



28. Aargang N^o 1.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. Januar 1928

FRA AAR TIL AAR

Efter Folketingsvalget i December 1926 og efter at den Madsen-Mygdalske Regering var dannet, og da man vidste, hvad denne Regering havde i sit Skjold, var det aabenbart for alle Tjenestemænd, at 1927 vilde blive et Aar, hvor Tjenestemandsoorganisationerne vilde komme ud for meget vanskelige Situationer. Og det har tilfulde vist sig, at 1927 vil blive et af de Aar, der staar indskrevet med en uforgængelig Skrift i alle Tjenestemænds Bevidsthed. Det var et Aar, hvor Venstre-Ministeriet fandt det i sin Orden, at Tjenestemændene, forinden Nedgangen havde vist sig, forlods skulde afgive 28 Millioner Kroner, endskønt de i Opgangsperioden, medens Landet svømmede i Penge, pænt maatte vente, indtil alle andre Borgere i Landet havde faaet deres Part af Velstanden. Men det var efter Madsen-Mygdals Mening den eneste Maade, Landet kunde reddes ud af den økonomiske Krise paa. Det saa ikke helt godt ud for Regeringen med det fremsatte Lønningslovsforslag, de konservative vilde nok gaa med, men for det første ikke saa langt, som Regeringen vilde have det, og dernæst vilde de jo nok ogsaa have noget for det. Da kom i den elvte Time Jernbaneforeningens Formand, L. Chr. Larsen, med Oliebladet i Munden og tilbød Regeringen Forlig, og Regeringen tog med Kyshaand imod det. Den vidste jo udmærket, at det vilde blive vanskeligt for den at faa en saa god Ordning med de konservative, som der nu bød sig Lejlighed til gennem den emsige Larsen. Der er næppe mange Tjenestemænd

nu, som er af den Opfattelse, at Larsen gjorde dem en Tjeneste, de er vist snart talte; derimod er der mange, der fordømmer hans Gang til Ministeriet, og alle er de vist enige om, at den Maade, Forliget blev til paa, var som en Fødsel i Dølgemaal, gjorde Forliget til en Handling, som Organisationsmænd med et mildt Ord betegner som illoyal, og som uden al Tvivl kostede Tjenestemændene adskillige Millioner. Det mærkelige er, at Larsen stadig tror, eller lader som han tror, at det var en fortjenstfuld Handling, der blev udført. Vi tror, at hans Navn ogsaa sent vil blive glemt, og vi tror, at Aaret tit vil blive omtalt paa den Maade, at det var det Aar, Larsen bag Tjenestemændenes Ryg lavede Forlig.

Denne Handling bevirkede desuden ogsaa, at der blev en Adskillelse mellem de to Grupper af Tjenestemænd, som er organiseret i henholdsvis C. O. I og C. O. II, som ikke tidligere havde været tilstede, og som netop nu under de vanskelige Forhold, Tjenestemandsoorganisationerne er ude for for Tiden, burde være undgaaet. Men »Forligsmanden« havde vel ikke Øjet aabent for Konsekvenserne af sin Handling, nu har han forhaabentlig faaet Øjnene op — og andre med — og dermed forstaaet, at Tjenestemændene arbejder bedst og med Udsigt til størst Resultat, naar de staar paa samme Front — og Ønsket om, at Forholdene snart vil forme sig saadan, at dette kan ske igen, er vel tilstede hos Flertallet af Tjenestemændene.

Det var knugende Slag, Tjenestemændene var ude for, det var, som var det dem, der skulde betale Gildet; en Del af de paa Lønnin-

ger m. m. sparede Millioner blev brugt til Takstnedsættelse, en anden Del blev brugt til at lette Formueskatten med, man tog fra dem, der kun havde lidet, og gav til dem med de store Formuer. En Politik, der forhaabentlig kan aabne Øjnene paa mange Tjenestemænd og placere dem paa deres rette Plads. Efter Lønningsloven kom Forslaget til ændrede Tjenestetidsregler, og da Forslaget ikke vandt Tjenestemændenes Bifald, blev de dikterede af Generaldirektoratet, og det næste Slag var, at man fjernede den anden Mand paa Rangermaskinerne ved Færgeoverfarterne m. m., nu pludselig ansaa man Sikkerheden for godt garderet, den Maade, man for nogle Aar siden havde kasseret, blev nu taget til Naade igen. — Man maa sommetider tage sig til Hovedet og spørge, om man er vaagen, eller man drømmer, og om efter hvilke Principper, der administreres.

En Følge af, at man dikterede de nye Tjenestetidsregler og af en Omordning af mange forskellige Forhold, som det vil blive for vidtløftig at nævne her, var, at Administrationen mente at kunne spare en Masse Tjenestemænd, det var store Tal, der nævnedes, ganske forførende Tal, som til syvende og sidst viste sig at være fantastiske til al Held for de mange Mænd, der med Ængstelse imødesaa Arbejdsløshedens Gru. Ja, Organisationerne havde meget Arbejde, og det kan vel nu siges, at vi er kommen igennem ogsaa dette paa en Maade, der tjener Organisationerne til Ære.

Vi er nu kommen nogle Dage ind i det nye Aar, og vi hilse alle hverandre med Ønsket om et godt Nytaar. 1927 var et Aar, hvor det var, som Ministeriet havde foresat sig at ribbe Tjenestemændene for alle de Goder, de havde tilkæmpet sig i Aarenes Løb — og givet det, der flaaedes af Tjenestemændene til dem, som havde mere.

Modgangen, som skulde have svejset Tjenestemændene tættere sammen, har, hvor utroligt det end lyder, ikke hindret, at en lille Flok Lokomotivførere er gaaet fra deres Organisation, for at danne en Separatistforening. Det forbavser ikke os, der kender dem, vi ved, det er paa Grund af manglende Evne til at forstaa Sammenholdets Betydning.

Uanset denne lille Flok, der gebærder sig, som var de forførdelig stærke, tror vi, at Modgangen ogsaa nok skal lære dem Sammenholdets Betydning, thi den kommende Tid tegner

neppe for lyst, saaledes at ogsaa de forstaa, at det er bedre at staa paa en Front, end at staa paa Front imod.

Vi hilser det nye Aar velkommen, vi haaber det bedste, men vi staa ogsaa rustet mod, hvad der kommer, og vi kan saa meget roligere sige dette, fordi vi ved, at de 99 pCt. af Lokomotivmændene staa bag os og med Tillid ser hen til Ledelsen og til de Dispositioner, den i Lokomotivmændenes Interesse træffer.

Saadan gaar vi ind i 1928 klare til at tage de kommende Situationer med frejdig Mod.

FRA DET SVUNDNE AAR

Vi bringer her en lille Oversigt over det svundne Aars Begivenheder.

Januar Maaned stod i Nedskæringsrygternes Tegn. Der forlød meget om de omfattende Planer, Ministeriet Madsen-Mygdal rugede paa. Den 15. Januar tilstillede C. O. I Finansministeren en Protest-Skrivelse angaaende Ophævelse af Voldgiftsretten. Den 17. Januar meddelte Generaldirektoratet for Statsbanerne efter Ordre fra Ministeren for offentlige Arbejder, at Forhandlingsretten om tekniske Anliggender var ophævet. Det besluttes at anlægge Sag mod Ministeriet angaaende Voldgiftsretssagen.

Februar. Den 11te mødte Repræsentanter for Organisationerne til Forhandling om den nye Lønningslov. Forhandlingerne endte resultatløst. Trafikchef Graae holder Foredrag om »Aktuelle Trafikproblemer med Henblik paa Bilkonkurrencen«. Den 17. Februar forelagdes saavel den nye Lønningslov som Normeringsloven, der ikke indeholdt nogen Udnævnelser af Lok. Generaldirektoratet foreslog 60, men Lønningsraadet gaar imod. Organisationen indsender Protestskrivelse. Trafikkontrollør Gullacksen optræder i Dagspressen og desavueres af sine egne.

Marts. Første Behandling af Nedskæringsloven finder Sted. Socialdemokrater og Radikale gaar imod, de konservatives Stilling ulden. Organisationens Protest angaaende Normeringslovforslaget resulterer i, at Ministeren for offentlige Arbejder stiller Forslag om Udnævnelse af 38 nye Lokomotivførere.

April. Embedsmændene ved L. Chr. Larsen faar 11. April underhaanden lavet Forlig

om Lønningsloven med Regeringen. C. O. I protesterer den 20de mod Regeringens Fremgangsmaade og udsender en Meddelelse til Offentligheden. Den 22. April Møde i Finansministeriet angaaende Forliget. Fællesudvalget modtager Udkast til Ændringer af Tjenestetidsreglerne. Foreningen afholder Kongres i Dagene 26.—29. April.

