



32. Aargang N^o 2

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Januar

STATSBANERNES PROGRAM

Om Statsbanernes Program for det kommende Aar har Generaldirektøren udtalt følgende til Dagspressen:

»For at begynde med det mest nærliggende, siger Generaldirektøren, vil de store Ombygning- og Anlægsarbejder, der betinger Elektrificeringen af Københavns Nærtrafik, blive fortsat i det kommende Aar. Det drejer sig, som bekendt, om Strækningerne Frederiksberg—Vanløse—Hellerup, Valby—Hovedbanegaarden—Klampenborg og Hellerup—Holte.

Saaledes vil paa Strækningen Valby—Hovedbanegaarden—Klampenborg de nye Stationsanlæg ved Axeltorv, Nordre Frihavnsgade og Svanemøllen blive paabegyndt. Og Arbejdet med Forhøjelse af Perronerne paa Stationerne mellem København og Klampenborg blive fortsat.

Ved den nu i Slutningen af 1931 paabegyndte Opstillingsbanegaard ved Svanemøllen vil Jordarbejdet i det væsentlige blive fuldført.

Delvis for Københavns Kommunes Regning vil der blive udført betydelige Jord-, Tunnel- og Sporarbejder ved den nye Kødbý ved Ingerslevgade.

Paa Nørreport Station opføres over Hovednedgangen en Ventesals- og Garderobebygning. De to runde Pavilloner ved Frederiksborggade nedrives. Hovedbygningen paa Hellerup Station ombygges og moderniseres.

Anlægget af det andet Spor Holte—Hillerød fortsættes, og mellem Lillerød og Hillerød vil Dobbeltsporet antagelig kunne tages i Brug i 1932. Birkerød og Lillerød Stationer udvides.

Ombygningen af Holte Station vil, bortset fra Sikringsanlægget, blive fuldført i Løbet af Aaret. Stationen vil faa Perrontunnel med direkte Adgang til to Perroner saavel fra Vejlesøvej som fra Stationsvej. Paa Hillerød Station vil Arbejderne omtrent kunne afsluttes.

Paa den midtsjællandske Bane vil Underbygningen paa Strækningen Frederikssund—Hillerød blive fuldført.

Der vil blive foretaget omfattende Sporforstærkningsarbejder med Indlægning af sværere Skinner og flere Sveller paa Boulevardbanen. Københavns Godsbanegd.—Vigerslev, Skodsborg—Helsingør, Oreroved—Gedser og endnu paa flere Strækninger. Det drejer sig om Arbejder til ca. 5 Mill. Kr. Og der vil blive anvendt ca. 800 000 Kr. til Stenballastering.

De nye svære Store Bæltfærger kræver Bygning af nye stærkere Færgelejer. Den paabegyndte fuldstændige Fornyelse af 2. Færgeleje med tilhørende Moler i Korsør — det drejer sig her om Arbejder til ca. 1 Mill. Kr. — vil blive fuldført. Anlæg af et lignende nyt, moderne Leje i Nyborg ventes paabegyndt i Løbet af Aaret.

Om Lille Bæltbroen, det store Arbejde, paa hvis Fuldførelse der ventes med saa stor Længsel, er der at sige, at Landpillen og Tilslutningsbrofag paa Jyllandssiden nu paa det nærmeste er fuldført, og i det kommende Aar vil de tilsvarende Arbejder paa Fynssiden blive udført. Sænkekassen for Strømpiller nærmest Jyllandssiden er anbragt paa Plads og delvis sænket. Sænkekassen for den næste Pille er søsat og bygget færdig i Højden, men endnu ikke bragt paa sin endelige Plads. Dette vil nu

ske, og de to omhandlede Piller nærmest Jyllandssiden vil blive fuldført i Løbet af Aaret, saaledes at Montering af Overbygningen paa disse to Piller ventelig kan begynde i Efter-sommeren. Sænkekassen til den 4. og sidste Strømpille vil blive paabegyndt. Ogsaa denne Pille ventes søsat og mulig sænket i Aarets Løb.

I Land foretages der store Vejarbejder. Og den nye Hovedbygning i Fredericia paabegyndes.

I Vejle er store Arbejder i Gang paa Stationen og uden for den. Det meste af det vil blive fuldført i Aarets Løb.

Naar Lille Bæltsbroen kommer, vil der kunne foretages en Koncentration af det Arbejde, der udføres i Statsbanernes Centralværksteder i Aarhus, Nyborg og København. De dertil nødvendige Byggeforetagender vil delvis blive udført i 1932.

Samtidig med Sommerkøreplanens Ikrafttræden tages Dobbeltsporet mellem Langaa og Stevnstrup i Brug.

Det er de faste Arbejder. Men dertil kommer de store Anskaffelser af rullende Materiel.

Scandia i Randers har i Ordre 5 1., 2. og 3. Klases Staalpersonvogne til Gedserruten, 32 3. Klases Staalpersonvogne, hvoraf de 9 er bestemt for Strækningen Frederikshavn—Hamborg, 30 Kølevogne, 10 Postvogne og 20 aabne toakslede Godsvogne til let Gods.

Frichs i Aarhus bygger 2 900 HK. Diesellokomotiver, 4 store Dieselpersonvogne (240 HK) og 2 Rangerlokomotiver til Københavns Godsbanegaard.

I Begyndelsen af Aaret vil der blive givet Ordre ud paa den første Del af det rullende Materiel til den elektriske Drift af Københavns Nærtrafik. Hele Leverancen hertil vil omfatte ca. 62 Motorvogne og 30 Bivogne.

Hvad selve Driften angaar, venter jeg den første Betænkning fra Stykgodsudvalget, omfattende Hobro—Løgstørbanen og Viborg—Aalestrupbanen, allerede inden Formanden, Kontorchef Herschend, i Februar bliver Distriktschef. Trafikinspektør Hyllestad bliver saa Formand, og jeg haaber, at Undersøgelsen af de forskellige Strækninger vil blive tilendebragt i Aarets Løb. Og saa kommer det vanskelige Spørgsmaal, hvad vi skal gøre med de Stationsforstandere, der bliver ledige. Det ved jeg ikke endnu. *Men man maa jo altid huske paa, at det ikke er Brikker, men levende*

Mennesker, der sidder derude. Derfor vil vi gaa frem med al den Humanitet, der kan forenes med det økonomisk forsvarlige.

Men foruden at spare maa vi ogsaa se at skaffe nye Indtægter. I Øjeblikket er jeg ikke i Stand til nærmere at sige hvordan. Men der er f. Eks. Transporten af levende Dyr, hvor der er en ret stærk og ret ulige Konkurrence fra Bilernes Side. Disse har nu meget større Frihed end vi, vi er stærkt begrænsede. Der maa vi forlange Ligestilling, enten maa Bilerne have Begrænsning eller vi samme Frihed som de.

Hvad vort Forhold til Bilruterne angaar, interesserer det os uhyre meget, og det er Genstand for Overvejelser. Men hvad der mulig vil ske, vil hænge sammen med de Resultater, som Stykgodsudvalget kommer til.

Nogen Indtægt vil vi faa ved, at Banerne i det kommende Aar som Institution overtager det Postarbejde paa Stationerne, som Stationsforstanderne hidtil har sluttet private Aftaler om med Postvæsenet. Selvfølgelig vil Stationsforstanderne faa et Vederlag derfor.

Jeg interesserer mig i høj Grad for at faa en hurtig Ekspedition i Generaldirektoratet. Man maa undgaa Dobbeltarbejde mellem Generaldirektoratet og Distrikterne. Der skal saa vidt mulig samtales i Stedet for skrives. Telefonen skal benyttes i større Udstrækning. Og man skal bruge stenografisk Assistance, noget, som man tidligere ikke har været stærkt inde paa.

I det hele skal man komme bort fra det ministerielle System. Det kan være meget godt i den røde Bygning, men det passer ikke i en saa stor Virksomhed som Statsbanerne.◀

— — —
Det glæder os at se, at Generaldirektøren nu er saa klog, at han vil tage Hensyn til de Mennesker, det eventuelt kommer til at gaa ud over, hvis nogen skal forflyttes. Da Skanderborg Depotet skulde nedlægges, hed det bare: Skanderborg Depot nedlægges.

GENERALDIREKTØREN OG BILKONKURRENCEN

Den, der havde ventet i Generaldirektør Knutzens Tale paa Stationsforstandermøderne at finde nogle af de store Linier for Fremtidens Jernbanepolitik, vil være blevet skuffet.

Det kunde imidlertid ikke med Rette forlanges, at en ny Mand i Etaten — selv om han var nok saa dygtig og alsidig — 14 Dage efter sin Embedstiltrædelse skulde kunne tale om Jernbanedrift til en Forsamling af Fagfolk.

Men der var alligevel et Par af Tidens aller vigtigste Spørgsmaal, Hr. Knutzen rent i Forbigaaende ofrede et Par Bemærkninger, det ene var Forrentningsprincippet og det andet Trafikkonkurrencen. Vi beskæftigede os i sidste Nr. med Generaldirektørens lidt nonchalante Affærdigelse af Kravet om en ændret Forrentningsform, og hertil har vi intet yderligere at føje til.

Til hans Udtalelser om Konkurrence-spørgsmaalet har vi nogle Bemærkninger at gøre. Generaldirektøren begyndte med at tage det meget kloge Forbehold, at han ikke paa nærværende Tidspunkt kunde sige ret meget — men, tilføjede han, »vi maa huske paa, at D. S. B. er til for Samfundets Skyld og ikke omvendt, og vi har derfor ikke Lov til at lægge Hindringer i Vejen for andre Befordringsmidler, hvis vi ikke kan tilbyde en lige saa god og — alt taget i Betragtning — lige saa billig Transport. I lokal Trafik af Gods er vel nok Bilerne os overlegne, fordi Omladningen spares, og det betyder med den nuværende Arbejds løn meget. Derfor maa vi særlig fra vor Side sætte ind paa de længere Transporter.«

Disse Ord kunde godt tydes saaledes, at den nuværende Generaldirektør var inde paa den Tanke, at da den private Biltrafik synes at være Banerne overlegen i den lokale Trafik, maatte vi trække os tilbage paa det betydelige Transportomraade og hellige os Opgaven som Transportformidler paa de længere Afstande.

Hvis det virkelig havde været Generaldirektørens Opfattelse, vilde det have været meget uheldigt, thi eftersom ingen Afstande indenfor vort Lands ringe Omraade med Rette kan betegnes som »længere« i trafikmæssig Betydning, vilde Banernes Arbejdsfelt blive meget begrænset. Og jo hurtigere vi frivilligt vilde efterlade hele Lokaltrafikken til de private Bilforetagender, desto hurtigere vilde disse faa Kræfter til at konkurrere os ned ogsaa paa de længere Ruter, hvor vi hidtil — ikke har været fri for Konkurrencen, hvilket bør bemærkes, men i det store og hele har haft Overtaget. Naar vi alligevel ikke mener, at Generaldirektør Knutzen ser slet saa selvopgivende

paa Bilkonkurrencen, som hans Udtalelser til Stationsforstanderne kunde tyde paa, støtter vi os til nogle Nytaarsbetragtninger, han senere har fremsat overfor Dagbladet »Politiken«.

