



32. Aargang N^o 6

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

20. Marts

**FORSLAG TIL LOV
om Overtagelse af Amtsbanerne paa Als og
Nedlæggelse af de to sønderjyske Sidebaner.**

Forslaget blev forelagt Folketinget den 26. Februar og har følgende Ordlyd:

§ 1.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning:

- 1) at lade nedlægge Banestrækningerne Tørsbøl—Padborg og Vester Sottrup—Skelde,
- 2) at erhverve den Amtsbanerne paa Als tilhørende Jernbane fra Sønderborg til Mommark, lade denne ombygge og forsyne med Normalspor og lade anlægge en Forbindelsesbane mellem Sønderborg Amtsbanegaard og Statsbanegaard samt at lade drive den saaledes ombyggede og forlængede Bane.

§ 2.

Reglerne i Forordningen af 5. Marts 1845, jfr. Lov Nr. 6 af 10. Januar 1928, kommer til Anvendelse ved de Ekspropriationer, som nødvendiggøres ved det i § 1, Punkt 2, omhandlede Anlæg m. v.

§ 3.

Udgifterne ved de i § 1 under Punkt 1 og 2 nævnte Anlæg m. v. anslaaes til ialt cirka 2 000 000 Kr., heri beregnet Ekspropriationsudgifter.

§ 4.

De Grunde, der anvendes til det i § 2 omhandlede Jernbaneanlæg eller forbeholdes til senere Udvidelser af samme, fritages, saa længe de benyttes til dette Øjemed, for alle Skatter,

Afgifter og Byrder, og de paa Grundene til Anlæggets Brug værende eller opførte Bygninger fritages indtil videre for alle Skatter, Afgifter og Byrder til Staten, ligesom de ved Nedlægning af de i § 1, Punkt 1, nævnte 2 Statsbaner frigjorte Arealer med paastaaende Bygninger vedbliver at være fritaget for saadanne Skatte, Afgifter og Byrder i samme Omfang som hidtil, saa længe de ikke afhændes eller udlejes.

Brugen af stemplet Papir eftergives for alle Overenskomster og Forskrivninger, der udfærdiges i Anledning af de i nærværende Lov omhandlede Foranstaltninger. Endvidere bortfalder Afgifter til Stat og Kommune i Anledning af de i Forbindelse med Anlæggene m. v. staaende Ejendomsoverdragelser. For de Materialer, der anvendes til Anlæggene, kan der tilstaaes Toldfrihed.

§ 5.

Samtidig med nærværende Lovs Ikrafttræden ophæves den ved Lov Nr. 74 af 29. Marts 1924 givne Bemyndigelse til Meddelelse af Eneretsbevilling til Anlæg og Drift af den i nævnte Lovs § 1, Punkt 4, omhandlede normalsporede Jernbane fra Sønderborg til Mommark til Afløsning af den bestaaende Amtsbane paa denne Strækning samt en Forbindelse fra Jernbanebroen over Alssund til den nuværende Amtsbanegaard i Sønderborg og til Ydelse af det i Lovens § 4 omhandlede Bidrag til det nævnte Baneanlæg.

Bemærkninger til Lovforslaget.

Ved en af Statsbanernes Generaldirektorat nylig foretagen Undersøgelse har det vist sig,

at Banelinierne Tørsbøl—Padborg og Vester-Sottrup—Skelde i Øjeblikket har et rent Driftsunderskud paa ca. 110 000 Kr. og ca. 125 000 Kr. aarligt. Hertil kommer Afskrivning, der for de to Baner tilsammen andrager et Beløb af ca. 40 000 Kr. aarlig, samt Forrentning. De to Baner har et stærkt begrænset Opland og en saadan Linieføring, at en Stigning i Trafikken maa anses for udelukket, og da de paagældende Landsdeles Trafikbehov uden væsentlige Ulemper vil kunne bestrides af Automobile, foreslaas de nævnte Banestrækninger nedlagt. Af Hensyn til Transporten fra den i Nr. Smedeby værende Stengrav tænkes Sporet paa Strækningen Padborg—Nr. Smedeby — ca. 3,5 km — dog eventuelt bibeholdt indtil videre som Sidespor for Padborg Station. Værdien af de indvundne Spormaterialer, som ikke vil kunne genanvendes ved den nedenfor omhandlede Ombygning af Sporet paa Sønderborg—Mommarmark Banen, anslaaes til ca. 150 000 Kr. og godskrives Konto § 2 A II A 3, Salg eller Overførelse til Vare- og Materialebeholdningen af det ved Anlægene indvundne Materiale.

Ved Lov Nr. 74 af 29. Marts 1924 er der givet Bemyndigelse til at meddele Eneretsbevilling til Anlæg af en normalsporet Jernbane fra Sønderborg til Mommarmark til Afløsning af den bestaaende Amtsbane samt af en Forbindelsesbane fra Jernbanebroen over Alssund til den nuværende Amtsbanegaard i Sønderborg og til af Statskassen at yde et Bidrag til det nævnte Anlæg af 60 pCt. af Anlægskapitalen, indbefattet Ekspropriationsudgifter og Driftsmateriel. Den samlede Anlægskapital ansloges dengang til 2,6 Mill. Kr. og Statens Bidrag vilde herefter have været 1,56 Mill. Kr.

