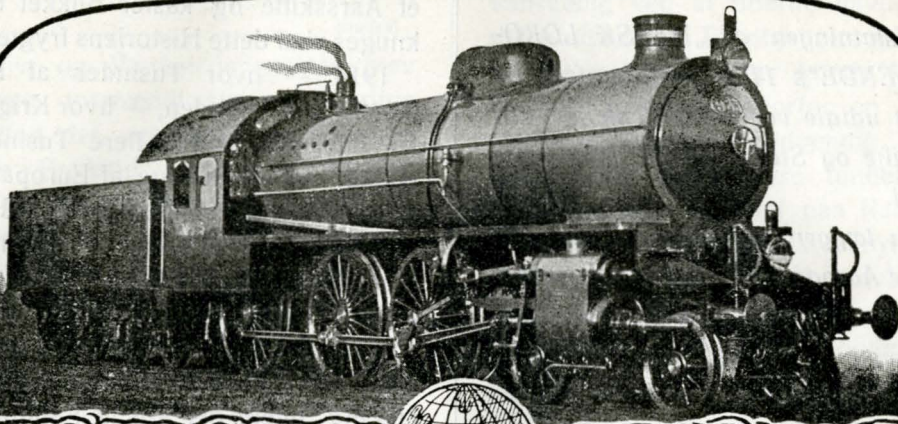


DANSK LOKOMOTIVTIDENDE



ORGAN FOR STATS- OG PRIVATBANERNES LOKOMOTIVPERSONALE — DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND
UDGIVET AF „DANSK LOKOMOTIVFØRER- OG LOKOMOTIVFYRBØDERFORENING“.

15. AARGANG NR. 1.

Redigeret af C. M. Christensen.

2. JANUAR 1915.

*HØJT Krigsørnen svlnger
paa kulsorte Vinger
sig ud over Landenes Hær.
Fra Kloen med Kaarden
Staar Bloddryp mod Jorden —
En Dødningskrone den bær.*

*Indhylllet i Skyer
Den skuer paa Byer
Med Fald for den graadige Ild.
Hvor Menneskeskarer
I navnløse Farer
Staar hjemløs — i Tummelen vild.*

*Hvor Hjerterne dirrer,
Mens Øjnene stirrer,
De venter Signalet: „Gaa frem“!
Hør! — Tropperne synger —
Over Faldnes Dynger
De styrter nu fremad — kun frem.*

*Og Blodet det siver
Fra Folket, der giver
Sit Liv for den krigerske Ørn.
Naar Staalet den støder,
Saa Manden forbløder
Med Bønnen for Hustru og Børn.*

*Nu smældede Porten
— Nittenhundred og fjorten —
Med Skud Verden aldrig har kendt!
Farvel — Dine Dage
Ej ønskes tilbage;
Din Krigslov for evig er brændt.*

*Og Aaret der kommer —
Bliv Fredens Skærsommer!
Væk med Krigsørnens Hovmod og Spot!
Vi blotter vort Hoved
For dem der hensøved —
Mod Fredstankens lysende Slot.*

N. Hammer.



Med Afslutningen af „DANSK LOKO-MOTIV-TIDENDE“s 14de Aargang føler vi Trang til at udtale vor bedste Tak for den udviste Velvilje og Støtte, vi har mødt i den forløbne Tid.

Idet vi nu lægger ud i det nye Aar, med Bladets 15de Aargang, vil vi ønske og haabe, at Bladet vil blive læst med samme varme Interesse som i det tilendebagte Aar og vi vil ønske, at Medlemmerne i endnu højere Grad end før vil bidrage til, at Bladet gennem Medlemmernes Udtalelser netop kommer til at repræsentere det Udtryk for Organisationens, som det rettelig bør være.

Vi tror at kunne udtale som sikkert, at Aaret vil bringe den af alle Lokomotivmænd ønskede Samling af hele Lokomotivpersonalet i een Forening, saa at vi kan gaa enige mod Maalet: Højnelse af Lokomotivmændenes sociale og økonomiske Stilling.

Med disse Ønsker, som vi gerne ser opfyldte, sender vi alle vore Venner Ønsket om et rigtigt godt og

Glædeligt Nytaar!

Red.



1914.

Da man ved sidste Aarsskifte kastede Blikket tilbage paa 1913, var det med Følelsen af, at 1913 — for Jernbanen som Etat — ikke havde været noget gunstigt Aar; ganske bortset fra det regnskabsmæssige Overskud dette Aar kunde opvise, var Rækken af Uheld og Ulykker saa mange, at det almindelige Indtryk var paavirket deraf.

Med Glæde og stor Fortrøstning hilste man 1914. — Aarets første 6 Maaneder forløb ogsaa normalt; men saa var ogsaa alt forbi, — og nu, hvor vi atter staar ved et Aarsskifte og kaster Blikket tilbage, da knuges vi af dette Historiens frygteligste Aar.

1914 — hvor Tusinder af Mennesker maatte gaa i Døden, — hvor Krigens Rædsler ødelagde endnu flere Tusinders Livslykke, — hvor mange af Europas smukkeste historiske Minder under Granaternes knusende Kraft raseredes, — hvor Folkeslag mod Folkeslag var rejst i Kamp for hindandens Tilintetgørelse, — alt, alt i 1914.

Men ikke nok, — Aaret skulde ikke ende med en Afslutning paa disse Rædsler. Ikke engang Julen, det kristne Samfunds største kirkelige Fest, de krigsførende Magters fælles Lære, kunde skabe blot en Vaabenstilstand. „Fred paa Jorden“, det er Julens Motto. Freden, hvorledes var Julefreden paa Jorden 1914? Julenat, hvor Tusinder af Mennesker under Geværernes, Maskinskytsets, Kanonernes Kugle- og Granatregn under Bajonetternes kolde og skarpe Staal, under Skrig af Lidelser og Smerter led Døden. Saaledes var Julefreden paa Jorden 1914.

