



28. Aargang N<sup>o</sup>. 20.

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Oktober 1928

## TJENESTEKØREPLANEN

Der fremsættes ofte Kritik over den Maade. Stoffet i Tjenestekøreplanerne er ordnet paa. og det kan ikke nægtes, at der er skellig Grund til Klage. En af de ofte fremsatte Beklagelser er, at Køreplanen er vanskelig at orientere sig i — og det er jo rigtig. En af de sidste Reformer, man har gennemført ved Tjenestekøreplan 1 B og 1 A, er den, at man har taget Godstogenes Løb over Strækningen Kh.—Hl. og omvendt ud af Plan 1 B og overført dem til 1 A. Vi maa ganske ærlig tilstaa, at vi ikke forstaar, hvorfor denne Reform er gennemført, det kan under alle Omstændigheder ikke siges at være en Lettelse, og praktisk er det heller ikke, at Tjenestemanden i Stedet for at kunne finde Køretiderne for et Tog i en Plan nu skal have fat i baade 1 B og 1 A — altsaa i to Køreplaner. Det er ikke alene i 1. Distrikt, at man har vanskeligt ved at orientere sig i Køreplanerne, det samme gælder for 2. og 3. Distrikt. Ogsaa der skal man lede flere Steder, omend ikke i flere Køreplaner, for at finde samme Togs Løb over hele Strækningen.

Nu skal vi villig indrømme, at der kan ses paa Ordningen af Køreplanstoffet paa forskellig Maade, men det er ihvert Fald givet, at det for Lokomotivmanden er i højeste Grad generende at skulle lede rundt i Køreplanen for at finde det, der søges. Man har det ikke somf. Eks. i Vejviseren eller i Konversationsleksikoner, hvis man søger en bestemt Ting under en forkert Betegnelse en Anvisning paa, hvor man da skal søge. Nej, Køreplanen siger Tiderne

for et Tog der eller dertil og ikke længere, og hvis der er en Fortsættelse, siges der ikke et Ord om, hvor denne skal findes. Hvis man ikke mener at kunne gaa til en Ordning af Køreplanen paa f. Eks. den Maade, man har ordnet den i Sverrig-Norge med en Side for hvert Tog, hvilket foruden at give Køreplanen et bekvemt Format tillige giver en overordentligt praktisk Ordning ihvert Fald set fra Lokomotivførernes Standpunkt, bør man i hvert enkelt Tilfælde, hvor et Togs Plan skal søges flere Steder give en Anvisning paa, hvor Fortsættelsen følger. Men som sagt, man bør stræbe henimod, at Planen for et enkelt Tog ikke skal søges flere Steder, dette er nødvendigt for en praktisk Anvendelse af Køreplanen.

Vi skal endvidere pege paa, at man i Køreplan 1 B (Nord- og Kystbanen) har anset det for fornuftig at anbringe Togene i Rækkefølge efter deres Afgangstid fra Kjøbenhavn, altsaa Godstog, lokale Klampenborg-, Rungsted- og Holtetog mellem hverandre, det er ihvert Fald en Ordning, man kan blive klog paa, men det pudstge er, at man for Tog, der afgaar fra Helsingør, har ordnet dem efter deres Ankomst til Kjøbenhavn. En Følge heraf er, at man finder en Slæber anbragt bag efter eller mellem Tog, der har Afgang flere Timer efter Slæberen. Det er vanskeligt at se, hvorfor denne Ordning er truffet, er det af Hensyn til Kjøbenhavn, det kan man næsten ikke antage, fordi Persontogene i denne By ender paa en Station og Godstogene paa en anden. Saavidt vi kan se, har man paa alle andre Udgangsstationer valgt det Princip at anføre Togene i Rækkefølge efter deres

Afgangstid, hvilket ogsaa maa anses for mest rationelt, saalænge Køreplanen bevarer dens nuværende Form.

Med Hensyn til Køreplan 1 B er der endelig det at bemærke, at det vistnok vilde være en økonomisk god Foranstaltning, om man skred til at samle alle Klampenborgtog for sig, alle Holtetog for sig og alle Rungstedtog for sig, saaledes at ikke alle Tog findes mellem hverandre, hulter til bulter, hvilket forhindrer en god Udnyttelse af Pladsen paa Siderne, der nu viser os mange bare Pletter, der ingen Nytte er til, gør Planen mindre overskuelig, og som kun koster Penge. Skred man til en saadan Ændring af Køreplanen vilde der sikkert kunne spares adskillige Sider. Vi skal tilføje, at det, for saa vidt man gik til en Nyordning i den omhandlede Retning, vilde være naturligt at anbringe Tog ad Kystbanen for sig og Tog ad Nordbanen for sig, herved vilde der ogsaa indvindes betydelig Plads og Penge.

Det vilde endvidere være ønskeligt, om man, hvor Krydsning, Overhaling etc. er angivet, vilde tilføje det paagældende Togs Tid paa Stationen, ligesom det, for saa vidt det gjaldt et Tog, der ikke løber daglig, ved en Fodnote var angivet, om Toget kun løber Søn- og Helligdage, eller kun løber Hverdag, eller maaske kun bestemte Ugedage. Ved en saadan Ordning vilde megen Usikkerhed blive fjernet uden nogen videre Udgift.

Endelig skal vi tilføje, at Køreplanen sikkert vilde komme til at fremtræde klarere, hvis man sparede Anførelse af Timetallene og nøjedes med at anføre Minuttallene og kun anførte Timetallet, naar der skiftedes Time. Herved vilde der antagelig ogsaa kunne spares adskillige Penge. Hvis man gennemførte de her paa pegede Ændringer, vilde der aarlig kunne spares adskilligt paa Fremstillingen af Køreplanerne, saaledes at der kunde blive Raad til at fremstille en ny Køreplan, naar der sker forholdsvis mange Ændringer. Det er sommetider et næsten umuligt Arbejde, man forlanger af Tjenestemanden, naar han faar udleveret en hel Bunke Rettelser, der skal klæbes ind hist og her. For Kontormanden, der altid kan have sin Køreplan i forholdsvis pæn Stand, er det maaske ingen Sag, men for Lokomotivmanden bl. a., er det ikke saa ligetil, fordi hans Køreplan, som Følge af Forholdene han arbejder under, ret ofte er i en meget daarlig Forfatning.

Rent bortset fra at Stykkerne, der skal indklæbes, ikke passer.

Der er derfor god Grund til at overveje Betimeligheden af Forandringer af Køreplanen, fordi der er Mulighed for at denne kunne faa en praktisk Form, samtidig med at der kunde spares Penge.

## AMBULANCE- OG RESERVETJENESTE ØVELSER?

Vi omtalte i vort forrige Nummer under ovenstaaende Overskrift i en Artikel vort Hjælpevognsmateriel og i denne Omtale kom vi ind paa Spørgsmaalet om Prøvealarmeringernes Værdi, der efter vort Skøn maa blive noget problematisk — for saa vidt det er rigtigt hvad vi meddelte, at der sker en forud Underretning naar det paatænkes at »prøve«.

Det forbavsede os slet ikke, da vi et Par Dage efter, at vort Blad var udkommen, i et Dagblad kunde finde Uddrag af Artiklen med de dertil hørende Interview med bl. a. den allestedsnærværende Distriktschef Eir. Der sker jo intet her paa Jernbanen, uden at Distriktschefen ved Besked derpaa, vi saa det f. Eks. da ved Juletid der kom to Tog ind paa Strækningen mellem Valby og Enghave, altsaa paa samme Interval, da fortalte han Pressen og alle dem, der ønskede at høre det, at det betød ingen Ting. For alle os, som kender lidt til Banevæsen, ser det jo lidt anderledes ud, vi ved jo, at af alle de Ting, der kan ske, er det en af de værste. Og selv om alle Jernbanemænd i deres stille Sind tænker at han er langt ude med sine Dementier, det rører ham ikke, han gaar paa med krum Hals. Skal der dementeres, er han Manden!

»Morgenbladet« for 10. Oktober skriver følgende om vor Artikel:

»Lokomotivmændenes Blad bringer i Gaar en meget heftig Kritik af Statsbanernes Ambulance- og Reservetjenesteøvelser. Hvad hjælper det, at Materiellet og Organisationen er mønsterværdig, naar man i København ikke undser sig for at bruge Reservelokomotivet, det, der holder for eventuelt at skulle assistere i paakommende Uhelds- eller Ulykkestilfælde, til at køre med Særtog i den daglige Drift, spørges der, samtidig med, at der udtales Forbavelse over, at der ikke er udstedt Forbud her-

imod. Ganske vist er det gaaet godt hidtil, men det er ikke Statsbanernes Skyld.