Her taler Hr. Knutzen ikke alene om at spare, men ogsaa om at skaffe nye Indtægter.

I Øjeblikket, udtaler han, er jeg ikke i Stand til nærmere at sige hvordan. Men, tilføjes der i Interviewet, »der er f. Eks. Transporten af levende Dyr, hvor der er en ret stærk og ulige Konkurrence fra Bilernes Side. Disse har nu meget større Frihed end vi, vi er stærkt begrænsede. Der maa vi forlange Ligestilling, enten maa Bilerne have Begrænsning eller vi samme Frihed som de.

Hvad vort Forhold til Bilruterne angaar, interesserer det os uhyre meget, og det er Genstand for Overvejelser. Men hvad der muligvis vil ske, vil hænge sammen med de Resultater, som Stykgodsudvalget kommer til.«

I denne Udtalelse er der Realiteter; her peger Generaldirektøren med Rette paa det urimelige Forhold, at det offentlige Transportvæsen — Banerne — paa vigtige Omraader er handicappet til Fordel for de private Bilforretninger, og vi giver ham vor fulde Tilslutning til, at Banerne i hvert Fald maa kunne forlange Ligestilling.

Generaldirektørens Udtalelser om de faste Bilruter peger ogsaa i Retning af Aktivitet, hvilket kun kan tilfredsstille os, der gennem flere Aar har hævdet den Opfattelse, at vore Konkurrencemuligheder indenfor de mere lokale Omraader for Personbefordringen ikke saa meget ligger paa Skinnerne som paa de Landeveje, hvor Konkurrenterne optræder, og at Statsbanernes Bestræbelser maa indrettes paa at udbygge en Biltrafik, der dels dækker den paagældende Egnns virkelige Trafikbehov og byder den et fast organiseret Transportvæsens Fordele, og dels tjener som naturlig Føde- og Fordelingsruter for Jernbanetrafikken, samt til at opretholde denne Trafik i Landsdele, hvor man alene af økonomiske Grunde ellers vilde være nødsaget til at tage Spørgsmaalet om en fuldstændig Nedlæggelse op.

Generaldirektøren henviser, hvad dette Spørgsmaal angaar, til de Undersøgelser af Sidedanernes Forhold, som for Tiden finder Sted i det saakaldte Stykgodsudvalg — og det er sikkert rigtigt, at det maa tages op her og løses samtidig med, at visse Baners Beredskab un-

dergaar Forandringer, thi gør man ikke det, vil de private Biler simpelthen faa Basis for nye Fremstød, der yderligere vil trænge Banerne tilbage i Konkurrencen.

Her er et Omraade, der indeholder et Lyspunkt for vor Etat, og Generaldirektørens Udtalelser til »Politiken« tyder — i Modsætning til Bemærkningerne paa Stationsforstandermøderne — paa, at han er at træffe paa den rigtige Linie.

(*Jernbanetidende*).

SKANDERBORG DEPOT

I Midten af December udsendtes pludselig en Meddelelse om 3. Distrikts Ophævelse og samtidig om Skanderborg Depots Nedlæggelse.

Denne Meddelelse vakte naturligvis stor Bestyrtelse i Skanderborg og foranledigede straks, at Borgmesteren der, Lokomotivfører L. Rasmussen, paa Byens Vegne henvendte sig hos Minister og Generaldirektør.

Som bekendt skulde Depotet nedlægges med Udgangen af Januar Maaned, men som den første Følge af Protesterne blev Nedlæggelsen udsat til Køreplanens Ikrafttræden den 15. Maj. Dette var imidlertid ikke en akseptabel Løsning, og der forhandlede videre.

Paa et Møde den 9. Januar, hvor Repræsentanter for Statsbanerne og Byraadet var til Stede, vedtoges følgende:

1) Lokomotivdepotet nedlægges. Da der indtil videre skal forblive en Rangermaskine tjenestegørende paa Skanderborg Station, oprettes der dersteds et Rangerdepot. Tjenestegørende ved dette forbliver 3 Lokomotivførere, 2 Vognopsynsmænd og 3 Arbejdsmænd.

2) Det tillades, at 10 Sæt Lokomotivpersonale (10 Lokomotivførere og 10 Lokomotivfyrbødere) forbliver boende og tjenestegørende (sætvis) i Skanderborg, hvor Tjenesten tilrettelægges saaledes, at Skiftning af Personale kan finde Sted ved Perron.

3) 1 Haandværker, 6 Arbejdsmænd og 1 Pudserformand forflyttes til Aarhus H. Remise, men faar Tilladelse til, hvis ønskes at bo i Skanderborg, idet deres Tjeneste i Remisen tilrettelægges saaledes, at dette muliggøres.

4) Fra Skanderborg forflyttes endvidere 1 Lokomotivmester, 2 Lokomotivførere, 1 Loko-

motivfyrbøder, 1 Aspirant, 2 Haandværkere og 4 Arbejdsmænd. Ved Forflyttelsen tages der Hensyn til Ejer- og Lejerforhold.

5) For Tog- og Stationspersonale foretages indtil videre ingen Forflyttelser, men den Omstationering, som man mulig efter nærmere Undersøgelser maa tilstræbe, vil kun finde Sted ved den naturlige Afgang, der fremkommer ved Avancement eller ansøgt Forflyttelse.

Længere kunde man ikke naa, siger Borgmesteren i Skanderborg.

Man maa vel nok spørge, af hvilken Grund sidder Generaldirektøren inde i Sølvgade og træffer saadanne Dispositioner som Flytning af en hel Masse Mennesker, som om det var Skakbrikker, hvorfor ikke tale om det, ved forstandig Forhandling plejer man i Reglen at naa til et Resultat.

Er det Vejen at overveje, efter at Beslutningen er truffet?

FRA DAGSPRESSEN

I den konservative og Venstres Presse findes ofte Angreb paa Tjenestemændene, der ligefrem gaar ud paa, at de intet Arbejde gør for Lønnen, de faar. Der er dog anderledes tænkende Blade. Vi gengiver nedenstaaende en Artikel fra »Venstres Folkeblad« (Radikalt), der gaar skarpt mod Randers Manifest.

»Randersbevægelsens Manifest placerer Landets Tjenestemænd Side om Side med understøttede Personer som Folk, der opspiser Værdien af Danmarks Avl — en Slags Snyltere paa Samfundet Det er jo en Tankegang, som før har været fremme fra visse Sider, og som vist har slaaet Rod i adskillige Sind

Men *bundfalsk* er den.

Vi ønsker, at Landets Børn skal have en god Skoleundervisning. Forældre overlader dette Arbejde til Lærere, og disse Lærere faar Løn for Arbejdet. Men det er Befolkningen, der har Bud efter Lærerne, og disse bestemmer ikke selv deres Løn. De gaar ind i et Arbejde, som Samfundet skal have gjort, og de faar den Løn derfor, som Samfundet selv gennem sine valgte Repræsentanter bestemmer.

Paa samme Maade med andre Tjenestemænd: Landposten, der kommer hver Dag til vor Dør med Breve og Aviser, Jernbanemænd, Toldere, Præster, Politi o. s. v. — alle udfører de i vort moderne Samfundsmaskineri Arbejde, som Samfundet skal have gjort. Og i Almindelighed udfører de deres Arbejde med baade Dygtighed og Ansvarsfølelse.

Og det er jo langt fra saadan, at Tjenestemændenes Løn oplsluger Landets Avl. De fleste af dem er ansat i forretningsmæssige Virksomheder, og *det er disse Virksomheder, og ikke Skatterne, der betaler deres Løn.* Nogle af disse Virksomheder, som f. Eks. Post- og Telegrafvæsenet, giver endog Overskud, Penge ind i Statskassen. Andre, som Jernbanevæsenet giver Underskud; men det er jo da ikke den enkelte Jernbanemands Skyld, saa lidt som det behøver at være den enkelte Landmands Skyld, at *hans* Virksomhed giver Underskud.

Lærernes og visse andre Tjenestemænds Arbejde er ikke af forretningsmæssig Art, og deres Løn er en øjeblikkelig Udgift. Men tvivler nogen paa, at det er en Udgift, der bærer gode Renter, aandeligt som materielt?

Vi kan naturligvis, hvis Folket vil, afskedige Lærerne og rive Skolerne ned. Vi kan lukke Landets Jernbanestationer og slukke Ilden, som holder Dampen oppe i Lokomotiverne. Vi kan afskaffe Politiet og give frit Spil for Lovløshed og Forbrydelse. Vi kan kort sagt ned-sænke vort Land i forhistorisk Mørke, opløse vort Samfund og leve som Oldtidens Huleboere, som Enere, der hver for sig eller højst Familievis opretholder Livet ved Jagt og Fiskeri. Saa behøves ingen Tjenestemænd, og saa behøver Knud Bach ikke at nøjes med en Tredjedel af sin Bedrifts Udbytte; han kan beholde det hele, hvis da ingen røver det fra ham.

Men mon nogen, naar det kommer til Stykket, vil finde en saadan Forandring attraa-værdig? Og mon nogen tvivler om, at hvis Verden blev ført tilbage i forhistorisk Mørke, saa vilde den fremadgigende Menneskeslægt paany begynde Vandringerne fremad, danne Samfund, samle sig om fælles Opgaver og ad den Vej løfte Menneskeheden op over den dyriske Verden — selv om det maa ske ved Hjælp af — *Tjenestemænd*

Derfor: Tjenestemændene er *nyttige Samfundshorgere* som alle andre, der udfylder en

Plads, og de er med til at bære Landet fremad i Udvikling og Kultur.

Hvor *mange* vi skal have af dem, og hvor *meget*, de skal have for deres Arbejde, bestemmer andre, og er der noget at rette, kan man ikke af den Grund nedsætte Samfundets Tjenere i det øvrige Folks Øjne.

HIMMERLANDSBANERNE

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddeler den 16. Januar følgende:

Stykgodsudvalget har nu afgivet sin første Betænkning angaaende Trafikberedskab m. v. paa de svagt trafikerede Sidebaner med daarligt økonomisk Udbytte. Betænkningen omhandler de to Himmerlandsbaner Hobro—Løgstør og Viborg—Aalestrup og vil blive efterfulgt af tilsvarende Betænkninger vedrørende andre Sidebaner.

De af Stykgodsudvalget anstillede Beregninger over Himmerlandsbanernes *Driftsresultat* udviser en samlet Indtægt af ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kroner og en samlet Driftsudgift — *uden* Medregning af Udgift til Afskrivning og Forrentning — af ca. $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr., altsaa et rent *Driftsunderskud paa ca. $\frac{3}{4}$ Mill. Kr. aarlig.* Regnes Udgiften til Afskrivning og Forrentning med, maa Underskudet anslaaes til ca. 1 Mill. Kr. aarlig.