1914. Det kristne Samfunds Forbandelsesaar, Kulturfolkens Skændelsesaar er nu ude.

1915. Vi hilser Dig med Haab om, vort lille Land maa blive bevaret for Krigens og dens Ulykker. Vi hilser Dig 1915 med Forventning og Fortrøstning om, at Verdenskrigens Rædsler med Dig maa afsluttes, at Aaret vil medføre, at Jordens Kulturfolk igen kan række hinanden forsonende og tilgivende Haanden, at Civilisationens, Fredens og Kulturens Arbejder endelig med 1915 maa blive sat saaledes i Højsæde, at intet mere vil formaa at forstyrre Menneskehedens Maal: Fred paa Jorden.

Med disse brændende Ønsker, med disse Forventninger byder vi Dig Velkommen
1915.

*Husk som det første i 1915:
Indmeldelse i Hjælpefonden.*

JERNBANERNES STRATEGISKE BETYDNING I KRIGSTID.

[sluttes]

Lokomotiv- og Værkstedstjenesten blev under Krigen, forsaavidt som de særiige Forhold tillod det, opretholdt paa samme Maade som i Fredstid. Ogsaa Vogntilsynet, ved disses Overgang fra en Kreds til en anden, udførtes som i Fredstid. Rapporter over Kørslen, Beregningen over det forbrugte Brændselsmateriale o. s. v. opstilledes paa samme Maade som før Krigens Udbrud. Selvfølgelig medførte den mobiliserede Trafik mange mærkværdige Forhold. Til Eksempel var der i Lokomotivdepotet i *Elands fontein* en engelsk Lokomotivfører der udnævntes til Depotforstander, og havde 18 Lokomotivførere og Maskinarbejdere, samt 15 Soldater som Fyrbødere under sig. De sidstnævnte modtog dog kun de tekniske Ordre af ham, medens de med Hensyn til Disciplinen sorterede under en Underofficer, der tillige sørgede for deres Forplejning.

Ved Krigens Begyndelse, da Kulgruberne endnu befandt sig i Boernes Hænder, forvoldte det store Vanskeligheder at fremskaffe det fornødne Brændselsstof til Lokomotiverne. Kullene maatte til Dels hentes fra England, hvilket selvfølgelig foraarsagede uhyre Udgifter. Senere afsluttedes Overenskomster om Kulleleverancer med Bjergværksselskaberne i *Vereeniging* og *Middelburg*, som hver Maaned fornyedes.

Jernbaneværkstederne i Sydafrika var i Almindelighed godt udrustede, og udførte det forekommende Arbejde tilfredsstillende. Værkstederne i Blomfontein var netop under Ombygning, hvad der i en ikke ringe Grad besværliggjorde Arbejdet. Særdeles praktisk var et lille transportabelt Værksted, som var anbragt paa en af Muldyr trukket Vogn, og som Regel udsendtes med den første Ingeniøraftdeling. Det var ledsaget af et Antal Smede og Maskinarbejdere, hvorfor de, selv om Strækningen bagud ikke var farbar, dog straks kunde begynde

paa Istandsættelsen og Reparationer ved Lokomotivanlægene o. s. v.

Paa en Enderampe blev Driften særlig vanskelig, ved at Boerne havde medtaget det nødvendige Tandhjullokotiv. De almindelige Lokomotiver kunde kun trække 4, højst 6 Vogne, hvorfor en omfangsrig Deling af Toget var nødvendig. Tandhjulslokomotivet blev senere fundet, og ikke alene lettedes Arbejdet paa Rampen, men de hidtil i et større Antal benyttede Lokomotiver blev paa den Maade frigjorte og kunde anvendes i andre Øjemed.

Den tidligere nævnte Indstilling af Trafiken om Natten nedsatte Jernbanernes Ydeevne betydelig; for at fremskaffe en delvis Udligning, maatte Togenes Antal om Dagen stærkt forøges saaledes, at der kun forekom en Togafstand paa 5 Min. Det er indlysende at der under en saa tæt følgende Togafsending opstod en betydelig Fare for Sikkerheden.

Boerne medtog saavidt det var dem mulig, ikke alene alt Driftsmateriellet, men stak yderlig Kuloplagerne m. m. paa Bane-gaarden i Brand. Saaledes blev der i *Koomatipoort*, der er Grænsestation ved den portugisiske Bane langs Delagoa Bugten, fundet 84 Lokomotiver og 2654 Vogne, hvoraf en stor Del var stærkt beskadiget af Ilden; ligeledes havde Fjenden medtaget de vigtigste Lokomotivdele, hvis Fornyelse tillige medførte et overordentlig Tidstab. Andre Lokomotiver var stærkt forrustedede, som bevirkede, at de først efter indgaaende Reparationsarbejder igen turde sættes i Drift; dog hertil havde man ikke Tid, kun de aller nødvendigeste Arbejder foretoges, for at sætte Lokomotiverne i brugbar Stand. Som Følge deraf forekom der mange Uheld i Driften, hvis Udbedringer paa den ene Side belastede Værkstederne stærkt, og paa den anden Side besværliggjorde Togenes regelmæssige Afsending. Paa mange Vogne var Luftrykbremserne beskadiget; da Banerne i Sydafrika paa sine Steder har meget stærke Fald, maatte der naturligvis udvises den største Forsigtighed.