Videre hævder Bladet, at naar de Prøvealarmeringer, som Statsbanerne foretager med Ambulancetogene, klapper saa fortræffeligt, kan det, hvad visse Ting tyder paa, skyldes, at de ikke holdes saa tæt op ad Virkeligheden, at de sker uden noget som helst Varsel.

Vi har spurgt Trafikchef Graae, hvorledes man i Generaldirektoratet ser paa Lokomotivmændenes Paastande.

— Alarmeringsøvelserne iværksættes af Distrikterne, ikke af Generaldirektoratet. Skal de have nogen Værdi, maa de selvfølgelig foregaa uden Varsel, og der er ikke os noget bekendt om, at der skulde gives Forhaandsmeddelelse. Artiklen vil dog nok foranledige, at vi taler om Sagen med Distriktet. At Reservemaskiner skulde blive brugt til Særtog er muligt, men jeg ser ikke noget farligt deri, idet jeg gaar ud fra, at det sker med fornøden Omsigt. I hvert Fald i København er der jo Masser af Maskiner at tage af, hvis der skulde ske en Ulykke og Reservemaskinen var ude. Det er før hændet, at man i Stedet for Reservemaskine har taget en Togmaskine, fordi det var hurtigere at tilkalde den. Og Spørgsmaalet er jo altid, hvorledes der hurtigst bringes Hjælp.

— Lokomotivmændenes Kritik skyder over Maalet, erklærer Distriktschef Eir, som vi derefter taler med. Det er rigtigt, at der gives enkelte Overordnede Forhaandsmeddelelse om Prøverne, men de underordnede og Værkstedspersonalet faar intet at vide, og det er jo der, Prøven skal være.

Paastanden om Brugen af Reservemaskinerne er ren Snak. Naar Togkontoret disponerer over en Reservemaskine, er det, fordi man har en anden, der er ved at komme. Men det kan Lokomotivmændene jo ikke vide, da de ikke har Toglisten. Lokomotivmændenes Paastande er grundet i Mangel paa Kendskab og Lyst til at kritisere.

Naar vi har talt om dette Spørgsmaal er det sket for om muligt at bevirke, at der kommer den Orden i dette Forhold som der bør være, og det mener vi, uanset disse Dementier, at der ikke er. Trafikchef Graae mener jo, at der er Maskiner nok at tage af, det er der maaske nok, men det er bare mærkeligt, at man saa ikke bruger dem i Stedet for Nedbrudsreserven. Men

det er sandsynligvis meget værre med Personalet, som skal betjene disse Maskiner, thi hvad kan det nytte, at der staar en hel Del Maskiner, naar der ingen er til at betjene dem. Og Personale har man jo ikke Overflod af, det kniber ofte meget haardt, der har Nedskæringskniven jo skaaret dybt. Det er jo ikke vor Hensigt at skabe Panik om dette Spørgsmaal, vi ønsker blot i Tide at raabe et »Varsko«, thi Panikken opstaar jo først den Dag, det er Alvor og der viser sig Kludder i Ordningen. Imidlertid glæder det os, at Artiklen vil foranledige en Undersøgelse, og hvis den gaar til Bunds opdager man nok, at vi ikke skyder over Maalet, som Distriktschef Eir siger. Distriktschefen indrømmer jo, at der gives enkelte Overordnede Forhaandsmeddelelser, og det er da saa meneskeligt at disse, for at det hele skal »klappe« paa bedst mulig Maade, lader Meddelelsen gaa videre. Det er det, der sker, Hr. Distriktschef, og det vil De nok opdage, naar Sagen bliver undersøgt. Forinden Prøven arrangeres *ganske uden Forhaandsmeddelelse af nogen Art*, før kommer Øvelsen ikke til at svare til, hvad Virkeligheden byder.

Endvidere siger Distriktschefen, naar Togkontoret disponerer over Reservemaskinen, er det, fordi de har en anden, *der er ved at komme*. Med disse Ord erklærer Distriktschefen selv, at man disponerer over Reservemaskinen, *forinden* man har den anden Maskine. Vi kan egentligt erklære os tilfreds med denne Indrømmelse, som tilfulde bekræfter vor Paastand.

Det er ikke første Gang, at Distriktschefen, samtidig med at han lader sig interviewe, fremsætter Udtalelser som: »at Lokomotivmændenes Paastande er grundet paa Mangel paa Kendskab og Lyst til at kritisere«. Dertil skal vi blot bemærke, at nogleogtredive Aar i Statsbanernes Tjeneste giver den interesserede Tjenestemand Indsigt og Forstand paa adskilligt af det der foregaar ved Banerne, og det er slet ikke Forsøg paa Kritik, men en Pegen paa et Forhold, som det var ønskeligt snart bragtes til Ophør til Gavn for Statsbanerne og deres Kunder. Det kan være, det koster et Par Skilling at bringe Orden i dette Spørgsmaal, men det er dog overkommeligt og skal være overkommeligt.

Til Gengæld kunde der maaske spares et andet Sted, for Eksempel kunde man igen forlade Distriktsordningen og afskaffe bl. a. Di-

strikscheferne. Vi henleder Trafikministerens Opmærksomhed paa dette, thi det gik jo meget godt, forinden vi fik Distrikterne, der for saa vidt kun skabte os noget mere a la Omsvøbsdepartement; her var der god Anledning til at bruge Sparekniven og resolut fjerne dette Rudiment.

Man finder vel nok en anden Embedsmand, der kan lade sig interviewe og dementere — skønt det ikke er sikkert, at der findes nogen anden, der kan gøre det saa »godt«.

## EN SAG OG EN DOM

Det er vistnok de fleste Medlemmer bekendt, at der paa Sjælland-Falster findes en Jubilæumskasse, en Festkasse og en Kransekasse for Lokomotivførere i 1ste Distrikt. Jubilæumskassens Formaal er at give en Gave (i Almindelighed et Guldur) til Lokomotivførere, der holder 25 Aars Jubilæum. Denne Kasse er i sin Tid oprettet for at undgaa Indsamling ved Lister. Festkassens Formaal er at fejre Jubilæarerne og Kransekassens at give en Krans til Medlemmerne ved Død og endvidere til nærmere Paarørende.

Ved en i Foraaret iværksat Urafstemning vedtoges en Vedtægtsændring, saaledes at kun Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening kunde være Medlemmer af de ovennævnte Kasser. Ganske lignende Tilfælde har man f. Eks. for Lokomotivpersonalets Hjælpefond, hvis Vedtægter bestemmer, at kun Medlemmer af D. L. F. kan være Medlemmer af Hjælpefondens. Den omhandlede Ændring blev vedtaget med aldeles overvejende Majoritet og iværksattes ved Udgangen af April Maaned. Dette havde til Følge, at nogle Medlemmer blev slettet af Medlemslisten, bl. a. Lokomotivfører Th. Ruelykke, som anlagde Sag mod Kasserne.

Denne Sag blev behandlet af Østre Landsret, og den 4. Oktober d. A. blev der afsagt Dom. Vi hidsætter nedenfor en Udskrift af Rettens Dombog.

### Udskrift af Østre Landsrets Dombog for IV Afdeling.

Aar 1928 den 4. Oktober blev afsagt følgende Dom i Sagen IV Nr. 272/1928: Lokomotivfører Th. Ruelykke mod »Jubilæumskassen«, »Festkassen« og »Kransekassen« for Lokomotivførere i 1. Distrikt.

Sagsøgeren under nærværende Sag, Lokomotivfø-

rer Th. Ruelykke indmeldte sig i Slutningen af 1914 som Medlem af de sagsøgte Kasser, »Jubilæumskassen«, »Festkassen« og »Kransekassen« for Lokomotivførere i 1. Distrikt. I de følgende Aar har Sagsøgeren været Medlem af Kasserne, indtil han ved Udgangen af April 1928 blev slettet som Medlem paa Grundlag af en den 28. s. M. afsluttet skriftlig Urafstemning, hvorved Flertallet indsatte i Kassernes Vedtægter en saalydende Bestemmelse: »Det er dog en Betingelse for at være Medlem, at den paagældende Lokomotivfører er Medlem af Dansk Lokomotivmands Forening«. Af denne Forening var Sagsøgeren udtraadt det foregaaende Aar, fordi dens Optræden i en nærmere angiven Sag ikke havde hans Sympati.

Under Anbringelse af, at en ny Vedtægtsbestemmelse som den anførte ikke kan bringes til Anvendelse overfor ham som ældre Medlem, og under Henvisning til, at der ogsaa for Medlemmer foreligger økonomiske Interesse, f. Eks. Tildeling af et Guldur, har Sagsøgeren paastaet de sagsøgte Kasser, kendt pligtige at genoptage ham som Medlem.

