektorer, vandstandstræk m. v. deres nuværende udseende. Samtlige manometre anbragtes på en manometer-tavle foran lokomotivførerens plads, og samtidig med, at begge injektorer anbragtes i førerhusets venstre side, fik lokomotivfyrbøderen sit eget kedelmanometer anbragt, således at det var let at iagttage fra hans plads i førerhuset. I det hele taget har man bestræbt sig for ved denne modernisering at anbringe de dele, der skal betjenes af lokomotivføreren henholdsvis lokomotivfyrbøderen på en sådan måde, at de let kan betjenes fra personalets pladser i førerhuset.

Elektrisk belysning på lokomotiverne.

Endnu skal omtales en forbedring, som det gennem mange år har ligget DLF stærkt på sinde at få gennemført, nemlig indførelse af elektrisk belysning på lokomotiverne.

Ved begyndelsen af den sidst forløbne 25-årige periode var det kun

P-, R- og S-maskinerne, der havde gaslys i frontlanterner, medens alle øvrige lokomotiver havde petroleums-frontlanterner. Belysningen i førerhuset skete dengang på samtlige lokomotiver med olielygter.

Det, der fra foreningens side havde været stillet forslag om, var anskaffelse af dampdrevne turbine-dynamoer til belysning i såvel frontlanterner som i førerhuse. Efter forsøg med turbineanlæg på en enkelt P-, R- og S-maskine i årene 1928—34, et forsøg, der ikke førte til yderligere anskaffelser af sådanne anlæg, gik tiden hen til 1939, hvor de første af de svensk byggede E-maskiner forsynedes med turbineanlæg leveret af A/S „Atlas”, København.

Efter at nogle børnesygdomme var overståede, virkede anlæggene så godt, at alle efterfølgende nyanskaffede lokomotiver af litra H og E er blevet forsynet med turbineanlæg, leverede af A. E. G. i Berlin, og siden hen er der efter 1945 anskaffet 10 stk. „Stone”s anlæg fra England, disse sidste, der anbringes på PR-maskinerne, er i modsætning til de først anskaffede indrettede for vekselstrøm.

Ved samtlige turbineanlæg er spændingen 24 volt, og anlægget leverer strøm foruden til for- og baglanterne endvidere til belysning i førerhuset, hvorved man får mulighed for at belyse ikke alene vandstandsglas og manometre, men også styringsskalaen og hastighedsmåleren på en tilfredsstillende måde, ligesom førerhusets indre kan oplyses fra en i loftet anbragt lampe.

Imidlertid forblev belysningen uændret på alle de øvrige lokomotiver, idet der dog, for at spare på beholdningen af petroleum og for at forbedre belysningen, på en del C-, K- og D-maskiner i foråret 1941 installeredes AGA-belysning i disse maskiners frontlanterner. Disse AGA-anlæg var blevet overkomplette ved visse fremskudte signaler overgang til elektrisk belysning.

Efterhånden som tiden gik, blev det imidlertid sværere og sværere at skaffe brugbar lampeolie og lampevæger, og for ikke pludselig at stå uden belysningsmidler til belysning af førerhuset, besluttede man sig i januar 1942 til snarest at indføre 6 volts belysning på alle de lokomotiver, der ikke allerede var udstyrede med turbineanlæg. Disse lokomotiver blev forsynede med en 6 volts bly-akkumulator, hvorfra der leveredes strøm dels til førerhusets belysning, dels til de frontlanterner, der havde petroleumsgaslys.

Denne ændring, der gennemførtes på en usædvanlig kort tid, betød selvsagt en væsentlig forbedring af belysningen i førerhuset, særlig set på baggrund af olielamperne, der i den sidste tid, inden de forsvandt,

var blevet nogle fæle osekrucker, der ofte ikke ville brænde eller lyste dårligt.

De gamle håndsignallygter, der havde en god og til lokomotivbrug vel egnet form, bl. a. væltede de ikke så let under kørslen som deres afløbere, blev udvekslet med de nu anvendte elektriske håndsignallygter, med hvilke man har haft en del vanskeligheder, bl. a. fordi de ikke er tilstrækkelig robuste i konstruktionen.

Som en foreløbig slutsten på forbedringen af lokomotivets belysning er der i løbet af det sidste år til lokomotivpersonalet i 1. distrikt udleveret, med personligt eksemplar, eftersynslamper til lokomotivførerne og opsmøringslamper monterede på læderhjelme til lokomotivfyrbøderne, begge typer af lampen belyses fra et elektrisk tørelement. Eftersynslamperne er foruden til eftersyn af maskinen også beregnet som reservevandstandslygte.

Endelig kan oplyses, at man siden oktober 1948 har afholdt forsøg i 1. distrikt på samtlige D- og P-maskiner med en art nødbelysning til brug i lokomotivernes frontlanterner, hvis den almindelige belysning skulle svigte. Denne nødbelysning er baseret på anvendelsen af lommelampepæren og batteriet i lokomotivfyrbøderens opsmøringslampe. Hen-



Damplokomotivet har stadig ungdommens interesse.

sigten med denne nødbelysning er at søge at undgå anvendelsen af petroleums-frontlanterner, der, som forholdene nu engang har udviklet sig, desværre ikke altid er i samme gode vedligeholdelsestilstand som dengang, de var de eneste frontlanterner.

Den tid er forhåbentlig da ikke så fjern, da enhver form for belysning på lokomotivet eller ved betjeningen af dette sker ved elektricitet eller AGA-gas.

Arbejds- og pladsforholdene.

Sideordnet med de ovenfor omtalte tekniske forbedringer på lokomotivet er i årenes løb iværksat en del forbedringer af arbejds- og pladsforholdene for lokomotivpersonalet i førerhuset. I den henseende er der gennem de sidst forløbne 25 år sket en betydelig kursændring, idet man fra administrationens side i denne periode mere og mere er kommet ind på at tage repræsentanter for Dansk Lokomotivmands Forening med på råd, hvor det drejer sig om udførelsen af sådanne dele, hvor den praktiske lokomotivmand ved de erfaringer, han har høstet gennem sit daglige arbejde, er i stand til at give gode råd. Ligeledes hvor det drejer sig om foranstaltninger, der kan gøre opholdet på maskinerne i tjenestetiden bekvemmere og mindre trættende for personalet og beskytte deres helbred mod indvirkning af vejrliget, forhandler man sig i stigende grad til rette med Dansk Lokomotivmands Forenings repræsentanter.

Således er de for mange år siden anbragte sidesejl mellem maskine og tender i årenes løb blevet suppleret med et topsejl og et bagejl, hvorved det er muligt ved baglæns-kørsel i ublidt vejr at lukke førerhuset næsten helt tæt til.