Telegraftjenesten var i Almindelighed ord-

net saaledes, at visse Apparater og Ledninger var forbeholdt Hæren og Overkommandoen, andre Grupper Jernbanetjenesten. Da den første Besættelse af en Banegaard som Regel foretages fra militær Side, satte Tropperne sig straks i Besiddelse af alle Ledningerne, og det var ikke altid let at gøre disse forstaaelig med, at Jernbaneforvaltningerne paa deres Side ikke kunde undvære den telegrafiske Forbindelse; i Særdeleshed ikke da de sydafrikanske Jernbaner kun for en ringe Del var forsynet med Bloksystemet. Trafikens Sikkerhed var derfor i overvejende Grad afhængig af den rigtige Modtagelse og Afsendelse af Togmeldingerne. Undertiden blev ogsaa Telegraftjenesten reguleret saaledes, at Apparaterne om Dagen og om Natten hvor der ingen Tog løb, stod til Tjeneste, henholdsvis for Jernbaneforvaltningerne og Militærvæsenet.

Et vigtigt Spørgsmaal ved Anlægsarbejdet i Krigstid er, ligesom det er Tilfældet med andre store Foretagender, Arbejderspørgsmaalet. Troppernes Udførelse af omfangsrige Bygningsarbejder har ganske vist store Fordele, men paa den anden Side ogsaa store Ulemper. Den militære Disciplin kommer naturligvis Arbejdet tilgode; dog fratages der de aktive Tropper paa den Maade for mange Kræfter, forudsat at de skal beskæftiges ved almindeligt Arbejde. Tillige er Troppernes Sammensætning i Almindelighed saa uregelmæssig, at Arbejdskraften aldrig kan udnyttes paa en virkelig fordelagtig Maade, foruden at der hver Gang Hæren rykker fremad maa udveksles Soldater, hvad der selvfølgelig atter bevirker, at man paany maa begynde forfra med Indøvelsen. I de fleste Tilfælde er det derfor fordelagtigere at beskæftige civile Arbejdere; dette skete ogsaa under Boerkrigen hvor man overvejende anvendte Privatarbejdere. Til disses Antagelse oprettedes der særlige Arbejdsanvisningskontorer. Herfra lededes de antagne Arbejdere i Batailloner hver paa 1000 Mand; paa telegrafisk Ordre fra de militære Tropper rykkede disse saa ud med Arbejds-

Kogeforraadene til de anviste Pladser. De indfødte Arbejdere havde faaet det bestemte Løfte, at de under ingen Omstændigheder maatte anvendes til Vaabentjeneste. De benyttedes hovedsagelig til de foran omtalte Udbedringsarbejder paa Jernbanerne. Til Ladning og Losning af Togene med Forraad og Hærens Materiale, til Pasning af Hestene i Remontedepoterne og Sygestaldene. Tillige fandt de Anvendelse som Oppassere i Lazaretterne og paa de store Oplag, saavel som de beskæftigedes som Ordonnanser, Oppassere for Embedsmændene. Vægttere, Vogtere af Kvæget, der tjente til Hærens Forplejning, og i enhver Henseende aflastede de Hæren for almindelig Arbejdstjeneste. Naturligvis er det kun sjælden mulig at faa Indfødte til under en Krig at udføre Arbejde for Fjenden; i de fleste Tilfælde føres jo Krigen mod de Indfødte; selv om to indvandrede Befolkninger kæmper imod hinanden, vil det sjælden være mulig at finde et tilstrækkelig Antal af Indbyggere, som er venlig eller i det mindste ikke fjendtlig stemt overfor begge Partier.

Ved Arbejdscentret i *De Aar* ansattes straks efter Krigens Begyndelse 1000 Mand, senere 2000. Arbejdscentret i *Johannisburg* omfattede 14000 Mand; disse stammede mest fra Østkystens Bjergværksdistrikter, hvor Driften, grundet paa Krigen, var indstillet. Disse Arbejderskarer stod ikke alene til Hærens Disposition; det var endog nødvendigt at forskaffe dem Arbejde, da de ellers vilde være uden Beskæftigelse og dermed brødløse. Som Følge deraf, blev der under Krigens Forløb anlagt en ny Kulbane gennem Guldegnene hvor der beskæftigedes 8000 Mand. Dersom man traf paa Indfødte, der som Erhverv drev Røveri, henvistes disse til Arbejdskontorer, hvorfra de anvistes bestemte Arbejdssteder.

I Grupper paa 30 Mand med en farve Forarbejder sorterede disse under en hvid Arbejdsleder. Til den førstnævnte Post udvalgte mest en Kafferhøvding eller en anden indflydelsesrig Personlighed, som

paa den ene Side varetog Arbejdernes Interesse, men ogsaa sørgede for at de opfyldte deres Pligter. Store Vanskeligheder beredte det at fastslaa Personligheden. Navnet var i den Henseende fuldstændig værdiløst. De Indfødte erholdt derfor som Kendingstegn Blikskilte. Til Beregning udliveredes dem Kort med 31 Felter, hvilke Lederen hver Dag paategnede. Ved Maanedens Afslutning fulgte da Betalingen.

Paa to Steder kom de indfødte Basutos i Ilden under deres Arbejde for den engelske Hær, hvorved 10 Mand dræbtes, 9 saaredes og 300 toges til Fange. I Erstatning fik enhver af de dræbtes Efterlevende 5 Stk. Hornkvæg; ligesaa den Saarede som havde mistet et af Kroppens Lemmer. Fangerne blev af Boerne snart sendt tilbage til deres Hjemstavn; disses Paarørende erholdt en Maanedes Løn udbetalt. En interessant Maalestok for Værdien af en Basutonegers Liv, danner i hvert Fald Erstatningen ved 5 Stk. Hornkvæg for et Dødsfald.