De sagsøgte har paastaet sig frifundne, subsidiært mod Refusion af de til Kransekassen indbetalte Kontingenter. Til Støtte herfor har de sagsøgte anbragt, at ogsaa Sagsøgeren maa være bunden af den vedtagne Bestemmelse, der var foranlediget ved, at han og flere andre var udtraadt af den faglige Forening »Dansk Lokomotivmands Forening« og havde dannet en ny Forening, hvorved er opstaaet en saa stor Modsætning mellem de to Foreningers Medlemmer, at de ikke kan staa sammen i kollegiale Sammenslutninger som de her foreliggende, der forudsætter visse kammeratlige Følelser. De Sagsøgte har iøvrigt henvist til, at Sagsøgeren allerede har haft 25 Aars Jubilæum og ved denne Lejlighed har faaet den sædvanlige Gave af Jubilæumskassen, ligesom han har været indbudt til det i Festkassens Vedtægter nævnte Festmaaltid.

Ifølge Vedtægterne for de sagsøgte Kasser er disses Formaal, for Jubilæumskassen: »ved et maanedligt Bidrag fra Medlemmerne at samle en Sum for dermed at give en Gave til Medlemmerne ved 25 Aarsdagen som Lokomotivmand«, for Festkassen: »ved et Festmaaltid samt paa vanlig Vis paa Jubilæumsdagen at hædre Medlemmerne i Anledning af 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand«, og for Kransekassen: »at give en Blomsterdekoration med signerede Bånd til afdøde Medlemmer, deres Hustru og Børn samt Medlemmets Fader og Moder, endvidere hvor Lokomotivførerne efter Bestyrelsens Skøn maatte føle sig forpligtede til at lade sig repræsentere.« Herudover indeholder Vedtægterne kun en Bestemmelse om Kontingentets Størrelse og Betingelserne for at blive Medlem.

Idet der efter det saaledes foreliggende kun ses at være Spørgsmaal om en Art Sammenslutning med væsentligst selskabelige Formaal og af ganske personlig Karakter, skønnes Sagsøgeren ikke at have noget retslig Krav paa uanset en paa lovlig Maade vedtagen Flertalsbeslutning at være Medlem. De Sagsøgte principale Paastand om Frifindelse vil derfor være at tage til Følge, allerede fordi Sagsø-

geren har erklæret ikke at ville modtage nogen Kontingentrefusion.

Sagens Omkostninger findes Sagsøgeren at burde godtgøre de Sagsøgte med 50 Kr.

#### Thi kendes for Ret:

De Sagsøgte, »Jubilæumskassen«, »Festkassen« og »Kransekassen« for Lokomotivførere i 1. Distrikt bør for Tiltale af Sagsøgeren, Lokomotivfører Th. Ruelykke, i nærværende Sag fri at være.

Sagens Omkostninger betaler Sagsøgeren til de Sagsøgte med 50 Kr. inden 15 Dage efter denne Doms Afsigelse under Adfærd efter Loven.

Intet Stempelforbehold.

Udskriftens Rigtighed bekræftes.

At Sagen gik Sagsøgeren imod, var kun hvad vi ventede, endskønt Sagsøgerens Sagsfører bestræbte sig af al Magt for at faa vendt Sagen til Gunst for sin Klient, bl. a. ved at blande ind i Sagen ganske uvedkommende Forhold.

Dagspressen har fundet Anledning af denne Dom til forskellige Bemærkninger, saaledes skrev »Kristelig Dagblad« følgende:

Der blev i Gaar ved Landsrettens 4. Afdeling behandlet en interessant Fagforeningssag, der kaster et klart Lys over de Metoder, de socialistiske Fagforeninger anvender mod de Medlemmer, der ikke vil følge Parolen.

Sagen er af Lokomotivfører Th. Ruelykke og flere af hans Kolleger anlagt mod Jubilæumskassen, Festkassen og Kransekassen for Lokomotivførere i 1ste Distrikt, København, der har ekskluderet de paagældende som Medlemmer, og nu søger de ved Rettens Hjælp at blive genoptagne.

Overretssagfører Dalberg, der mødte for Lokomotivførerne, oplyste først Retten om Sagens Forhistorie. Dansk Lokomotivmands Forening, hvoraf de paagældende var Medlemmer, vedtog paa en Kongres i Aarhus i 1925 at yde 25 000 Kr. til de den Gang lockoutede Smede og Maskinarbejdere. *Vedtagelsen var ulovlig*\*, idet Forslaget ikke, saaledes som Lovene kræver det, havde været behandlet *paa forudgaaende Kredsmoder*\*. Efter den ulovlige Vedtagelse lod Foreningen opkræve et Ekstrakontingent paa 12 Kr. 50 Øre af hvert Medlem, men de Medlemmer, der ikke mente, at man skulde støtte Smede og Maskinarbejderne, nægtede at betale.\*)

Foreningen fik Statsbanernes Regnskabschef til at tilbageholde Pengene\*) af Lokomotivførernes Løn, men ved Henvendelse til Generaldirektoratet blev dette dog forandret. Men nu begyndte en Chikane overfor disse Medlemmer, der ved enhver Lejlighed blev sat i Gabestokken, og der blev givet hemmelige Ordre til Lokomotivfyrbøderne om at genere deres Lokomotivførere under Udførelsen af Tjenesten.\*)

I 1927 afholdtes en ny Kongres, hvor man vedtog

\*) fremhævet af os.

at ændre Vedtægterne, saaledes at Vedtagelsen fra 1925 kunde blive lovlig. Herefter udmeldte de utilfredse sig og dannede deres egen Organisation, Dansk Lokomotivførerforening. Nu har de tre nævnte Kasser Medlemmer ved en Urafstemning i April i Aar vedtaget, at det skulde være en Betingelse for at være Medlem af Kasserne, at man tillige skulde være Medlem af Dansk Lokomotivmands Forening. Ruelykke og hans Kolleger vilde ikke bøje sig for dette Krav, hvorfor de blev ekskluderede, og det har været nødvendigt at gaa til Retten for at blive genoptagne.

Overretssagfører Oksen, der mødte for de indstævnedes Kasser, paastod disse frifundne, subsidiært mod at tilbagebetale de Beløb, de ekskluderede Medlemmer har indbetalt. Han hævdede, at Kassernes Medlemmer maatte have Ret til at ændre Vedtægterne, naar de ønskede det, og det er kun berettiget, at man har ekskluderet de Medlemmer, der ikke vil følge de vedtagne Love.

Landsrettens Dom i Sagen afsiges senere.

Det var under en Overskrift som »Under Fagforeningsregimentet« og »Lokomotivføreren, der ikke ønskede, at den faglige Organisation skulde være socialistisk præget«, at »Kristeligt Dagblad« den 29. September havde denne Artikel paa og det kan jo ikke nægtes, at Overretssagfører Dalberg i Proceduren gjorde et Stykke Arbejde for at faa Retten til at gaa imod »Kasserne«, omend ikke godt nok til at vinde Sagen, endskønt han ikke undsaa sig for at anvende en Del Paastande, som dels er ubeviste, dels absolut urigtige, dels ikke vedkommer Sagen, idet de hviler paa Formodninger, og endelig har hans Procedure givet Anledning til, at Presserepræsentanter har faaet et fejlagtigt Billede af Lokomotivmændenes Organisationsforhold, hvilket bedst ses af Overskrifterne. Vi skal af de Paastande, som Sagsfører Dalberg fremsatte i Proceduren anføre følgende: »Vedtagelsen var ulovlig«, fordi Forslaget ikke havde været behandlet »paa forudgaaende Kredsmoder«. Hvis det er herpaa Paastanden om Ulovlighed begrundes, da er den ikke meget værd — thi denne Behandling har jo fundet Sted. Senere fremsættes en helt ny Paastand, at det er nogle Medlemmer, der mente(!) at man ikke skulde støtte Smede- og Maskinarbejderne, der nægtede at betale. Det er første Gang den føres i Marken, det har hele Tiden været Lovligheden og ikke Skønnet om, hvorvidt man skulde hjælpe Smedene eller ej. Senere siges det, at Foreningen fik Statsbanernes Regnskabschef til at tilbageholde Pengene — men ved Henvendelse i Generaldirektoratet blev dette forandret. Over-

retssagføreren har en livlig Fantasi, naar han fremsætter saadan noget Nonsens, og det samme gælder Udtalelserne angaaende de hemmelige Ordre til Lokomotivfyrbøderne om at genere deres Lokomotivførere.

Hvis »Kristeligt Dagblad« havde givet sig af med at undersøge den Sag, inden den havde taget sit Referat paa af Retsforhandlingerne, kunde det næppe være undgaaet Bladets retfærdige Øje, at D. L. F. ingen Forbindelse har med Social Demokratiet, fordi Organisationer er upolitisk og alene af den Grund at den ønsker ordnede Forhold indenfor sine Rammer, kan vel ikke begrunde Sigtelsen.