Sæderne i førerhusene er blevet polstrede og på en del lokomotiver gjort indstillelige i højden, f. eks. på D IV-maskinerne, således at både den lille og den høje mand har mulighed for at indstille sædet i højden, hvorved begge kan opnå et uafhængigt af deres forskellige højde bekvemt sæde.

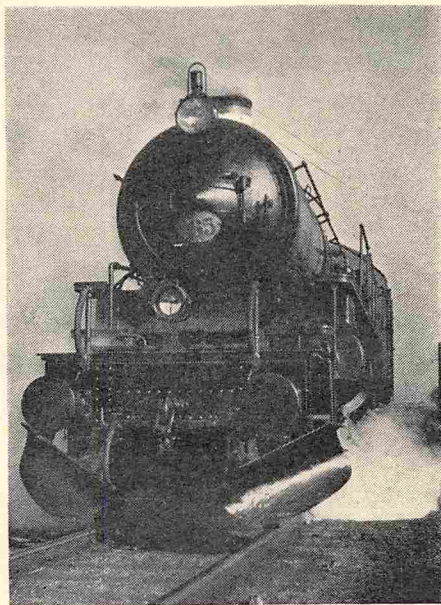
På de større maskiner er der blevet anbragt fodskamler, hvoraf den for lokomotivføreren yderligere er forsynet med en varmespiral til brug i den kolde årstid, ligesom der på de samme maskiner er eller vil blive anbragt tagreuder bl. a. over sidevinduerne til at optage det regnvand fra taget, der ellers f. eks. under brugen af udkigsglassene ville dryppe ned på personalet.

I det hele taget kan man vist uden overdrivelse ved udgangen af den 2. 25-årige periode af Dansk Lokomotivmands Forenings tilværelse sige,

at den anskuelse mere og mere trænger igennem, at jo bedre og bekvemere man gør arbejds- og pladsforholdene for lokomotivpersonalet, jo bedre får man også arbejdet udført.

Af ovenstående vil det formentlig tilstrækkeligt tydeligt fremgå, at damplokomotivet ved statsbanerne ikke altid har haft blide kår i løbet af de sidst forløbne 25 år, men disse slutter dog med, at dampen trods alle angreb stadig står som langt det vigtigste driftsmiddel på De Danske Statsbaner.

Hvorledes udviklingen vil komme til at forme sig i de kommende 25 år, vil det være svært på nuværende tidspunkt at sige noget bestemt om, men som forholdene ligger for øjeblikket, kunne det tyde på, at der vil komme til at gå en del år, inden man igen med udsigt til virkelig at kunne føre det igennem, påny tør vove at udsende parolen om, at nu er det sidste damplokomotiv bygget til statsbanerne.



Motormateriellets udvikling ved statsbanerne.

I DE FØRSTE ca. 75 år af de danske jernbaners historie var damplokomotivet enerådende som trækraft, men den første verdenskrig gav automobilets udvikling et stærkt stød fremad, således at jernbanerne i tiden efter krigen efterhånden mærkede en kraftig konkurrence fra bilerne. Disses store fordel var, at de kunne hente passagererne ved hjemmet eller (for rutebiler) i nærheden og afsætte dem igen ved bestemmelsesstedet, ligesom fragtmændene kunne hente godset hos afsenderen og aflevere det direkte hos modtageren, mens jernbanetransporter som regel krævede omladninger. Bilerne havde desuden ikke de store udgifter til personale og vedligeholdelse af kostbare anlæg, så konkurrencen blev hurtig meget hård.

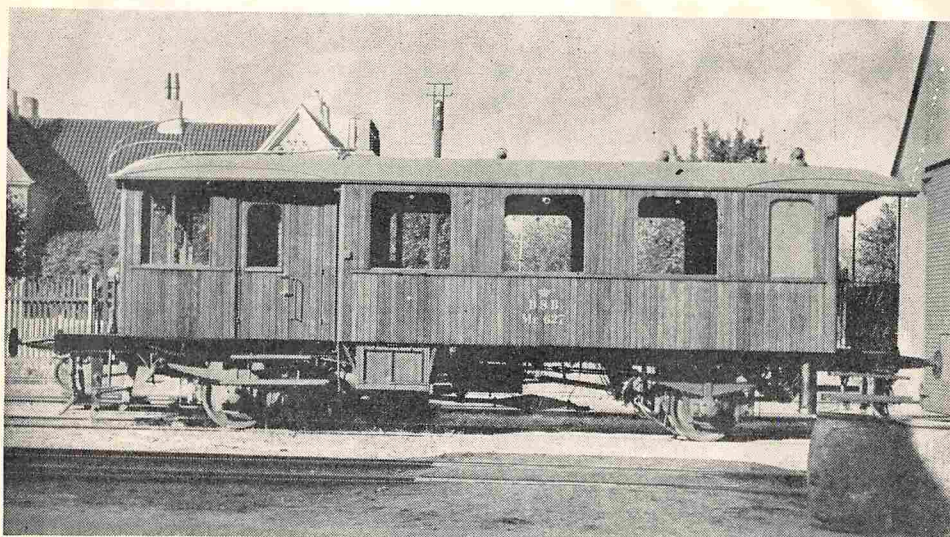
Privatbanerne var for en stor del baseret på rejser og transporter mellem købstæderne og deres opland, altså ret lokal trafik, hvor bilerne også havde deres store styrke. Det var derfor privatbanerne, der først mærkede konkurrencen fra bilerne, og det var også dem, der først søgte at modvirke dette tryk ved at billiggøre driften og forøge toghastighed og toghyppighed.

Da årsagen til misèren var anvendelsen af benzinmotorer på landevejen, der gav lette og hurtige køretøjer, var det nærliggende at prøve, om benzinmotoren også kunne bruges til jernbanedrift.

De første motorvogne i 1922.

Der blev derfor af nogle privatbaner allerede i 1922 anskaffet motorvogne, d. v. s. små lette personvogne, der bliver trukket af en indbygget benzinmotor med 3 gear på lignende måde som i bilerne, dog var de forsynet med et reservegear, således at de kunne køre med de samme hastigheder i begge retninger.

Statsbanerne fulgte dog ret hurtigt efter, idet de i november 1923 lejede en bus, der var forsynet med jernbanehjul, hvormed der blev foretaget forsøgskørsler i nogen tid på strækningen Aarhus—Brabrand.



Litra ME.

På grundlag af de erfaringer man fik her, blev der købt 3 benzinmotorvogne (litra MA) i 1925 samt nogle påhængsvogne hertil. Motorvognene var forsynet med benzinmotorer på 80 hk og havde en maksimalhastighed på 70 km i timen. For at undgå, at de ret svage motorer blev overanstrengt ved, at der hæftedes godsvogne på, lod man både motorvognene og påhængsvognene udstyre med enkeltpuffere. Togene blev formeret af 2 motorvogne, således at de to førerrum vendte fra hinanden, og der kobledes så påhængsvogne imellem efter behov. Man opnåede derved at kunne køre i begge retninger, uden at man skulle „dreje“, og at der altid var en motor disponibel, hvis der skete et uheld med den ene, samt at man kunne køre med en eller to motorer efter den vægt, som toget havde.