Maj. Det Larsenske Forlig skaber stor Uro indenfor Jernbaneforeningen. Udnævnelse af de 38 Lokomotivførere finder Sted med Gyldighed fra 1. April. Der fandt Forhandling Sted den 4. Maj om Tjenestetidsreglerne og opnaaedes ikke Enighed. Samme Dag Forhandling om Ophævelse af 2 Mandsbetjeningen, og Foreningen protesterede. Maskinchef A. Floor afskediges den 20. Maj og i Stedet udnævnes O. H. Munck til Maskinchef. Dansk Jernbaneforbund afholder ekstraordinær Kongres i Anledning af Lønsagen. Generaldirektoratet sender et nyt Udkast til Tjenestetidsregler. Norsk Lokm. Forbund holder Aarsmøde den 20. og 21. i Oslo. Svensk Lokm. Forbund holder Kongres fra 23.—25. i Stockholm.

Juni. Lønningsraadet udtaler, at ihvert Fald 2 Punkter i Tjenestetidsreglerne er i Modstrid med de generelle Regler. Rejsen til Westfalen finder Sted. Hovedbestyrelsen afholder Møde, og der afsendes 2 Protestskrivelser, en angaaende 2 Mandsbetjeningen og en angaaende Tjenestetidsreglerne. Der finder Forhandling Sted angaaende Tilbageholdelse af forflyttet Personale. Jernbaneforeningen afholder Delegeretmøde og godkender Formandens Handlemaade.

Juli. Der er Røre om Afskedigelse af Aspiranterne, og Foreningen fremsender i den Anledning en Protestskrivelse. Generaldirektoratet udsender et mærkeligt Cirkulære angaaende Førertjenesten, Rangermaskinetjenesten skal fortrinsvis udføres af Lokomotivførere. Organisationerne udvirker, at en rimelig Ordning gennemføres. Der regnes med, at ca. 150 Lokfb. vil blive overkomplette, efter at samtlige Aspiranter er afskedigede, naar de nye Tjenestetidsregler gennemføres.

August. Der finder Forhandlinger Sted mellem Organisationerne om Afskedigelserne. Den 18. August fandt en Drøftelse Sted med Generaldirektoratet om Afskedigelse af Aspiranterne, der resulterede i, at en Del Afskedigelser toges tilbage. Der sker en Del

Forflyttelser og Tvaangsforflyttelser. Der holdes en Del Formandsmøder saavel paa Sjælland som i Jylland angaaende den ved Afskedigelsesspørgsmaalet opstaaede Situation.

September. Der sker en hel Del Forflyttelser den 1. September. Nordisk Lokomotivmands Forbund holder Møde den 3. og 4. i Engelholm og Nordisk Jernbanemand's Union den 5. og 6. i Helsingborg. Det vedtoges at lægge Unionens Ledelse i Danmark i den kommende Tid. Nye Tjenestefordelinger efter de dikterede Tjenestetidsregler volder megen Uro. Urafstemningen angaaende Kampfonden tilendebringes, og det af Hovedbestyrelsen fremsatte Forslag vedtages. Signalreglementsudvalget afgiver Betænkning og fremsætter Forslag til et nyt Signalreglement.

Oktober. Den 3. Oktober faldt der Dom i den af C. O. mod Finansministeren anlagte Sag angaaende Voldgiftsrettens Ophævelse, Dommen gik C. O. imod. Den 5. Oktober forelagde Finansministeren Finansloven. Jernbaneforeningen afholder ekstraordinært Delegeretmøde i Helsingør, hvor særlig Spørgsmaalet »Fællesudvalget« blev behandlet.

November. Lokomotivfyrbøderkredsen afholder ekstraordinær Kredsgeneralforsamling den 2. November i Fredericia, hvor den for Kredsen opstaaede vanskelige Situation »over-talligt Personale« drøftes. Der afholdes Hovedbestyrelsesmøde i København den 16. og 17. November.

December. Der finder Valg Sted af Repræsentanter til sjælland-falsterske Sygekasse, og Lokomotivfører Frode Nielsen genvalgte som Repræsentant. Repræsentantskabet for Hjælpeionden afholder Møde i Aarhus for for 1ste Gang at uddele Understøttelse i Henhold til de nye Vedtægter. Den 9. og 13. December afholder Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg Møder for at drøfte den ved det Larsenske Forlig opstaaede Situation. Forhandlingerne resulterede i, at det vedtoges at ophæve Fællesudvalget. For Ophævelsen stemte Dansk Jernbane Forbund, Værksteds- og Remisearbejderne Fællesorganisation og Dansk Lokomotivmands Forening. Jernbaneforeningens Repræsentanter svarede »Stemmer ikke«.



DA SKORSTENEN FALDT

En Dag i November Maaned f. A. passerede følgende paa Nyborg Station:

Lokomotivfører P., der rangerede paa Stationen, var i tilbagegaaende Bevægelse med 42 Vogne. Der var 2 Portører til at betjene Rangertrækket, den ene var foran Vognene for at skifte Spor m. m., den anden befandt sig meget langt fra Maskinen, ca. 30—35 Vognlængder borte. Disse mange Vogne snoede sig som en Slange gennem Stationens S Kurve og hindrede Lokomotivføreren i at se noget, hvorfor Farten var ganske langsom, som naar en Mand gaar, for at der kunde standses, saa snart Signal blev givet. Men P. hørte intet og Vognene rullede langsomt videre, indtil der pludselig tørnedes mod noget, det mærkedes som et ganske blødt Stød, og rullede derefter videre lidt endnu for derefter at gaa istaa.

Det viste sig at være 10 Vogne, dette store Rangertræk var stødt paa, som stod klods opad en Stoppebom — nu var der altsaa 52 Vogne — og denne store, levende Masse væltede den svagelige Stoppebom, og da dette var besørget, tog Vogntrækket et nyt Fremstød, og kørte paa en umiddelbart bag ved Stoppebommen staaende ca. 30 Alen høj Skorsten hørende til Nyborg Stations Togopvarmningsanlæg. Det var mere end Skorstenen kunde staa for, den sank sammen — sank sammen som en overanstrengt Tjenestemand —, den væltede ikke, det var som en stor Mængde Murbrokker, der, hvor den smukke Skorsten havde staaet.

Man kan ikke forundre sig over, at dette skete, det kan ligefrem ikke undgaas, naar der skal køres med en saadan Masse Vogne med kun 2 Mands Betjening og navnlig i en S Kurve, hvor den nødvendige Forbindelse mellem Maskinen og Rangerlederen er udelukket.

Maaske Uheldet kunde have været sparet, om der havde været 2 Mand paa Maskinen, som før, netop paa et saa vanskeligt Sted var det af Betydning.

Nu ved vi jo allesammen, at naar saadan en Historie passerer, saa skal den grundig undersøges, selv om der ingen Mennesker kom til Skade da Skorstenen faldt sammen, der kunde jo være sket en stor Ulykke. Og Resultatet af denne Undersøgelse er blevet det, at ingen af de Tjenestemænd, der havde med Sagen at gøre, har hørt noget til denne — den er ganske

simpelt gaaet i sin Mor igen — og det er det mærkelige ved hele Historien, at man ikke har faaet fat i en Synder, der kunde løbe med Skylden.

Hvor kan det være, at Resultatet er blevet saaledes, for noget maa jo være galt? Man spørger og Svaret ligger lige for Haanden, det er Systemet det er galt med, Sparesystemet! Der er for lidt Bejening, og man indser vel det urimelige i at ville straffe en eller anden naar Situationen er saadan.

Der er da lidt Fornuft til, naar det erkendes, at Systemet er galt. 1 Mand paa Maskinen og 2 Mand ved et Træk med 42 Vogne i en S Kurve — det skal nok gaa galt.

Ja, denne Gang var det en Skorsten — næste Gang —?

EN RINGE SAG

En af de sidste Sager, Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg har beskæftiget sig med, er af en saadan Karakter, at Medlemmerne bør se, efter hvilke Synspunkter en Sag afgøres, og hvad man mener at kunne byde Tjenestemændene.

Den 12. Maj 1927 afsendte Fællesudvalget følgende Skrivelse til 2. Distrikt:

Fra en Del Beboere af Statsbanernes Lejeboliger i Sønderborg har Fællesudvalget modtaget Besværing over, at en af dem til Distriktet indsendt Regning over Undersøgelse af det ved Boligerne værende Drikkevand ikke har kunnet honoreres af Distriktet.

For de nævnte Beboere var der opstaaet den meget alvorlige Situation, at Benyttelsen af Drikkevandet havde medført mange Sygdomstilfælde, og at en Henvendelse til Overbanemesteren i denne Anledning var bleven resultatløs overfor Beboerne i 3 Uger.