I en Notits i Bladet for 5. Oktober meddeler det kort og godt, at »det var berettiget at ekskludere dem«. De glæder os at se, at Bladet saa hurtigt, da Landsrettens Kendelse forelaa, konstaterede dette.

## DANSK INDUSTRI

### MED HENBLIK PAA LOKOMOTIVBYGNINGEN HOS A/S FRICHS, AABYHØJ

Vi har modtaget følgende med Anmodning om Optagelse:

Danmark er et lidet fattigt Land, hedder det paa Vers; men er det i Grunden ganske rigtigt? Det maa vel i nogen Grad afhænge af, hvad man forstaar ved Rigdom og ved Fattigdom og ligesaa ved Lidenhed. Der vilde sikkert være god Plads for os alle herhjemme, naar blot Pladsen blev inddelt rigtigt og retfærdigt, og der var sikkert ogsaa Udkomme for alle, om Brødet ligeledes fordeltes retfærdigt.

Det synes i hvert Fald noget underligt, at en vis Presse og visse Autoriteter af og til beskæftiger sig med Tanken om at animere Folk til Udvandring, til at lægge deres Arbejdskraft i fremmed Land, i Stedet for, hvad synes mere naturligt, at skaffe Beskæftigelse herhjemme i Fædrelandet. Dog, set paa Baggrund af, hvad Landets for Tiden styrende Mænd foretager sig med Hensyn til Beskyttelse af den stærke og Spark til den svage og fattige, forstaas det jo bedre; man er jo som Lønarbejder nu om Stunder ude for mange Uhyrligheder, og man faar jo da danne sig en Mening om Tingenes Tilstand og ved given Lejlighed handle derefter, om man er konsekvent.

Et af de Forhold, der for Tiden træder mest

i Forgrunden, er Beskæftigelsesproblemet. Arbejdsløsheden er saa haard en Svøbe for det hele Samfund og saa stor en Ulykke for de Individer, der direkte lider derunder, at man skulde synes, at Spørgsmaalet kom frem i allerførste Række paa Tinge og i Regeringskredse. Men hvad ser man? Fra Magthavernes Side et vrangt Ansigt og Hænderne i Skødet. Og hvem gaar denne negative Politik ud over? Hele Samfundet selvfølgelig!

Hermed et lille karakteristisk Eksempel paa Regeringens væmmelige Negativpolitik:

De to smalsporede Privatbaner, Horsens—Bryrup og Horsens—Tørring, omlægges for Tiden til normalsporede Baner og forlænges samtidig. De skal i den Anledning have nyt Materiel, bl. a. 5 nye Damp-Lokomotiver. Bevillingshaverne har indhentet Tilbud paa saadanne, bl. a. hos Firmaet Frichs, Aarhus, og Henschel & Sohn, Cassel. Man var mest tilbøjelig til at ville handle med det danske Firma, hvis først fremkomne Tilbud laa en Del højere i Pris end det tyske. Ved Forhandling med A/S Frichs gik dette Firma saa langt ned i Pris, at der faktisk ingen Fortjeneste vilde blive paa Leverancen, og Prisen laa endda nogle faa Tusinde Kr. over Tyskernes.

Her maa indskydes, at man har Erfaring for baade Stats- og Privatbaner herhjemme, at Frichs Arbejde er absolut første Klasses baade med Hensyn til Materiale som med Præcision, mens man ingen Garanti har for, at det omhandlede tyske Firma leverer lige saa fint Arbejde, navnlig hvad angaar Materialets Beskaffenhed og Dimensioner. Alene den Grund maatte være tilstrækkelig til at foretrække dansk Arbejde og den danske Industris Nødstilling en yderligere Ansporing til det samme.

De paagældende Horsensbaners Bevillingshavere, der skal have deres Dispositioner godkendte af Ministeriet for offentlige Arbejder, androg dette om Tilladelse til Indkøb af Lokomotiver og indstillede samtidig Frichs Tilbud som det, man satte mest Pris paa at modtage, selv om det var en Smule dyrere end det tyske (Bevillingshaverne til al Ære). Men Minister Stensballes Svar herpaa lød: Modtag det tyske Tilbud! Basta. — Ingen smaalig Hensyntagen til dansk Industri, Arbejdsløshed, Handelsbalance eller andet, Regeringen uvedkommende. — Hvad vedkommer den Slags dog en Venstre-regering?

Ja, visselig er Danmark et lidet fattigt Land, lidet, nemlig smaatskaaret og fattigt — paa Hjærtelag overfor den tusindtallige Skare med de ledige Hænder og Byernes Erhverv.

Hvor kan det ikke skære i Hjærtet paa en Lokomotivmand at se sine tidligere Fagfæller, Smede og Maskinarbejdere, ledige og fattige og samtidig vide, at det Produkt, den danske Arbejder fremstiller paa Lokomotivbygningens Omraade, er det bedste, der kan faas — og alligevel bliver det med Haan vraget, oven i Købet af Staten selv.

Det er ikke alene en Haan mod den danske Industri og dens Mænd; det er daarlig Politik overfor det ganske Samfund, men det er tillige slet Økonomi at købe tysk Godtkøbskram, naar der herhjemme kan faas bedre Maskiner til praktisk talt samme Pris.

Den Mand, der bruger et Stykke Værktøj, kan bedre end nogen anden udtale sig om, hvad Værktøjet duer til og er værd.

For Lokomotivmanden er Lokomotivet hans Værktøj, og hans Dom over de mange af Frichs leverede Lokomotiver er den bedst mulige, idet der overhovedet aldrig herhjemme er leveret bedre byggede Maskiner — hvad d'Hrr. Samfundsøkonomer burde lægge sig alvorligt paa Sinde.

Mens Talen er om dansk Industri, kunde det vist være paa sin Plads at se lidt nærmere paa et andet Forhold vedrørende Statens Maade at »ophjælpe« Industrien paa herhjemme.

Den Krise, der siden Verdenskrigen har hærget Europas økonomiske Liv, har selvfølgelig medført, at Landet baade indbyrdes og i Fællesskab har søgt Midler til at overvinde Krisen med, ikke mindst Arbejdsløshedsproblemet. Man har faaet Øjnene op for, at for at de forskellige betydningsfulde Virksomheders Drift kunde blive rentabel og konkurrencedygtig, maatte der i mange Tilfælde gennemgribende Modernisering til. Og denne Modernisering gaar for en stor Del ud paa Standardisering og Specialisering. Standardisering af Salgswaren og Specialisering af Varens Fremstilling har jo unægtelig ogsaa sin store Betydning. Men en eventuel Omlægning af en ældre Virksomheds Drift er ofte forbundet med store Omkostninger til bl. a. Anskaffelse af ny Maskiner.

Naar en Virksomhed søger at standardisere og specialisere sin Drift for derved at opnaa

større Konkurrencemulighed, altsaa blive i Stand til at fremstille en god Vare til en forholdsvis lav Pris, maa dette da ganske naturligt ligge i Samfundets Interesse og burde derfor støttes og paaskønnes ved f. Ex., at Staten gjorde sine Indkøb ved en saadan Virksomhed.

Men ogsaa her synes Statens Stilling unaturlig; thi naar man nu ser en Virksomhed som A/S Frichs liggende med mægtige Værksteder og en Mængde hypermoderne Maskiner og udmærket Værktøj, maa det forekomme forkasteligt, at Staten ikke viser en saadan Virksomhed større Interesse, thi der kunde beskæftiges langt flere Mennesker derved.

Frichs har gennem de senere Aar søgt at specialisere sin Drift paa det Felt, der ligger indenfor Jernbanemateriellets Omraade, Damp- og Diesellokomotiver og Dieselmotorvogne. Det har ganske naturligt kostet Virksomheden mange Penge og Lederne og Funktionærerne meget Arbejde, før man blev nogenlunde konkurrencedygtig.

Til Statsbanerne har Frichs leveret en Mængde Damplokomotiver og nogle Stykker til Privatbanerne. Ligeledes er der leveret en Del Dieselmotorkøretøjer til saavel Stats- som Privatbaner. Men hvorfor skal saa nu Burmeister og Wain til at levere Diesellokomotiver?

Hvorfor skal en Del af Frichs dygtige Folk, der netop har specielt Kendskab til Fremstillingen af Dieselmotorkøretøjer gøres arbejdsløse til Fordel for B. & W.s, der ingen Erfaring har indenfor den Branche.

B. og W. kan bygge Dieselmotorskibe, det kan Frichs ifølge sin Beliggenhed ikke og er derfor ikke lige stillet i Konkurrencen, og det maa da synes noget malplaceret af Staten at lade B. og W. levere Dieselmotorkøretøjer, før end Frichs nogensinde vel faar dækket Udgifterne ved sine Specialiseringsforsøg. Paa den Maade ophjælper man ikke en ny Industrigren, og det varer meget længere og koster meget mere, inden man overvinder Børnesygdommen ved det ny Produkt, idet der jo altid vil være Erfaringer at indvinde og drage Nytte af.