Disse tog blev først anvendt på strækningen Århus—Riisskov—Grenåvej, der på grund af den meget korte stationsafstand nærmest må betragtes som en sporgvognsstrækning. Køretøjerne egnede sig ikke til denne strækning, da den relative høje maksimalhastighed, der ikke blev brug for, gav en for ringe accelerationsevne. Motorvognene blev derfor overført til strækningen Frederiksberg—Nørrebro—Hellerup, hvortil de egentlig var købt, og hvor de gjorde god gavn, indtil strækningen blev elektrificeret.

Som erstatning til ovennævnte strækning Århus—Riisskov blev der anskaffet (1926) 2 større 3-akslede motorvogne (litra MC), der med en

noget mindre maksimalhastighed (55 km i timen) havde en tilsvarende større accelerationsevne. Disse vogne, som havde en motor og et førerum i hver ende, der også var forsynet med enkeltpuffere, kunne bruges enkeltvis i begge retninger eller sammen og eventuelt med en påhængsvogn imellem alt efter antallet af passagerer. Da der ikke var brug for disse vogne på ovennævnte strækning mere, og de ikke var anvendelige andre steder på grund af den ringe hastighed, blev køretøjerne udrangeret.

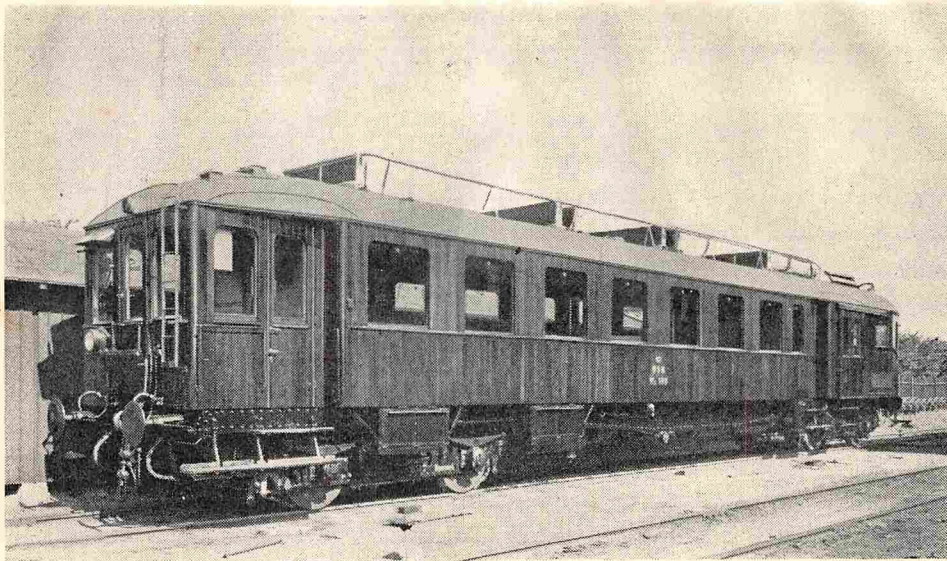
Efter disse forsøg blev der købt en serie motorvogne (litra ME og MF, 1927—29) af lignende type som MA, men dog i moderniseret udførelse og med kraftigere motorer (100 og 120 hk) til brug på de mindre belastede strækninger. Der er lidt forskel på de to litra, idet ME blev leveret med enkeltpuffere (men de er dog senere, ligesom MA ombygget til normale puffere), og MF er forsynet med et overgear (4de gear), der benyttes fra ca. 55—70 km i timen. Disse motorvogne virkede tilfredsstillende, og de fleste er endnu i brug, idet en del af dem dog kører på privatbaner.

Større og mere komfortable vogne.

De hidtil anskaffede motorvogne var for små, undtagen til de mindst belastede strækninger, og man ønskede derfor en større og mere komfortabel vogn med større accelerationsevne. Der blev så købt 16 motorbogievogne (litra ML) med 2 benzinmotorer, der var koblede direkte til hver sin jævnstrømsdynamo, som leverede strømmen til 2 elektromotorer (banemotorer). Disse var anbragt på den ene bogie og trak ved en tandhjulsudveksling hver sin drivaksel. De første 4 vogne fik benzinmotorer af samme type som i litra MF (120 hk), mens de sidste 12 vogne fik 2 motorer på hver 140 hk. ML-vognene er ligesom litra MC og alle følgende motorkøretøjer forsynet med førerum i begge ender, så de ikke behøver at drejes, og desuden er der indrettet et mindre pakrum, så der kan medtages rejsegods og små mængder gods, mens man på ME og MF-vognene må benytte førerummet til dette formål.

Ved så store og tunge vogne bliver brændstofudgifterne til benzinmotorer ret store, og man kastede derfor blikket på dieselmotoren, som havde vundet så stor udbredelse på det tidspunkt.

Dieselmotoren er betydelig mere økonomisk end benzinmotoren, da den arbejder med meget højt tryk, og desuden er det brændstof, som den bruger, meget billigere end benzin, så den er velegnet til at sætte ind i



Litra ML.

konkurrencen. En yderligere fordel er det, at et dieselanlæg ikke er så brandfarlig som et benzinanlæg.

Dieselmotoren var begyndt som stationær motor, hvor størrelse og vægt spillede mindre rolle, men den var efterhånden trængt stærkt ind i skibsarten, hvor der stilledes visse krav til pladsbehov og vægt af hensyn til skibenes lasteevne og plads til voluminøslast. Disse krav er dog små i forhold til de krav, der må stilles til motorer til jernbanedrift, hvor konstruktionsprofilet er den absolutte grænse, og hvor vægten begrænses af de tilladelige akseltryk. Forholdene er dog nogenlunde for diesel-lokomotivernes vedkommende, men for motorvognene, hvor man, for at formindske rystelserne i vognen og samtidig lette udskiftning ved reparationer, anbringer motorene på den ene bogie, er kravene meget strenge, og de skærpes efterhånden som motorydelsen stiger.

ML-vognenes benzinmotorer blev derfor også udskiftet med dieselmotorer på 135—145 hk af fabrikat Büssing i årene 1939—40. Disse motorer har ikke virket tilfredsstillende, så man har nedsat maksimalydelsen til 120 hk.

For at formindske vægten pr. hestekraft er man gået to veje, idet man dels har ændret motorens konstruktion, så den er blevet enklere og mere koncentreret, og således at der kan bruges aluminiumslegeringer og dels har man forhøjet omdrejningstallet.