Amtsbanerne paa Als har dog næret Betænkelse ved at gøre Brug af denne Bemyndigelse og anbringe ny Kapital i Baneanlæg og har ved Undersøgelserne af Mulighederne for en økonomisk og trafikmæssig tilfredsstillende Ordning af Trafikforholdene paa Als bl. a. haft under Overvejelse at nedlægge samtlige Amtsbaner paa Als og erstatte disse med Automobilruter.

Saafermt man helt gik over til Automobil-drift, vilde Grundlaget for Jernbane-Færgeforbindelse Faaborg—Mommarmark imidlertid være bortfaldet, og Als og Sønderborg By vilde derved miste denne Tilknytning til det øvrige Lands Jernbanenet. Hvis man derimod som

forudsat i forannævnte Lovforslag foretager en Ombygning af den smalsporede Bane fra Sønderborg til Mommarmark til normalsporet og samtidig anlægger en Forbindelsesbane gennem Sønderborg By fra den nuværende Amtsbanegaard over Alssundbroen til Statsbanestationen, vil Als og Sønderborg i højere Grad end det er Tilfældet for Øjeblikket komme til at ligge ved en Trafikaare, der forbinder Fyn med den sydlige Del af Jylland, og ved den direkte Tilslutning til Banelinien Tønder—Tinglev—Sønderborg vil Banens Drift kunne blive billigere end naar Banen ligger isoleret.

De fra saavel Statsbanernes som fra Amtsbanernes Side anstillede Overvejelser angaaende Baneforholdene har givet Anledning til, at der mellem Parterne herom er ført Forhandlinger, de er resulteret i den optrykte Overenskomst, efter hvilken Ombygningen af Sønderborg—Mommarmark Banen og Anlægget af nævnte Forbindelsesbane gennem Sønderborg By sker ved Statens Foranstaltning, ligesom det er forudsat, at Staten fremtidig driver den ombyggede Bane, hvorhos Amtsrådet giver Statsbanerne Eneret paa Ruteautomobilkørsel i Sønderborg Amt.

Ved denne Drift af Ruteautomobiler i ikke helt ringe Omfang vil Statsbanerne dels hæste Erfaringer, dels kunne forvente at opnaa et i økonomisk Henseende tilfredsstillende Resultat af den samlede Drift af Bane- og Automobilruter.

Overenskomsten er tiltraadt af Sønderborg Amt og By, og det foreslaas, at den for Statens Vedkommende approberes ved Vedtagelsen af foranstaaende Lovforslag.

Udgifterne ved Ombygningen af Sønderborg—Mommarmark Banen, ved Anlæg af Forbindelsesbanen gennem Sønderborg og ved Optagning af Sporene paa de to Statsbanestrækninger anslaaes til ca. 1 550 000 Kr. (Priser fra August 1931), hvortil kommer Ekspropriationer, anslaaet til ca. 200 000 Kr., samt Godtgørelse af 250 000 Kr. til Amtsbanerne, ialt ca. 2 000 000 Kr. Da Værdien af Indvindingerne fra de nedlagte Statsbanestrækninger som foran nævnt vil andrage ca. 150 000 Kr., bliver den virkelige Udgift ved de i § 1 under Punkt 1 og 2 omhandlede Foranstaltninger ca. 1 850 000 Kr.

Godtgørelsen til Amtsbanerne udbetales ved aarlige Afdrag i Løbet af 25 Aar.

De fornødne Midler til Anlæggenes Gen-nemførelse er tænkt fremskaffet uden Forhøj-else af Statsbanernes Anlægsbudget, væsentlig ved Udskydelse af en Del Sporforstærkninger og enkelte paatænkte Stationsudvidelser m. v.

Gennemgribende Forbedringer af Banens Stignings- og Kurveforhold er ikke paaregnet foretaget, og Amtsbanernes nuværende 24,39 kg Skinner er forudsat genanvendte, ligesom Driften og Vedligeholdelsen af den ombyggede Bane er tænkt fastlagt efter de ved Privatbanerne anvendte Retningslinier.

De med Oprettelsen af Automobilruterne forbundne Udgifter paaregnes afholdt af de aarlige Bevillinger paa Finansloven til For-øgelse af Statsbanernes rullende Materiel.

De Ekspropriationer, der nødvendig-gøres af det i Lovforslagets § 1, Punkt 2, omhandlede Baneanlæg paaregnes foretaget i Henhold til Forordningen af 5. Marts 1845 med Tillæg i Lov Nr. 6 af 10. Januar 1928.

De sædvanlige Begunstigelser m. H. t. Er-læggelse af Skatter og Afgifter m. m., som in-deholdes i tidligere Love om Statsbaneanlæg, foreslaas ligeledes indrømmet for det nævnte Baneanlægs Vedkommende.

FRA NORMERINGSLOVEN

Af Bemærkningerne til Forslaget bemær-kes følgende:

Ved Udarbejdelsen af Forslaget til Norme-ringslov for Finansaaret 1932—33 har man i afgørende Grad maattet tage Hensyn til de vanskelige finansielle Forhold. Den Nedgang, der maa paaregnes i Virksomhederne under de Statsstyrelser, der har mest Tilknytning til Erhvervslivet, har medført, at Forslagene i Aar overvejende fremtræder som en Reduk-tion i Antallet af Stillinger og Forslag af lig-nende besparende Art. Hertil kommer, at den ved Tjenestemandsløven af 31. Marts 1931 sted-fundne Revision af Lønsatser og af Klassi-ficeringen af Tjenestemandstillinger maa med-føre, at kun Forslag, der vedrører Normering af nye Tjenestemandstillinger, hvis Oprettelse motivees ved Forhold, der er opstaaet efter Vedtagelsen af fornævnte Tjenestemandslø, har kunnet tages i Betragtning.