De fremdragne Meddelelser om Jernbanernes strategiske Betydning i Krigstid giver naturligvis intet udtømmende Billede af Jernbanernes Virksomhed under et Felttog, men det har dog en vis Betydning at vide, hvad der forlanges af Jernbanerne i en Krigsperiode, og hvad de indtil den nyere Tid har præsteret. Netop i denne Tid, hvor Verdenskrigen overalt beskæftiger Sindene, saaledes at Jernbanepersonalet ikke har formaaet at forskaffe sig Øre for deres Ønsker, har vi ment det passende til Situationen med dette Emne, at henlede Opmærksomheden paa Jernbanepersonalets Betydning ogsaa under Krigsforhold.

Red.



FRA RIGSDAGEN.

Ny Person- og Godsbanegaard i Aarhus.

Paa den Finanslov, Finansminister Brandes i Begyndelsen af Oktober forelagde, var opført en „Post“ til Brug for en „Ny

Person- og Godsbanegaard i Aarhus“. Udgifterne hertil var anslaaet til ca. $5\frac{3}{4}$ Millioner Kroner. Imidlertid rejste der sig Kritik imod at Forholdet skulde løses i Forbindelse med Behandlingen og Vedtagelsen af Finansloven, og da Finansudvalget efter 1ste Behandling af Finansloven traadte sammen, henstillede et Flertal af dette Udvalg til Ministeren f. off. Arbejder, om at fremsætte dette Punkt som særskilt Lovforslag. Ministeren bøjede sig for Henstillingen, og d. 1. December 1914 fremsatte Ministeren Lovforslag for dette Anlæg, hvortil der af Statens Midler anvendes et Beløb af ialt 5,875,000 Kr., deraf i Finansaaret 1915—16 100,000 Kr.

Den 8. December naaede Forslaget frem til Behandling, og da Debatten herom for os Jernbanemænd er ret interessant, skal vi efter Rigsdagstidende citere Stykker af de forskellige Taleres Bemærkninger til Forslaget.

Som Ordfører for Venstre havde fhv. Trafikminister Th. Larsen Ordet og udtalte følgende:

Det Forslag, som vi her gaar over til at behandle, er jo for saa vidt ikke nyt for Tinget, som der tidligere gentagne Gange har været fremsat Forslag om en Omordning af Banegaardsforholdene i Aarhus. Den nuværende højtærede Minister har ogsaa følt sig forpligtet til at fremsætte Forslag til en Ordning af dette snart gamle Spørgsmaal, og her kan jeg være ganske enig med ham. Jeg erkender nemlig fuldt ud, at der tiltrænges Forandringer, og at de nuværende Forhold paa Aarhus Banegaard ikke længere er tidssvarende. Noget maa gøres der i en nær Fremtid for at ordne disse Forhold paa en for Trafikvæsenet mere tidssvarende Maade. Jeg anerkender ogsaa, at den højtærede Minister nu har forladt det Standpunkt at søge Forslaget løst paa Finansloven, thi dertil er dette Spørgsmaal efter min Mening for stort, og det er for omvistet, hvordan den paatænkte Omordning i Virkeligheden skal foretages, om man skal anlægge en hel ny Person- og Godsbanegaard, eller om man skal udvide den bestaaende Personbanegaard og flytte Godsbanegaarden. Jeg anser altsaa Spørgsmaalet for at være for stort og indviklet til, at det kunne løses paa Finansloven, og jeg er meget tilfreds med, at der nu er forelagt et særligt Lovforslag til en Løsning af Sagen. Med Hensyn til det nye i Lovforslaget er jeg derimod ikke saa enig, jeg tror nemlig det havde været bedre at fastholde Ministeriets og Statsbanernes gamle Standpunkt

til denne Sag, idet jeg tror, at det ville have kunnet tilvejebringe en, i hvert Fald for et meget langt Tidsrum, tilfredstillende Ordning.

Efter at have omtalt de forskellige tidligere fremsatte Forslag og de dermed forbundne Udgifter, samt den Værdiforskydning, Forslaget vilde medføre, fortsætter Taleren:

Det Forslag, som Ministeren har stillet, gaar alt-
saa ud paa, at der skal anvendes op imod 6 Mill. Kr. til at flytte det hele ud i Mølleengen. Men i dette Beløb er ikke medregnet, hvad Arealerhvervelsen vil komme til at koste, og her er jo Tale om en meget betydelig Arealerhvervelse. Hvis jeg ikke husker fejl, skal der erhverves Arealer, som udgør omtrent 50 Tdr. Land. Det er jo ikke Smaating, og hvis man havde en virkelig Oversigt over, hvilke Værdier der her er Tale om, saaledes at man kunde lægge Erstatningsværdien til det Beløb, som af Ministeren er foreslaaet til Banegaardens Opførelse, vilde man jo komme til et meget, meget højere Beløb. Jeg kunde godt tænke mig, at man vilde komme et Par Mill. Kr. højere op, men jeg ved det ikke, det mangler jeg Forudsætningen for i dette Øjeblik at kunne bedømme. Det forekommer mig, at hvis man skal ofre en saa betydelig Sum, maa man ogsaa kræve, at den Ordning, der bliver gennemført, virkelig er rationel. Men det synes jeg ikke en Gang den bliver, hvis man følger den højtærede Minister. At bringe saa store Ofre, som der her er Tale om, for at ordne Banegaardsforholdene i Aarhus og saa dog ende med at bibeholde det gamle Rebroussementssystem paa Midten af en af vore Hovedlinier forekommer mig ikke at være rationelt. At man benytter dette System paa Endestationer, siger jo sig selv, men at man gaar til en Nyordning, som man vil kalde rationel, og samtidig beholder dette System, som kræver, at ved hvert eneste Tog, der kommer ind, skal Maskinen skiftes fra den ene Ende til den anden, hvilket jo er baade bekosteligt og tidsspildende, det forekommer ikke mig at være rationelt. Jeg mener derfor, at skal man saa højt op med Udgifterne, maatte man dog hellere gaa til et noget højere Beløb, hvis det var nødvendigt, og saa faa gennemført en virkelig rationel Ordning. Jeg ved godt, at Terrainforholdene i Mølleengen lægger nogle Hindringer i Vejen for at gennemføre en fortløbende Linie, men de Hindringer er vel sagtens ikke større, end at de lod sig overvinde med en rimelig Udgift. Jeg savner ogsaa i Lovforslaget nogle Oplysninger om, hvad der er paatænkt med Hensyn til den fremtidige Ordning af Hovedsporet. Jeg ser nok af de Motiver, der ledsager Lovforslaget, og for Resten ogsaa af selve Lovforslaget, at Ministeren forbeholder sig at træffe Bestemmelse om, i hvilket Omfang den Del af Statsbanernes ældre Stationsomraade, som ved Planens