Men Minister Stensballes og Statsbanernes Veje er uransagelige.

*Lokomotivfører.*



## HØJRE OG TJENESTEMÆNDENE ET OPGØR MED HØJRE I ET HØJREBLAD

»Berl. Tid.« bragte i sit Nr. for 30. September følgende Indlæg fra en Tjenestemand:

»Berlingske Tidende« har spurgt — uden at opmærksomme Læsere kan være i Tvivl om, at Spørgsmaalet samtidig rummer Bladets Svar — hvorfor den konservative Sejr 1926 smaa to Aar efter forvandlede til Nederlag.

Maaske vil det derfor ikke være uden Interesse, hvorledes en Menigmand, som stemte konservativt 1926, nu bedømmer den konservative Indsats paa de vigtigste Områder siden sidste Folketingsvalg:

Man erindrer vel endnu den af det konservative Parti før Valget 1926 til Tjenestemændene udstedte Erklæring om Partiets Holdning til eventuel Lønnedskæring. Da denne Erklæring blev angrebet for Underfundighed, forsikrede Folketingsgruppens Formand, Hr. Pürschel, her i Bladet — forøvrigt lige som Redaktionen — at Erklæringen ikke indeholdt Faldgruber, hvilken Forsikring atter medførte, at mange Tjenestemænd af Embedsklasserne, der ellers var tvivlraadige — mange flere end Partiet aabenbart tror — stemte konservativt.

Næppe var Valgresultatet imidlertid fordøjet før (under Anførsel af Hr. Christmas Møller) flere konservative Helte, som før Valget uden Indsigelse havde taget Fordelen af Hr. Pürschels Forsikring, og »Berlingske Tidende«s Kaution, erklærede sig indforstaaet i det store og hele med Partiet Venstres Krav om, at Nedskæringen skulde begynde med og særlig gaa ud over Tjenestemændene.

Resultatet blev som bekendt, at nogle Tjenestemandsledere, hvorfra Hovedmandens Sympati for Regeringspartiet ikke er ukendt, medens de øvrige er Radikale, et Par af dem oven i Købet radikale Folketingskandidater, gik til Regeringen og opnaaede Forlig. At det radikale Parti samtidig slap for at tage Standpunkt for eller imod Nedskæringen, havde naturligvis ingen Betydning for Tjenestemandslederne (man spørge blot Frk. Anna Westergaard), men heldigt var det jo, at Partiet nu fromt kunde bedyre sin Forargelse over Nedskæringen og forøvrigt stikke de Konservative Ansvar for Forliget i Skøene, og i dette sidste havde det radikale Parti unægtelig ikke helt Uret.

Endelig udtalte »Berlingske Tidende« som

Afslutning, at Bladet en anden Gang nok skulde tage sig i Agt for at misforstaa konservative Erklæringer.

Nu maa Læserne ikke tro, at det er selve Nedskæringen, der faar konservative Tjenestemænd til at melde sig fra. Ingenlunde. Havde Partiet før Valget aabent og ærligt vedgaaet, at nogen Nedskæring eller Regulering sikkert vilde blive nødvendig, er det ganske vist muligt, at Antallet af Tjenestemænd, der stemte konservativt 1926, var blevet noget mindre, end det blev; til Gengæld vilde Partiet være sig bevidst at have kæmpet med blanke Vaaben, og det skulde nok lønne sig i Fremtiden.

Nu derimod ser man Tjenestemænd, ja selv Bestyrelsesmedlemmer i konservative Vælgerforeninger i Landet, som vender sig fra det Parti, der burde være selvskrevet til at værne Tjenestemænd af Embedsklasserne mod de øvrige Partiers nivellerende Tilbøjeligheder — vende sig bort med al den Bitterhed, man føler, naar man ved uærligt Spil er blevet taget ved Næsen.

Er det en saadan Politik, Hr. Christmas Møller kalder retlinet?

Man undrer sig over, at den aktive Beskæftigelsespolitik, der utvivlsomt skaffede de Konservative Valgsejren 1926, ikke kunde afvende Nederlaget 1928 eller ydermere bidrog dertil. Men naar man erindrer, hvorledes Hr. Christmas Møller lod skinne igennem, at han nærmest havde Venstres Opfattelse af Beskæftigelsesspørgsmaalet (Tolden var reduceret til den i Danmark naturlige Ubemærkethed) og saaledes gav Modstanderne Lejlighed til at kikke de Konservative i Kortene, kan man vel ikke mere undre sig over, at den konservative Menigmand ikke forstaar Hr. Christmas Møllers retlinede Politik — og betakker sig.

I den paradoksale Tid, vi gennemlever, hvor Venstreministeriet med Held driver Højrepolitik, og Højremanden Hr. Christmas Møller med betydelig mindre Held driver Venstrepolitik, har man nu iværksat Bestræbelser for at samle de konservative Retninger.

Lykkes Samlingsbestræbelserne trods Hr. Christmas Møllers Bebudelse af, at det konservative Parti i næste Halvdel af Valgperioden vil fortsætte sin retlinede Politik, bliver der sikkert endnu nogle Tusinder Hjemløse i dansk Politik. Er det Partiets Hensigt ved næste Fol-

ketingsvalg at sætte yderligere Tusinder af Stemmer over Styr foruden de ved Landstingsvalget tabte, findes næppe bedre og sikrere Vej.

Jeg kan derfor ikke noksom beklage disse Bestræbelser, da jeg selv og mangfoldige af de Vælgere, Hr. Christmas Møller, Hr. Parkov m. fl. har drevet bort fra det konservative Parti, hidtil har næret et lønligt Haab om, at Aarhus-konservatismen blev landsomfattende under den ene eller den anden Form.

Vilde det mon ikke lønne sig at gøre et Forsøg?

*Tjenestemand.*

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### ODDESUND-NORD

Da der jævnligt kommer Forespørgsler om Forholdene, kan det mulig interessere at høre lidt derom.

For hvem der interesserer sig for Strandjagt og Fiskeri, er Pladsen enestaaende, og blot Konen ikke er for selskabeligt anlagt, er der særdeles godt at være.

Der er bygget en Skole, saa det kun er Børn, der skal tage Eksamen, der maa gaa i Skole i Struer.

For en Del Aar siden lod D. S. B. alle Haverne omhegne med 3 Alen Granstammer, og da det samtidigt blev opdaget, at Rodpilen kan staa mod Vestenvinden, kan man faa smukke Haver med Arbejde og Taalmodighed.

Der er en god Plantage, og blot Arbejdet vilde blive fortsat, kunde der i Løbet af en kort Aarrække let vokse en Skov op. Naar man har set Ulfshøj Skov, der *bogstaveligt talt* er opvokset i Havvand og Strandsand og Sten, kan man kun beklage, at der ikke er gjort mere fra Banens Side.

Der er nu en Samling Huse med een Købmand eller to.

Stillingen (forsaavidt der vedvarende bliver 2 Førrere) vil egne sig særlig for en, der trænger til at faa sine Nerver i Orden, idet Luften er overordentlig sund, og for mindre Børn er Tilværelsen nærmest et Paradis, idet Strandkanten er udmærket til begge Sider, saa der altid er Læ et Sted, men om Vinteren er der ikke overvældende morsomt, men med Radio kan det jo gaa an.

At der er en udmærket Tjenestebolig er vel almindelig kendt.

*Viggo Gundel.*

## LØNNINGSLOVE

I de nugældende Lønningslove er — naturligvis — fastsat en Revision af dem, og denne skal foregaa i Rigsdagssamlingen 1929—30 bestemmer Loven, og som Følge deraf kan man snart vente nedsat en Kommission eller et Udvalg til at overveje eller drøfte de mulige Ændringer i Loven, som har fundet Sted i den

tiaarige Periode. At saadanne Ændringer ikke vil gaa ud paa at forbedre alle Tjenestemændenes Kaar, tør man vel gaa ud fra som givet, tværtimod med den nuværende Regering maa man være forberedt paa yderlig Nedskaering. — Og derfor er det det gælder om, at Organisationen staa fuldt rustet til at kunne sanere den kommende Tids Arbejde paa en bred Front og her tænkes først og fremmest paa den Uretfærdighed der begaaes overfor den ugifte, thi hans Stilling i Statstjenesten er sandelig ikke misundelsesværdig — først bliver han skilt ud fra de gifte og dernæst delt i to Kategorier, en over 35 Aar og en under 35 Aar. — Man vil deraf kunne se, at naar man tilhører den ugifte Stand, saa bliver man behandlet som en Paria, der staa udenfor Lov og Ret. Og det maa være et ufravigeligt Krav der stilles fra Organisationens Side: lige Løn for lige Arbejde, saaledes at ogsaa de ugifte Tjenestemænd kan staa paa lige Fod med det private Erhverv, der ser man nemlig paa Arbejdsydelsen og ikke om en Mand er gift eller ugift, maatte ogsaa dette finde Sted i Statens Erhverv. Men der er naturligvis mange andre Ønsker om en Forbedring ved saadan en Revision og helt urimelig skulde man ikke syntes det kunde være, om Lokomotivfyrbøderne vilde opnaa et Trøsttillæg — i Lighed med Assistenterne, især naar man ser hen til den lange Tid inden han faar sin Forfremmelse. Maatte ogsaa Organisationen have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold.