Det tilføjes, at alle Forslagene som sæd-vanlig har været forelagt Lønningsraadet og i den nuværende Form er tiltraadt af dette.

Til 39, 42 og 46.

Som Følge af Nedlægningen af Lokomotiv-depotet i Skanderborg vil der fra 15. Maj 1932 kunne nedlægges følgende Stillinger:

- 1 Lokomotivmester af 1. Grad,
- 2 Lokomotivførere,
- 1 Pudserformand,

hvorhos der spares en Del timelønnet Perso-nale.

Som Følge bl. a. af Ombytningen af Ran-gerlokomotiver med Motortraktorer vil Antal-let af Lokomotivførere kunne nedsættes med 17 foruden med de 2 foran omhandlede. An-tallet er herefter 1098. Det bemærkes, at man regner med nogen yderligere Nedsættelse bl. a. ved Reduktion af Køreplan paa visse Side-baner.

115. Tjenestemænd ved Statsbanerne, som in-den den 1. Juli 1931 var placerede i 12. c. Lønningsklasse, og som den 1. Juli 1931 er overgaaet til den nugældende Tjeneste-mandslovs 13. Lønningsklasse med per-sonligt Tillæg efter Tjenestemandsløvens § 832, Stk. 1, og derfra oprykkes til 11. Lønningsklasse, faar ved Oprykningen beregnet Lønningen efter Tjenestemandsløvens § 26, Stk. 5, saaledes, at det per-sonlige Tillæg medregnes til Slutlønen i 13. Lønningsklasse, dog kun for saa vidt de i den hidtidige 12. Lønningsklasse c. har haft Lønning ud over Begyndelses-lønnen.

Til 115.

Blandt de Motorførere ved Statsbanerne, som ved den nuværende Tjenestemandsløvs Ikrafttræden overgik fra tidligere 12 c. Løn-ningsklasse til 13. Lønningsklasse, er enkelte Tjenestemænd med Lokomotivfyrbøderuddan-nelse.

De paagældende vil ved Oprykning fra 13. Lønningsklasse til Lokomotivførerstillingen i 11. Lønningsklasse kunne blive stillet ringere, end hvis de var forblevet i 12. Lønningsklasse og derfra overgaaet til Lokomotivførerstillin-gen.

Man maa anse det for rimeligt, at der raa-des Bod herpaa, hvilket kan ske ved som fore-slaaet at medregne det de paagældende i Hen-hold til Tjenestemandsløvens § 832, 1. Stk., til-staaede personlige Tillæg i den hidtidige Løn ved Anvendelsen af Oprykningsreglen i § 26, Stk. 5.

BEREGNING AF KØREPENGE

I Juni Maaned 1926 indsendte Dansk Lokomotivmands Forening et Andragende om en ændret Beregningsmaade af Kørepengeydelsen, nemlig saaledes, at Kørepenge for Lokomotivpersonalets Vedkommende beregnedes fra Lokomotivets planmæssige Afgangstid fra Maskindepotets Sporomraade indtil den virkelige Ankomsttid tilbage til samme.

Vi gengiver i det følgende den over Forhandlingen om Sagen førte Protokol. Nu, ca. 5½ Aar efter vor Skrivelses Indsendelse, er Spørgsmaalet blevet afgjort.

Skønt Organisationen ofte har mindet om Sagen, har den ligget i Generaldirektoratet i en Aarrække og er blevet rigtig gammeldags hensyltet, medens man i Sølvgade haabede ved at se paa den med velvillige Øjne, at den skulde blive saa moden, at det vilde være muligt at give et imødekommende Svar.

Men det lykkedes — som man vil se — ikke.

Protokol.

Aar 1931 Fredag den 26. Juni forhandlede i Statsbanernes Generaldirektorat mellem Generaldirektoratet og Dansk Lokomotivmandsforening over Emnet: Beregning af Kørepenge fra henholdsvis til Maskinafdelingens Sporomraade.

Til Stede var:

For Generaldirektoratet:

Fung. Personalchef, Kontorchef E. Lunn,
Maskiningeniør T. Stahlschmidt,
Sekretær A. Høeg og
Sekretær Th. Jensen.

For Dansk Lokomotivmandsforening:

Lokomotivfører Soph. Jensen,
Lokomotivfører K. Johansen og
Lokomotivfører E. Kuhn.

Fg. Personalchef: Dansk Lokomotivmands Forening har i Skrivelse af 28. Juni 1926 anmodet om, at Kørepengene for Lokomotivpersonalets Vedkommende maa blive beregnet fra Lokomotivets planmæssige Afgangstid fra Maskinafdelingens Sporomraade indtil den virkelige Ankomsttid tilbage til samme, — den indsendte Skrivelse oplæstes —. Ønsker Foreningens Repræsentanter herudover at motivere Foreningens Synspunkter? Thi dette, at der er indkaldt til Forhandling, maa for Dansk Lokomotivmands Forening være et Tegn paa, at Generaldirektoratet ikke har ment at kunne imødekomme Deres Ønsker.