Gennemførelse bliver ledig, skal afhændes til Indtægt for Staten, men det siger jo sig selv, at skal man bibeholde det gamle Havnebanespor, bliver de Arealer, som afhændes til Fordel for Staten, ikke meget betydelige. Det er selvfølgelig nødvendigt at bibeholde et Spor fra den nye Banegaard ude i Mølleengen ind til Værkstederne, men hvorvidt det er paatænkt i Fremtiden at nedlægge det gamle Havnespor og føre et Spor fra Havnen Syd og Vest om Byen ind i Mølleengen, foreligger der ikke nogen Oplysninger om. Da denne Sag jo har været omtalt endogsaa ret udførligt i sin Tid, kunde jeg ønske at høre, om der foreligger noget nyt med Hensyn til denne gamle Tanke.

Sluttelig, efter at have dvælet ved forskellige Jernbanearbejder, Staten økonomisk var engageret i, slutter Th. Larsen med:

Det vil saaledes forstaaes, at jeg nærer Betænkelighed baade i saglig og i finansiel Henseende ved dette Lovforslag, som forekommer mig at være dyrere end fornødent, og at jeg endnu fremdeles staar paa Standpunktet fra 1908—09, at hvis man flytter Godsbanegaarden ud i Mølleengen og derved frigør til Fordel for Persondriften de Arealer, som har været benyttede til Godstrafikken, vil man for et langt mindre Beløb kunne tilvejebringe en tilfredsstillende Ordning, samtidig med at man undgaar den store Forrykkelse af Grundværdierne, som utvivlsomt vil finde Sted, hvis man flytter baade Person- og Godsbanegaarden ud i Mølleengen, hvortil kommer, at Adgangen til den nye Banegaard uden Tvivl for et stort Antal af Byens Borgere — jeg kunde være tilbøjelig til at tro for Flertallet af dem — vil være besværligere og Afstanden længere til den Plads, hvor Banegaarden nu ligger. Det forekommer mig altsaa ikke, at Ministerens Lovforslag indeholder en saadan Løsning, at man med virkelig Tilfredsstillelse kan tiltræde det, og uagtet Ministeren holder paa, at dette Lovforslag byder en rationel Løsning, vil dette dog meget stærkt omtvistes.

Den næste Taler var F. Samuelsen, Repræsentanten fra Aarhus og Ordfører for det socialdemokratiske Parti. — Hr. F. Samuelsen udtalte:

Jeg vil gerne benytte Lejligheden til at bringe Ministeren for offentlige Arbejder min Tak, fordi han paa et saa tidligt Tidspunkt af Samlingen har fremsat dette Forslag om Anlæg af en Person- og Godsbanegaard i Aarhus. Det vidner om Ministerens gode Villie til i denne Samling at gennemføre denne Sag, som for Aarhus By og Borgere og ikke mindst for Statsbanerne har saa overordenlig stor Betydning. Det glædede mig, da jeg saa, at der paa Finanslovsforslaget var optaget et Forslag i Lighed med det nu

foreliggende Lovforslag, men den Glæde varede kun kort idet Flertallet af Finansudvalgets Medlemmer ønskede Forslaget om Aarhus Banegaard fremsat som et selvstændig Lovforslag. Jeg haaber dog, at dette ikke er ensbetydende med, at Flertallet af Rigsdagens Medlemmer ikke vil være med til i denne Rigsdagssamling at ordne de, om jeg saa maa sige, skandaløse Banegaardsforhold i Aarhus. Jeg forstaar blot ikke, at Flertallet af Finansudvalget har ønsket dette Forslag strøget af Finanslovsforslaget, samtidig med at man har ladet andre, om ikke saa store, saa dog i for sig store Bevillinger til Banegaardsudvidelser blive staaende paa Finanslovsforslaget. Dog dette Spørgsmaal ligger ikke for nu.

Efter en Omtale af Loven af 27. April 1900. og hvori alle stillede Fordringer vare opfyldte med Undtagelse af f) at erhverve de til Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus fornødne Arealer Vest 'or Byens søndre Del, — fortsætter Taleren:

Jeg kunde derimod tænke mig, at Trafikministeren og Generaldirektionen vilde bruge dette Areal eller en Del deraf til Udvidelse af Værkstedsanlægget.