Under Hensyn til dette meget daarlige økonomiske Resultat har Udvalget overvejet at stille Forslag om helt eller delvis at *nedlægge Banerne.* Dette mener Udvalget af forskellige Grunde dog ikke at burde gøre, ligesom det heller ikke har kunnet tilraade at drive dem alene som Godsbaner. Udvalget har derimod enstemmig samlet sig om et Forslag om en *forenklet Drift* af Banerne, baseret paa det nødvendige Beredskab saavel i Henseende til Toggang som til Betjening paa Stationerne, saaledes at Driften billiggøres saa meget, som det er muligt inden for Rammerne af det fuldt forsvarlige uden at udsætte Banerne for en større Risiko i Henseende til en af Reduktionen følgende Indtægtsnedgang, end der indvindes ved en yderligere Nedgang i Driftsudgifterne.

Køreplanen omfatter nu paa Hverdage 6 Tog daglig i hver Retning paa begge Banerne. Udvalget foreslaar dette Antal reduceret til 4 Tog daglig i hver Retning, altsaa en Nedgang med 33 pCt. Denne Reduktion er ikke foreslaaet som en simpel Inddragning af 2 af de bestaaende Togpar; Udvalget har udarbejdet en helt ny Køreplan, hvorved man med en *saa* økonomisk Anvendelse af Personale og Udnyttelse af Materiel som mulig opnaar de bedste mulige Tilslutninger til Toggangen paa de tilstødende Hovedlinier og den inden for Beredskabet bedst mulige Toggang over Strækningerne med Hensyntagen ogsaa til Godstrafikken, bl. a. Trafikken med letfordærlige Varer. Paa Strækningen Viborg—Løg-

stør bliver 2 af Togene i hver Retning Motortog. Omfanget af Godstrafikken paa Banerne forhindrer Overgang til ren Motortogstrafik med lette Motorvogne, og de svære Diesellokomotiver kan ikke anvendes paa de meget lethyggede Baner forinden Banernes eventuelle Ombygning og Forstærkning. Det er Mening, at 2. Vognklasse helt skal afskaffes paa Banerne.

Efter Udvalget Forslag vil Togenes Afgangstider i øvrigt blive saaledes:

Fra Hobro Kl. 7,13, 12,45, 16,48 og 19,35.
 Fra Viborg Kl. 6,25, 12,18, 16,15 og 19,20.
 Fra Løgstør Kl. 6,45, 11,50, 16,30 og 19,30.

For *Stationstjenestens* Vedkommende foreslaar Udvalget omfattende Ændringer i Betjeningen af de 12 rene Landstationer, der for Tiden bestyres dels af Stationsforstandere i 7., dels af Stationsmestre i 12. Lønningsklasse. Efter Udvalgets Forslag skal de 6 mindste Landstationer overgaa til Betjening ved private (Ikke-Tjenestemænd), med hvem der sluttes Overenskomst om Udførelsen af saavel Jernbanesom Postarbejdet paa Stationerne, der eventuelt skal være ubetjente ved visse Tog. De øvrige 6 rene Landstationer foreslaas overdraget stationsmesterprøvede Overportører af 1. Grad (14. Lønningsklasse), som — eventuelt med Bistand af paarørende eller anden privat Medhjælper — ligeledes overtager det samlede Arbejde paa Stationerne. I øvrigt foreslaas der forskellige forenklende og billigørende Foranstaltninger (Fjernelse af Signaler og en Del af Krydsningssporene, Ombygning af Telegraf med Telefon m. m.). Paa de tre større Stationer foretages der nogen Nedskæring af Medhjælpspersonalet.

De af Udvalget foreslaaede Besparelser skulde efter de foretagne Beregninger kunne medføre en *Nedgang i Driftsudgifterne paa ca. 375 000 Kr. aarlig*. Udvalget har beregnet Risikoen for Indtægtsnedgang som Følge af Reduktionen af Toggangen til maksimale 50 000 Kr. aarlig. Banernes Driftsresultat skal herefter kunne forbedres med mindst ca. 325 000 Kr. aarlig.

Gennemførelse af Udvalgets Forslag vil nødvendiggøre nogle *Forskydninger i Personalets Stationering*. Flere af de rene Landstationer er i øvrigt for Tiden ledige, saaledes at Tidspunktet for Overgang til anden Betjeningsform er særlig gunstigt.

Foruden de forannævnte Forslag, der vil nedbringe Driftsunderskudet omtrent til det halve, stiller Udvalget yderligere Forslag om, at Spørgsmaalene om *Banevedligeholdelsestjenesten* paa Banerne og om den fra almindelige trafikale Synspunkter ønskelige og muligt nødvendige *Ombygning og Forstærkning* af disses Overbygning tages op til særlig Undersøgelse.

Ombygningen og Forstærkningen vil antagelig koste ca. 2¼ Mill. Kr., og Udvalget har i det afsluttende Resumé peget paa, at Banernes Nedlæggelse — selv om den ikke nu er foreslaet — kan blive en nærliggende Mulighed.

Udvalget er ikke nærmere gaaet ind paa Spørgs-

maalet om Banernes eventuelle *Etablering af Autombilkørsel* af samme Karakter som de koncessionerede Landevejsruter, idet dette meget vidtrækkende Spørgsmaal — om Konkurrencen om den samlede Landevejstrafik — falder uden for Udvalgets Arbejdsomraade. Udvalget har derfor kun noget paa, at det muligvis vil være rigtigt at tage dette Spørgsmaal op til særlig Undersøgelse, og at det formentlig vil være hensigtsmæssigt eventuelt at søge saadan Landevejskørsel etableret samtidig med Indskrænkningen af Køreplanen.

Udvalgets Betænkning er nu til Behandling i Generaldirektoratet.

PROTOKOL

Aar 1931 førtes den 5. August og den 2. Oktober Forhandling mellem Statsbanernes Generaldirektorat og Dansk Lokomotivmands Forening angaaende: *Dispensation fra Forflytelsesreglerne for saa vidt angaar Motorføreraspiranter og Lokomotivmesteraspiranter.*

Tilstede var for Generaldirektoratet: Personalchef I. Nansen, Maskinchef O. Munck, Maskiningeniør T. Stahlschmidt, Fuldmægtig J. Torkild-Hansen.

For Dansk Lokomotivmands Forening: Lokomotivfører Soph. Jensen, Lokomotivfører E. Kuhn, Lokomotivfører K. Johansen, Motorfører H. P. Christensen, Lokomotivfyrbøder A. Lønqvist.

De 3 sidstnævnte deltog dog kun i Forhandlingen den 2. Oktober.

1. Forhandlingen den 5. August.

Personalchefen: Vi har ønsket at tale med Dansk Lokomotivmands Forening angaaende Forflytelsesreglerne, idet vi kunde ønske for Motorføreraspiranternes og Lokomotivmesteraspiranternes Vedkommende at kunne gøre Undtagelser fra Reglernes almindelige Ordlyd.

Maskinchefen: Det har vist sig upraktisk at have de paagældende Aspiranter andre Steder, end der hvor Afløsningstjenesten er. Som Følge deraf ønsker vi at kunne forflytte Aspiranterne til saadanne Depoter. Vi er klar over, at dette kan bevirke nogen Forstyrrelse, vi er ogsaa klar over, at der ved saadanne Forflytninger maa gaas frem med Varsomhed; og vi gør tillige opmærksom paa, at det ikke er Mening, at træde Lokomotivfyrbødernes Interesser for nær.

Soph. Jensen: For en umiddelbar Betragtning kan der være noget, der taler for Generaldirektoratets Synspunkter; men vi kan dog ikke tiltræde, at de Lokomotivmænd, som lader sig uddanne til Motorfører- eller Lokomotivmesteraspiranter, skal være daarligere stillet end deres øvrige Kolleger, og det vil de blive, dersom de skal udsættes for en yderligere Forflyttelse. Det er jo almindeligvis saadan, at der baade ved Forfremmelse til Lokomotivfyrbøder og senere ved Forfremmelse enten til Motorfører- eller

til Lokomotivmesterstillingen maa tages Forflyttelser. En yderligere Forflyttelse vil derfor kunne virke meget generende for de paagældende og deres Familie.

Maskinchefen: Administrationen kan f. Eks. gøre det til en Betingelse for at blive uddannet til de paagældende Stillinger, at de, der uddannes, skal være villige til at lade sig forflytte til de Depoter, hvor der er Afløsning i de Stillinger, hvortil Uddannelsen er sket; thi det er logisk at have Afløserne der, hvor Afløsningstjenesten er. Vi har imidlertid ikke helt villet afskære de øvrige Lokomotivfyrbødere fra at kunne opnaa Forflyttelse til saadanne Depoter, som dem der her er Tale om og kan derfor tænke os en vis Begrænsning af Aspiranter ved de forskellige Depoter, f. Eks. 2 hvert Sted.

E. Kuhn: De Betragtninger, Administrationens Repræsentanter har gjort gældende, er da i hvert Fald ikke tilstede for Lokomotivmesteraspiranterne; thi Lokomotivmesterafløsning forekommer jo ved saa at sige alle Lokomotivdepoter.

Det er jo ikke saaledes, at Stationspersonalet forflyttes, fordi de f. Eks. uddannes til Togbetjent eller til Stationsmester, og det er som Følge deraf vanskeligt for os at forstaa, at Lokomotivfyrbødernes skal forflyttes, fordi de lader sig uddanne til andre Stillinger. Paa den anden Side maa det jo indrømmes, at det i visse Tilfælde kan være en Fordel at have Motorføreraspiranterne paa de Depoter, hvor Motorkøretøjerne er stationerede, men den af Maskinchefen skitserede Form: at gøre Uddannelsen betinget af, at de paagældende forud erklærer sig villige til at tage en Forflyttelse, vil sikkert ikke være gennemførlig, og den vil ogsaa kunne føre til det Resultat, at det ikke bliver saaledes, som Administrationen hidtil har ønsket det, nemlig at det er de bedst egnede, der udtages til Motorføreruddannelse; thi det kan tænkes, at netop disse Folk saa overhovedet ikke vil søge Uddannelse.

Soph. Jensen: Naar det drejer sig om at have motoruddannede Folk paa Motordepoterne, beder vi erindret, at efterhaanden bliver en Del Motorførere forfremmet til Lokomotivførere, og der bliver saa ved de Depoter, hvor disse stationeres, motoruddannede Lokomotivmænd.

Maskinchefen: Som allerede nævnt er vi indforstaaet med ikke at træde Lokomotivfyrbødernes Interesser for nær, vi kan derfor tiltræde, at motoruddannede Lokomotivførere glider ind i det Antal Reservepersonale, vi ønsker for Motorførertjenesten.