Soph. Jensen: Om 2 Dage er vor skriftlige Henvendelse til Generaldirektoratet 5 Aar gammel, det kan altsaa ikke siges, at Spørgsmaalet er noget nyt Spørgsmaal; det er derimod et Spørgsmaal, der har været god Tid til at overveje.

Saaledes som Kørepengeberegningen nu foretages er Forholdet det, at denne faktisk er ugunstigere

for Lokomotivpersonalet, end den er for Togpersonalet, idet de Lokomotivpersonalet paalagte Forberedelses- og Afslutningsarbejder i Forbindelse med Rangering før Togafgang fra og efter Togankomst til Hjemstadsstationen beslaglægger dette Personale i betydeligt større Omfang end Tilfældet er for Togpersonalet.

Dersom et Hold Togpersonale og et Hold Lokomotivpersonale kører med samme Tog, f. Eks. fra Korsør til København og tilbage, vil Forholdet være det, at de faar de ved Fraværelsen fra Hjemmet opstaaede Mrudgifter godtgjort ved Betaling for lige mange Køretimer, men Lokomotivpersonalets Fraværelse vil ved en saadan Tur have været 1¼ à 2 Timer længere end Togpersonalets, og for denne længere Fraværelse faar Lokomotivpersonalet ikke Godtgørelse af nogen Art.

Da Forholdet er det, at Kørepengene er beregnet til at skulde dække de med Rejselivet forbundne Mrudgifter, er det da kun rimeligt, at de staar i ligefremt Forhold til de Tidsrum, Tjenestemændene maa være borte fra Hjemmet, men heraf følger, at den nuværende Kørepengeberegning for Lokomotivpersonalet i Virkeligheden er urimelig. Vi har i det af os fremsatte Forslag vist Beskedenhed ved ikke at forlange Kørepenge for den til Lokomotivernes Forberedelse og Eftersyn nødvendige Tid, men kun for den Tid, Lokomotivet er i Bevægelse.

Vi har tilladt os at udlægge Generaldirektoratets Tavshed i denne Sag paa den Maade, at naar vi ikke fik et Afslag, saa var det, fordi der var Forstaaelse over for det af os i Skrivelse af Juni 1926 anførte, og at Generaldirektoratet derfor havde oversendt Sagen til Lønningskommissionen, men vi har i Kommissionens Betænkning ikke fundet noget derom og har altsaa paany erindret Generaldirektoratet om denne Sag. Det maa være muligt at finde en Form, saa Kørepengegodtgørelsen for vore Medlemmers Vedkommende kommer til at svare bedre med de Forudsætninger, der ligger til Grund for Kørepengeydelsen, end den nugældende Form gør det.

Fg. Personalchef: Det er rigtigt, at Spørgsmaalet ikke er nyt. Generaldirektoratet har ogsaa tænkt velvilligt paa, om det skulde være muligt at finde en Løsning. Men i selve Tjenestemandsløven staar, at Godtgørelsen beregnes for Fraværelse fra Hjemstedet, og en Imødekommelse af Foreningens Ønske kræver derfor en Lovændring. Det er rigtigt, at Kørepengegodtgørelsen er bestemt til Dækning af de ved Rejselivet forvoldte Udgifter, men netop derfor bør den ikke ydes under Opholdet paa Hjemstedsstationen. Under dette er Lokomotivpersonalet ikke mere afskaaret fra Hjemmet end det øvrige paa Stationen tjenestegørende Personale og bør ikke stilles bedre end dette. Hertil kommer, og dette maa vi lægge afgørende Vægt paa, at en Imødekommelse vil medføre Stigning i Udgifterne, og Statsbanernes Stilling er saadan, at vi kun belaster Budgettet med Udgifter, der er strengt nødvendige. Hensynet til disse 3 Ting — det rimelige, den økonomiske Situation og det lovmæssige — gør, at vi ikke se os i Stand til at imødekomme Foreningen.

Soph. Jensen: Statsbanernes økonomiske Stilling kan ikke være til Hinder for at imødekomme beretigede Ønsker om, at Lokomotivpersonalet, hvad Kørepengeberegning angaar, ikke stilles ugustigere end andet Personale.

E. Kuhn: Det glæder os at høre, at Generaldirektoratet har overvejet vort Ønske velvilligt, men det forbyr os, at Generaldirektoratet efter at have overvejet i 5 Aar nu er kommet til det Standpunkt, at lovmæssige Hensyn forhindrer Velvilliens Omsætning til Praksis. Vi har været berettiget til at gaa ud fra, at Sagen behandledes saaledes, at en Løsning ikke umuliggjordes for os.