Der har ganske vist dér gennem flere Aar fundet Udvidelser Sted, men der et Værksted, der ikke er bleven udvidet, og paa hvis nuværende Areal der ikke er Plads til Udvidelse, nemlig Kedelsmedien, og det er vel dog det Værksted, der trænger mest til Udvidelse. Jeg har mange Gange her i Salen og overfor de forskellige Trafikministre i de sidste 8 Aar omtalt dette Værksted. Det er maaske den sletteste Kedelsmedie i hele Landet, ikke med Hensyn til Værktøj og Maskiner, men med Hensyn til Pladsen, idet Værkstedet er saa bepakket med Maskiner, at det er ligefrem livsfarligt for Arbejderne at færdes mellem disse. Der er tillige i dette Værksted et øredøvende Spektakel, der netop foraarsages ved, at Maskinerne staar saa tæt paa hverandre. De fleste Kedelsmede mister derfor faa Aar efter deres Antagelse til Dels Hørelsen Og saa er Værkstedet dog saa lille, at man maa overføre en hel Del Spektakelarbejde til det nye Lokomotivreparationsværksted. Der er adskillige Gange indsendt Klager over Maskinværkstedets Sundhedsfarlighed, forsynet med Sygekasselægernes Underskrift. Endelig arbejdes der i dette Værksted i Dag- og Nathold. Arbejderne arbejder den ene Uge om Dagen og den anden om Natten, og en saadan uregelmæssig Arbejdsmaade er i høj Grad sundhedsfarlig, ligesom det for Staten er en meget uøkonomisk Foranstaltning, idet der maa betales Ekstratilæg for Natarbejde. Det drejede sig i sin Tid om over 14,000 Kr. aarlig.

Sluttelig, efter ved Tal at have belyst Driftsforholdene ved Aarhus Banegaard, støtter han det af Ministeren fremsatte Forslag og udtaler:

I Motiveringen til det i Dag behandlede Lovforslag findes der en Oplysning om, at man anslaa den aarlige Merudgift for Statsbanerne ved at have to fra hinanden fjernt liggende Stationer til 100,000 Kr. Det vil altsaa sige, at hvis man vil ombygge Personbanegaarden paa dens nuværende Plads, vil det kræve et aarligt Statstilskud paa 100,000 Kr., saa længe man lader den ligge, og flytter man den saa efter 10—15 Aars Forløb, vil denne Kapital paa 1,317,000 Kr. være fuldstændig tabt. Det maa man vist kalde for en meget slet Statsøkonomi. Jeg synes derfor, det maa staa klart for ethvert Medlem i denne Sal, at dette Forslag er det mest rationelle af dem, der har været fremme, og at det er det mest økonomiske for Staten baade nu og i Fremtiden; og naar der er saa stor Forskel paa de to Planer, at den aarlige Drift efter Generaldirektoratets Beregning vil blive 100,000 Kr. dyrere ved to selvstændige Stationer end ved at have en samlet Centralbanegaard i Mølleengen, synes jeg, at Rigsdagen som Statens Repræsentant maa se paa den økonomiske Side.

fortsættes

Husk Indmeldelse i Hjælpefonden!

D. L. & L. F.

ARBEJDET I 1914.

For Organisationen var Aaret 1914 et Arbejdsaar, et Aar, hvor alle Organisations Medlemmer mer eller mindre kom i Aktivitet, hvor Opmærksomheden og Interessen af forskellige Begivenheder blev vakt og bunden. Rigtig et Aar, hvor Hovedbestyrelse, Afdelingsbestyrelserne og Medlemmerne fik Anledning og Lejlighed til Haand i Haand at arbejde sammen, og at Aaret, som Følge af dette intime Samarbejde, ogsaa kunde opvise Resultater, er bekendt nok. Men Aaret var ogsaa rigt paa Begivenheder, omtrent i hver af Aarets Maaneder forefaldt der Ting, der nok skulde vække Opmærksomhed og holde Interessen fangen.

Vi skal her ganske kort give et lille Overblik over, hvad der skete.

Januar begyndte rolig. Med stor Forventning fulgte man Finanslovens Behandling; vigtige og for Lokomotivpersonalet

betydningsfulde Spørgsmaal var Genstand for Ministerens og Finansudvalgets Opmærksomhed. Ministeren forelagde i Folketinget „Forslag til Lov om Statsbanernes Styrelse“. Statsbaneudvalgets Betænkning blev tilgængelig. En mindre Forhandling mellem et Udvalg fra „J. F.“ og „D. L. & L. F.“ fandt Sted.

Februar var Organisationens Agitationsmaaned. Afdelings-Generalforsamlinger og Møder afholdtes, en Række Deputationer gæstede København. Statsbaneudvalgets Betænkning var Genstand for indgaaende Behandling i Organisationens Fagpresse.

Marts. Ministeren indkalder i Ministeriet Repræsentanter fra Generaldirektionen og „D. L. & L. F.“ til Drøftelse af de forskellige af Organisationen rejste Spørgsmaal. Nordisk Lokomotivmandsforbund afholder Sekretariatmøde i Stockholm.

April. „D. L. & L. F.“ afholder i Aarhus for første Gang efter Omorganisationen Delegeretmøde og Generalforsamling. Vigtige Forslag behandles. „D. J. F.“ ser sit Initiativ paaskønnet derved, at Forslaget om Lokomotivpersonalets Tilslutning til „J. F.“ vedtages. Lokomotivpersonalets Hjælpefond begynder sin Virksomhed.

Maj. Ministeren indkalder paany Repræsentanter fra Generaldirektionen og „D. L. & L. F.“ til videre Drøftelse. Ministeren meddeler, at der til hans Raadighed er stillet 10,000 Kr. til Forfremmelser af Lokomotivfyrbødere. Ministeren henviser til Forhandling med Generaldirektionen de af „D. L. & L. F.“ rejste Sager som Forfremmelses-spørgsmaalet, Tjenestetidsspørgsmaalet og Anvendelsen af ikke Faguddannede.