Beboerne henvender sig dernæst til Distriktet under 26. December f. A. i samme Sag, men tiltrods for, at det i Henvendelsen er oplyst, at Overbanemesteren er underrettet for 3 Uger siden, hører Beboerne ej heller noget fra Distriktet.

Da der saa er hengaaet over 6 Uger efter Henvendelsen til Overbanemesteren, anser Beboerne det for nødvendigt selv at tage Affære. Under 24. Januar 1927 indsendes Vandprøver til Undersøgelse i et Laboratorium, og det viser sig her, at Drikkevandet — selv efter Brøndens Rensning — er ganske ubrugeligt.

Det oplyses, at der er forefaldet 159 Sygdomstilfælde, som Jernbanelægen tilskriver det daarlige Drikkevand.

Da Fællesudvalget maa anse det for ganske uforvarsligt, at der i et saadant Tilfælde kan hengaa 3

Uger efter en Henvendelse til Overbanemesteren, uden at Forholdet er bragt i Orden, og endnu mere ufor- svarligt at dette Tidsrum efter Henvendelse til Dis- triktet fordobles, maa man mene det berettiget, at Beboerne selv har grebet ind.

Fællesudvalget skal derfor tillade sig at henstille til det ærede Distrikt at anvise Beboerne Regningen til Udbetaling. Regningen medsendes, men udbedes tilbage, forsaavidt den ikke bliver anvist fra Distriktet.

Den 11. Juli 1927 fik Fællesudvalget føl- gende Svar paa Henvendelsen:

I Skrivelse af 12. Maj d. A. (J. Nr. 124) har Fællesudvalget henstillet til Distriktet at godtgøre Beboerne af Statsbanernes Lejeboliger i Sønderborg et Beløb, som de har betalt for en Analyse af det Drikkevand, der tilførtes Boligerne fra Statsbanernes Cisterne.

I denne Anledning skal man meddele, at vedkom- mende Overbanemester modtog Stationens Henven- delse om Sagen den 5. December f. A. Rensningen af Brønden var da paabegyndt 2 Dage forinden, og man haabede, at den vilde være tilendebragt og Mang- lerne afhjulpne i Løbet af kortere Tid.

Foranlediget af Stationens Henvendelse af 26. De- cember f. A. til Distriktet modtog man den 7. Januar d. A. følgende Udtalelse fra 15. Banesektion:

»Sektionen er for Tiden i Færd med at fore- tage Rensning af den Brønd under Pumpehuset ved Remisen i Sønderborg, hvorfra Vandet op- pumpes i den foran omtalte Cisterne.

Denne Rensning, der er forbundet med store Vanskeligheder, bl. a. fordi Brønden er meget dyb, vilde allerede have været fuldført, hvis ikke den Elektromotor, som benyttes ved Tømningen af Brønden, var brændt over.

Saa snart Motoren er istandsat og Rensnin- gen af Brønden udført, vil der blive foretaget en Undersøgelse af Vandet, men at foretage en saa- dan paa nærværende Tidspunkt synes ikke at kunne nytte.

Vandet i Brønden er tidligere kemisk under- søgt, jfr. den med Sektionens Paategning af 3. August 1921 fulgte Analyse, og udover et noget rigeligt Jernindhold og nogen Forurening ved Olie var der intet at indvende mod Vandet.

Om Resultatet af den paatænkte Undersøgelse af Vandet skal nærmere følge.

Rensningen af Brønden tilendebragtes den 12. Ja- nuar d. A., og en Analyse, som Statsbanerne derefter lod foretage af Vandet ved V. Steins Laboratorium i København, gav til Resultat, at der fandtes et noget rigeligt Antal Bakterier i Vandet, lod man Lejebol- igerne give Tilslutning til det kommunale Vandværks Ledninger, saaledes at Sønderborg Kommune over- tog Vandforsyningen fra og med den 9. Marts d. A.

Der er ikke givet Stationsforstanderen eller de øv- rige Beboere af Statsbanernes Ejendomme skriftlig Meddelelse om, at der var Foranstaltninger i Gang til Afhjælpning af de paaklagde Mangler ved Van- det, eller at Analyse vilde blive foretaget ved Stats- banernes Foranstaltning; men efter hvad 15. Bane-

sektion har oplyst, formenes det, at en saadan Med- delelse er givet mundtligt. I alt Fald har en af Be- boerne, nemlig Baneformanden, været bekendt med, hvad der foretoges, og det ved Remisen beskæftiget Personale, hvorefter flere beboer Lejeboliger, har heller ikke kunnet være uvidende herom, da Pumperne i Pumpehuset passes af dette Personale.

Da Baneingeniøren i det paagældende Tidsrum jævnlig har været paa Stationsforstanderens Kontor og har talt med denne, synes det iøvrigt rimeligt, om Stationsforstanderen havde forhørt sig om Sagen, for- inden han foretog sig videre i denne. Han vilde da have erfaret, at der blev gjort, hvad der kunde gøres for at afhjælpe Manglerne ved Vandet.

Efter det foran anførte maa Distriktet fastholde sit overfor Stationsforstanderen indtagne Standpunkt, hvorefter Betalingen af den omhandlede Regning, der tilbagesendes vedlagt, maa være Statsbanerne uved- kommende.

Naar man gennemlæser begge Skrivelser, først den, hvor Fællesudvalget anmoder om Statsbanerne vil betale de 50 Kr., det har kostet Beboerne at faa det livsfarlige Drikkevand un- dersøgt og Statsbanernes kyniske Svar paa hele Sagen, og tilslut Meddelelsen om, at man ikke vil betale Regningen maa man sige, det er godt gjort.

Der var opstaaet en hel Epidemi i Sønder- borg blandt Beboerne af Statsbanernes Leje- boliger, der forefaldt 159 Sygdomstilfælde, og man mente, at Aarsagen fandtes i Drikkevan- det, derfor anmodede man Overbanemesteren om at faa Vandet undersøgt, der skete stadig intet, saa rettede Stationen Henvendelse til Dis- triktet om at faa Vandet undersøgt — men sta- dig skete der intet, er det da til at forundre sig over, at Beboerne den 24. Januar selv ind- sendte Vand til Undersøgelse, og det viser sig at være ganske ubrugeligt, indeholdende For- raadelsesbakterier. — Herregud! De 50 Kr. kan Statsbanerne ikke betale til en saa paa- trængende Foranstaltning. — Pengene er nu be- talte af Jernbaneorganisationernes Fællesud- valg som den sidste fortjenstfulde Handling, dette denne Gang har udført.

At Statsbanerne kan indtage en saadan Holdning, som det foreliggende Svar viser, er jo ganske ubegribelig, man kan jo ikke forstaa, at Vandet ikke undersøges straks, man svarer ikke de Tjenestemænd, i hvis Familie Epide- mien raser, men lader Tiden gaa med at rense Vandet, og medens hærger Sygdommen vide- re — og endelig den 18. Februar giver Distrik- tet Ordre til at ordne Tilslutning til Sønder- borg Vandværk.

Vi synes, at den Behandling de Tjenestemænd, der her er Tale om, har faaet af Statsbanerne, er af en saadan Beskaffenhed, at man savner Ord for at karakterisere den, men en Ting er i hvert Fald sikkert, at Statsbanerne ikke kan være den bekendt, det er under Statsbanernes Værdighed.

EN AFVÆRGET ULYKKE

Nu da Julens store Trafik er overstaaet, da de mange Rejsende, som benytter Jernbanen, i god Behold, omend med store Forsinkelser, er naaet til deres Bestemmelsessteder og Trafikken atter er ved at glide ind i sin normale Gænge, vilde der være rig Lejlighed til et kort Tilbageblik over de 8—10 Dages haarde Juletrafik, hvor alt Jernbanepersonalet med Undtagelse af dem paa Kontorerne, altsaa dem ude i Marken, blev udsat for svære Prøvelser, hvor forskellige Uheld blev afværget eller i rette Tid undgaaet. Vi har ikke fundet Anledning til at tale om dette før, thi for saa vidt det tidligere var blevet omtalt, kunde det have skabt Nervøsitet hos de Rejsende til stor Skade for Etatens Anseelse. Ikke fordi vi feler os særlig forpligtet til Hensyntagen overfor Ministeriet og Adminisrationen, der har behandlet Lokomotivpersonalet paa en særdeles haardhændet og brutal Maade, men af Hensyn til den store Offentlighed har vi hidtil undladt at lade denne Sag komme frem.