I 1927 og 1928 fremsendte vi Andragender om henholdsvis Nedsættelse af Aldersgrænsen og om Trøsttillæg til Lokomotivførere. Dengang modtog vi Svar, som gik ud paa, at de paagældende Spørgsmaal burde stilles i Bero indtil Tjenestemandslovens almindelige Revision. I Sagen om Kørepenge har vi derimod intet hørt; vi har derfor været berettiget til at tro, at, dersom selve Lovens Ordlyd vilde være en Hindring for at kunne imødekomme vort Ønske, saa vilde Generaldirektoratet gøre rette vedkommende, i dette Tilfælde Finansministeriet eller Lønningskommissionen, opmærksom paa, at der forelaa Forslag fra vor Side. Dersom Generaldirektoratet vilde afslaa at imødekomme vort Ønske burde dette have været sket saa betids, at vi selv kunde have bragt Sagen for Lønningskommissionen og der have fremmet vore Interesser; thi Lønningskommissionsmedlemmer, vi har talt med, har ment, at Sagen kunde ordnes administrativt. Saaledes som Stillingen nu er, er det næsten, som om man har villet forhindre os i at gøre noget i denne Sag. I øvrigt er vort Krav ikke noget ukendt: før d. 1. Oktober 1919 havde Lokomotivpersonalet Rangergodtgørelse for den Tid, der nu er Tale om, nemlig Tiden mellem Afgang fra Maskintjenestens Sporomraade og Togafgang henholdsvis mellem Togankomst og Ankomst til Maskintjenestens Sporomraade. Og dengang havde Lokomotivpersonalet jo betydelig højere Kørepenge end Togpersonalet, nemlig Lokomotivførere 1,2 Øre pr. Kilometer. Togførere 0,8 Øre, Lokomotivfyrbødere 0,6 Øre og Togbetjente i de første 6 Aar 0,3 Øre pr. Kilometer.

Fg. Personalchef: Foreningen har ikke kunnet være i Tvivl om, at Administrationen ikke mente at kunne imødekomme Deres Ønske, ellers havde De faaet Svar for længe siden. Det stod Foreningen frit for at have henvendt sig til Lønningskommissionen; naar noget saadant ikke er sket skyldes det formentlig, at De har haft en Følelse af, at Stillingen inden for Kommissionen ikke vilde være særlig gunstig.

Hvad den økonomiske Side af Sagen angaar, er Forholdet det, at vi maa tage Hensyn dertil og nøje overvaage, om Forslag angaaende nye Udgifter er fuldt forsvarlige.

T. Stahl Schmidt: Ved at anstille Betragtninger over Lokomotivpersonalets længere Fraværelse fra Hjemmet i Forhold til Togpersonalet er Foreningen kommet til det Resultat, at der burde være en sær-

lig Form for Lokomotivpersonalets Kørepengeberegning. Men dette Resultat er lidet rationelt; thi der kunde lige saa godt kræves Godtgørelse for Forberedelses- og Afslutningstjenesten samt eventuelt forudgaaende Raadighedstjeneste.

Soph. Jensen: Fra vor Side er der allerede gjort opmærksom paa, at vi ikke har villet fremsætte Krav om Kørepengegodtgørelse for Forberedelsehenholdsvis Afslutningstjenesten, men at vi har vist Beskedenhed ved kun at fremsætte et rimeligt Krav, som maa kunne imødekommes.

K. Johansen: Naar der tales om, at vort Krav vil medføre nye Udgifter, maa det ikke glemmes, at Kørepengeudsættelsen pr. 1. Juli d. A. vil betyde en Besparelse for Statsbanerne i hvert Fald for saa vidt angaar Lokomotivførerne, idet der paa Kørepenge til disse Tjenestemænd vil blive sparet ca. 6 000—7 000 Kr.

Fg. Personalchef: Det er muligt, at vi efter den nye Lov vil opnaa Besparelser paa Kørepengebøbet, for saa vidt angaar Lokomotivførerne, men næppe for Lokomotivpersonalet som Helhed.

Der er fra Foreningens Side ikke fremført Motiveringer som kan bevirke, at Administrationen kan ændre sit Standpunkt, og der er fra vor Side ingen Mulighed for at imødekomme Deres Ønske, selv om vi ser velvilligt derpaa.

Soph. Jensen: Vi beklager dette i høj Grad, thi som nævnt har vi følt os for i Lønningskommissionen, og det var vor Opfattelse, at Sagen kunde ordnes administrativt.

E. Kuhn: Naar Forholdet er det, at Generaldirektoratet har tænkt velvilligt paa vor Anmodning og paa, om det skulde være muligt at finde en Løsning, men at selve Lovens Ordlyd næsten hindrer Administrationen i at imødekomme os, og naar vi, — som mener at have Grund til at tro, at vi kunde have mødt Forstaaelse hos Lønningskommissionen — har opfattet Generaldirektoratets Tavshed som et Tegn paa Forstaaelse over for vort Forslag, saa bør Sagen da ikke strande. Den bør forelægges Lønningsraadet, som muligvis vil tage Ansvaret for at læse Lovens, saaledes at vort Ønske kan imødekommes, eller udtale sig med Hensyn til vort Kravs Berettigelse, saa en eventuelt paakrævet Tilføjelse eller Ændring i Lovens kunde opnaas.

Fg. Personalchef: Jeg har ingen Bemyndigelse til at give Tilsagn herom, det maa blive Ministeren, der skal træffe en saadan Bestemmelse, men Deres Forslag skal blive omtalt for Ministeren. I øvrigt staar Administrationen jo som nævnt paa det Standpunkt, at saavel økonomiske som andre Grunde taler afgørende mod Forslaget.

Soph. Jensen: Da Forhandlingen synes at have vist, at Generaldirektoratet i Virkeligheden har Sympati for vort Forslag, henstiller vi, at der gives Sagen en velvillig Ledsagelse, naar Indstillingen til Ministeren og Lønningsraadet finder Sted.