Juni. Jernbaneforeningen afholder Delegeretmøde i Nyborg. Forslaget om Lokomotivpersonalets Tilslutning til „J. F.“ forkastet. „D. J. F.“ ser sit Arbejde for en Samling af Jernbanens Mænd som spildt. „D. J. F.“ afholder Kongres i Viborg. I kraftige Ord tages Afstand fra J. F.s Beslutning.

Juli. Varmen er overvældende, Persontrafikken stor, Lokomotivpersonalet lider haardt under Forholdene. Permissioner kan

ikke bevilges af Mangel paa Afløsning. Hovedbestyrelsen retter Henvendelse til Direktøren og Ministeren. Direktøren indkalder til Forhandling om Forfremmelses-spørgsmaalet m. m. Forhandlingerne fører ikke til noget Resultat. Organisationen fremsætter Forslag til Regler for Tjenestetid. Forhandlingerne om Tjenestetidsspørgsmaalet og Anvendelsen af ikke Faguddannede udsættes.

August. Verdenskrigen begynder. Al Permission inddrages, Orlov nægtes. Kulmangel befrygtes, Tog indstilles. Forbindelsen med det sydlige Udland afbrydes, for dog senere at genoptages. Statens Tjenestemænd opgiver af Hensyn til Situationen at stille Krav om Lønningslovens Revision. Dyrtiden begynder. Nervøsitæt præger alle Forhold. Statsbanernes Indtægter daler.

September. Statsbanernes Krigskøreplan træder i Kraft; men avler almindelig Utilfredshed, Forholdene bliver roligere, Permission kan atter gives. Protokollen over Forhandlingerne om Forfremmelses-spørgsmaalet tilstilles. Dyrtiden breder sig.

Oktober. Statsbanernes Krigskøreplan afløses af den ordinære Vinterkøreplan, Godstrafiken vokser. Rigsdagen træder sammen, Finansloven forelægges. Trafikministeren stiller Krav om en Forøgelse af 60 Lokomotivførere. Finanslovsdebatten begynder; forskellige Folketingsmænd retter Forespørgsel til Ministeren angaaende Lokomotivpersonalets Forhold. Formanden for Hovedbestyrelsen retter Henvendelse til Organisationens Medlemmer om at støtte al Indsamling til Afhjælpning af Nøden. Direktionen indkalder til Forhandling om Anvendelsen af ikke Faguddannede. Forhandling fører til Enighed om bestemte Regler for denne Arbejdskrafts Anvendelse. Ministeren beslutter, at samtlige vakante Lokomotivførerpladser besættes, ligesom de paa Finansloven ønskede 60 forfremmes.

November. Den store Forfremmelse sker. 77 Lokfyrb. udnævnes til Lokomotivførere. Godstrafiken stiger i usædvanlig Grad. En Forhandling mellem Lokomotivførere i J. F.s 9. Kreds og Lokomotivførere i „D. L. & L. F.“

finder Sted. Forhandlingerne resulterer i Nedsættelse af et Udvalg til videre Behandling om Formen for en Sammenslutning. Protokollen over Forhandlingerne og Reglerne for Anvendelsen af ikke Faguddannede tilstilles.

December. Udvalget arbejder. Godstrafiken vokser fremdeles. Juletrafikken stiller store Krav til Lokomotivpersonalet; men December ender som Aaret begyndte, trods Situationen, rolig.



HÆDRET LOKOMOTIVMAND.

En af vor Organisations mest trofaste Veteraner, Herr Lokomotivfører C Roosen, Kjøbenhavn, fratraadte for kort Tid siden sit Hverv som Kasserer for Enkekassen, efter omtrent 20 Aars Virksomhed.

C. Roosen er jo kendt af alle D. L. & L. F. s Medlemmer som vor Organisations første Formand, og som den, der i en vanskelig Tid ikke var bange for at vove Forsøget med Dannelsen af en faglig Organisation, som, det viser Resultatet, har vokset sig stor og stærk, hvilket Roosen gennem Aarene har sin store Del i.

Herr Roosen har i ovennævnte Tid med sjælden Dygtighed og Nidkærhed varetaget Kassens Interesser til Medlemmernes store Tilfredshed. At Herr Roosen i Tidernes Løb for den gode Sag har været en ivrig og udmærket Agitator, er almindelig bekendt, og han har derfor ogsaa sin store Del af Æren af, at Kassen under hans Funktionstid har haft en ikke ringe Tilslutning og Tilgang, idet Medlemsantallet er steget med 257, og Formuen forøget med 62,000 Kr. Det skal endvidere fremhæves, at Hr. Roosen har ført et mønsterværdigt Regnskab, og Iherpaa ofret meget af sin i Forvejen knappe Fritid.

For at vise Roosen, at Medlemmerne af Enkekassen ikke har glemt hans opofrende Arbejde, traadte en Kreds af Medlemmer sammen for at skabe et synligt Bevis for den Taknemmelighed, man nærrede overfor

ham, og samlede sammen til en Mindegave, og denne, der bestod i et stilfuldt Sølvskrivetøj med Indskription, overraktes ham den 28. December ved en Deputation.

Ved denne Lejlighed udtrykte man de Følelser, man nærrede for ham, — og bad ham modtage dette som en Erindring for den Agtelse, han som god Standsfælle gennem Aarene har erhvervet sig. n.



LOKOMOTIVPERSONALETS HJÆLPEFOND.

Aaret 1914 er til Ende, 1915 har holdt sit Indtog—! Lader man Blikket glide tilbage over det svundne Aar, vil man se, at store Begivenheder har sat sit særlige Præg paa Aaret og bevirket at det sent vil glemmes.

Uden at opholde os ved hvad der er sket ude vil vi se paa hvad der er sket indenfor vore egne Rækker. Der har i det forløbne Aar staaet adskillige Mærkesager paa vor Dagsorden, nogle er løste, andre er endnu svævende; i blandt dem der har fundet sin Afgørelse skal her kun nævnes Lokomotivpersonalets Hjælpefond!