Lille-Juleaften kørtes mod København Berliner-Eksprestoget i to Afdelinger. 1. Afdeling var naaet frem og holdt for »Stop« ved Enghavevejens Billetsalgssted. Da 2. Afdeling kom til Valby, tog Stationen Eksprestoget ind for Indkørsel, gav Lokomotivføreren en skriftlig Udkørselstilladelse og Tilladelse til Afgang. Berlinereksprestogets 2. Afdeling satte sig i Gang fra Valby St. mod København til Enghavevejens Billetsalgssted, hvor dette Togs 1. Afdeling holdt for »Stop«. I det Øjeblik Berlinerekspressens 2. Afdeling forlod Valby, blev Stationen klar over den Fejl, den havde begaaet ved at give Lokomotivføreren Afgangstilladelse. Stationsforstander *Renouard* i Valby ringede straks til den paa Enghavevejens Billetsalgssted tjenstgørende Overportør *Hermansen*, at ved en Fejl fra Valby Station var Berliner-

ekspressens 2. Afdeling nu paa Vej mod Enghavevejens Billetsalgssted, altsaa paa Vej imod Berlinerekspressens 1. Afdeling, som endnu holdt for »Stop« paa det Baneinterval, der skulde været afspærret af Valby Station. Til Held for hele Situationen havde Overportør *Hermansen* Besøg af en Portør, og uden Betænkning løb denne Portør ned til Lokomotivføreren for Berlinerekspressens 1. Afdeling, som stadig holdt for »Stop« ved Stationen, og anmodede ham om øjeblikkelig at køre frem, da Valby havde sendt et Tog mod Enghaven som vilde køre op i ham. Lokomotivføreren, som straks var klar over Rækkevidden af det skete, og de følger, det kunde have, satte øjeblikkelig Damp til og kørte med sit Tog hurtig frem paa den anden Side af Stationens Stopsignal. Samtidig løb Overportør *Hermansen* imod Berlinerekspressens 2. Afdeling for yderligere i Tide at faa stoppet ham ved med Signallygten at avertere Lokomotivføreren paa Berlinerekspressen om Faren.

Alt dette skulde ske i Løbet af faa Øjeblikke, fordi Kørslen fra Valby til Enghavevejen kun tager 2 à 3 Minutter.

Den fortjenstfulde Handling, som Overportør *Hermansen*, den tilstedeværende Portør og Lokomotivfører *Wass*, København Gb., der førte Berlinerekspressens 1. Afdeling, udførte, bør fremhæves, thi ved deres hurtige Handlemaade og ved uden Betænkning at foretage alt, hvad der kunde foretages, afværgede de lykkelig en for vor Etat faretruende Katastrofe. Ikke ret mange Rejsende i Berlinerekspressens 1. Afdeling eller 2. Afdeling har anet, hvilken Livsfare de befandt sig i Lille-Juleaften paa Vej mod Hovedstaden for at fejre Julen, men ved hurtig Optræden har ovenfor nævnte Tjenestemænd afværget en tilrettelagt Katastrofe. Juletrafikken blev gennemført uden Nervøsitet men ved yderste Anstrengelse af alt Kredsen's Personale.

Den Situation, Lokomotivfører *Wass* kom i, var ingenlunde let, uden at spille Tid paa Reflektering satte han straks sit Tog i Gang, for at naa forbi Enghavevejens Bloksignal, men førte samtidig sit Tog op mod Bagenden af Tog 166, Kalundborg Eksprestoget, som holdt paa dette Blokinterval for »Stop« ved Indkørselen til Københavns Station. Det tjenstgørende Togpersonale paa Eksprestoget løb imod Berlinereksprestogets 1. Afdeling, fordi de tro-

ede, at det var kørt forbi Stopsignalet paa Vej til at køre op i Tog 166's Togende, Lokomotivfører *Wass* var jo imidlertid klar over Situationen og bragte sit Tog i Sikkerhed og til Standsning paa rette Sted, saaledes som dette nu kunde ske efter de foreliggende Forhold og uden at berøre Tog 166 eller vække Opsigt om Begivenheden.

Dette meget alvorlige Tilfælde, vi her har nævnt, er et af de Tilfælde, hvis Rækkevidde kunde have været betydelig. Erindrende de Skadeserstatninger, som Staten tidligere har maattet udrede saavel ved Bramminge Ulykken som ved Vigerslev Katastrofen, maa det vel efterhaanden stemme de nuværende ansvarlige til Eftertanke, om de ikke ved de Tjenestetidsregler, den Behandlingsmaade, det System, de har gennemført og paalagt, har strammet Forholdene saaledes, at det ikke er bare Vrøvl, hvad Organisationslederne har sagt, at Sikkerheden er i Fare ved de danske Statsbaner. Det meget betydelige overanstrengende Arbejde, alle de i Marken tjenestegørende har, og som Valby Station har haft, maa man ikke overse, — at der let kan opstaa en Fejl — en Fejl, som kunde have medført en skæbnesvanger Katastrofe, der jo lykkeligt blev undgaaet. Vi har efterhaanden peget paa flere Tilfælde, nu nævner vi dette, og samtidig bemærker vi, at Hel- det kan svigte.

Distriktschefen i 1. Distrikt vil jo sikkert nu faa Lejlighed til nærmere at redegøre for denne Sag til rette Vedkommende, og det kan jo ogsaa være, at han kan blive stemt lidt til Eftertanke om, at andre end en Distriktschef eller dem, som sidder paa Kontorerne eller paa Ministertabureten kan have Mening om og Forstand paa, hvorledes Jernbanen bør drives, naar Rejsende for høj Betaling betror deres Liv og Lemmer, deres Forældre, Brødre, Mødre og Børn i Statsbanernes Varetægt. —

Dog Ansaret kommer, Nemesis undgaar ingen.

REVNERNE

I nogle af de senere Nr. af Lokomotivtiden- de har man beskæftiget sig med et Par Uheld, hvorigennem det klært belyses, hvilke Revner og Huller der findes i de Tjenestetidsregler og Arbejdsforhold, som Administrationen paa dik- tatorisk Vis byder Personalet, og som efter-

haanden skaber en saadan Utryghed, at hver- ken Personalet eller Administrationen er tjent med det, og det vilde være klog Handling, om Administrationen indsaa, at man er gaaet Per- sonalet for nær, og hurtigst mulig gennem For- handling søgte at ændre Forholdene.

Natten mellem den 19. og 20. December ske- te der paa Strib St. følgende:

Ved Oprangeringen af 2018 løb en Togmaski- ne ind i Siden paa et Rangertræk, hvorved der skete en ikke ringe materiel Skade. Aarsagen var, efter hvad vi har bragt i Erfaring, at Ran- gerlederen efter Ordre fra Overportøren skif- tede et Sporskifte, hvorved Rangertrækket før- tes over i det Spor, ad hvilken Togmaskinen kom, og hverken Lokomotivføreren eller Ran- gerlederen kunde se Togmaskinen, fordi de be- fandt sig paa Rangertrækkets anden Side.

Strib Rangermaskiner hører til dem, hvor- fra Lokomotivfyrbøderen ved et Magtbud er fjernet, og der er al Sandsynlighed for, at hav- de der været 2 Mand paa Maskinen, vilde dette Uheld være undgaaet, thi Lokomotivfyrbøde- ren vilde da fra sin Side have observeret Fare- situationen.

For Uheldet finder man vel nok een at give Skylden, men vi ved igennem vore Medlemmer, hvilken ubehagelig Arbejdsplads, Strib St. sy- nes at være, baade hvad Pladsforholdene an- gaar, som den Maade Stationsforstanderen me- ner at kunne optræde paa. I den Tid, der var 2 Mand paa Rangermaskinerne, gik det ret fre- delig, men da der igen kun var 1 Mand paa Maskinen, blev det atter galt, og i de sidste 4 Maaneder har der foreligget talrige Indberet- ninger, og »Diagnosen« har i Reglen været stil- let paa »Langsom Rangering«.

Stationsforstanderen skulde hellere sørge for, at Forholdene paa Pladsen blev saa gode som mulig, det er ikke nok, at de inden for Stationskontorets lune Vægge har Lys paa Lam- perne, det er mindst lige saa nødvendigt, at de Mennesker, der om Natten i Frost og Sne skal arbejde ude paa Pladsen, har Lys, at de ikke i det til Tider herskende ægyptiske Mørke skal risikere Liv og Lemmer, bortset fra at der under saadanne Forhold ikke kan arbejdes hurtigt. Der køres ofte i Timevis med kun een Mand ved Maskinen, hvilket, f. Eks. naar der skal sættes ombord i 1. Leje, bevirker, at Ran- gerlederen maa følge med Trækket til Spærre- klodsen, fjerne denne, modtage Signal fra Fær-

gen til Ombordsætning, og først derefter begive sig ud til Rangermaskinen for at gaa med ombord som 2. Mand paa Maskinen, men saa er der ingen til at passe Overgangen, hvor der færdes mange Mennesker, Kvinder, Børn og ældre Folk, som ikke hurtig kan komme væk, naar Trækket uden noget som helst Opsyn ved Overgangen sætter sig i Bevægelse, og ingen ved, om der paakøres noget Menneske.