Forhandlingen sluttet.

Den 2. Januar 1932 fik vi følgende Svar fra Generaldirektoratet:

Efter det af Foreningen rejste Spørgsmaal om at beregne Lokomotivpersonalet Kørepenge fra, henholdsvis til Maskinafdelingens Sporomraade herfra har været forelagt Lønningsraadet, har Raadet tilskrevet Generaldirektoratet, som vedlagte Afskrift udviser.

Der vil herefter ikke blive foretaget videre i Sagen.

Lønningsraadets Afgørelse.

I Anledning af Generaldirektoratets Skrivelse af 7. d. M. Nr. L. S. 10178 — vedrørende et Andragende fra Dansk Lokomotivmandsforening om, at Reglen for Beregning af Kørepenge for den Del af den forudgaaende og afsluttende Tjenestetid paa Hjemstedet, der falder uden for Depotets (Remisen) Omraade, skal man meddele, at man er enig med Generaldirektoratet i, at Imødekommen af dette Ønske kræver Lovændring. En saadan Ændring paa Lønningsraadet fraraade, bl. a. af Hensyn til Konsekvenserne.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Krise.

Tillad mig at benytte Th. C. Jensens Svar til Svend som Motivering for nedenstaaende.

Svend er jo saa absolut ikke uvidende om, at der er Krise, eftersom han skriver ordret: »Krisen berører selvfølgelig ogsaa os.« Dog, vi Københavnerne har vel Lov til ogsaa at have en Mening om Krisens Aarsag og Virkning, vi læser nemlig Aviser herinde, og vi læser mange, da vi er saa lykkelige at have Kommunebiblioteker, hvor der findes Aviser fra hele Landet. Derimod maa man antage, at Th. C. Jensen ikke har saa rig Lejlighed til at læse Aviser, naar han kan omtale den »uannede Anvisning«, som Svend giver, ikke Regeringen Th. C. J., men derimod Landbrugerne, nemlig, at man skulde antage, det var mere nærliggende at foreslaa Besparelser paa Udgifterne til Krigsudrustning, end altid at larme op om Besparelser paa Udgifter til Tjenestemandslønninger. Den Opfattelse deles vistnok af de fleste sundt-tænkende Mennesker.

Endelig turde det være fuldkommen rigtigt, som Svend skriver, at saa snart en sensationslysten Avis fremkommer med et Rygte »fra paalidelig Kilde«, eller »en Regeringen nærstaaende« om yderligere Besparelser paa Tjenestemandslønningerne, saa begynder Tjenestemændene allerede at hænge med Hovedet og gaa blødt ned i Knæene ved Tanken om den store Uretfærdighed, der nu skal vederfares dem. Var det ikke bedre at lukke det Vindue, der kommer daarlig Luft ind ad? Vi er vel skærmede af en forholdsvis ny Tjenestemandsløvslov, og ihvorvel det selvfølgelig skal skaffes Midler til Statens Husholdning, kan vi vel endnu rette Ryggen ved Tanken om vel udført Arbejde i Samfundets Tjeneste og vente med at sørge, til Realiteterne foreligger. — Noch ist Polen nicht verloren.

København, ultimo Februar.

S. S.

Vi skal ikke bemærke andet til ovenstaaende, end at det Blad, der omtales, »B. T.«, formentlig ikke af nogen Tjenestemand anses for at være særlig godt underrettet om vor nusiddende Regerings Overvejelser. Der er vel ikke Grund til at tage det Blad saa højtideligt, at der er Anledning til at hænge med Hovedet eller gaa blødt ned i Knæene, som Indsenderen siger, at Tjenestemændene gjorde, da »B. T.«s Artikel blev bekendt. Vi tror i hvert Fald ikke, at dette er fuldkommen rigtigt.

Hvis S. S. med sin Udtalelse om, at »lukke det Vindue, der kommer daarlig Luft ind ad«, mener: lad være med at læse »B. T.«, eller lad i hvert Fald være med at fæste Lid til de Robothistorier, er vi ganske enige. Iøvrigt skal man jo ikke tage Hatten af, før man ser Manden.

Red.

EKSPRES MOTORVOGN BERLIN—HAMBORG

De tyske Rigsbaner har for Tiden under Bygning en Diesel-elektrisk Motorvogn, beregnet til Ekspresfart mellem Berlin og Hamborg med en Maksimalhastighed af 150 km/Timen. Det paaregnes at den kan blive færdig og prøvekørt, saa den til Foraaret kan indsættes i Driften.

Vognen bygges som en Dobbeltvogn og faar til Drivkraft 2 Stkr. Mayback-Dieselmotorer paa ca. 800 Hestekræfter tilsammen. Da Luftmodstanden ved 150 km Farts er langt den største Modstand, Vognen skal overvinde, er denne bygget saa lav som gørligt og i Formen holdt saa gunstigt som muligt for at faa den mindste Luftmodstand. Vognen har Plads til 102 Passagerer paa 2. Klasse, men ingen 3. Klasse. Den ene Halvdel er for Rygere og den anden for Ikke-Rygere, og i Midten findes en lille Buffet med kolde og varme Drikke og kolde Madanretninger. Dobbeltvognen bliver 42 m lang og faar en Vægt af 77 Tons.