Der købes diesellokomotiver.

Parallelt med anskaffelsen af benzinmotorvogne begyndte man derfor at eksperimentere med dieseldrøjetøjer, idet man i 1927 fik 6 diesellokomotiver fra „Scandia“ med dieselmotorer fra „Frichs“, der ydede 230 hk v/ ca. 550 omdrejninger pr. minut, og i 1928 fik 6 dieselmotorvogne (litra MR) fra Frichs med en 180 hk dieselmotor, der løb 1200 omdrejninger pr. minut, anbragt på den ene boggie.

Dieselmotorerne i disse drøjetøjer var begge af den ældre type, hvor forstøvningen af solarolien skete med luft. Der var mange vanskeligheder med disse motorer, især viste det sig hurtigt for motorerne i MR-vognene, der ikke kunne tåle det høje omdrejningstal, så dette blev hurtigt nedsat til ca. 900 omdrejninger pr. minut med den dermed følgende mindre hestekraft, og motorerne til de 2 sidste MR-vogne blev inden leveringen omkonstrueret med større cylinderdiameter og et omdrejningstal på 900. En stor del af vanskelighederne stammede fra kompresseren, der leverede luft til trykluftanlægget, som forstøvede solarolien. Efter nogle års forløb blev derfor som forsøg motoren i den ene MR-vogn erstattet med en mere moderne motor (på 165 hk ved 825 omdr.) med trykforstøvning. Dette vil sige, at solarolien sprøjtes ind i cylinderen med stort tryk (200—300 at.) gennem ganske små huller (0,3—0,4 mm), hvorved den forstøves. Man opnår herved en lettere, simplere og mere driftssikker motor. Senere er motorerne i de resterende 3 MR-vogne (idet der er brændt 2 vogne) erstattet med en ny type, som var anvendt i MP-vognene.

Trækkraften for begge disse drøjetøjer var dog for lille, og der blev derfor i 1929 anskaffet 4 diesellokomotiver, hver på ca. 400 hk. Heraf leverede Frichs de to (litra MV), der var forsynet med 4-takts kompresserløse dieselmotorer på 420 hk ved 600 omdr./min., og Burmeister og Wain leverede de to andre lokomotiver (litra MW) med 2-takts kompresserløse motorer på 400 hk ved 550 omdr./min. Disse sidste motorer var af en ny konstruktion, idet forbrændingsprodukterne forlod cylinderne gennem udstødningsporte, der var anbragt i en forlængelse af cylindrene opad. Udstødningsportene blev åbnet og lukket af en glider, der bevægedes i cylinderforlængelsen af en trækstangsbevægelse fra krumtappen.

I 1932 blev der yderligere fra Frichs anskaffet 2 større diesellokomotiver (litra MX) hver med to 4-takts kompresserløse dieselmotorer på 450 hk ved 600 omdr./min.

Selv om de sidste 3 typer dieselmotorer var kompresserløse, så vanskelighederne herfra faldt bort, viste det sig, at for de to førstnævnte

litra var reparationsudgifterne for store, og driftssikkerheden for lille, især for litra MW. Man har derfor udskiftet motorerne i MV (1947) med motorer af samme type som i MX, og begge lokomotiverne MW er ud-rangeret. MX har, når man ser bort fra de første år, hvor nogle børne-sygdomme skulle overvindes, og nogle uheldige konstruktioner ændres, virket ret tilfredsstillende.

I 1932 blev der desuden anskaffet 4 motorvogne (litra MQ) fra Frichs med et stk. 250 hk motor. Motoren var af samme langsomtløbende type (700 omdr./min.) som forsøgsmotoren, der blev indbygget i den ene MR-vogn, og som havde virket tilfredsstillende, og som motorerne i MX.

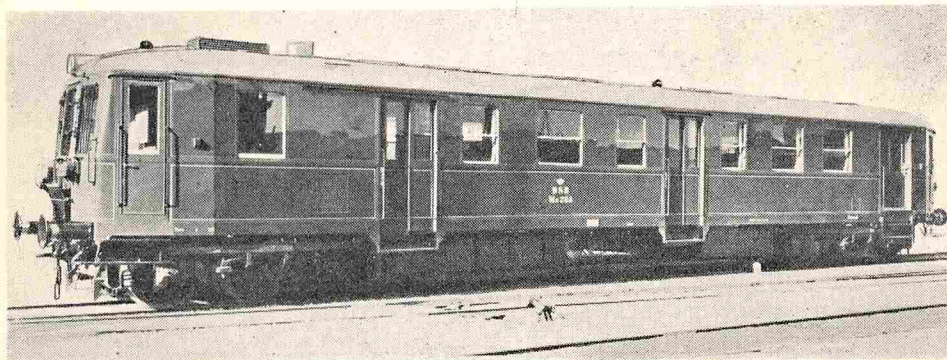
Disse vogne, hvor motorerne ligesom på MR-vognene er anbragt på den ene bogie, har arbejdet fuldt ud tilfredsstillende.

Vogne efter moderne principper.

Hidtil havde alt dieselmaterialet i virkeligheden været forsøg for at finde ud af, hvordan det burde konstrueres, og derfor var der kun anskaffet få stykker af hver type. Efter de gode erfaringer man fik med de sidste, gik man over til at bestille et noget større antal, så de kunne udføres i seriefremstilling.

Der ønskedes stadig kraftigere motorvogne, og der blev så i 1934 anskaffet 10 stk. motorvogne (litra MP) med en maksimalhastighed på 120 km/timen og hver med 2 stk. 4-takts dieselmotorer på 220 hk ved 1000 omdr./min.

Motorerne blev her, ligesom tidligere for at undgå rystelser i vognkassen, anbragt på den ene bogie, så der måtte stilles store krav om ringe vægt pr. hestekraft og lille pladsbehov. Motorens opbygning er derfor ved denne type udført efter de moderne principper.



Litra MO.

I de ældre motorer er krumtappens hovedlejer anbragt i en bundramme af stålstøbegods. De opadgående kræfter, der opstår i cylinderen ved forbrændingen, bliver fra cylinderhovedet, der er af støbejern, ført gennem stativ (af stålstøbegods) og bundrammen til krumtappen.