Dette Forhold havde man ogsaa været forskaaet for, hvis man ikke havde fjærnet Lokomotivfyrbøderen fra Færgemaskinerne. Men kan det forsvares overfor Publikum?

Vi haaber, at 2. Maskinsektion stadig bevarer Hovedet koldt, thi det gør ikke Sagen bedre, hvis der fra den Side forekommer forblommede Udtalelser om Rejsning af Sager, eller et Ord som »Demonstration« fremkommer.

Vi er blevet bekendt med, at enkelte af vore Folk ikke tager det saa nøje med Overholdelsen af givne Ordre og Bestemmelser, men vi advarer mod disse Overtrædelser, thi Organisationen vil have svært ved at kunne beskytte Folk, der selv er Aarsag til, at de bringes i Forlegenhed.

HJÆLPEFONDEN

I sidste Nummer af D. L. T. 1927 fandtes en lille beskeden Notits fra Hjælpefondens Repræsentantskab om, at Repræsentantskabet i December Maaned havde foretaget en Uddeling af Understøttelser i Henhold til Vedtægternes § 5, og det meddeltes, hvorledes Understøttelserne var uddelt — at 10 Enker efter Lokomotivmænd, en pensioneret Lokf., en pensioneret Lokfb. og en aktiv Lokfb. havde modtaget Understøttelser, varierende mellem 50—100 Kr.

Denne lille Meddelelse, der maaske ikke er blevet læst med den Interesse, som den fortjener, vil jeg gerne knytte nogle Bemærkninger til. Det er første Gang Hjælpefonden har udbetalt saadanne Understøttelser bl. a. til Enker efter Lokomotivmænd, og denne lille Kendsgerning, bør Medlemmerne af D. L. F. og deres Paarørende bemærke sig.

Hjælpefonden stiftedes i 1914, og det var vistnok Rich. Lillie, der paa det Tidspunkt tog Initiativet til at sammenkalde til Møder i Jylland og i København, hvor Spørgsmaalet om Oprettelse af en Hjælpefond med nærmere angivne Formaal drøftedes med en Del af de da-

værende Tillidsmænd for Lokomotivfyrbøderne.

Disse smukke Bestræbelser, som en Kreds af Lokomotivfyrbødernes Tillidsmænd satte sig, førte til Stiftelsen af Hjælpefonden, der derefter har udviklet sig saaledes, at samtlige nuværende Medlemmer af Organisationen ogsaa er Medlemmer af Hjælpefonden, hvilket har medført, at Hjælpefondens Kapital Aar efter Aar — trods det lille Kontingent — 1 Kr. om Aaret — er vokset op til en Størrelse, der nu muliggør Uddeling af Understøttelser, endskønt Fonden ved mangfoldige Lejligheder har støttet Lokomotivmænd, der paa Grund af et eller andet Forhold er blevet ramt af Administrationen, naar den i sin ophøjede Visdom havde afsagt Dom over Lokomotivmænd for Forseelser — og naar Dommen yderligere skulde gøres smerteligere ved at berøve dem Pengemidler, — da traadte Hjælpefonden til og vejede Administrationens Dom og hjalp, hvor hjælpes skulde.

Ved maalbevidste Bestræbelser paa langt Sigt har Hjælpefonden her sat en smuk Blomst ved nu af dens Kapital ved Juletid at kunne meddele, at den og den Sum, som er Renter af Hjælpefondens Kapital, er blevet uddelt i mindre Portioner til Understøttelser for trængende.

Antallet af Ansøgere har, efter hvad der er blevet fortalt, været stort, og den Rentesum, som Repræsentantskabet og dets Formand, Lokf. K. Johansen, ved denne Lejlighed havde til Disposition i nævnte Øjemed, beløb sig til 875 Kr. Denne Sum vil i Aarenes Løb kunne vokse op saaledes, at alle virkelig trængende Ansøgere kan komme i Betragtning, thi ved fælles Bestræbelser, ved fælles og trofast Arbejde for Lokomotivmændenes Interesser og for Hjælpefonden vil ogsaa et saadant Maal kunne naas.

Stifterne af Hjælpefonden, dens Formand og Repræsentantskabet fortjener Tak for Hjælpefondens Tilblivelse, for dens Trivsel og Virken samt for den sidste smukke Blomst, som saa mange Steder kastede Glæde ind i et lille Hjem. Lokomotivmændenes enige Bestræbelser og Samvirken har her et smukt Resultat at opvise — lad det blive fulgt af andre lige saa smukke —.

»Iagttageren«.

FRA DAGSPRESSEN

Fyns Socialdemokrat indeholdt den 28. December følgende ledende Artikel:

DEN TRUENDE FARE FOR EKSPRESSEN

Naar en Ulykke er sket, har Statsbanerne som oftest fundet en eller anden, der fik Skylden, en Syndebuk inden for det underordnede Personale. Ved Brammingekatastrofen gik det dog ikke, Manden kunde ikke findes, man blev saa enige om, at det var Solkurven, som var Aarsagen til det frygtelige, der skete.

Men hvorledes med selve det rullende Materiel? Ja, Hr. Stensballe vil naturligvis erklære, at det er i den skønneste Orden, og skulde der en Dag ske noget — hvad selvfølgelig enhver vil haabe, der ikke gør — saa vil Stensballe til det sidste forsvare sine Maskiner og Vogne og saavidt muligt søge at finde Skylden hos det menneskelige Materiale.

Imidlertid bør visse Kendsgjerninger i Tide have for Øje.

For kort Tid siden fremkom der Meddelelse om, at Lokomotivpersonalet paa Gedser-Expressen under Kørslen pludselig bemærkede en lille Mislyd blande sig ind i Hjulenes velkendte »Sang« — og Mislyden hidrørte fra en saakaldet Truckhjulsvinge, der var revnet. Ved Lokomotivpersonalets Aarvaagenhed var det dermed lykkedes at forhindre en Katastrofe, der nemt kunde have faaet et forfærdende Omfang. Revnen i Metallet var utvivlsom Uger gammel.

I disse Dage meddeles om et andet Tilfælde, der, efter hvad »Dansk Lokomotiv Tidende« fortæller, ligeledes indtraf for kort Tid siden. Et Exprestogs-Lokomotiv paa Fyn gik i Stykker. Da Toget var i Nærheden af Strib, hvor det kun maatte køre med 15 Kilometers Fart, opdagedes det, at en Drivhjuls-aksel var knækket, saaledes at det ene Hjul sad ganske løst. Dette Lokomotiv, en af de store, moderne R.-Maskiner, skulde paa sin Tur tilbage fra Strib til Nyborg have ført et gennemgaaende Ilto, hvis Maximalhastighed er 90 km. — Man ser den frygtelige Fare, der lurede.

Straks, da Venstre-Regeringen bebudede de store Indskrænkninger i Statsbanernes Personale gjorde vi opmærksom paa Faren derved, og siden har vi Gang paa Gang peget paa Usikkerheds-Momentet, den øgede Risiko for saavel Statsbanernes Personale som de Rejsende.

Hr. Stensballe har forringet Eftersynet af Materialet, har gjort Eftersynstiderne kortere. Er det nu Virkningerne heraf, der allerede begynder at melde sig? Meget kunde tyde derpaa. I saa Tilfælde gives der ikke Ord for styrke til en Karakteristik af Hr. Stensballes Handling. De her omtalte 2 Maskinbrud stammer fra Tiden før den store Juletrafik, inden de Dage, da Statsbanerne udnytter alt og alles Ydeevne til det yderste. Det vilde kun være paa sin Plads, om Hr. Stensballe snarere i Dag end i Morgen tog sig selv i Nakken, stillede sig klart, at han er gaaet alt for vidt, og gennemførte et Materiale-Eftersyn, som virkelig kunde siges at være betryg-

gende. Det vilde kun være hans Pligt over for Statsbanernes Personale og de Rejsende.

»Social-Demokraten« skriver følgende Samtale med Distriktschef Eir:

„HÆNDELIGT“.

SAMTALE MED DISTRIKTSCHEF EIR

Vi har forelagt Distriktschef Eir Sagen, og han udtalte, at Eftersynet maatte anses for at være tilstrækkeligt, saaledes sagde for Eksempel Statsbanernes Ingeniører god for det. Det omtalte Tilfælde maa henføres under Betegnelsen: »Hændeligt Uheld«, et Uheld, som altid vil kunne ske, hvor man har med Staalmateriale at gøre. Hvad Bruddets Alder angaar, vil ingen kunne sige noget.