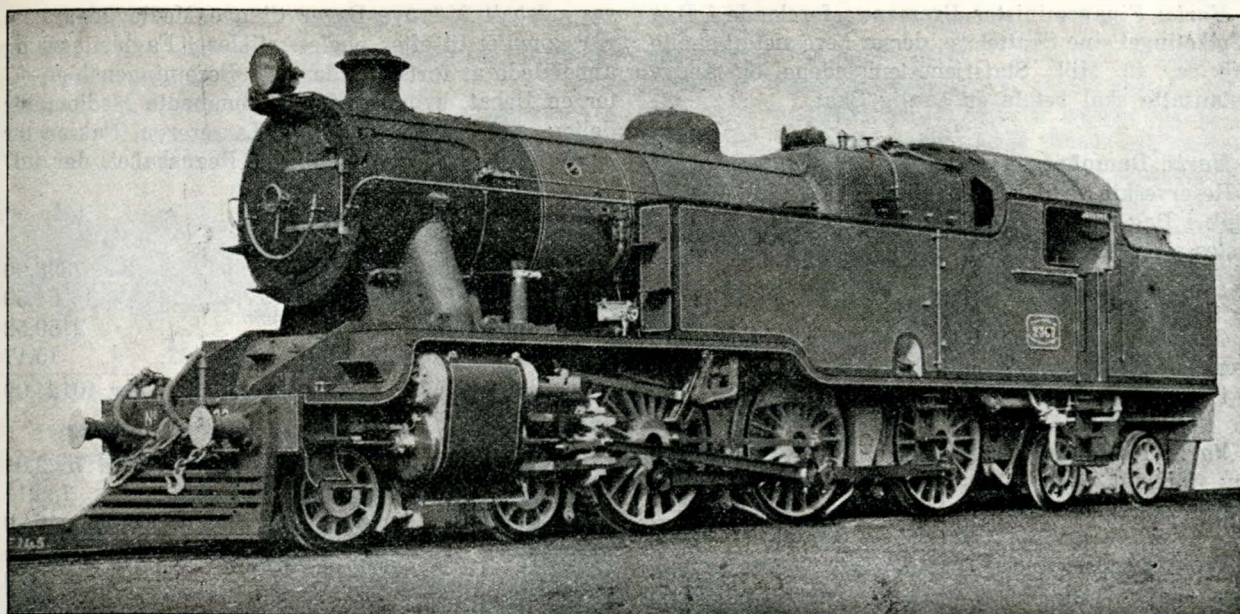
Desuden eksperimenteres der ved Rigsbanerne med en let, oliefyret Dampvogn fra Firmaet *Doble*, som bliver meget billigere end Diesel-elektrisk Vogne og meget let at betjene i Driften.

cresc.

NYE TENDERLOKOMOTIVER TIL SYDAMERIKA

Til Buenos Aires and Pacific Railway har Firmaet *Robert Stephenson and Co. Ltd., Darlington*, leveret 12 Stkr. Tenderlokomotiver, og disse skal være de kraftigste, man endnu har haft i Brug i Sydamerika og skal anvendes i Forstals- og Nærtrafik ved Buenos Aires, hvor der kræves kraftige Maskiner til hurtig Igangsætning af svære Tog.

Maskinerne er bygget efter Tegninger af Maskinchef ved nævnte Baner, *R. E. Kimberley* og under Overledelse af d'Hrr. raadgivende Ingeniører *Fox* og *Maya*, London. Grundet paa en gennemført Spor-



Tenderlokomotiv til Nærtrafikken ved Buenos Aires.

forstærkning og Anvendelse af Stenballast. er det nu muligt at have Akseltryk langt udover de hidtil tilladelige, og Fordelen derved er blevet udnyttet ved Lokomotivernes Konstruktion.

Som det ses i Billedet, er det et meget smukt og tilgængeligt Lokomotiv i Sammenligning med, hvad man ser sydfra, men Konstruktørerne har ogsaa haft frit Spil og kunnet gaa op til et Akseltryk af 21,5 Tons og samtidig give Lokomotivet den bedst egnede Længde.

Lokomotivet er 3-cylindret af 2 C 2-Typen med 1700 Millimeter Drivhjul og 935 Millimeter Løbehjul. Cylinderdiameteren (3 Cylindre) er 482 Millimeter og Slaglængden 660 Millimeter. Stempelgliderens Diameter er 254 Millimeter og den største Vandring er 165 Millimeter. De udvendige Cylindre er indbyrdes omskiftelige. Styringerne er Walschaerts undtagen den indvendige, der er af en ny Konstruktion, Stephenson's Patent, i den Hensigt at komme uden om de Vanskeligheder, der er ved at anvende Walschaert-Styringen til en indvendigt liggende Cylinder.

Kedlen er bygget til et Damptryk af 14 Atm., Rundkedlens Diameter er 1730 Millimeter, og Længden mellem Rørvæggene er 3560. Fyrkassen er af Staal og elektrisk svejset i de lavere Samlingsfuger og nittet sammen i de øverste. Den er 2184 Millimeter lang, 1168 Millimeter bred, hvilket giver et Ristareal af 2,55 Kvadratmeter. Kedelrørene er i Fyrkassen indsat i Kobberbøsninger, men svejset i Røggammerrørvæggen. Fyrkassens Hedeflade er 15,04 Kvadratmeter. Overhederen er en L. S. M.-Overheder med 28 Elementer og 39,2 Kvadratmeter Overhedeflade.