Det er at haabe, at Medlemmerne i den kommende Tid maa være vaagne overfor det Arbejde der ligger for, saaledes at vi kan sige med en kendt Annonce: Det mildner Smagen og drøjer Brugen!

*O. Lørberg.*

## EN RØST FRA EN AF DE GAMLE LOKOMOTIVFYRBØDERE

Lokomotivfyrbøder H. A. Henriksen er i Bladet for den 20. September ude med en Artikel under ovenstaaende Overskrift, og for at bruge hans egne Ord, lovlig langt ude. Henriksen begynder med at erklære, at Motorførerspørgsmaalet altid for ham har været en Gaade; men det er i hvert Fald mig en større Gaade, at der i en gammel Foreningsmands og Lokomotivfyrbøders Hjerne kan fostres en Artikel med sligt et Indhold.

For det første er Henriksen arrig over, at Pladserne bliver besat med Folk fra alle Lejre indenfor D. S. B.; men hvad vedkommer det Sagen hvorfra Folkene tages eller hvor gamle de er, naar de har Kvalifikationerne og bruger dem, saa de fylder deres Plads i Samfundet, og for øvrigt staa det jo enhver frit at søge Pladserne — ogsaa for Henriksen.

Angaaende Henvendelsen om samme Uniform for saavel Motor- som Lokomotivfører er det mig ikke muligt at fatte, hvorledes det skulde virke nedsættende paa os Lokomotivmænd eller vor Gerning. Nej, Henriksen, lad os andre holde Trit og Retning bag vor Hovedbestyrelse og derigennem være med i Arbejdet for saa gode Kaar for Motorførerne som vel muligt og sammen med dem glæde os over Resultaterne.

Henriksen slutter med at bedyre, at det ligger langt fra ham at lave Splittelse, mon Du da virkelig har tænkt Dig din Artikel optaget som en fremstrakt Broderhaand til godt Samarbejde, saa maa Du i hvert Fald være i Besiddelse af en meget livlig Fantasi, og hvorfor saa i det hele taget bedyre din ædle Hensigt.

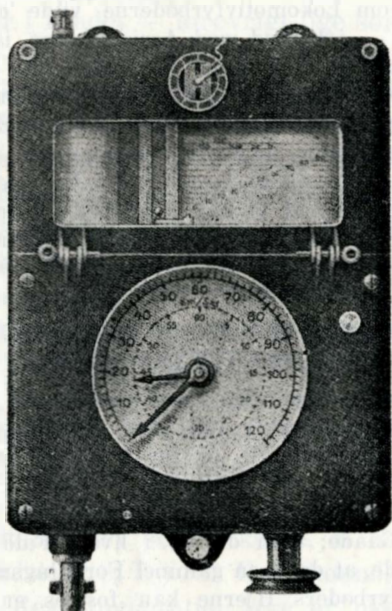
Næste Gang Du, kære Kollega, farer i Blækhuset, saa husk, at hvor Du ikke kan faa Dig selv til at gøre noget godt, saa sæt Dig ned og ti stille, saa gør Du i hvert Fald intet ondt.

Min bedste Hilsen

Chr. O. Hansen,  
Lokofb., Frhavn.

### HASTIGHEDSMAALEREN »REZSNY«

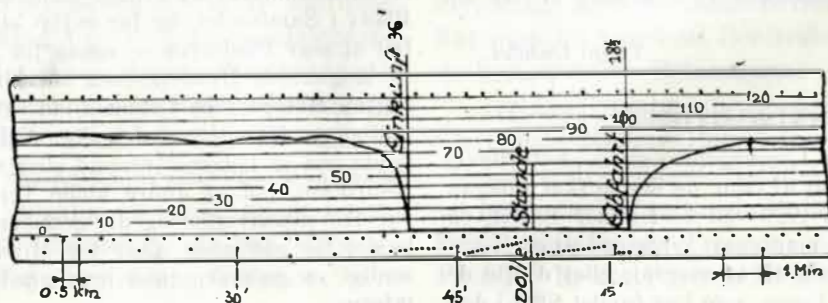
Fabriken »Hydrometer« i Breslau har efter Tegninger af Ingeniør Rezsny fremstillet en ny Type Hastighedsmaaler, der bærer Navn efter deres Konstruktor, Ing. Rezsny, som har op-



naaet Patent paa Opfindelsen. Denne Hastighedsmaaler har sine Fordele deri, at Konstruktionen er saa nøjagtig og tillige saa enkel, at naar den blot een Gang er indstillet, behøver

den aldrig mere justeres, ligesom Misvisen er udelukket ved denne Hastighedsmaaler. Der fremstilles forskellige Modeller af nævnte Type, nemlig baade en simpel Model, som kun viser Hastigheden, men ogsaa en anden, der viser saavel Hastigheden som Klokkeslettet. Hastighedsmaalerskive og Urskive er fælles, med Hastighedsmaalertallene yderst. Denne Model Hastighedsmaaler kan derhos paa et Diagrambaand registrere baade Hastighed, Køretider, Holdetider og tilbagelagte Kilometer. Hastigheden indtegnes paa sædvanlig Maade af en Staalstift paa Diagrambaandet, som er forsynet med vandrette Linier, hvis Afstande svarer til 10 km i Timen. Kilometer og Tidsangivelser (Køre- og Holdetider) derimod registreres ved Punktering af Diagrambaandet, Kilometrene lige under Hastighedsafsnittets Nullinie og Minutangivelse i Diagrambaandets Underkant. For at gøre Diagrammet lettere at aflæse, er Tidsangivelserne adskilt i baade Minutter, Kvarterer og hele Timer. Dette gøres paa den Maade, at Minutprikkerne, der som anført begynder ved Diagrambaandets Underkant, stiger skraat opad indtil den 15te Prik, den 16de, 31te, 46de o. s. v. begynder saa igen ved Underkanten, paa den Maade ses det hurtigt paa Baandet, naar et Kvarter er forløbet; men desuden prikkes de sidste Minutter i hver fulde Time til et noget højere Punkt end de foregaaende 15, 30 og 45 Minutter, saaledes at ogsaa de fulde Timer hurtigt udfindes. Ved Hjælp af Diagrammet kan man saaledes kontrollere Hastigheden paa et hvilket som helst Tidspunkt af en Tur, altsaa baade ved Gennemkørsel af Stationer, ved Kørsel paa Steder med nedsat Hastighed o. l.

Dette er dog ikke det eneste, den nye Hastighedsmaaler kan kontrollere. Efter Ønske indrettes den til at kunne registrere baade Kedeltryk og Bremsetryk samt til paa elektriske Lokomotiver at registrere Kørel med henholdsvis uden Strøm.





## JUBILÆUM



Hans M. C. Larsen.

Den 29. Oktober dette Aar kan Lokomotivfører Hans M. C. Larsen, Jægergaardsgade 134, Aarhus, fejre et sjældent Jubilæum, idet han efter at have staaet i Lære paa D. S. B. fra 25. April 1873 til 25. April 1878, fik fast Ansættelse nævnte Dag for 50 Aar siden.

Larsen kom straks samme Jul ud at køre, blev Fyrbøderlærling i 1881 og forblev i Ar. til han den 1ste September i 1893 forfremmedes til Lokomotivfører i Frederikshavn, men kom allerede tilbage til Ar. den 1. Oktober s. A., hvor han siden har gjort Tjeneste.

Larsen, der er en kendt Personlighed blandt det rejsende Publikum, er en Mand, der altid har været i første Række, saavel tjenstligt som kollegialt, og man kan vel nok tillade sig at sige, at han har været D. S. B. en god Tjenestemand, ligesom han overfor Kolleger og Medansatte altid har udvist den bedste Forstaaelse, hvad enten det gjaldt om at vise Opmærksomhed eller om at gøre andre en Tjeneste.

Naar nu L. i en nær Fremtid trækker sig tilbage fra Tjenesten for at nyde det velfortjente Otium, han efter de mange og undertiden trælsomme Aar i høj Grad har Krav paa, saa kan han gøre det med den Bevidsthed, at han har udført den Gerning, der har været ham betroet her i Livet, paa bedste Maade.