Ved dets Oprettelse er et længe følt Savn afhjulpel og vi har kun Grund til at være tilfredse med den Tilslutning Fonden har opnaaet i dens første Leveaar og vi tager næppe Fejl naar vi venter en betydelig Tilgang i det nye Aar. Som en flot Nr. 1., med Hensyn til Tilslutning, staaer Slagelse Afdelinger, med Undtagelse af to er alle, saavel Lokomotivførere som Lokomotivfyrbødere, Medlemmer af Fonden. Vi rette hermed den Opfordring til alle D. L. & L. F. s Afdelings Bestyrelser og til hvert enkelt Medlem af Hjælpefonden Landet over: begynd det nye Aar med en kraftig Agitation for Tilslutning til Fonden

I Overbevisning om, at en fortsat Agitation vil kunne samle alle Medlemmer af „D. L. & L. F.“ i „Lokomotivpersonalets Hjælpefond“, sender vi en Tak til alle, der har bidraget til det opnaaede Resultat, samt vore bedste Øusker om et godt og glædeligt Nytaar.

Paa Repræsentantskabets Vegne

K. Johansen,
p. T. Formand.

*Begynd det nye Aar med at støtte din Stand
ved Indmeldelse i Hjælpefonden!*

FORSKELLIGT.



Dødsfald.

En af mange Lokomotivmænd kendt Embedsmand ved „De danske Statsbaner“, Værkstedsbestyrer *J. R. Werner* ved Centralværkstedet i København afgik den 5. December 1914 ved Døden efter længere Tids Sygeleje i en Alder af 66 Aar.

Den Afdøde havde været ansat ved Banerne siden 1. August 1877, og som Værkstedsbestyrer fra 1. Oktober 1903.

Ved Bisættelsen fra Bispebjerg Krematorium havde flere Lokomotivmænd indfundet sig for at bevise den Afdøde den sidste Ære.

Værkstedsbestyreren var af alle, der i Tidens Løb kom i Berøring med ham, afholdt for sit jævne og bramfri Væsen.

Jubilæum.

En af mange Lokomotivmænd kendt Embedsmand, Hr. Fuldmægtig *G. C. L. Green* fejrede 1. Januar 1915 sit 40-Åars Jubilæum. Vi finder Anledning til at mindes dette, fordi Jubilaren gennem Aarene med aldrig svigtende Tjenstvillighed gav Personalet, der henvendte sig til ham de Oplysninger, de ønskede.

Til Lykke med Dagen, med en Tak og det Haab, at Hr. Green endnu i mange Aar maa sidde paa den kendte Stol, til Glæde for de ham opsøgende Lokomotivmænd.



PERSONALIA.

Forflyttede er:

$\frac{1}{12}$ 14.

Lokomotivfyrbøder *F. W. Olsen*, Struer, til Nykøbing M.

$\frac{5}{12}$ 14.

Lokomotivfyrbøder *H. Sejersen*, Gjedser, til Aarhus Værksted (beordret).

$\frac{18}{12}$ 14.

Lokomotivfyrbøder *H. V. Laursen*, Viborg, til Frederikshavn (beordret).

$\frac{1}{4}$ 15.

Lokomotivfyrbøder *H. P. J. Jensen*, Aarhus H., til Randers.

Lokomotivfyrbøder *G. Ankerstjerne*, Randers, til Aarhus H.

Forfremmede er:

$\frac{1}{1}$ 15.

Lokomotivfører *J. J. H. Jensen*, København G. 5, til Lokomotivformand i Brande.



Adressefortegnelse:

Formand:

Chr. Christensen, Finsensgade 40, Esbjerg

Lokf. Hoved-Afd. Formand:

M. Mortensen, Rosenvænget, Esbjerg

Lokf. Hoved-Afd. Formand:

Rich. Lillie, Middelfartsgade 4¹, København Ø.

Telefon Øbro 3221 y.




Carlsberg Skattefri


 Lys og mørk. Sundeste Afholdsel.
 


OVE C. BJERREGAARD
 Tlf. 10127 **Reventlowsgade 14,** Tlf. 10127
 v. Centralbanegaarden.
 Spisestel — Kaffestel — Servantestel.
 Vinservicer — Toiletbordsgarniturer — Krystal.
 Fikse og billige Julegaver. — Statsbanernes Personale 10% Rabat.

Godt økonomisk Nyt!
Klingry Sæbespaaner.
 Den mest økonomiske og letteste Maade at bruge Husholdningssæbe paa. Faas overalt!
CARL OLSEN
 SKRÆDER-ETABLISSEMENT
 ENGHAVEPLADS 8
 TELEFON: VESTER 1081 u
 Anbefaler sig til d'Hr. Lokomotivmænd
Fedevarer & Fjerkræ, Paalæg
Ost og røgede Varer
 bedst og billigst
Godthaabsvej II A.
 J. KLINDT. Tlf. Gdth. 522 x.

Cafe YRSA *Ingerslevsgade 104 — Telefon Central 10,172*
Middag. A la carte hele Dagen. Billige Priser. 1. Kl. Varer.
Specialitet: Bixemad. Musik hver Aften.
Laurits Olsen

Udgaar 2 Gange maanedlig. Redaktion og Ekspedition: Vesterbrogade 98 a². København B. Tlf. Vester 2895 v.

Annonce-Ekspeditioner: { For København: *C. Hansen*, Hartmannsgade 22², Telefon Vester 4011.
 For Provinsen: *L. Rasmussen*, Hans Tausensgade 14, Odense. Telefon 2288.