På de moderne typer er stativet delt i cylinderblok af støbejern og et krumtaphus. Kræfterne går fra cylinderhovedet gennem cylinderblokken direkte, ved hjælp af stagbolte til hovedlejer og krumtap. Hovedlejerne er anbragt i krumtaphuset og hænger i stagboltene, således at krumtaphuset ikke overfører kræfter, men kun virker som afstandsstykke. Man kan derfor lade krumtaphuset fremstille af en aluminiumlegering, således at der herved spares megen vægt. Desuden sparer man helt bundrammen, der er meget svær og tung. Der var efterhånden fremkommet aluminiumlegeringer, der kunne tåle de høje temperaturer, der opstår i en dieselmotors forbrændingsrum, så man kunne spare vægt ved at fremstille stemplerne af en af disse legeringer. For også at gøre de øvrige bevægende dele lette, blev stempelpinden udført hul, plejelstangen blev sænk-smedet i I-foring og krumtappen gennemboredes.

For let at kunne demontere maskinbogien, var vognkassegavlen i motorenden løs og boltet sammen med den øvrige del af vognkassen. Når gavlen blev taget ned, kunne bogien med motorerne på køres ud gennem enden af vognen. Da det viste sig mindre bekvemt, er man gået over til at løfte vognkassen op over bogien.

Disse motorvogne var beregnet til forholdsvis små og hurtige tog, og de har vist sig særdeles velegnet hertil, især er de gode til hurtige ikke standsende tog, da accelerationsevnen kunne være bedre.

Som ovenfor nævnt egner disse vogne sig ikke til lokaltrafik, da de dels ikke har trækraft nok og dels mangler accelerationsevne. Der blev derfor i 1935 købt 10 motorvogne (litra MO), der var indrettet på lignende måde, og som havde samme maksimalhastighed, men flere hestekræfter og større accelerationsevne. Der var ligeledes anvendt to motorer og af lignende type som i MP, men med noget større cylinderdiameter, så de yder 250 hk ved 1000 omdr./min.

Disse vogne har vist sig at være udmærkede både til lokaltrafik og gennemkørende tog, selv om det kniber med at komme op på maksimalhastigheden, hvis togvægten er for stor.

På grund af den alsidige anvendelse og de gode erfaringer man fik, blev der i 1936 atter købt 12 MO-vogne, hvoraf Frichs leverede 10 stk., der i det væsentlige var mager til de tidligere leverede. „Burmeister og Wain“ leverede i forbindelse med „Scandia“ de to sidste vogne i denne

serie. De lignede de øvrige vogne i serien, men var udstyret med totakts motorer fra „Burmeister og Wain“, der ydede 250 hk ved 1200 omdr./min. Da det viste sig, at disse motorer ikke var tilstrækkelig driftssikre, blev de udskiftet med 4-takts motorer af „Frichs“ fabrikat.

Denne serie MO-vogne var i modsætning til MP-vogne og den første serie MO-vogne, hvor maskinbogieerne var 3-akslede, forsynet med to 2-akslede bogier. Årsagen hertil er, at de skal kunne sættes ombord og tages i land fra færger selv i tilfælde af, at det er stærkt højvande eller lavvande. Som følge deraf er hjultrykkene blevet så store, at de kun kan køre på en del af strækningerne.

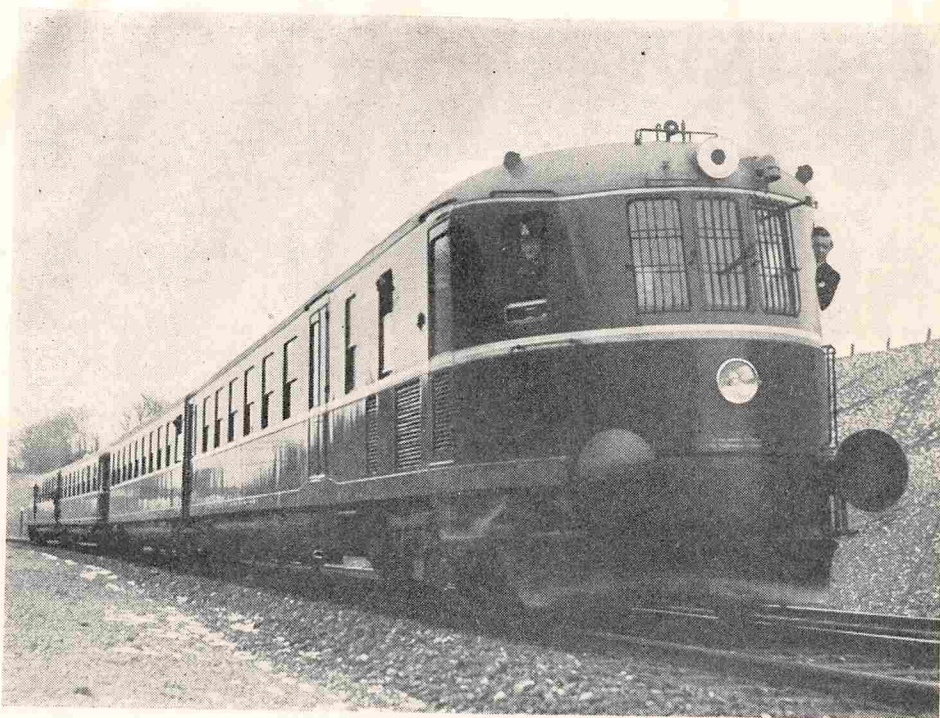
Senere er der købt endnu 27 MO-vogne, alle med 3-akslede maskinbogieer, således at det samlede antal er 49 stk.

MO-vognene er indrettet til at køre i forspand, d. v. s. at man kan sammenkoble to vogne ved hjælp af koblingskabler, der tilsluttes koblingsdåser på gavlene og køre begge vognene fra det forreste førerrum. Hvis der kobles personvogne, der er forsynet med manøvrerstrømkabler, mellem de to motorvogne, har man en togstamme med førerrum i begge ender, og som er velegnet til at køre pendulkørsel.

Motorvognene til lyntogene.

Den samme idé er anvendt i lyntogene, hvoraf de første 4 blev anskaffet i 1935. De første lyntog, der er forsynet med førerrum i begge ender, består af 3 vogne, som hviler på 4 stk. 2-akslede bogier, således at der er en maskinbogie i hver ende, og de to andre bogier er hver fælles for to vognender, hvor der altså ikke er andre koblinger mellem vognkasserne end bogierne. Hele toget er altså en enhed. Maksimalhastigheden er 120 km/tim. Der er 4 stk. normale MO-motorer fordelt med 2 motorer i hver ende, således at den samlede maskinkraft er på 1000 hk. I hver af endevognene er der nærmest maskinrummet indrettet et pakrum, i hvis ene hjørne der er installeret et lille køkken med elektriske kogeplader, vask og køleskab m. m. Rummet i den ene ende bliver benyttet som pakrum, og i den anden ende er der indrettet restauration, hvor der fra køkkenet kan serveres små varme retter, kaffe m. m. Med lyntogene kan man udnytte motorens fordele med ringe brændstofforbrug og intet vandforbrug, således at de kan gennemkøre lange strækninger uden stop af hensyn til fyr eller vand.