For saa vidt angaar Lokomotivmesteraspiranterne kan vi frafalde Ønsket om Dispensation.

Soph. Jensen: Vi maa bede om Henstand med vort endelige Svar, indtil vi har forelagt Spørgsmaalet for vor Hovedbestyrelse.

Forhandlingen sluttet.

2. Forhandlingen den 2. Oktober.

Personchefen: Ved sidste Forhandling nærede Lokomotivpersonalets Repræsentanter Betænkeligheder ved at imødekomme Generaldirektoratets Ønske om at kunne dispensere fra Forflyttelsesreglerne,

men vi fik Løfte om, at Spørgsmaalet skulde blive overvejet.

Soph. Jensen: Sagen har været drøftet i vor Hovedbestyrelse, og vi kan oplyse, at de Betragtninger, vi fremsatte ved sidste Forhandling, ogsaa er blevet fremsat af Hovedbestyrelsens Medlemmer. Vi kan imidlertid forstaa Generaldirektoratets Ønsker og erklærer os derfor villige til ved Forhandling at medvirke til en lempelig Løsning af Spørgsmaalet.

Forinden vi gaar over til selve Spørgsmaalet om, i hvilken Udstrækning der skal kunne dispenseres fra Forflyttelsesreglerne, ønsker vi dog at henlede Opmærksomheden paa, at der er Normeringslovs-hjemmel til Udnævnelse af ialt 115 Motorførere, men kun ca. 100 af Pladserne er besat. Det vil derfor være naturligt at udnævne nogle flere Motorførere, saa der haves nogle saadanne i Reserve, saa Af-løsningsforholdene for Motorpersonalet kan blive lignende de for Damplokomotivpersonalet gældende. I Øjeblikket findes der kun ganske enkelte Steder Motorførere i Reserve.

Maskinchefen: Vi er klar over, at der kommer en Tid, hvor vi maa gaa over til samme Af-løsningsform for Motorførerne som for Lokomotivførerne, men i Øjeblikket er Motorførertallet i sig selv paa flere af Depoterne saa lille, at en yderligere Motorfører ikke kan benyttes fuldt ud. København, Tønder, Aarhus og Randers er de eneste Steder, hvor Motorførertallet for Tiden er stort nok til at kunne dække fuld Beskæftigelse for en Afløser, og der er overtallige Motorførere i København, Tønder og Aarhus, men ikke i Randers. Vi er derfor villige til at udnævne en Motorfører mere til denne By.

A. Lønqvist: Dersom vor Statistik viser, at der ved et Depot er Tjeneeste for en Motorfører mere Aaret rundt, vil Generaldirektoratet vel gaa med til Udnævnelse af en ny Motorfører? Udgiften hertil er jo ikke særlig stor, og beordret Forflyttelse, som altsaa i saa Tilfælde vil kunne undgaas, er altid et ubehageligt Spørgsmaal, hvilket Generaldirektoratet jo ogsaa er indforstaaet med.

H. P. Christensen: Ud fra de Erfaringer, jeg har fra Aarhus, hvor der er 2 overtallige Motorførere, som har været stærkt anvendt, mener jeg, at der ved de allerfleste Motordepoter er Brug for 1 à 2 Motorførere udover Antallet til de faste Ture. f. Eks. er 1 overtallig Motorfører ikke tilstrækkeligt i Tønder.

Soph. Jensen: Vi har forstaaet Maskinchefens nys fremsatte Udtalelse paa den Maade, at hvor der er rimelig Grund til Udvidelse, vil Generaldirektoratet ogsaa gaa med til Nyudnævnelser af Motorførere.

Maskinchefen: Ja! Naar der er fuld Anvendelse for en Mand mere, vil vi gaa med til Nyudnævnelser, derfor vil vi gaa med til at udnævne en Motorfører mere til Randers.

Vi kan vel nu gaa over til at diskutere Omfanget af den ønskede Dispensation fra Forflyttelsesreglerne.

Soph. Jensen: Har Generaldirektoratet opstillet noget bestemt Forslag?

Maskinchefen: Nej. Bevæggrundene til vort Øn-

ske er kun Interesse for Statsbanerne; vi er, som før sagt, forstaaende overfor, at de af os ønskede Forflyttelser kan virke ubehagelige for de paagældende og vil derfor høre, hvilken Stilling Foreningen er kommet til, efter at den har drøftet Sagen.

E. Kuhn: Der var ved sidste Behandling Enighed om, at motoruddannede Lokomotivførere medregnes i det Antal Reservepersonale for Motorførertjenesten, til hvis Opnaaelse der eventuelt skulde kunne dispenseres fra Forflyttelsesreglerne.

Maskinchefen: Naar Personalets Organisation kan gaa med til, at Lokomotivførerne kan anvendes som Motorførere, har Maskinafdelingen intet at indvende. Men Reglen maa vel være den, at i paakommende Tilfælde anvendes først Reservemotorføreren (den overtallige Motorfører) saa Motorføreraspiranten og til sidst Lokomotivføreren som Motorfører. Men dette er jo et Personalespørgsmaal, som Personalafdelingen eventuelt maa udtale sig til.

Personalechefen: Personalafdelingen har intet at indvende mod, at Lokomotivførerne midlertidigt og undtagelsesvist anvendes til Motorførertjeneste.

Soph. Jensen: Det er da i hvert Fald billigere at bruge en Afløser, som er paa Stedet, end at skulle udkommandere en saadan. Det er derfor, vi har ønsket fastslaaet, at Lokomotivførerne medregnes i det Antal Afløserpersonale, hvorom Forhandlingen drejer sig, og da dette nu er fastslaaet, kan vi tiltræde Generaldirektoratets Ønske paa den Maade, at der med Hensyn til Afløsningspersonale for Motorførertjenesten fastsættes følgende Tal for de forskellige Depoter:

Københavns Godshanegaard	2
Østerbro	3
Roskilde	1
Næstved	2
Randers	2
Aarhus	3
Tønder	2
Assens	1
Struer	1
Viborg	2

Desuden foreslaar vi, at den Lokomotivfyrbøder, som Odense Depot er normeret med, skal være motoruddannet, samt at der i Nyborg bliver en Motorførerafløser for saavel Odense som Assens; naar der ingen Motorførerafløsning er, kan han i Nyborg bedre benyttes til Lokomotivtjeneste.

Vi er indforstaaet med, at der kan dispenseres fra Forflyttelsesreglerne, hvis der ved de nu nævnte Depoter ikke findes det for hvert enkelt Depot nævnte Antal motoruddannede Lokomotivmænd; men vi gør opmærksom paa, at det fra vor Side er en Forudsætning, at det saa bliver Lokomotivfolk, der under disse Forhold, anvendes som Motorføreraspiranter og Motorførerafløsere.

Maskinchefen: Vi er tilfredse med Foreningens Forslag under de nuværende Forhold og kan tiltræde dette i sin Høhed. De eventuelle Forflyttelser vil dog først blive iværksat ved Pladsledighed.

Soph. Jensen: Dersom det bliver nødvendigt at foretage Tvangsflyttelser, ønsker vi, at det bliver de yngste Lokomotivfyrbødere, der forflyttes, og vi henstiller, at Administrationen i saa stor Udstrækning som mulig søger at gennemføre »frivillige Tvangsflyttelser« i Stedet for beordrede.

Maskinchefen: Begge Dele er vi indforstaaet med.

Soph. Jensen: Man kan jo ikke stavnsbinde en Lokomotivmand, fordi han er motoruddannet. Spørgsmaalet bliver saa, hvor længe skal en motoruddannet Lokomotivfyrbøder, som tvangsflyttes til et Motordepot, fordi der ikke der findes det foran omtalte Antal Reserver for Motorførertjeneste, men alligevel ønsker at komme tilbage til sit hididige Stationeringssted, være forpligtet til at blive paa det tilflyttede Depot.

Maskinchefen: Ifølge Overenskomst med Organisation er en saadan Tjenestemand ikke pligtig til at fungere som Motorføreraspirant i mere end 2 Aar, vi vil derfor ikke binde en beordret forflyttet Motorførerafløser mere end i et lignende Tidsrum, 2 Aar, til det paagældende Sted.

Forhandlingen sluttet.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Bladstof.

I »Lokomotiv Tidende« for 5. Januar tager Lokomotivfører Carl Petersen, Frederikshavn, til Orde mod N. Hammers Fortælling om hans vilde Kamp mod Vejrguderne en mørk Vinternat, der dog fik det for Hammer heldige Forløb, at han naaede Gadstrup og erobrede den sidste halve Aalborg, der fandtes i Byen. C. P. kalder Fortællingen for Pladder, og det skal straks indrømmes, at det er ikke for meget sagt, ihvert Fald naar den skal anbringes i »Lokomotiv Tidende«. Hr. Red. mener, at det er en sand Historie med en god Moral, og det kan jo godt være, skønt 16 Graders Kulde og samtidig hylende Storm, oplever man meget sjældent i Danmark, men nogle Grader mere eller mindre skal ikke skille os ad, jeg tror, at Fortællingen vilde have gjort bedst Lykke, hvis den var bleven optaget f. Eks. i et Drengblad, og et saadant Sted havde Hammer nok høstet Anerkendelse, for Synd vilde det vel ogsaa være, om ikke en barnlig Sjæl som Hammer aabenbart er, skulde have den Glæde at fortælle, hvad han har af Knæbukser, Gummistøvler med Laaropslag, Egespir, Rygsæk og Skindhandsker og meget praktisk Telefon, hvormed hans Hustru kan kalde Landbefolkningen til Hjælp for at standse Hammer i hans Rasen mod Elementerne. Hvis der ofte kommer Bidrag af den Slags fra Hammer, kan det naturligvis være vanskeligt vedblivende at nægte Optagelse, og saaledes skal maaske det lille Hjertesuk fra Redaktøren forstaaes, naar Redaktøren skriver, at det er vanskeligt at gøre alle tilpas; men man maa dog give C. P. Ret i, at den Slags hører ikke hjemme i et Fagblad, det tror jeg godt kan siges, ogsaa uden Kvalmefornemmelser.

Vi staar nu foran Afdelingsgeneralforsamlingernes Tid, og jeg vil gerne henstille til Afd. om at tage op og drøfte Spørgsmaalet, om man ikke hellere skulde nøjes med at faa Bladet een Gang om Maaneden, og saa være fri for baade Annoncer og Almanakhistorier, saa kunde det være, at Lysten til at deltage blev større, og at Medlemmerne mere udførligt kunde blive oplyst om de Spørgsmaal, der til enhver Tid ligger for. Hvis man alligevel mener, at der ogsaa bør være Plads for Historier, saa kunde man passende udgive en Kvartalsberetning i et Eksemplar til hver Afdeling, indeholdende Julefortællinger, Festreferater o. s. v. til Afbenyttelse for interesserede Medlemmer. Hvis jeg saa til Slut tør bede Redaktøren om at undersøge, hvorledes den økonomiske Stilling vilde blive ved en saadan Ordning, saa kunde maaske hele Spørgsmaalet løses paa den kommende Kongres.