Lokomotivfører Larsen er beæret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn, hvad yderligere beviser, at han ogsaa udadtil har forstaaet at gøre sig fortjent og afholdt.

Alle vi, der endnu ikke har naaet saa langt, samles sikkert i et fælles Ønske om, at den fredelige Stund, han nu gaar i Møde, maa blive lang og lys.

S.

Den 1. November 1928 kan Lokomotivfører Chr. Villadsen, Aalborg, fejre 25-Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand. Jubilaren ansattes som Lokomotivfyrbøder i København kom derfra til Korsør senere til Glyngøre videre til Fredericia derfra til Hobro og nu formodentlig for engang at slutte i Aalborg.

Jubilaren har, som det vil ses, i de 25 Aar været stationeret mange Steder og har for saa vidt i mere end en Forstand hørt til de farende Folk. Villadsen har de



Chr. Villadsen.

Steder, han har været, forstaaet at udføre sine Pligter som Lokomotivmand paa bedste Maade, ligesom han altid har været et forstaaende Medlem af sin Organisation.

Vi ønsker ham herigennem disse Linjer til Lykke paa Jubilæumsdagen med Tak for godt Samarbejde i de forløbne Aar.

G.

## G B. LOKOMOTIVFØRERAFDELING

afholdt den 22. September et Afdelingsmøde, paa hvilket bl. a. Spørgsmaalet om hvilke Personale Dispositioner der burde foretages, naar en Motorvogn paa Grund af Nedbrud ikke kunde køre sin Tur. Der vedtoges i den Anledning følgende Resolution:

»Paa given Foranledning har Gb. Lokomotivfører Afd. I paa Mødet den 27. September 1928 behandlet Spørgsmaalet om Motorførernes Anvendelse som Lokomotivførere paa Damplokomotiver og vedtaget følgende Udtalelser:

Gb. Lokomotivfører-Afdeling maa nedlægge bestemt Indsigelse mod, at det fastslaas som Regel, at Motorførere skal anvendes som Lokomotivførere paa Damplokomotiver, saa meget mere som det af Organisationen gennem mere end 20 Aar og nu af Administrationen godkendte Krav, om Damplokomotivers Betjening af Lokomotivførere, herved tilsidesættes.

Da det af Referatet af Hovedbestyrelsesmødet den 29. og 30. Aug. d. A. fremgaar, at alle Motorspørgsmaal indtil videre er henlagt under Organisationens Formand, der paa dette Omraade synes at have en anden Opfattelse, skal man anmode Lokomotivfører-Kredsens Bestyrelse om uopholdelig at træffe Foranstaltning til, at der ikke med Administrationen træffes Aftaler paa dette Omraade, der tilsidesætter Lokomotivførernes berettigede Krav: Lokomotivførere til Lokomotivfører-Tjeneste.

Derefter behandledes forskellige Sager, der forelaa bl. a. Kørselsfordelingerne, Skrivelser fra Distriktet om Olieforbruget. Det vedtoges at ansøge Distriktet om Anbringelse af en Vandopstander ved østre Kulkran ved Dybbølsremisen.

R. L.

STØJEN OG RØGEN FRA PERSONBANE-  
GAARDEN

Vi har modtaget følgende:

Som mangeaarig Beboer af en Lejlighed ved Centralbanegaarden har jeg haft Lejlighed til at føle en stigende Ulempe af Støj og Røg fra Banegaardens Lokomotiver.

En Grund til Forværelsen ligger uden Tvivl i Trafikens Vækst; men jeg mener at have bemærket en stærkt tiltagende Larm fra Lokomotivernes Sikkerhedsventiler og fra en meget haard Igangsætning af Rangerlokomotiverne, en Støj, som naturligvis bliver særlig generende, for ikke at sige nervepirrende, naar den foraarsages ganske tidlig om Morgenen eller meget sent om Aftenen og paa en Tid, da man har søgt Hvile.

Jeg vil tillade mig at henstille til den ærede Forening, om det ikke var muligt at forsøge en Paavirkning af Lokomotivførerne til Fordel for Beboernes Nattesøvn. Der foreligger uden Tvivl skellig Grund for Støjens Forvoldelse, men naar jeg nu — paa mange andre Plagedes Vegne — tillader mig at henlede Opmærksomheden paa den store Ulempe, som især Støjen forvolder, nærer jeg ingen Tvivl om, at Maskinpersonalet — som jo ogsaa ved, hvad Nattesøvn er værd — velvilligst vil bestræbe sig for, at Udblæsningen fra de stærkt støjende Ventiler sættes ned mest muligt, og at Igangsætningen navnlig af Kystbanetogenes Returstammer efter Midnat sker med lidt mindre eksplosiv Kraft. Ogsaa en bestemt Plageaand af et Lokomotiv, som hver Morgen tidlig tvinger mange Mennesker ud af Søvn, bedes velvilligst erindret.

Med Højagtelse

William Halland.

Idet vi henleder vore Læsers Opmærksomhed paa ovenstaaende venlige Henvendelse til os, skal vi tillade os at anmode vore Medlemmer om at vise den størst mulige Hensyntagen til den fremsatte Henstilling og rette Bestræbelserne henimod at nedbringe Støjen og Røgplagen det mest mulige, saaledes at disse Ulemper voldes de Omboende saa lidt Gene, som det overhovedet er muligt. Og navnlig gælder det paa den Tid, hvor Folk i Almindelighed er gaaet tilsengs.

Lad os forsøge, om det skulde være muligt at gøre Igangsætning og Ophold paa Personbanegaarden mere lydløs.

Red.



### Lommehaandbogen

udsendes igen i Aar den 1. December. Vi henleder Opmærksomheden paa de udsendte Tegningslister, som nu er ved at blive inddraget. Bogen, der i de forløbne Aar har vist sig at være en udmærket Hjælper i den daglige Tjeneste, indeholder en Mængde fortrinlige Oplysninger saavel af tjenstlig Karakter som af almen Interesse. De forskellige Afsnit er ført a jour, ligesom Bogen er udvidet med forskelligt nyt Stof.

For de af vore Læsere, som af en eller anden Grund ikke er bleven paaført de udsendte Lister, men som maatte ønske at købe Bogen, kan ved at indsende Bestilling til Kontoret under Adresse: »Lommebogen« opnaa at faa denne tilstillet samtidig med de paa Listerne førte.

Bestil Bogen i Tide. Bogen, der ikke kan undværes. Oplaget bliver ansat efter Bestillingernes Antal. — Derfor bestil den nu, hvis den ikke allerede er bestilt.

### Lanternen.

Foreningen afholder Fredag den 2. November Kl. 17.30 pr. Torskegilde med efterfølgende Andespil og Bal til Kl. 3. Festen afholdes i Sass Lokaler, Linnegade 18, Hj. af Frederiksborggade. Til Torskegildet er der kun Adgang for Foreningens Medlemmer med Damer. Billetter à 2 Kr. pro persona faas hos Kassereren Th. Olsen, Ægirs-gade 68. 3., N. Kl. ca. 20.00 Andespil, hvor Venner og Bekendte kan deltage, enhver Lokomotivmand indbydes venligst —!

Festudvalget.

### Bonus.

Vi henleder herved Opmærksomheden paa, at der *aller* iaar fordeles ca. 19 000 Kr. i Bonus til Medlemmerne af »Uhedsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale«. Fordelingen sker derved, at der ikke afkortes Kvartalspræmie i 2 Kvartaler; der er saaledes intet opkrævet den 1. September, og heller ikke for det næste Kvartal, der løber fra 1. December, vil Præmie blive opkrævet. Vi gør udtrykkelig opmærksom paa denne Bonusfordeling, fordi det herefter bør staa Medlemmer saavel som Ikke-Medlemmer klart, at den er en Følge af, at Foreningen er kooperativ, saaledes at alt hvad Foreningen tjener paa sine Forsikringer, udelukkende kommer dens *egne* Medlemmer til gode, og dette bør tages i Betragtning, naar de iforvejen lave Præmier skal bedømmes.

Bonusfordelingen iaar vedrører dog kun de Medlemmer, som er indtraadt i Foreningen før 30. November 1927, og som er Medlemmer i September og December Kvartaler 1928.

Ch. Petersen.

Chr. Schmidt.

### Norsk Lokomotivmandsforbund

kan den 22. Oktober fejre 35 Aarsdagen for sin Stiftelse. I »Lokomotivmands Tidende« for 15. Oktober findes en kort Oversigt over Forbundets Virke gennem 35 Aar. Vi ønsker vor norske Broderorganisation til Lykke med Dagen formet med Ønsket om Fremgang i kommende Tider.