Lillebæltsbroens bygning åbnede mulighed for at etablere en hurtig direkte forbindelse mellem København og de store provinsbyer i Jyl-



Et 4-vogns lyntog.

land, således at man kan komme frem og tilbage samme dag, hvad der har stor betydning f. eks. for forretningsfolk. Rejsetiden blev betydelig nedsat, dels på grund af lyntogenes hastighed og store accelerationsevne, og dels fordi de kan køre direkte ud på og fra færgerne, hvorved passagererne desuden opnåede den behagelighed, at de kan forblive på deres plads fra afgang til bestemmelsessted.

I 1937 blev der anskaffet endnu 4 lyntog, således at der kunne etableres forbindelse i begge retninger både morgen og aften. Disse tog er indrettet på lignende måde som de første tog med førerrum, maskinrum og pakrum i begge ender, men de består af 4 vogne, og de kan deles på midten. Hver halvdel hviler på 3 bogier, hvoraf den midterste er fælles for de 2 vogne, og i enderne findes maskinbogie og en løbebogier. Begge serier lyntog er indrettet omtrent ens med dieselmotorer og maskinel udrustning. Et af lyntogene fra første serie er senere efter et uheld ombygget med 4 vogne efter samme princip som 4-vogns lyntogene.

Lyntogene har, selv om der har været nogle vanskeligheder, virket fortræffeligt, og de er hurtigt blevet populære, men de har en fejl, netop

på grund af deres fordele, idet de er for små eller der er for få. De kan langt fra befordre alle, der gerne vil med dem, men både antal og størrelse er bestemt af flaskehalsen ved færgeforbindelsen Korsør-Nyborg.

Motor af helt ny type.

Selve MO-vognene viste sig efterhånden at være for svage til de opgaver, der var tildelt dem, og der blev derfor som forsøg konstrueret et nyt motorvognsaggregat, som var færdig i 1943. Det var forsynet med kraftigere motorer og havde større trækraft, medens maksimalhastigheden var den samme, 120 km/tim.

Der er her anvendt en motor af en helt ny type, idet der benyttes trykladning. Ved trykladning forstås man, at luften, der bruges til forbrænding af solarolie, bliver trykket ind i cylindrene af en blæser, i stedet for at stemplerne normalt selv suger luften ind. På denne måde kan man få mere luft i cylindrene, og som følge heraf kan der forbrændes mere solarolie, hvorved der udvikles flere hestekræfter, idet antallet af disse er proportionalt med den mængde solarolie, der forbrændes. I denne motor har man opnået at få udviklet 50 pct. flere hestekræfter pr. cylinder, således at man ved at forøge cylinderantallet til 8, får dobbelt så mange hestekræfter af denne motor, som af MO-motoren, selv



Før afgang fra remisen ved Helgoland.

om cylinderdiameter og slaglængde er de samme for begge motorer. Blæseren, der trykker luften ind i cylindrerne, er en centrifugalblæser, der bliver trukket af en turbine, som drives af udstødningsskassen fra motoren.

For ikke at få for store hjultryk på grund af den forøgede vægt af kraftaggregaterne, har man flyttet en del af hjælpemaskineriet (f. eks. kompresseren) og akkumulatorbatteriet hen under en personvogn, der er koblet sammen med motorvognen, således at de tilsammen udgør en enhed. På personvognen er der indrettet førerrum i den ende, der vender bort fra motorvognen, og på bogierne er der anbragt banemotor.

Det nye motorvognsaggregat (litra MK—FK) har to af de nye 8-cylindrede motorer med tilsammen 1000 hk, der er det samme som to MO-vogne. Trækraften svarer også til to MO-vogne.

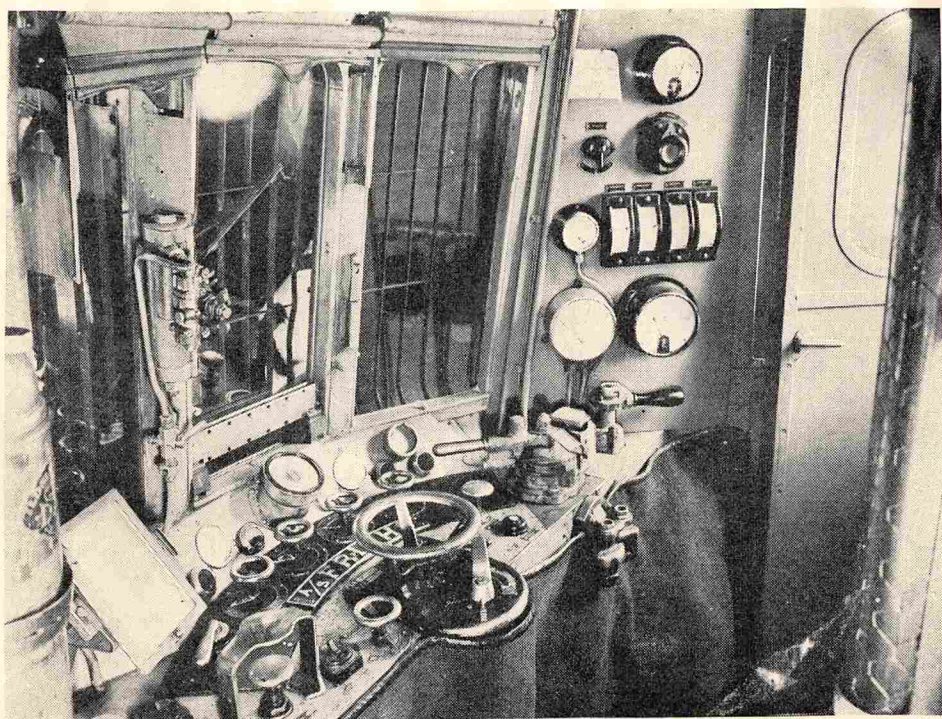
Denne motor er den nyeste ved statsbanerne, men forbrændingsturbinen er under udvikling, og der eksperimenteres i udlandet med disse til jernbanebrug, uden at der endnu kan siges noget om det endelige resultat.

Mekanisk overføring af kraften.

I de først anskaffede motorvogne benytter man mekanisk overføring af kraften, idet de med hensyn til motor og transmission er konstruerede som biler. I gearkassen har man dog udeladt bakgearret, og i stedet er der indbygget en speciel revers gearkasse, der ændrer kørselsretningen, således at hastighedsgearerne kan bruges til kørsel i begge retninger.

Den mekaniske transmission egner sig ikke til at overføre kraften fra de større motorer, hvorfor man er gået over til at anvende elektrisk transmission.