Helsingør, i Januar.

C. F. Olsen, Lokfør.

Det er meget godt, at Hr. Olsen nu ogsaa melder sig som Modstander af N. Hammers Historie. Det er den eneste Historie, der findes i den Aargang, og en af de sjældne Artikler fra Medlemmernes Haand, der nu faar en ublid Medfart, og altsaa ikke har fundet Naade hos de to Herrer. Bevares, der er maaske mange flere, der ikke kan lide den, men det er ikke nødvendigt, at flere melder sig i denne Omgang. Det maa være nok. Naturligvis, det er Stof til Bladet, d'Hrr. leverer, men ogsaa den Slags kan det hælde finder Unaade hos andre.

Saa mener Hr. C. F. Olsen, at Afd. skal give sig til at drøfte, om man ikke hellere skulde nøjes med Bladet een Gang om Maaneden og saa blive af med Annoncer og Almanakhistorier, altsaa ogsaa Annoncer, saa kunde det være, at Lysten til at deltage blev større, og at Medlemmerne mere udførligt kunde blive oplyst om Spørgsmaal, der til enhver Tid ligger for. Blev Lysten virkelig større i saa Tilfælde — og til hvad? Det siger Hr. C. F. Olsen intet om.

Det er meget morsomt, Forslaget om Kvartalsberetning med Julefortællinger m. m.

Afd. maa naturligvis om, hvad de ønsker at drøfte paa Generalforsamlingerne, heri kan vi ikke blande os, men man bør ikke følge Hr. Olsens Anvisning, alene fordi der lejlighedsvis forekommer Stof, der ikke passer en eller anden.

Vi har Gang paa Gang modtaget mishilligende Udtalelser fra Artikelforfattere, fordi en eller anden Artikel er gaaet i Papirkurven, og i Reglen er en saadan Klage blevet støttet med Bemærkninger om de *utallige* Artikler, der skulde fylde min Papirkurv op. Nu kan ihvert Fald de Medlemmer, der er utilfredse med den omtalte Artikel, se, at der kan være Grund til at vrage blandt det tilsendte Stof. Det er der ihvert Fald vundet ved det passerede. — thi den Historie skulde sikkert ikke have været paa — og vi havde været fri for den Kritik.

Det glæder os iøvrigt, at Medlemmerne med Interesse følger Bladet og dets Indhold.

Red.

Bladstof.

Under ovennævnte Overskrift har »Dansk Lokomotiv Tidende« i forrige Nummer optaget en Artikel af undertegnede. Da Redaktørens Kommentarer til nævnte Artikel kun kan karakteriseres som et personligt Angreb paa mig, anmoder jeg om Plads i Bladet for enkelte Modbemærkninger.

Først glæder det mig, Hr. Redaktør, at De giver mig Ret i, at den Slags Almanak-Historier, som fandtes i Nr. 24, ikke hører hjemme i et Fagblad, selv om den i Deres Øjne kun er »en lille Skitse« — paa 8 Spalter — Endvidere kan jeg herolige og glæde Redaktionen med, at jeg ikke fik Kvalme ved at læse »den lille Skitse«, men fik efterhaanden Gaasehud over hele Kroppen. Den gode Moral som De mener laa gemt i Historien, har danske Lokomotivmænd aldeles ikke noget at lære af; Pligten har hos os altid siddet i Højsædet, saa Moralprædiken i denne Retning behøves ikke.

Angaaende Forslaget, jeg stillede Redaktøren, om at udvide Referaterne fra Hovedbestyrelsens Møder, faldt derimod ikke i saa god Jord, og i denne Anledning har Redaktøren ikke kunnet modstaa Fritelsen til at minde Bladets Læsere om, at jeg i sin Tid har haft Sæde i Hovedbestyrelsen, hvor jeg saa — efter Redaktørens Mening — passende kunde have stillet og søgt Forslaget gennemført. Ja, maaske! Men bedre sent end aldrig. Forslaget er jo godt, selv om det ogsaa kommer bag efter, hvilket De ogsaa selv synes. Men desværre henviser De Spørgsmaalet til Hovedbestyrelsen, saa tilsyneladende har Medlemmerne ikke noget at skal have sagt desangaaende — foreløbig —. Iøvrigt skal jeg skaane Redaktøren for at gaa i Detailler.

Insinuationen om, at hvis mine Udtalelser i Hovedbestyrelsen var fremkommen paa Tryk i »D. L. T.«, vilde der blandt tænksomme Medlemmer have været nogle, som havde følt sig mindre godt tilpas, synes jeg, er i høj Grad tårvelig; men den er Redaktøren værdig. Jeg skal derfor kun bemærke, at Taburetklæber har jeg aldrig været. Min Parole har været: Duer Tillidsmanden ikke, giv ham saa Silkesnoren.

Hvis jeg af »tænksomme« Medlemmer havde faaet den, da jeg havde med Foreningsarbejdet at gøre, havde det altsaa kun været i Overensstemmelse med min Overbevisning.

Til Slut vil jeg gerne meddele Redaktøren, at den Giftighed, som er hans »Hale« til min Artikel, ikke har haft den ønskede Virkning paa mig.

Jeg er nemlig vaccineret.

Frederikshavn, den 13. Januar 1932.

Carl Petersen, Lokf.

Kære Carl P. Du skrev til mig, samtidig med at du sendte din Artikel, at jeg nok kunde taale et Angreb, og at du vidste, jeg kunde svare for mig.

Jeg svarede, men du kunde ikke staa for Svaret, du blev vred; og saa skriver du De.

Er det kedeligt at lade Hovedbestyrelsen afgøre det ønskede Spørgsmaal?

Det beroliger mig, at du er vaccineret, men tror du ikke, du trænger til Revakination?

Red.

Bladstof.

Den i »Dansk Lokomotiv Tidende af 5. Januar fremsendte Kritik, sig.: Carl Petersen, er en Utilbørlighed mod Bladets Læsere — Hr. Petersen fraget. — Netop det, at der nu og da fremkommer Indlæg i den Form, Hr. Hammer skriver, turde være af en mere kultiveret Form, end den Hr. Petersen betjener sig af. Maa vi bede os fritaget for den Jargon-tone her i vort Blad! Det pynter ikke paa vort Organ eller Organisation indadtil endnu mindre udadtil.

Dansk Lokomotiv-Tidende er et offentligt Organ, og at Offentligheden maa beskue den »Petersenske Tone« er absolut ikke ensbetydende med, at alle Lokomotivmænds Anskuelser er paralleløbende hermed.

Skern, den 16. Januar.

*Scheel-Paulsen,
Lkf.*

Tak for Assistanzen!

Hermed betragter vi denne Diskussion for afsluttet.

Red.

»Narresutten«.

Hr. Redaktør, maa jeg i al Beskedenhed fremsætte nogle faa Bemærkninger i Anledning af Artiklen i Lokomotiv Tidende »Narresutten«.

Vi har jo længe læst om forskellige Eksperters Mening og Syn paa Forrentningsprincippet; at Tjenestemændene er imod en Regnskabsform, der viser et saa mægtigt Underskud, er naturligt, da det jo i høj Grad uberettiget bidrager til at gøre Tjenestemændene upopulære, men naar man, gennem Rigsdagsforhandlingerne stadig ser de forskellige politiske Partier rakke ned paa Statsbanerne og kræve Kommission eller Ekspert fra Udlandet til at bringe Balance, og man ved, at den saakaldte Narresut er stukket dem i Munden af den nuværende socialdemokratiske Trafikminister, kan man vel gaa ud fra, at der ikke bliver Ro om den Sag, før Eksperimentet er forsøgt til Bunds.

Nu har Regeringen jo fundet en Mand, der vil vove Forsøget, en Mand, der sikkert er en eminent Dygtighed og tilsyneladende har alle Partiernes Tillid; jeg synes derfor, at det Afsnit af Generaldirektørens Tale til Stationsforstanderne, der er citeret i Lokomotiv Tidende, ikke kan være anderledes, for hvis Forrentningsprincippet kunde udgaa, var det sikkert ikke nødvendigt med en ny Generaldirektør, han vilde jo i saa Tilfælde være en Narresut.

Naar det nu er en Kendsgerning, at Forrentningsprincippet skal forsøges gennemført, er det saa ikke et heldigt Tidspunkt, for Tjenestemændene, nu under en socialdemokratisk Regering, for vi kan vel trods alt regne med, at det er den Regering, der er

Tjenestemændene mest venligsindet, saa Generaldirektøren ikke rigtig vil kunne udfolde sig, hvis han vil gaa for haardt frem mod Tjenestemændene.

Vi, der har været ved Statsbanerne i over 30 Aar, har jo oplevet flere Sparepedemier, og de har alle haft det til fælles at bringe Uro og Utryghed blandt Tjenestemændene, hidtil særlig blandt Funktionærklasserne, det kunde se ud til, at den nuværende Generaldirektør begynder ved Embedsklasserne, men jeg vil tro, Organisationerne slutter sig tæt sammen mod uretfærdig Behandling af Tjenestemændene, uanset hvilke Lejre det sker i.

Det kan allerede nu ses, hvilke Veje der skal gaas, Nedlæggels af urentable Baner og Depoter, Sammenlægning af Distrikter m. m., alt sammen noget der vil give en Del Ubehageligheder for Personalet.

Maatte Generaldirektøren da have en heldig Haand og human Forstaaelse til at ordne dette Forhold; det er jo saaledes, at en Tjenestemand midt i 50 Aars Alderen ikke kan være tjent med at blive afskediget, hele hans økonomiske Forhold er som Regel lagt paa længere Sigt i Tillid til hans faste Stilling, han kan have Børn, der læser, eller Gæld efter saadanne Forhold, det vil for ham føles brutalt og hensynsøst at blive slaaet ud, han er jo helt arbejdsdygtig og ganske uden Skyld i Miséerne: Man kan jo sige, hvis der ikke kan slippes af med overflødige Tjenestemænd, nytter Sparebestræbelserne ikke meget, men mon der dog ikke af Frivillighedens Vej og ordinær Afgang kan opnaas Ligevægt paa dette Omraade, det vil i hvert Tilfælde have den Fordel at skabe Tryghed blandt Tjenestemændene; for den Følelse, Generaldirektøren udtalte i sin Radiotale, der bevægede ham til at overtage Embedet som Chef for Statsbanerne, var jo Glæden ved at faa overdraget en Opgave og gennemføre den, den Følelse er ikke decideret højere Embedsmandsfølelse, den gaar helt ned til de allerlavestlønnede, og jeg tror; kan Generaldirektøren i Praksis vise Tjenestemændene i alle Kategorier, at han har Tillid til dem og anerkender hver enkelt Arbejdes Betydning for Økonomien, da vil Tjenestemændene gaa interesseret og trygge til deres Arbejde, og det økonomiske Resultat ikke udeblive.