### Sammenslutningen af forskellige Transportmidler i Berlin

Magistraten i Berlin har godkendt et Forslag om Sammenslutning af Trafikmidlerne i Berlin. Gennem Opløsning af de gamle Trafikelskaber (Berliner Strassenbahnbetriebs G. m. b. H., Hoch- und Untergrundbahngesellschaft og Allgemeine Berliner Omnibus A. G.) samt Oprettelse af et nyt Verkehrs-A. S. baner Vej for en systematisk Udvikling af Trafiken i Gross-Berlin. Videre erholder man Mulighed for at opnaa en bedre Finanspolitik indenfor Statens Trafikvæsen saavel som en bedre Løn- og Socialpolitik. For at gennemføre Planen behøves ca. 2,3 Millioner Mark, men ved Oprettelsen af det nye Selskab spares aarligt 5 Millioner Mark.

**Verdens Kulproduktion i 1926**

beløb sig til lidt over 1250 Mill. Tons, hvilket Tal ikke viste nogen nævneværdig Forskel hverken fra det foregaaende Aar eller fra Aaret før Krigen. I 1886 var den lidt over 400 Mill. Tons og forøgedes derefter stadig og regelmæssigt indtil 1913, da Kulproduktionen var gaaet op paa 1341 Mill. Tons. Den standsede Bevægelse i Produktionens Vægt skyldes navnlig Konkurrencen fra Brændselsoliens Side, Tilvæksten i Brugen af Vandkraft og endelig ikke mindst de forbedrede Metoder i Brugen af selve Kullene.

Den Konkurrence, der siden 1913 har fundet Sted fra Brændselsoliens Side, har sandsynligvis været stærkest paa Skibsfartens Omraade. Tonnagen for samtlige søgaaende Skibe, der brugte Kul, var i 1914 44 Mill. Tons. Den gik ned til 41 Mill. fra 1914 til 1926. I samme Periode voksede Tonnagen for de olieforbrugende Skibe fra 1.5 Mill. til 23 Mill. Tons. Paa samme Maade er Vandkraften blevet udviklet i en Mængde Lande — i visse op til 120 Procent i de nævnte Perioder.

Hvad Forbedringen i Brugen af Kul angaar, kan som Eksempel anføres, at i 1920 brugtes paa de amerikanske Jernbaner 197 Pund Kul til Udførelse af et bestemt Arbejde ved Befordringen af Godstog. I 1926 blev det samme Arbejde, den samme Kraftudfoldelse udført ved Hjælp af 155 Pund Kul, altsaa en Besparelse paa over 25 pCt. Endnu mere slaaende er et Eksempel fra Produktionen af Elektricitet. I 1919 udkrævedes der 3,2 Pund Kul til at frembringe 1 Kilowatt-Time; i 1926 var Forbruget hertil gaaet ned til 1,95 Pund Kul.

Som kulproducerende Lande er naturligvis stadig De Forenede Stater, England og Tyskland de førende. Deres samlede Produktion udgør omtrent de tre Fjerdedele af hele Verdens Kulproduktion. De er ligeledes de største Eksportører af Kul, men paa dette Omraade er England langt forud for de andre. Med Hensyn til Eksporten kommer Polen som Nummer fire. Frankrig staar som Nummer fire Producent, men er derimod Nummer et i Retning af Import.

T. f. M.

**Organisation.**

Vi bringer nedenfor et Par engelske karakteristiske Anecdoter om Nytten af Organisation, som paa en ypperlig Maade illustrer den Respekt. Organisationstanken har vundet overalt.

Under Krigen blev Funktionærantallet reduceret paa alle Omraader, og endog i Sindssygeanstalterne blev Antallet af Opsynsmænd reduceret til det mindst mulige. En Dag inspicerede et Medlem af Regeringen et af disse Sygehuse.

Da han kom ind i Gaarden, hvor de Internerede opholdt sig, lagde han Mærke til, at der kun fandtes to Vogtere, medens Patienternes Antal beløb sig til mindst 50. Ministeren spurgte da den ledsagende Læge, om det ikke var farligt kun at have to Vogtere til saa mange Sindssyge, men hertil svarede Lægen:

— Hvis en af de Syge faar et Raserianfald, er to Vogtere stærke nok til sammen at holde den rasende. De behøver aldrig at frygte for, at de andre Sindssyge angriber. Thi, sagde den erfarne Læge, *Idioter organiserer sig aldrig.*

En anden Historie beretter om en engelsk Lord, der

antog en ny Kusk, som var en Mester i at slaa med Pisken. Da de en Dag var ude at køre, bad Lorden Kusken om at tage en Blomst ved Vejkanten op med Pisken. Og det gjorde Kusken ogsaa. Lorden syntes imidlertid ikke, at han havde prøvet Kusken's Dygtighed nok, hvorfor han lidt efter, da han fik Øje paa en Hvepsere, spurgte Kusken, om han med et eneste Rap af Pisken kunde dræbe en Hveps, som krøb udenfor Reden.

— Det kan jeg nok klare, svarede Kusken — men jeg gør det ikke.

— Hvorfor da? spurgte Lorden.

— Jo, sagde Kusken, *de er organiserede, de Slyngler der!*

**Svejtisk Højtrykslokomotiv.**

Lokomotivfabrikken i Winterthur har bygget et Damplokomotiv med 60 Atmosfærers Kedeltryk. Ved Forsøgs-kørslen opnaaedes i Sammenligning med Kul- og Vandforbruget paa et Lokomotiv med almindelig overhedet Damp paa 12 Atmosfærer, men iøvrigt med samme Trækraft som Højtrykslokomotivet, en Besparelse paa 35—40 pCt. og 47—55 pCt. af henholdsvis Kul og Vand.

**TAK**

Lokomotivfyrbøderne i København, Slagelse og Kalundborg bedes herigennem modtage min hjerteligste Tak for den Hjælp og Deltagelse, der er vist mig i den første svære Tid.

Odu Andersen.



Overført som ekstraordinære Medlemmer:

Pens. Lokomotivfører N. C. C. Olsen, Viborg, Jyll., pens. Lokomotivfører C. S. Christensen, Nyborg, pens. Lokomotivfører J. A. M. Jensen, Aalborg, pens. Lokomotivfører P. C. Christensen, Fredericia.



Afsked.

Lokomotivfører A. P. D. Rasmussen, Viborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—28 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. M. Pedersen, Frederikshavn, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—28 (min. Afsked).

Lokomotivfører N. J. F. Rohde, Kbhavns Godshgd., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—28 (min. Afsked).

Lokomotivfører H. M. G. Larsen, Dbmd., Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—1.—29 (min. Afsked).



*Saml alle Deres Kreditorer paa een Haand.*

*Hent en Rekvisition i Garantien*

*Dosseringen 4*

*Tlf. Nora 484 v*

**CIGARER — CIGARILLOS  
SKRAA & SHAGTOBAK**

fra

**Vilh. Langes Fabriker**

Forlanges overalt.

Forlanges overalt.

**STØT VORE ANNONCØRER!**



**TANDLÆGE  
TAGE HANSEN'S EFTF.**

S. A. MARTENSEN

KONSULTATION: 10-3 OG 6-7  
LØRDAG: 10-2

ENGHAVEPLADS 6

TLF. VESTER 3330



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

**Camillus Nyrops Etabl.**

Nyrop og Mang A/S.

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

**Bandager og Sygeplejeartikler  
i stort Udvalg.**

*Specialitet:*  
Bandager til vanskelige Tilfælde.

**Illustreret  
Familie-Journal.**

**Ægteskabsbogen**

Hvordan man begrænser Børnefødslerne  
Oplysende — 18 gode Billeder  
Pris 1 Kr. + Porto. — S. Vogel,  
Vestergade 3. København K.

Til alle Kontorarbejde



**Smith  
Premier**

først  
og  
bedst.

**Alfred Fischer & Co.s Eftf.**  
Jernbanegade 6.  
Tlf. 7819. København. Tlf. 7337.



Tandlæge

FRK. SØRENSEN

Konsultation: 10-7.

Istedgade 69.

Telf. Vester 905 x.



**Støt vore Annoncører!**

**Arbejdernes  
Kødforsyning**

har følgende Udsalgssteder:

Nørrebros Runddel. Taga 219  
Nansensgade 90 . Telf. 4584  
Haderslevsg. 3 (Vesterbro) — 2761

**Fører kun  
1ste Klasses Varer**

**Fællesforeningen for  
Danmarks Brugsforeninger**

Hovedkontor:

**15 Njalsgade 15**

København

Telef. 4015.

Telef. 4015

*Nærmestende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 20. Oktober.*

REDAKTION: Vesterbrogade 98 A, 2. Sal, København V.

Tlf. Vester 8173 eller Centr. 14 613.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: 6 Kr. aarlig.

Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Ny Vestergade 7, 3. Sal, København K.

Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10-4.

Postkonto: 20541.