Uheldet er maaske *hændeligt*, Staal kan springe, og et Lokomotiv er en udsat Maskine; men dette tjener dog kun til at understrege Nødvendigheden af et omhyggeligt Eftersyn.

Men for at skaffe de store Formueejere en Julegave er Madsen-Mygdal og hans Nedskæringsprofeter ikke veget tilbage for at skære løs, hvor det kan komme til at koste Menneskeliv. Vi har tidligere omtalt et Tilfælde, hvor man kun ved Lokomotivpersonalets Aarvaagenhed undgik en Katastrofe, her er et nyt Tilfælde. Mon en virkelig Ulykke skal være nødvendig, før Nedskæringsprofeterne kan indse, at Besparinger paa Sikkerheden kan blive for kostbare.

SKRIVELSER OG SVAR

Til Generaldirektoratet:

8. Oktober 1927.

Det er Foreningen bekendt, at Statsbanerne paa-tænker i nær Fremtid at tage det nye Maskindepot i Padborg i Brug og i den Anledning forflytte bl. a. alt Lokomotivpersonale i Vamdrup til nævnte By.

Imidlertid er Forholdet, som ogsaa Generaldirektoratet bekendt, saaledes, at der i Padborg desværre ikke forefindes ledige Lejligheder til det Personale, som forflyttes dertil. Da det ganske særlig i Efteraars- og Vinterperioden medfører store Ulemper at skulle bo paa to Steder, i Særdeleshed naar det ene Sted er saa afsides og ubeboet, som Padborg er, til-lader Foreningen sig at ansøge Generaldirektoratet om, at der ved Udarbejdelse af Korselsfordelinger for Lokomotivpersonalet tages det størst mulige Hensyn til, at den Tjeneste, det er muligt at tilrettelægge for Vamdrup, indtil videre forbliver ved dette Depot, saaledes at der ikke forflyttes mere Personale til Padborg end strængt nødvendigt til den Kørsel, som absolut maa henlægges dertil.

For saa vidt Generaldirektoratet imødekommer dette Andragende, hvilket efter Foreningens Opfat-telse ikke hindres af tekniske Grunde, vil det opnaas, at Antallet af boligløse i Padborg i hvert Fald bliver tilsvarende mindre, ligesom ogsaa hele Spørgsmaalet

om en Ordning af Boligforholdene i Padborg eventuelt lettere kan løses.

Foreningen tillader sig at forvente velvillig Behandling af det i nærværende Skrivelse ansøgte og imødeser Generaldirektoratets Svar snarest.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

11. Oktober 1927.

I Skrivelser af 7. Juni 1926, 14. Juli, 21. Juli, 23. August og 21. September d. A. har Foreningen beskæftiget sig med Boligforholdene for det Lokomotivpersonale, som ved Padborg Maskindepots Ibrugtagelse skal stationeres der. Generaldirektoratet vil deraf have forstaaet, dels at det i Betragtning kommende Personale for saa vidt angaar Boligforholdene imødeser Fremtiden med megen Betænelighed, dels at Foreningen er meget interesseret i nævnte Forhold. — Da nu de forhaandenværende Boligforhold i Padborg er overmaade vanskelige, tillader Foreningen sig at ansøge Generaldirektoratet om, at dette, i Betragtning af alle de Vanskeligheder og Ubehageligheder, Forflyttelsen af et betydeligt Antal Personale til Padborg vil medføre for de paagældende, indtil videre undlader at nedlægge Tinglev Maskindepot som Togdepot, saaledes at det der stationerede Personale ikke foreløbig forflyttes.

Haabende paa Generaldirektoratets Velvillie overfor dette Andragende tillader man sig af Hensyn til det i Tinglev f. T. stationerede Lokomotivpersonale at bede Generaldirektoratet om Svar snarest.

Ærbødigst
P. F. V.
Rich. Lillie.

28. December 1927.

Til

*Dansk Lokomotivmands Forening,
Ny Vestergade 7.
K.*

I Anledning af Foreningens Skrivelser af 8. og 11. Oktober d. A. (Nr. 1602 og 1603) angaaende Forflyttelser af Lokomotivpersonale til Padborg meddeles, at man mener i første Omgang at kunne reducere Antallet af omhandlede Forflyttelser, saaledes at der samtidig med Padborg Depots Ibrugtagning kun forflyttes 12 Lokomotivførere og 12 Lokomotivfyrbødere fra Vamdrup til Padborg og 1 Lokomotivfører og 1 Lokomotivfyrbøder fra Vamdrup til Lunderskov.

I Vamdrup vil der herefter indtil videre kunne forblive 3 Lokomotivførere og 3 Lokomotivfyrbødere, hvorhos det i Tinglev for Tiden værende Lokomotivpersonale foreløbig ikke kan ventes forflyttet.

P. G. V.
(sign.) *Ove Munk.*

H. Mamsen.

NYTAARSHILSEN

Til Dansk Lokomotivmands Forening.

Formand, Hr. Rich. Lillie.

Under Julefreden kastes et Tilbageblik paa Aaret, der gik, og under et kort Ophold i det daglige pulserende Arbejde søger man de Berøringspunkter op, der ligger nærmest med Hensyn til Arbejdsopgaver, Midler og Maal for det, som vor Organisation har gjort til sit. Det er da naturligt, at Tanken under saadanne Forhold standser hos vore danske Kolleger, hvis Interesser, Maal og Livsbetingelser i saa meget er lig hinanden. Vi ved alle, at det Arbejde, vi udfører, ofte er meget svært og endvidere meget uensartet, men i Bevidstheden om et ærligt Formaal, og af at man ikke staar alene eller isolerede i Kampen, ser man gerne Fremtiden i et lysere Skær end den svundne Tid.

I Haab om, at vi trods haard Modgang ikke heller nu skulde tabe denne lyse Tro, siger jeg paa min Organisations Vegne et Tak for det Aar, der er gaaet, og ønsker Dansk Lokomotivmands Forening og dens Ledelse en god Jul og et godt og heldbringende Nytaar.

Sveriges Lokomotivmannaförbund.

STYRELSEN.

Anders Borgstedt.

Til

Dansk Lokomotivmands Forening.

Ærede Kolleger!

Det tyske Lokomotivmands Forbund forsømmer ikke at sende vor Broder-Organisation i Deres Land, Dansk Lokomotivmands Forening de hjerteligste Festhilsener i Anledning af den forestaaende Julefest. Samtidig ønsker vi de danske Kolleger en god og lykkelig Overgang til det nye Aar.

Vi staar ved Afslutningen af et arbejdsrigt Aar og har særlig i den sidste Tid været stærkt optaget med Arbejde for Forhøjelser af vore Kollegers Lønninger. Dette Arbejde er nu sluttet, og hvis vi skal give Resultatet et Stempel med paa Vejen, saa lyder dette: »Knap tilfredsstillende«.

Vi gaar ud fra, at den tyske Finansministers store Ord om Lønforhøjelse til Tjenestemændene ogsaa er Dem bekendt, men vi kan forsikre Dem, at Tjenestemændenes Forhaabninger er blevet skuffede. Lønforhøjelsen udgør i Gennemsnit højst 10 pCt. i ganske enkelte Tilfælde indtil 12½ pCt. Dette svarer ikke til de Udtalelser, den tyske Finansminister har fremsat overfor den tyske Tjenestemandssstand. Alle vore Bestræbelser og Organisationernes Indflydelse har ikke været tilstrækkeligt til at opnaa en bedre finansiel Værdsættelse af Tjenestemandssstanden. Lokomotivpersonalet er dog nogenlunde tilfredsstillet; men det tyske Lokomotivmands Forbund har ogsaa været i Stand til at gøre en betydelig Indflydelse gældende.

Forventende, at det hidtil plejede venskabelige Samarbejde ogsaa i det kommende Aar maa blive opretholdt og styrket, tegner vi med endnu en hjertelig Lykønskning.

Warstein.

Farber.

DIESELLOKOMOTIV – DAMPLOKOMOTIV

Næsten overalt ser man Eksplosions- eller Forbrændingsmotoren gribe ind og konkurrere med den hidtil anvendte mekaniske eller fysiske Arbejdsydelse. Man kan se Motoren konkurrere stærkt med Dampmaskinen, og man kan se den fortrænge Haandens Arbejde paa mangfoldige Omraader. Paa Jernbanerne forsøges med at anvende Motoren som Fremdrivningsmaskine for Jernbanetog, d. v. s. fortrænge Damplokomotivet, og dette i Kraft af Motorens større Udnyttelse af Brændstoffet. Det er interessant at høre Referatet fra et Foredrag, som Præsidenten for de store Baldwin-Lokomotivværker i Filadelfia, Hr. *Samuel M. Vauclain*, har holdt ved Midwest Power Konferencen, hvori Fordelene og Ulemperne ved Diesel-lokomotivet i Forhold til Damplokomotivet blev behandlet.