Fredericia, i Januar 1932.

Th. C. Jensen.

Tag den med Ro.

For os Lokomotivmænd, der er henvist til at sove eller hvile paa »Villa Augusta«, Hg., har det i lang Tid nærmest været en Plage at opholde sig. Naar der kommer en Maskine og skal have Kul, hører man meget ofte, at den store Ejektor bruges, naar Kassen skal op eller ned, og til hvad Nytte? Tag den dog med Ro og lad den lille Ejektor besørge Opsugningen og husk paa, at der hele Døgnet opholder sig Personale paa Villaen. Det vilde ligeledes glæde mig og flere, om d'Hrr. Dampfabrikanter vilde tage den med Ro, naar Toget nærmer sig Hg., saa Maskinen ikke skal staa og blæse fra Ankomst til Afgang; skulde det ske, at der er for

rigeligt Fyr, saa luk *begge* Varmehænderne op, saa det ikke laver ligesaa meget Larm, som om det var Ventilene, der blæste og ikke som nu, hvor jeg ofte ser, at kun den ene er aaben, og saa meget, at det virker mere forstyrrende end Ventilene. Saa vidt jeg ved, er der ogsaa en S-Maskine, der kommer til Hg. ved 1½ Tiden, som skal vaske ud, og der bliver ogsaa lukket op for Varmeventilen, saa alle vi, der skal sove, og samtlige Beboere ved Remisen maa vaagne derved.

Man skulde ikke tro, at de Mennesker, der er Skyld i saadan unødvendig Støj, har Nerver, men kanske de kan lade dem blive hjemme, naar de gaar paa Jernbanen; lykkelige Medansatte.

Der er lige en Ting, jeg kunde ønske blev anderledes. Jeg overtog Loko: 623 10. August, lige kommet fra S. Reparation. Da det var første Gang, jeg overtog en nylakeret Maskine, var jeg jo glad for den, men Glæden var kun kort, for da den skulde til at bevæge sig frem eller tilbage, maatte man som Regel den modsatte Vej først. Gliderne blev skrevet mange Gange og eftersat samt omreguleret, men intet hjalp, saa endelig gav en yngre Haandværker, der fungerede som Værkmester, Ordre. Sidst i Oktober blev Gliderne eftersat, og det viste sig, at de begge var runde. Gliderspejlet blev affræset i Remisen, og Gliderne sendt i Værkstedet. Ligesaa med Flangerne paa Glider- og Cylinderpakdaaserne, der ofte blæste ud, blev skrevet og pakket tit, men først da Værkstedet opdagede, at Flangerne var runde, blev de rettet, saa de kan holde tæt.

Endvidere var det galt med Fyrdørsrammen, der ikke passede i Fyrkassen, saa Osen stod ind paa Fyrpladsen, saa man var ved at forgaa. Endelig blev der sendt Bud efter Haandværkere fra Centralværkstedet, og det blev bragt i Orden.

Det er lige skrapt nok, at man skal køre med en Maskine i 4 Maaneder, før den er i Orden, da alt fornævnte burde have været eftersat, da Maskinen var til S. Reparation.

Vilh. Andreassen, Gh.

Kan man *som Regel* undgaa at bruge den store Ejektor ved Kultagning?

Red.

Kodifikation — Sikkerhed!

Der har baade været nedsat Sikkerhedskommission og Kodifikationsudvalg ved D. S. B., og begge har uden Tvivl gjort deres Bedste, og ogsaa sat gode Spor, baade paa det materielle og det instruktive Omraade. Jeg har liggende foran mig »Betænkning angaaende Sikkerhedsforholdene ved Statsbanerne 1918«. der staar deri Side 275 som Kommissionens Indstilling, at der til Brug for Lokomotivpersonalet udarbejdes særlige Køreplaner, indeholdende saadanne Oplysninger, som navnlig maatte være af Interesse for det nævnte Personale, jfr. Side 247. — Der anføres: At der udarbejdes Køreplaner med saadanne Ændringer, at der gives Lokomotivføreren et samlet Overblik over, under hvilke Forhold hvert enkelt Tog skal fremføres, idet man

formener, at Tjenestekøreplanen, som den nu er, giver Lokomotivføreren for faa Oplysninger og henviser ham til at søge Oplysninger andetsteds om Forhold, som mere praktisk kunde anføres ved de enkelte Tog.

Først og fremmest maa Køreplanen være å jour imellem de for det paagældende Tog i Kørselsfordelingen nævnte Maskindepoter, og ikke som nu, hvor man maa søge op til tre fire Steder i Køreplanerne, for at køre den paagældende Tur.

Der anføres videre: Ud for de enkelte Tog bør derhos angives:

Den planmæssige Køretid mellem Stationerne.

Den mindste tilladte Køretid mellem Stationerne.

Sporbenyttelsen paa Stationerne.

Indkørselshastighed til Vigespor.

Ophold paa Stationerne.

Den maximale Togstørrelse.

Den gældende Bremseprocent for Toget.

Tiderne og Stederne for Reservehold.

Tiderne og Stederne for Rangering med Togmaskiner.

Togenes Ventetider.

Togenes Formering.

De foran nævnte Angivelser findes til Dels andetsteds, men ret spredt, navnlig i de saakaldte »Togplaner«.

Sikkerhedskommissionen anbefaler, at der i denne Køreplan for Lokomotivpersonalet kun bør findes et Tog, med tilsluttende Oplysninger, paa hver Side.

Hr. Redaktør! De bedes optage denne lille Opsats samt mit Spørgsmaal? Hvorfor har man ikke kunnet faa denne lille Kommissions Indstilling gennemført.

Å. Møllebro, Struer.

Formentlig paa Grund af Bekostningen. Red.

»LOKOMOTIVFOLKENES MARCH«

Komponist *Olfert Jespersen* er død og blev bisat fra østre Kapel paa Bispebjerg Kirkegaard den 12. Januar. Kapellet var stuvende fuldt, der var mange, der vilde følge den populære Musiker til hans sidste Hvilested. Adskillige Lokomotivmænd viste den gamle Musiker den sidste Ære og henlagde smukke Blomster paa hans Kiste i taknemlig Erindring for hans Interesse for Lokomotivmændene.

Hans smukke Musik i Lokomotivfolkenes March er kendt af alle Lokomotivmænd, mindre kendt er hans Musik til Sangen til Feriehjemmets Pris.

Hans Minde vil leve blandt danske Lokomotivmænd.

STRÆKNINGSSIGNALER I U. S. A.

Fra de nordamerikanske Jernbaner foreligger en statistisk Oversigt over Strækningssignalernes Udvikling, hvoraf der her skal nævnes nogle vigtige

Resultater af de Erfaringer, der er gjort. Statistiken omfatter de tyve Aar fra 1910 til 1930, i hvilken Tid Jernbanernes Strækningsslængde omtrent har været den samme, naar Anlæg af Dobbeltspor ikke medregnes. Men i samme Tidsrum er Længden af Strækninger, som er forsynet med Blokapparater, omtrent blevet dobbelt saa lang. 243 000 Kilometer Strækning er nu udrustet med Bloksikring; det er knapt en Tredjedel af samtlige Banestrækninger i U. S. A.

Det interessanteste ved denne Udvikling er, at til hele Udvidelsen af bloksikrede Strækninger er anvendt det automatiske Bloksystem. Længden af Strækninger med haandbetjent Bloksystem er endda gaaet tilbage fra 100 000 Kilometer til 92 000 Kilometer, og samtidig er den automatiske Blok indført paa 112 000 Kilometer Strækning, hvor den nu bruges paa en Sporlængde af 151 000 Kilometer. Det er bemærkelsesværdigt, at den automatiske Bloksikring overvejende er indført paa Strækninger, som i Forvejen havde haandbetjent Bloksikring; det vil altsaa sige, at den automatiske Bloksikring har fortrængt den haandbetjente paa de mest trafikerede Strækninger. Dette fremgaar klart ved en Sammenligning af Strækningsslængden og Sporlængden og deraf, at de vigtigste Baner naturligvis er dobbeltsporede. Sporlængden paa enkeltsporede Baner med haandbetjent Blok er udvidet til 80 000 Kilometer fra 68 000 Kilometer, men paa flersporede Baner er den samtidig gaaet tilbage fra 16 000 til 6 400 Kilometer. Den automatiske Bloksikrings Anvendelse paa flersporede Baner er i samme Tid udvidet fra en Sporlængde af 28 000 Kilometer til 100 000 Kilometer, og Strækningsslængden for enkeltsporet Bane med automatisk Blok er udvidet fra 9 600 Kilometer til 51 000 Kilometer.

Paa de amerikanske Jernbaner er det almindeligt at foretrække det automatiske Bloksystem fremfor det haandbetjente, men om det er fordi det første er mere sikkert end det sidste, eller om det ikke snarere er fordi, det automatiske er billigere i Anlæg og i Drift end det haandbetjente, forlyder der intet om. Paa Amerikas udstrakte Banenet med umaadelig lange Strækninger gennem Prærier og Bjergegne har den automatiske Blok den Fordel, at den ophæver Vanskelighederne ved at fremskaffe Boliger og Levnersmidler i disse mennesketomme Egne. De haandbetjente Blokstationer (Blokposter) findes i et Antal af 8069, hvoraf 43 Procent ikke er betjent hele Døgnet.

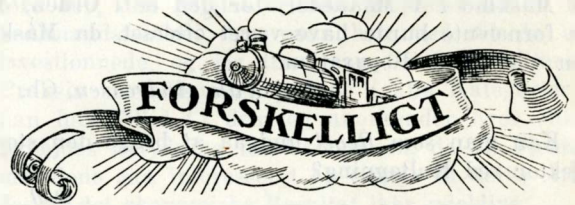
Til Strækningssignaler anvender Amerikanerne saavel Armsignaler som Lyssignaler, hvoraf Armsignaler findes paa 96 000 Kilometers Sporlængde og Lyssignaler paa 49 000 Kilometer. Paa over 95 000 Kilometer Spor betjenes Armsignalerne ved Elektromotorer, og 650 Kilometer har elektro-pneumatisk Betjening. Blandt Lyssignalerne skelnes mellem Lysfarvesignaler, der ved en bestemt Farve tilkendegiver Signalets Betydning, og Lysbilledsignaler, der ved den indbyrdes Stilling af flere Lys af samme Farve i eet Signal tilkendegiver Signalets Betydning. De fleste Lyssignaler er Farvesignaler og fin-

des paa 40 000 Kilometer Spor; Lysbilledsignaler findes kun paa 9 000 Kilometer. For Anvendelsen af Lysfarve- og Lysbilledsignalerne er det betegnende, at de sidstnævnte anvendes paa en Strækning, der ikke er halvt saa lang som Sporlængden paa samme; de er særligt egnede til flersporede Baner og paa store Stationer, hvor Lysvirkningen fra Gadebelysning og Reklamer kan være en Hindring for at skelne mellem Signalernes Farve.