Ved elektrisk transmission lader man dieselmotoren trække en dynamo, og den elektricitet, som denne frembringer, lader man drive nogle elektromotorer, der ved hjælp af en tandhjulsudveksling trækker drivhjulene rundt. På motorvognene er, som tidligere omtalt, dieselmotorerne monteret på den ene bogie, på den anden bogie anbringes 2 banemotorer, en på hver aksel. Det samme gælder lyntogene, hvor de yderste bogier er maskinbogier, og de næste fra enderne er forsynet med 2 banemotorer. MO-banemotorerne er de største, der kan anbringes på den disponible plads i en bogie under en motorvogn. Da MK-vognens dieselmotor er dobbelt så kraftige som i MO-vognene, kan de to banemotorer, der er plads til under MK-vognen, ikke optage al kraften, og man har derfor, som tidligere nævnt, anbragt banemotorer under den tilkoblede person-



Lyntogenes komplicerede førerplads.

vogn, og der er anbragt motorer på alle 4 hjul, således at man får 6 banemotorer ialt, d. v. s. 150 pct. forøgelse. På grund af den deraf følgende mindre belastning af banemotorerne, kan man reducere deres ventilation, og om vinteren kan den under snefygning helt udelades, så man undgår faren for afbrændinger på grund af sne.

Diesellokomotiverne MT og MW, der hvilede på to bogier, havde en banemotor på hver af disse. MV og MX er bygget som damplokomotiver på en ramme, og de har foruden løbehjulsæt og bogier henholdsvis 2 og 4 drivhjulsæt, der er forsynet med banemotorer.

Regulering af hastighed og trækraft.

Reguleringen af motorvognenes hastighed og trækraft sker på forskellig måde alt efter motorens konstruktion og transmissionens indretning.

For benzinmotorvognene sker reguleringen simpelt, idet man ved hjælp af spjældet i karburatoren ændrer fyldningsgraden i motorens cylindre, og dermed ændres mængden af brændstof (benzin), der kan

omdannes til arbejde. Benzinmotoren indstiller så sit omdrejningstal, således at der er ligevægt mellem den arbejdsmængde, som den modtager i den brændbare blanding, og det arbejde, som vognen belaster den med.

Reguleringen af ML-vognene sker på lignende måde, idet man med håndtaget på kontrolleren gennem et stangsystem indstiller brændstofpumperne på dieselmotorerne til at indsprøjte mere eller mindre solarolie, hvilket omtrent har samme virkning som ændring af fyldningsgraden på benzinmotoren. Herved ændres motorens omdrejningstal og dynamoens kraftafgivelse.

På de øvrige motorkøretøjer med elektrisk transmission regulerer man køretøjets hastighed og trækraft ved at regulere på dynamoens ydelse og dermed dieselmotorens ydelse. På diesellokomotiverne og motorvognene litra MP, MQ og MR sker reguleringen ved en Leonard styring, d. v. s. at man holder dieselmotorens omdrejningstal konstant på et eller flere trin, og på disse trin regulerer man dynamoens magnetisering, og dermed dens ydelse, ved at der indskydes mere eller mindre modstand i magnetiseringskredsløbet. På lyntog, MO- og MK-vognene benytter man „ASEAS”s reguleringsystem, hvor der i magnetiseringskredsløbet er indskudt en specielt konstrueret elektromotor (reguleringsmotor), der har til opgave at holde belastningen på dieselaggregatet konstant.

Alle motorvognstyper lige fra de første vogne er forsynet med trykluftbremseanlæg til afbremsning af vognen selv og de tilkoblede vogne. Da der kun har været tale om korte tog, er der benyttet simple bremsesystemer, hvor der kun kan bremses, ikke løses trinvis. Først MK—FK er forsynet med en trinvis løsbar bremse af typen Hildebrand-Knorr (Hik-s), som også er benyttet til person- og godsvogsmateriellet. Lyntogene har også en simpel bremse, men på grund af at friktionskoefficienten mellem stål og støbejern ikke er så gunstig ved de store hastigheder, foregår afbremsningen ikke på hjulringene med klodser, men på særlige bremsetromler, der er anbragt på hjulskiverne med et specielt bremsemateriale ligesom på biler. Man opnår derved en blød men kraftig opbremsning. Lyntogene er desuden forsynet med en elektromagnetisk skinnebremse, der virker ved at nogle elektromagneter, der er fastgjort til bogien, suger sig fast til skinnerne og ved den derved opståede friktion bremser toget.

Diesellokomotiverne er også udstyret med trykluftbremseanlæg, men da de var beregnet til at fremføre tog sammensat af almindelige personvogne, der dengang næsten alle kun var forsynet med vacuumbremse,

blev lokomotiverne leveret udstyret med vacuumpumpe og vacuumbremsehane. De to bremsesystemer var forbundet med hinanden med en V/T-ventil, således at når togstammen afbremsedes ved hjælp af vacuumbremsehanen, trådte lokomotivets trykluftbremse samtidig i funktion. Efter at vognmateriellet senere er blevet udstyret med trykluftbremse, er vacuuminstallationerne på lokomotiverne fjernet.

Opvarmningen.

Lige fra begyndelsen er alle motorvognene blevet opvarmet med varmt vand, der kommer fra en lille centralvarmekedel, hvor der fyres med koks, og som er ophængt under vognkassen. Disse anlæg egner sig ikke til at levere varme til tilkoblede vogne, og disse vogne er derfor forsynet med et tilsvarende anlæg. Disse anlæg har den fejl, at de i frostvejr enten skal holdes opfyret og passes, eller også skal vandet tappes af. I begyndelsen, da der var få vogne, gik det nogenlunde, men efterhånden som antallet steg, voksede vanskelighederne med at få varmeanlægene passet, specielt når de var indrangeret i tog. Man ønskede også at kunne anvende en del af disse vogne sammen med de normale vogne, og der blev derfor anbragt gennemgående dampledning og lagt en dampslange ind i kedlens vandrum, så dette kan opvarmes ved damp, men herved fjernede man ikke faren for frostsprængninger. Man har derfor i MK—FK installeret en fuldautomatisk dampkedel, således at dette aggregat kan anvende vogne med normalt dampvarmeanlæg. Denne kedel, der er oliefyret, regulerer selv fyringen efter forbruget, tænder brænderen, hvis den går ud, og sørger for vandpåsætning. Desuden er der på førerpladserne og ved kedelrummet en signallampe, der slukkes, hvis anlæget ikke er i orden. Hvis vandpåsætningen svigter, er der et arrangement, som slukker brænderen.

Diesellokomotiverne blev købt til anvendelse i tog af almindelige personvogne med dampvarme, og de blev derfor forsynet med oliefyrede dampkedler. I MV bliver kedlen tildels opvarmet af udstødningsgassen og oliefyringen bliver brugt som supplement. Kedlen i MX er forsynet med automatisk regulering.

Traktorer til rangering.