»I over 100 Aar har Damplokomotivet i det store hele været Jernbanernes eneste Togbefordringsmaskine. Paa Grund af den overordentlige Udvikling af Trafikken er Damplokomotivet i de sidste 50 Aar forbedret og vil vel nok naa endnu videre baade i Retning af Arbejdsydelse og økonomisk Drift. Ikke desto mindre følger Jernbanemænd og Lokomotivkonstruktører Forbrændingsmotorens Udvikling med den største Interesse og overvejer Mulighederne for at anvende denne som Togbefordringsmaskine.

Dieselmotoren, som i første Linie maa komme i Betragtning, naar det drejer sig om større Kraftydelse, er i Stand til at udnytte 30—35 pCt. af Brændstoffet, medens de bedste Damplokomotiver kun kan bringe det til en Fjerdedel af denne Værdi, altsaa en Brændstofudnyttelse paa 8—9 pCt. Trods dette ugunstige varmetekniske Forhold er og bliver Damplokomotivet i sin nuværende Skikkelse en saa paalidelig, bevægelig Kraftmaskine, der i Driften kan anvendes, netop som Forholdene kræver det, at det vil blive vanskeligt for Diesel-lokomotivet at opveje Damplokomotivets specielle Egenskab og Fortrin i Jernbanedriften: at kunne sætte et fuldt belastet Tog i Gang og regulere Kraftudviklingen under Kørslen efter Stignings- og øvrige Forhold paa en nem og sikker Maade.

Diesel-lokomotivet maa ikke være saa indviklet i dets Indretning, og dets Vægt maa i

Forhold til de udviklede Krafterheder ikke være saa stor, og endelig maa Anskaffelsesomkostningerne ikke være saa store, da de Besparelser, som kan opnaas i Driften, ellers gaar lige op med den forøgede Kapitalanbringelse.

I Europa er hidtil gjort større Erfaringer med Diesel-lokomotiver end i De Forenede Stater. I England regner man Anskaffelsesprisen for et Diesel-lokomotiv med hydraulisk Kraftoverføring til 1,48 Gang saa stor som Prisen paa et lige saa stort Damplokomotiv med Tender; skal Diesel-lokomotivet have elektrisk Kraftoverføring, bliver Prisen 1,9 Gang eller omtrent dobbelt saa stor. Dr. *Braun* fra »Schweitsiske Maskinfabrik« i Winterthur angiver dog Prisen paa et diesel-elektrisk Lokomotiv til 1,78 Gang saa meget som Damplokomotivets.

Stort taget kan Spørgsmaalet om Motorers Anvendelse i Jernbanedrift deles i to, hvoraf det ene er at fremstille en Motor og en Kraftoverføring, der er egnet for Motorvogne med en forholdsvis lille Kraftudvikling. Denne Opgave er langt den letteste, da Motorens Vægt pr. udviklet Krafterhed i Forhold til Motorvognens Vægt er meget lille; noget ganske andet er Spørgsmaalet om et Diesel-lokomotiv med en stor Kraftudvikling. Medens Damplokomotivet kun behøver at veje 70 kg pr. udviklet H. K., vejer Dieselmotoren allerede i stedfaste Anlæg mellem 80 og 170 kg pr. udviklet H. K., men da der til Vægten af et Diesel-lokomotiv ogsaa maa henregnes Vægten af Kraftoverføringen, Hjul og Aksler m. m., er der saa megen mindre Grund til at antage, at Damplokomotivet, hvad Vægtudnyttelse angaar, vil blive distanceret af Diesel-lokomotivet.

Under Krigen byggedes ganske vist Dieselmotorer til Undervandsbaade med en Egenvægt af kun 30 kg/H. K., men disse har sikkert i Anskaffelsespris og Drift været saadan, at de ikke kan anvendes i Jernbanedrift. I 1924 byggedes i Tyskland Diesel-lokomotiver paa 1000 H. K. (konstrueret af Prof. *Lomonosoff*) til de russiske Baner. Disse vejede 130 t pr. Stk. = 130 kg/H. K.; den samme Vægt viste sig at fremkomme ved de paa Baldwin-Værket i 1925 forsøgsvis byggede Diesel-lokomotiver, hvorved Vægttilmaalingen stiller gode Overensstemmelser i Udsigt.

(Fortsættes)



DØDSFALD



C. J. Andersen.

Tirsdag den 13. December afgang Lokomotivfyrbøder C. J. Andersen, Gb., ved Døden. Andersen, der hørte til de stille blandt Lokomotivmændene, var afholdt af alle, han kom i Berøring med.

Begravelsen fandt under stor Deltagelse Sted paa af-dødes 32-aarige Fødselsdag, Onsdag den 21. fra Glostrup Kirke. Fra mange af Landets Afdelinger var sendt Kranse med signerede Baand, og fra Gedser og København var Afdelingsfanen sendt for at repræsentere ved Begravelsen.

Ved Graven bragte Kredsformanden den afdøde en sidste Hilsen og Tak fra Kammeraterne og udtalte til Slut et Ære være hans Minde.

X.

TAK

Alle, der viste sin Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, Lokomotivfyrbøder C. J. Andersens Død og Begravelse, bedes herigennem modtage vor hjerteligste Tak.

De Efterladte.



Traadløse Telefoner paa amerikanske Godstog.

En Række interessante Eksperimenter er blevet foretaget i Amerika med det Formaal at erstatte Signaliseringen mellem Lokomotiv og Togfører paa lange Godstog, som nu udføres ved Svingning af Haandlygter og Stød i Dampfløjten, med traadløse Telefoner.

Den traadløse Telefon har nu vist sig at opfylde alle Forventninger og vil nu sikkert blive indført overalt.

Paa de amerikanske Baner, hvor Systemet forsøgsvis har været i Brug i et Aarstid, arbejder man med særlig

konstruerede Telefonapparater og en Bølgelængde paa 115,4 Meter.

Den største Vanskelighed man havde at overvinde, var at finde en passende Form af Luftantenner til Anbringelse paa Lokomotivet. Man enedes tilsidst om en enkelttraadet horizontal Antenne med en effektiv Radius af ti engelske Mil.

Udsenderapparatet har to 50 Watts Lamper, og den nødvendige Strøm faas fra en Generator paa 200 Watts og et 12 Volts Akkumulatorbatteri. Mikrofonerne er af samme Type som dem, der anvendes i Aeroplaner.

Lokomotivføreren er i Stand til ganske tydeligt at høre hvert Ord fra en Højtaler bag ham, selv i Tunneler eller midt i Larmen fra et andet Tog, som passerer forbi i modsat Retning. Han er ligeledes i Stand til at sætte sig i Forbindelse med Personalet paa andre Tog.

Elektrificeringen af Jernbanerne

i Østrig skal efter Forlydende ikke fortsættes. Anledningen hertil er den, at man har udregnet, at det for Tiden er billigere i Østrig at drive Jernbanetrafikken med Kul end med Elektricitet. For Landets Industri og i Særdeleshed for den Industri, der befatter sig med elektriske Anlæg, er dette et haardt Slag, fordi den havde indstillet sig paa at udføre de store Anlæg, der var planlagte, og fordi Finansieringen var saa godt som i Orden.

Ofte forefaldende Ulykkestilfælde

ved Jernbanerne i Polen har foranlediget Trafikministeriet til at indføre, at ethvert Tog skal være udrustet med Forbindingsmateriel og nødvendige Lægemidler. Personalet skal uddannes til Samaritergerning.

I England

har ikke mindre end 500 Tog under sidste Aars Sommertrafik medført Restaurationsvogne, hvortil kommer 150 Tog med Pulmanvogne, i hvilke der ogsaa drives Restaurationsvirksomhed. Forinden Krigen var der 474 Restaurationsvogne i Drift. Allerede i 1921 havde man naaet dette Tal, og nu har man 685 saadanne Vogne i Drift, d. v. s., at Antallet er steget med ca. 45 pCt., Dette viser, at Restaurationsvognene søges meget af de Rejsende, i modsat Fald havde Resultatet sikkert været, at Vognene efterhaanden inddroges.

Toguheld ved Jellinge Station.

Ved Jellinge Station Nord for Vejle skete der foreløden et Uheld, idet en Aksel knækkede paa Maskinens Tender ved Togets Indkørsel til Stationen Kl. 12,27, hvorved Tenderen blev afsporet. Der maatte udsendes et Hjælpetog, som i Løbet af halvanden Time fik Tenderen fjernet fra Sporet og Linien gjort klar, saa Trafiken kunde genoptages. Toget var paa Vej mod Nord, saa Forsinkelsen fik ingen Betydning for Toggangen mod København.