Normalstillingen paa de automatiske Bloksignaler er i udstrakt Grad »Kør«, nemlig paa ikke mindre end 140 000 Kilometer, medens den paa 11 000 Kilometer er »Stop«. I Farvesignalerne anvendes til »Stop« mest rødt Lys i Forbindelse med purpurfarvet Lys, sidstnævnte navnlig i Byer for at forøge Synligheden. Signal »Forsigtig« vises oftest med gult Lys, men ogsaa med grønt Lys; paa nogle Baner vises det med rødt Lys i Forbindelse med gult eller grønt Lys. Paa mindre Baner, hvor »Gennemkørsel« ikke forekommer, bruges ogsaa hvidt Lys. Farven for »Kør« er oftest grøn, men paa Baner, hvor det grønne Lys betyder »Forsigtig«, vises »Kør« med hvidt Lys. Som man ser, findes der paa Banerne i U. S. A. meget forskellig Betydning for Farverne i Lyssignaler, hvilket kan medføre store Ulemper.

Automatiske Apparater til at bringe Tog til Standsning foran »Stop« findes paa 33 000 Kilometer Spor paa en Strækningsslængde af 18 000 Kilometer. Disse Indretninger findes saaledes ogsaa hovedsageligst paa flersporede Hovedstrækninger. Tallet paa de med tilsvarende Apparater udrustede Lokomotiver er 8855. Det samlede Antal Lokomotiver i Tjeneste er 55 687.

Memo.



7. Januar. Jernbaneforeningens Hovedbestyrelse protesterer mod den nye Generaldirektørs Dispositioner vedrørende de paa Ventepenge satte Embedsmænd. Man vil eventuelt skride til Sagsanlæg mod Generaldirektøren.

*

8. Januar. Paa Ringe Station forefaldt i Dag et Uheld, idet et Lokomotiv løb af Spor. Der kom ingen Mennesker til Skade.

*

— Paa Grund af Krisen med den af denne følgende Trafiknedgang er i Aarhus en halv Snes Togbetjente inddraget fra Togtjenesten og skal indtil videre gøre Tjeneste ved Plads- og Pakhustjenesten paa Aarhus H.

Lignende Forhold gør sig gældende i Randers, Aalborg og Frederikshavn.

9. *Januar.* Generaldirektøren forbereder en Nyordning af Arbejdet paa Postekspeditionerne paa Landstationerne, saaledes at Honorarer indtil 1500 Kr. aarlig for Arbejdet fremtidig gaar i Statsbanernes Kasse i Stedet for som nu tilfalder Stationsforstanderen. Mod denne Ændring vender Jernbaneforeningen sig skarpt.

10. *Januar.* Der har i Dag i Skanderborg været et Møde mellem Repræsentanter for Statsbanerne og Skanderborg Byraad, hvor man drøftede den katastrofale Situation, hvori Byen var bragt efter Statsbanernes Beslutning om at nedlægge Maskindepotet.

Der er opnaaet en Ordning, som nu skal godkendes af Ministeriet og Generaldirektoratet.

— I Juli og August Maaned er det Meningen, at der skal indsættes gennemgaaende Vogn fra København til Paris over Padborg.

12. *Januar.* I Forbindelse med Generaldirektør *Andersen Alstrups* Afskedigelse blev det nævnt, at Chefen for Trafikafdelingen, *Joh. Graae*, der nylig er fyldt 65 Aar, vilde benytte sig af Retten til at gaa med fuld Pension.

Hr. Graa bliver imidlertid og bliver Generaldirektørens nærmeste Medarbejder i Reorganisationsarbejdet.

— Det siges i Dagspressen, at Generaldirektøren endnu ikke har faaet Bugt med den Slendrian, at Togen ikke kommer og gaar præcis, som i Aarevis har fundet Sted indenfor Statsbanerne.

Men det er maaske ogsaa for meget forlangt.

13. *Januar.* Kaptajnen paa Motorfærgeren »Nyborg«, *Carl Andersen* faldt i Dag ved Afgang fra Korsør død om paa Dækket, ramt af et Hjerteslag.

14. *Januar.* »Politiken« bringer følgende Vers i Anledning af, at Hjørring Privatbaner har antaget en »Handelsrejsende« til at agitere for Banen i Oplandet:

»Goddag! Naa De venter paa Rutebil?

Den kommer for sent, som den plejer!

— Ja, nu var det rart, mens man ta'r et Hvil,

at faa en Bid Brød og en Bajer;

men her paa en Grøftkant kold og bar
forkøler jo let man Halen . . .

— nej, hvis til Stationen man gaet var,
sad lunt man i Ventesalen!

Og Bilen er sikkert nok fuld i Da' . . .

— ja, er det ej sælsomt at tænke,

at netop nu der et Tog gaar af

med Masser af ledige Bænke!

Dér kunde man sidde tilfreds og glad

og linde paa Madkassen Laaget;

thi intetsteds smager Ens Lommemad

saa godt som i Hjørringtoget.

Værsgod, maa jeg byde Dem en Cigar?

Ja, man er jo flot i Vanen;

— i Forgaars selv jeg blev budt en rar

Havana paa Hjørringbanen!

. . . . Hør, maa jeg mig ej præsentere her
for Dem og Deres Madamme:

I Hjørringbanen jeg Rejsende er,

— jeg syn's, De sku' bli' det samme!

*

— Det nye Sikringsanlæg paa Skern Station er taget i Brug i Dag. Med dette Sikringsanlæg staa Skern Station som en af de i den Henseende mest moderne Stationer i Landet.

*

15. *Januar.* Ved Behandlingen af Forslaget om Storstromsbroen i Folketinget i Gaar ytrede baade Venstre og Konservtive store Betæneligheder ved at gennemføre Forslaget i de vanskelige Tider. *Neergaard* gik mod sit Partis Stilling og anbefalede stærkt i en stor Tale at bygge Broen.

*

16. *Januar.* Generaldirektoratet har aftalt med Postvæsenet, at et stort Antal Breve skal forsynes med Stemple: Enhver dansk Borger er Aktionær i D.S.B.

*

Kolonneformand *Nis Petersen Schmidt* blev idag dræbt ved at blive kørt ned af en af de nye Dieselmotorvogne, der var paa Prøvetur til Helsingør. Aarsagen til Ulykken var, at et Nordbanetogs Røg havde dækket Udsigten over Strækningen for saavel Motorvognføreren som for den dræbte, der netop stod og talte med en Arbejder, der i sidste Øjeblik sprang til Side.



25 AARS JUBILÆUM



Den 1. Februar 1932 kan Lokomotivfører *H. P. F. Petersen* i Roskilde fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse som Lokomotivmand.

Petersen, bedst kendt under sit Fornavn »Frederik«, begyndte paa Værkstedet i Kh. den 16. Oktober 1901, blev ansat som Lokfyrb. paa Gh. den 1. Februar 1907, forflyttet til Ro. den 1. Oktober 1907 og har siden da haft Tjenestested her, idet han ved Forfremmelsen til Lokomotivfører den 1. April 1919 fik Lov til at blive i Roskilde.

Fr. *Petersen* er kendt Landet over af alle de Lokomotivmænd, der har deltaget i »D. L. F.«s Kongresser,

paa disse har han nemlig repræsenteret sin Afdeling mangfoldige Gange, baade som Lokfyrb. og Lokfører.

Lige fra sine unge Aar har Jubilaren med usvækket Interesse, inden for sin Afdeling, deltaget i Organisationsarbejdet, som Kasserer og Formand indenfor Lokfyrb.-Afdelingen og siden 1920 har han uafbrudt været Afdeling 9.s Kasserer, en Post han bestrider til alles Tilfredshed, bedre Inkassator end »Frederik« kan ingen Afdeling ønske sig.

At hans Kolleger ogsaa har lagt Beslag paa Jubilarens Evner paa anden Maade, fremgaar af, at han i 17 Aar var et meget aktivt Medlem indenfor Afdelingens Festudvalg.

Vor smukke Fanes Tilblivelse har Petersen ogsaa sin store Ære af, idet han er »Fader« til Tanken indenfor Afdelingerne, og han har da ogsaa lige siden Fanens Stiftelse i 1925 været en af Fanens Bærere.

Paa Jubilæumsdagen vil der i Fr. Petersens Hjem sikkert strømme Beviser ind for, at han har endnu flere Venner, end han selv aner, som een af disse, vil jeg paa egne og Afdelingens Vegne ønske dig et »hjertelig« til Lykke« og sig dig Tak for de Aar, der er svundne, idet jeg haaber paa, at vi endnu i mange Aar maa beholde dig inden for vore Rækker som aktiv Lokomotivmand.

P. A. J.

K. JOHANSEN

Med Udgangen af 1931 forlod *K. Johansen* sit Medarbejderskab i Foreningens Ledelse paa Grund af svigtende Helbred.

K. Johansens Indsats i Foreningsarbejdet var omfangsrigt og mangesidet. Hans Indtræden i dette Arbejde begyndte med, at han i 1914 ved Hjælpefondens Stiftelse valgtes til Formand. Denne Stilling har han beklædt til sin Afgang. Den 25. April Aaret efter valgtes *Johansen* ind i Lokomotivfyrbøderkredsens Bestyrelse, og her havde han Sæde til April 1919. Kort Tid efter hans Udtræden af Bestyrelsen valgtes han til 2. Sekretær paa Grund af overvældende Arbejde i den begivenhedsrige Tid. Et Par Aar efter 1. Sekretær til 1927. Ved Organisationens Overtagelse af Annonceafdelingen i Dansk Lokomotiv-Tidende i 1920 valgtes *Johansen* til Ekspeditor og forblev i denne Stilling til Foraaret 1931. Han satte Annoncevirksomheden i System og gjorde et godt Arbejde i denne Henseende. Endelig valgtes *K. Johansen* til Kredsformand for Lokomotivførerne i 1929 og denne Stilling indehavde han til sin Afgang. Han var i et Par Aar Repræsentant i Laaneforeningen, hvilket Hverv han forlod efter eget Ønske i Foraaret 1931. Endelig var han de sidste 3 Aar Forretningsfører for N. L. F.

Det vil forstaaes efter den Oprensning af *K. Johansens* Hverv, at han har været en meget benyttet Mand indenfor Lokomotivmændene.

Det er derfor ganske unødvendigt at præcisere, at *K. Johansen* har gjort et stort Arbejde i Organisationens Tjeneste for Fremme af Lokomotivmændenes Interesser. Det er selvfølgelig med Vemod, *Johansen* nu forlader os, thi hans Hjerte var med i Arbejdet.

Vi vil gerne sige dig en varm Tak for de mange Aars gode Samarbejde for det fælles Maal, som vi altid enige stræbte mod.

Red.