Foruden til togfremføring har motorerne også trængt sig ind ved rangering. Især på de mindre stationer, hvor der ikke er lange rangeretræk, og hvor rangering ofte kommer i perioder, kan en rangertraktor

gøre god fyldest. Den er altid parat, og da det er mindre enheder, kan den betjenes af stationspersonalet, der i den øvrige tid kan beskæftiges på anden måde.

De første rangertraktorer blev anskaffet omtrent samtidig med de første motorvogne (1925—26). De var af fransk fabrikat (Vermot), og trækraften blev leveret af en 35 hk benzinmotor. Allerede året efter blev der anskaffet flere traktorer af samme fabrikat, men motoren var noget kraftigere (50 hk), og traktoren var lidt tungere.

Traktorenes kobling var en med en hage forsynet stivarm, der var drejelig om et tårn midt på traktoren. Denne arm kunne løftes ved hjælp af en skrue i tårnet, således at hagen greb fat bag ved pufferplanken. Hvis man løftede armen yderligere, løftede man enden af vognen, og en del af dennes vægt blev overført til traktoren, så den fik større adhæssionsvægt, hvad der var nødvendigt, hvis rangertrækket ikke var relativt let.

De næste traktorer, der blev anskaffet 1928—31 er af tysk fabrikat (Breuer), og de er forsynet med 40 eller 65 hk benzinmotorer. De sidste er noget tungere end de øvrige, men det er stadig nødvendigt at forøge adhæssionsvægten ved at belaste traktoren med noget af første vogns vægt. Dette sker ved at svinge en dunkraft ud mellem traktorens undervogn og pufferplanken, der løftes, til en passende vægt er overført.

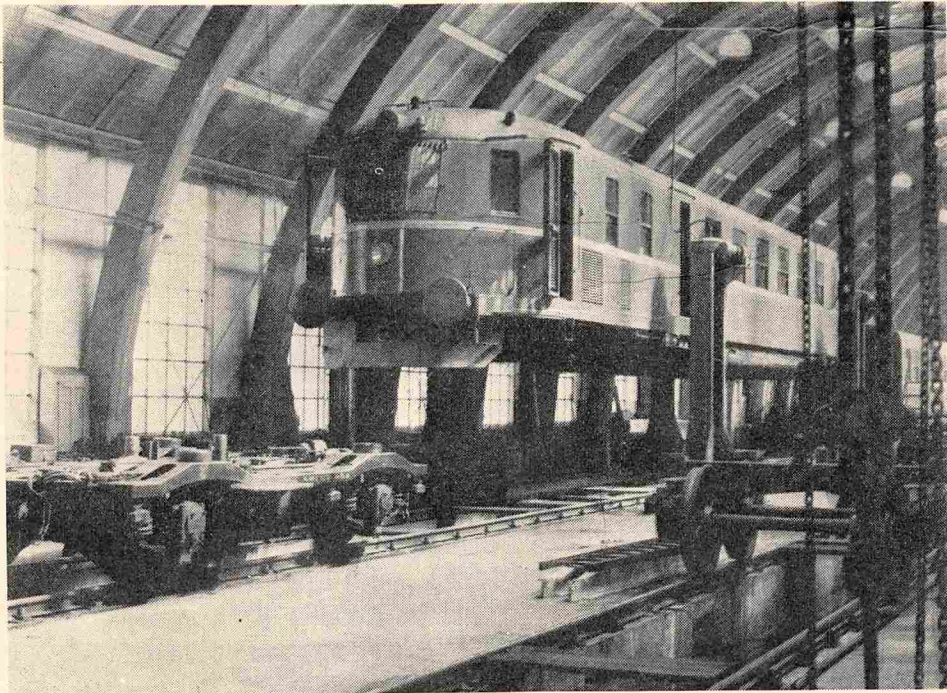
Desuden blev der (1931) anskaffet 7 traktorer af lignende type i dansk fabrikat (Petershåb) med en amerikansk 70 hk benzinmotor.

Disse traktorer (Breuer og Petershåb) eksisterer endnu og gør god gavn.

I 1931 blev ligeledes som forsøg anskaffet en tysk dieseltraktor (Schwartzkopff) med en 6 cylindret 4-takts dieselmotor (Deutz) på 60 hk og med en adhæssionsvægt på 14,5 ts. Gearkassen var delt: en hastighedsgearkasse med to trin og en rangergearkasse med to gear, der var i stadig indgreb, men som hver for sig kunne kobles ind ved hjælp af to skruefjederkoblinger, der gav en blød og dog solid kobling. Dieselmotor og gearkasse er senere udskiftet med en Büssing motor på 80 hk ved 1280 omdr./min. og en todelt gearkasse med 4 gear.

I 1933—34 blev der fra Frichs anskaffet 14 dieseltraktorer med en vægt på ca. 11 ts., hvoraf de 5 er forsynet med en motor på 60 hk og de resterende 9 med en 78 hk motor.

Samtidig blev hos „De forenede Automobilfabriker” købt en diesel-elektrisk traktor med en 3 cylindret totakts motor på 120 hk.



Til reparation på centralværkstedet.

Alle dieseltraktorerne har så stor adhæssionsvægt, at de kan udnytte motorens hestkræfter.

Senere er der fra tyskerne efterladenskaber overtaget en dieselmekanisk traktor med en dieselmotor på 300 hk (fabrikat M W M) og en adhæssionsvægt på 38 ts. Kraften overføres fra gearkassen til de 3 drivhjulssæt, der er koblete ved hjælp af en krumtap og drivstænger. Gearkassen er en hydrantisk gearkasse, system Voith.

Når motorkøretøjerne i så høj grad har kunnet fortrænge damplokomotiverne, skyldes det, at de på mange områder har store fordele. Nogle af disse fordele er, at motorkøretøjet kun behøver en mand til kørslen, det er altid med kort varsel klar til drift, og der er ikke noget, der hedder udvask. Det er mere økonomisk med brændslet på grund af motorens store virkningsgrad, det kan medføre brændsel til længere strækninger, og det skal ikke have påfyldt vand. Desuden kan man bedre udnytte motorens hestkræfter lige fra starten, især ved elektrisk transmission, og derved får det bedre accelerationsevne. Det er muligt at etablere et

sæt toggang med mange små tog og på endestationen er det hurtigt klar til at køre tilbage.

På grund af ovennævnte fordele vil motorkøretøjet kunne køre flere kilometer pr. dag end damplokomotivet, således at den samme trafik kan afvikles med færre køretøjer.

Af mangler, der klæber sig ved motormateriellet, kan nævnes, at anskaffelsesprisen og reparationsudgifterne er store, og at det ikke er så smidigt i anvendelsen som damplokomotiverne.

Dansk Lokomotivmands Forening 1899—1949