Udnævnelser fra 1-1-28:

Lokomotivfyrbøder P. K. H. Østergaard, Struer, til Lokomotivfører i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøderne N. K. Andersen, Kolding, til Lokomotivfører i Kolding. T. V. Olsen, Fredericia, og P. V. Jarnholt, Kbhvns. Godsbg., til Lokomotivførere i Brande (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder H. V. Madsen, Kbhvns. Godsbg., til Lokomotivfører i Skjern (min. Udn.).

Forflyttelser fra 1-1-28:

Lokomotivfører K. M. Sørensen, Tønder, e. Ans. til Kbhvns. Godsbg.

Lokomotivfører J. C. Donby, Brande, e. Ans. til Randers.

Lokomotivfører M. E. K. Johansen, Vamdrup, e. Ans. til Nyborg.

Lokomotivfører G. N. C. Jensen, Varde, e. Ans. til Vamdrup.

Lokomotivfører H. R. Hansen, Brande, e. Ans. til Varde.

Lokomotivfører C. Andersen, Kolding, e. Ans. til Randers.

Lokomotivfører A. E. Gustafsen, Fredericia, e. Ans. til Korsør.

Lokomotivfører P. M. Jensen, Skjern, e. Ans. til Fredericia.

Lokomotivfører O. E. Zorn, Brande, e. Ans. til Horsens.

Lokomotivfører C. O. Rasmussen, Tinglev, e. Ans. til Hobro.

Lokomotivfører J. M. S. Sørensen, Løgumkloster, til Tønder.

Lokomotivfører J. C. Jakobsen, Odense, til Assens.

Afsked efter Ansøgning med Pension:

Lokomotivfører P. C. Sneker, Esbjerg, p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører S. C. Pedersen, Struer, p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører S. C. M. Nielsen, Aarhus H., p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører J. S. Jacobsen, Aarhus H., p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører O. C. T. Bøchel, Nyborg, p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører J. A. M. Jensen, Aalborg, p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører C. C. Nielsen (Tidsvilde), Korsør, p. Gr. af Svageligh. fra 31-12-27 (min. Afsk.).

Lokomotivfører A. J. Vrage, Kbhvns. Godsbg., p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Lokomotivfører E. E. Bielefeldt, Skanderborg, p. Gr. af Alder fra 31-3-28 (min. Afsk.).

Udsættelse af Afsked:

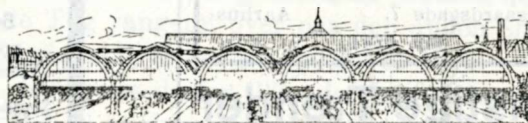
Den Lokomotivfører i Assens W. M. Thorsen meddelte Afsked fra 31-12-27 er udsat til at gælde fra 30-6-28 (den paagældende er fra 15-12-27 forflyttet til Fredericia).

Tilladelse til at træde uden for Nummer:

Lokomotivfyrbøder S. O. Sørensen, Gjedser, fra 1-2-1928 til 31-1-1929.

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder C. J. Andersen, Kbhvns. Godsbg., den 13-12-27.



KØBENHAVNS LIGKISTEFABRIK

TELEFON 69 66

BLEGDAMSVEJ 50

TLF. VESTR. 43 57

GRUNDLAGT 1888

GRUNDLAGT 1888

Kyndig og samvittighedsfuld Vejledning samt Besørgelse af alt vedrørende Begravelse og Ligbrænding.

Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43. — København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.

Bandager og Sygeplejeartikler i stort Udvalg.

Specialitet:
Bandager til vanskelige Tilfælde.

STØT VORE ANNONCØRER



Amk. Gummivare
Industri Vestergade 3 Kbhvn. K.
Vedersprøjter, Saniets- & Sygeplejeartikler
III. Præliste mod 50 Bø i Primær.
DISKRET EKSPEDITION • Telf. Byen 4195
Jernbanemødd 10 pCt. Rabat



Komplet Lager af
Briller og Pincenes
EDVARD MØLLER
Brillehuset, Vesterbrogade 36.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 7. Januar.

Redaktion: Vesterbrogade 98 A*, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14,613.

Udgaar 2 Gange maanedlig.

Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

Annonce-Ekspedition

Ny Vestergade 7*, København K.

Telefon Central 14,613.

Kontortid Kl. 10-4.

Postkonto: 20541.

Blomsterforretning

H. Dannenberg.
Blaagaardsgade 25
 Tlf. Nora 1979 Tlf. Nora 1979
 Medlemmer erholder 10 pCt.
 Varerne bringes overalt.

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor:
15 Njalsgade 15
 København
 Telefon 4015 Telefon 4015

STØT DANSK INDUSTRI

Albani Bryggeri

Afdeling:
Slotsbryggeriet - Odense
 Maltøl, Maltektaktøl og
 Dobbeltøl
 Slots-Apollinaris,
 Slots Citronvand og Slots A. B. C. Sportvand

Til alt Kontorarbejde



Smith
 Premier
 først
 og
 bedst.

Alfred Fischer & Co.s Eftf.
 Jernbanegade 6.
 Tlf. 7319. København. Tlf. 7337.

Houlbergs landskendte PØLSER

A. Larsens Eftf., Skotøjsmagasin, Istedgade 57.

Prima dansk Fodtøj til smaa Priser.
 Reparationer udføres paa eget Værksted. — Telf. Vester 483 y.

Tilbud til Tjenestemænd.

De kan for Fremtiden faa aabnet en Konto paa 1. Klasses Herre- og Dameskræderi samt Herre- og Damekonfektion, Kjoler og Drengetøj. Stort Lager af Vinterfrakker og Ulsters. Konfektions-Bestillinger til Lagerpris. Alt paa Ratebetaling til absolut kontante Priser.

Med Højaftelse
J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B. Vstr. 4610.
 Uden Udbetaling

Glædeligt Nytaar! — Tak for det gamle!

Husk i det nye Aar, at De køber bedst og billigst hos
J. V. Jensen, Skræddermester. Gl. Kongevej 135 B.

S. & C. Brøchner,

Juvelerér & Guldsmed.
 Jægergaardsgade 7. Aarhus
 Tlf. 6844

Kunstige Tænder

indsættes. — Hele Tandset 60 Kr
 Omstilling af ældre Tandstykker samt
 Reparationer hurtig og billigt.

W. Knoke, Søndergade 51²

P. Henriksens Blomsterhandel,

St. Pauls Kirkeplads - Aarhus - Tlf. 1724
 Kranse, Palmedekorationer. Potteplanter

STØT VORE ANNONCØRER

Anodebatterier.

60 Volt netto	Kr.	4,45 og 5 90
90 — — —		7,25 og 8,90
100 — — —		9,75
120 — — —		11,75
4 1/2 — — —		0,40

Jens P. Larsen, Aarhus. Tlf. 1753.

Tapeter og Malervarer

Frederiksberg Farvehandel
 Frederiks Allé 127 — Aarhus
 — Husejere indrømmes Rabat —

Møbler! R. P. Pedersen Tæpper!

50
 opst.
 Værelser
 Senge-Udstyr
 og Gardiner

Afbeta-
 ling
 mod
 Bank-
 rente

Frederiksgade 29
 Telefon 1009

Søgræs-Møbler
 Forsendes over hele Landet

10 pCt.
 mod
 Kontant

Egte Indiske
 Wilton
 Axminster
 Boucle
 Linoleum

B. N. Ransby, Jægergaardsgade 87

Aarhus Tlf. 5093
 Cigarer & Vine - Hygiejniske Artikler

Husk - Jydsk Ladestation

henter og bringer Deres
 Akkumulator overalt.
 Medens Deres Akkumulator oplades, laaner jeg Dem en i Stedet.
 Telefon 4624 A. Hansen Vestergade 46

SPIS! Magdalene Møllens SPIS!

Telefon 3363 velsmagende Brødsorter. Telefon 3363

J. Jensen Skorup, Sct. Pauls Kirkeplads 4

Skræderforretning

Chr. Christensen

Sten- og Billedhugger Etbl.
 Aarhus.

Frederiksgade 26. Telefon 720.

Bageri og Conditori

Hjørnet af Vinkelvej og Sonnesgade
 anbefales Lokomotivpersonalet.
 Leverandør til Marketeriet. Morgenbrød bringes
 Telf. 2053. E. Rosholm Olesen.

Jensen og Nielsen

Stort Udvalg i
 i moderne Gravmonumenter
 Kirkegaardsv. 1. Tlf. 1379. Aarhus

A. Muchitsch

Vestergade 7 - Aarhus
 Pelsvarer
 Hætte
 Uniformshuer