K. JOHANSEN

Naar jeg efter ca. 17 Aars aktiv Deltagelse i Dansk Lokomotivmands Forenings Arbejde af Helbredshensyn har maattet trække mig tilbage fra Foreningens Ledelse, nemlig fra 1. Januar d. A. er det forstaaeligt, at jeg kaster et Blik tilbage paa disse Aar, hvor jeg dels som Hovedbestyrelsesmedlem, dels som Formand for Hjælpefondens, dels som Sekretær og nu sidst som Kredsformand har haft Lejlighed til at være med i og til at følge Organisationsarbejdet paa nærmere Hold end de fleste.

Disse mange Aar, hvor Foreningens Indflydelse er steget, og hvor adskillige store og betydningsfulde Spørgsmaal er bragt til Løsning, rummer for mig mange gode Minder, der selvfølgelig er at føre tilbage paa Tillid og Kammeratskab fra Medlemmernes saavel som fra Medarbejderes Side.

Da jeg i Foraaret 1927 efter et Rekreationsophold i Østrigs Bjergegne vendte tilbage til Arbejdet, var det min Tro, at mit Helbred var saa genopbygget, at jeg atter kunde genoptage Arbejdet indenfor Organisationen. Men Tiden har vist mig noget andet, og da Fremtiden efter min Opfattelse vil blive en saadan, at der i Organisationens Ledelse vil blive fuld Anvendelse for alle Kræfter, har jeg anset det for rigtigst at trække mig tilbage.

Men jeg føler Trang til at bringe Medlemmerne en Tak for den Tillid og det Kammeratskab, de gennem Aarene har vist mig. Jeg føjer hertil Ønsket om, at Dansk Lokomotivmands Forening og dens Virksomhed ogsaa i Fremtiden maa bygges paa Sammenholdets, Kammeratskabets og Tillidens gode Grundvold.

København, i Januar 1932.

K. Johansen.

DØDSFALD

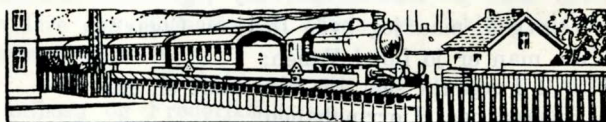
Søndag den 3. Januar d. A. afgik Lokomotivfører (Depotforstander) *N. Lassen*, Skelskør, ved Døden paa Slagelse Sygehus efter et kort Sygeleje.

Vi, som har kendt *Lassen* fra sin Gerning som Lokomotivfører i Slagelse og fra sit Arbejde indenfor Afdelingen her, har forstaaet at værdsætte ham som den gode Kollega og pligtopfyldende Lokomotivmand, der ved sit gode Humør og lyse Livssyn har forstaaet at gøre sig afholdt af alle, og vi vil altid bevare og ære Mindet om ham som en god og prægtig Kollega.

Lokomotivfører *Lassen* blev begravet fra Sct. Mikkel's Kirkegaard i Slagelse Fredag den 15. Januar Kl. 1½ under meget stor Deltagelse. Ved Baaren paraderede Fanner fra Afdelingerne i København, Roskilde, Gedser og Baneafdelingen Skelskør. Uniformerede Lokomotivførere stod Æresvagt ved Kisten og bar den afdøde til det sidste Hvilested. Afdelingsformanden bragte til sidst Kollegernes sidste Hilsen og Tak, og et Ære være *Lassens* Minde.

Et Væld af smukke Kranse, hvoraf mange signerede, dækkede Graven, en sidste Hilsen fra Landets Afdelinger.

K. K.



BEMÆRK!

Foreningens Repræsentant i Statsfunktionærernes Laaneforening er fra 29. Januar d. A. flyttet til Bevtogtegade Nr. 8, St., th., København V. Telefon Eva 2590.

HJÆLPEFONDEN

Ved den i December Maaned f. A. foretagne Udde-
ling af Understøttelser i Henhoid til Vedtægternes § 5 f
er Understøttelserne fordelt paa følgende Maade.

8 Enker efter Lokomotivførere hver	.....	Kr. 50,00
2 Enker efter Lokomotivfyrbødere hver	....	» 100,00
1 Enke efter Lokomotivfyrbøder	.....	» 75,00
5 Enker efter Lokomotivfyrbødere hver	....	» 50,00
1 pensioneret Lokomotivfører	.....	» 50,00
3 pensionerede Lokomotivfyrbødere hver	..	» 50,00
1 pensioneret Lokomotivfyrbøder	.....	» 75,00
Ialt Kr. 1200,00.		

Repræsentantskabet.

JERNBANELÆGERNE.

Jernbanelæge *Vald. Petersen* — 1. D. III Lægedistrikt,
København — afholder fra 4. Januar d. A. Konsultation,
Nørrebrogade 142, 1. (Nørrebros Runddel), Hverdage Kl.
13—14 og Fredag Kl. 18—19. Telefon i Konsultations-
tiden samt til Anmeldelse af Sygebesøg inden Kl. 9: Taga
1638. Jernbanelægens Bopæl er som hidtil Jagtvej 74, Telf.
Nora 2636.

SJÆLLAND-FALSTERSKE BIBLIOTEK

Fra den 1ste Maj d. A. fratræder:
som Bestyrelsesmedlemmer: Kontorchef E. Kolb og As-
sistent A. A. Petersen,
som Suppleanter for Bestyrelsen: Remisearbejder R. E.
Clausen og Kontorchef E. D. F. Terkelsen,
som Revisor: Trafikkontrolør ● E. M. Heurlin,
som Revisor-Suppleant: Overassistent E. A. L. C. Olsen.
D'Hrr. er alle villige til at modtage Genvalg.
Eventuelle Kandidatlistor, underskrevet af mindst 10
Medlemmer, bedes indsendt til Bestyrelsen for Biblioteket,
Istedgade 3, 1. S., København V., inden den 5. Februar
d. A.

TAK

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse og Opmærksomhed
ved vor kære Broder Olferts Bisættelse. En Tak til Ros-
kilde Afdeling for Fanens Tilstedeværelse.

Vihelm og Eduard Jespersen.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor Fader
og Svigerfader, peng. Lokomotivfører Søren Jensens Død
og Begravelse. En særlig Tak til Roskilde Afdelinger.

Børn og Svigerbørn.

Nye Bøger.

St.-Følster	Jrll.-Fy.	
16227		Janssen, Luplau C.: Verdenrummets Gaader.
16228	14961	Ervø, J.: Penge.
16229	14963	Hjortø, Knud: Svundne Somre og gamle Vintre.
16230	14971	Pristley, J. B.: Sol over Strædet.
16231		Monies, D.: Han, Hun og de andre.
16232	14921	Ring, Barbra: Eldjarstad.
16233		Braaten, O.: Prinsesse Terese.
16234	14908	Bedel, M.: Kammerat-Kærlighed.
16235		Cannon, J.: Sheila.
16236		Duevenen: Vejledning i Dueavl for Begyndere af Kai R. Dahl.
16237	14953	Kramer, Ph.: Drengesind.
16238	14965	Kielgast, E.: Den gyldne Frihed.
16239	14968	Marxvaldt, C. v.: Borgmesterens Tvillinger.
16240	14964	Kamp, A.: Svalereden
16241	14955	Rochau, E.: I den elvte Time.
16242	14952	Heinberg, E.: Høne.
16243	14962	Hansen, E. R. F.: Kamma Dupont.
16244	14954	Ott, Estrid: Ulla, kom ned fra Maanen.
16245	14970	Michaelis, Karin: Bibi og Ole.
16246		Morrison, J. S.: I Polarisens Skruestik.
16247	14959	Douthwaite, L. C.: Med Livet som Indsats.
16248	14977	Wallace, Dillen: I Kano gennem Labrador.
16249	14972	Sadolin, S.: Blidebro.
16250	14969	Michaelis, Karin: Justine.
16251	14981	Greenhorns Oplevelser: En Bog om Ungdom og Eventyr.
16252	14976	Petersen, Vilh.: Foran og bag Kulisserne.
16253	14978	Buckedahl, J.: Det moderne Danmark.
16254	14974	Kronprinsens Rejse til Østen: Dagbogsblade.
16255	14950	Muckadell, Cai Schaffalitzky de: Nyboderdrenge.
16256	14947	Mikaely, Lissa: Zigøjnerpiggen.

*Rettelser til
Adressefortegnelsen*

Lokomotivførerkredsen:

Afdeling 1, Gh.: Formandens Adresse er Bevtogtegade 8, St. th., København V. Tlf. Eva 2590.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Frederikshavn: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. E. Christensen, Hjørringvej 42. Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. Rasmussen, Søndergade 48, St. Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: V. Jørgensen, Villa Karen, Ørnevej 16.

Herning: Kassererens Adresse rettes til: Østre Kirkevej 35.

Medlemslisten



Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F. den 12. Decbr 1931:

Lokomotivfyrbøder N. J. Karlsen, Slagelse.
Lokomotivfyrbøder S. P. G. Nielsen, Aalestrup.
Lokomotivfyrbøder ● P. Jørgensen, Aabenraa.

Overført fra D. S. & M. F. til D. L. F.:

1.—1.—32: Lokfb. K. E. S. Dinesen, Struer.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1. Januar 1932:

Lokomotivfører A. M. Mikkelsen, Aalestrup, til Viborg.

Dødsfald:

Lokomotivfører (Depotforst.) N. Lassen, Skelskør, den 3. Januar 1932.

København



Hyg. Gummivarer, Modersprøjter.

Brochure om Pessarier,
Børnefødslernes Begrænsning
samt vort rigt illustrerede Katalog sendes
gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Eksportomk.

Amk. Gummi-Industri, Vestergade 3,
København K.

DEN NY LAANEBANK ^{1/8}

Vestre Boulevard 9 og 11.

Telefon 438 og 9708.

Anerkendt af Staten, Københavns Magistrat og Frederiksberg Kommune
som berettiget til at modtage Lønforskrivninger fra Tjenestemænd.

LØVE MARGARINE



FINESTE
KVALITET
TIL BORDBRUG

HARALD HANSEN

A K T I E S E L S K A B
NYGADE 7 "

Damekonfektion,
færdige og efter Maal. * * *
* * * Imprægnerede Frakker.
Kun mod Rekvision.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5^{1/2}.

Brug Svendborg Eksport Mi-Co. ERMOL

fin, frisk og fyldig!

Drøjere i Brug og mere velsmagende.

Haderslev

N. L. Asmussen, Haderslev.
Storegade 17. Cigarforretning. Telefon 609.

Største Udvalg i Cigarer, Cigaretter og Tobakker.
Kun fra Landets 1. Klasses Huse.



Kgl. Hof-Guldtrækker

Kgl. svensk Hofleverandør

C. L. SEIFERT

St. Regnegade 12—16 København

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter
i bedste Kvaliteter

Specialitet Elegante Uniformshuer

Telegramsadresser:

Seifert

Telefon Central 287
5 Ledninger

Støt vore Annoncører!

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 21. Januar.

REDAKTION: Vesterbrogade 91, 1. 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:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 14 613. — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto: 20 541.