Lokomotivets Længde er 15,3 Meter og Vægten er 128 Tons, hvoraf de 64 Tons udgør Adhæsionsvægten. Kul- og Vandbeholdningen er henholdsvis 5 Tons

og 15 Kubikmeter. Det er forsynet med en Wakefields Smørepumpe til Smøring af Akslerne, endvidere en Dampbremse, der bremses alle Hjul, samt Lamberts Sandspreder og elektrisk Belysning.

F. Spøer.



2. Marts. Af Toget nord fra, der kommer til Ølgod 14,18, blev der udsat 2 Personer, der ikke havde opført sig ordentlig under Kørslen. En af dem gik ind paa Stationsforstanderen og slog ham i Hovedet. Voldsmanden blev arresteret.

*

3. Marts. Fra 1. April skal Posttjenesten ved 250 Postekspeditioner paa Jernbanestationer udføres for Statsbanernes Regning. D. v. s., at alt Postarbejdet der falder indenfor Tjenestetiden skal udføres som alm. Tjenestearbejde, kun hvor det medfører Overarbejde kan der blive Tale om Overarbejdsbetaling.

*

4. Marts. For saa vidt Statsbanerne ikke faar en ekstraordinær Bevilling, vil man muligvis blive nødsaget til at standse Jordarbejdet ved det nye Spor ind til Købbyen i København.

*

4. Marts. Mellem Skørping og Støvring knækkede den ene Drivstang paa Lokomotivet for det Tog, der skal være i Aalborg 8,23. Uheldet forårsagede en Forsinkelse paa tre Kvarter.

4. *Marts*: Finansminister Bramsnæs forelagde i Dag i Folketinget sine Skattelove, der er beregnet at skulle give ca. 49 Mill. Statstjenestemændene og andre fastansatte skal betale en særlig Skat.

*

7. *Marts*. Dampfærgen »Prinsesse Alexandrine«, der er Reserveskib ved Gedser—Warnemünde Overfarten, afgik i Dag til Nakskov Værftet for at blive underkastes sit årlige Eftersyn. Denne Færge er nu snart 30 Aar gammel.

*

7. *Marts*. I Dag mødte 40 overordnede Jernbaneanmænd i Statsbanernes Generaldirektorat for at deltage i et 14 Dages Kursus.

*

8. *Marts*. Normeringslovforslaget for 1932—33 blev i Dag forelagt. Det viser en Besparelse paa over 300 000 Kr.

*

9. *Marts*. Nogle franske Ingeniører er for Tiden paa Besøg her i Byen for at studere forskellige Forhold ved vore Statsbaner. I Gaar besaa de under sagkyndig Ledelse Hovedbanegaarden.

*

9. *Marts*. Ø. K.s Motorskib »Meonia« der for Tiden ligger i Aarhus indladede i Dag tre Motorlokomotiver, som A/S Frichs har bygget til Siam. Lokomotiverne ankom til Havnen paa 18 Jernbanevogne.

*

9. *Marts*. Statsbanernes Depot for fundne Sager paa Hovedbanegaarden har udvidet Aabningstiden fra 9—16 til 8—19.

*

11. *Marts*. Dobbeltsporet mellem Lillerød og Hillerød er taget i Brug i Dag.

*

12. *Marts*. Midt i alle Meddelelser om Besparelser kommer nu Meddelelse om, at Banegaarde og Stationsbygninger skal udsmykkes med Blomster.

Det er Turistforeningen der har stillet sig i Spidsen for dette Foretagende.

*

13. *Marts*. De danske Statsbaner propaganderer i Leipzig paa den tekniske Messe. Der er en arbejdende Model af et dieselelektrisk Lokomotiv, og smukke Modeller af »Kalundborg« og »Nyborg«.

*

15. *Marts*. De fynske Turistforeninger henstiller til Statsbanerne at afskaffe Drikkepengene paa Bane-gaardsrestauranter og Færger.

var udstedt 216 nye Bøger til nye Medlemmer, som var kommet til efter nogle Artikler i Fagbladene, og anbefalede at fortsætte dermed. Beretningen blev efter en Debat, hvori de fleste fremmødte Medlemmer deltog, godkendt enstemmigt. Kassereren, Pakmester C. D. Christensen, Hg., oplæste Regnskabet, der udviste følgende:

Indtægt.

Solgt 17 542 Mærker a 45	Kr. 7893,90
129 Indskud a 50	» 64,50
Indvundne Renter	» 2150,52
Rente af Postgirokonto	» 15,17
	<u>Kr. 10124,09</u>

Udgift.

Udbetalt 117 Bøger v. Konf.	Kr. 7522,01
Udbetalt 25 Bøger efter Ønske	» 783,11
Tryksager 20,45, Protokol 22,40	» 46,20
Et Stempel 2,25, Porto 22,40	» 24,65
Generalfors. Afholdelse	» 20,00
Papir, Konvolutter og Blæk	» 10,64
Lønning til Formanden	» 150,00
Lønning til Kassereren	» 350,00
Balance	» 1217,48
	<u>Kr. 10124,09</u>

Status.

Foreningens Formue var 31. Dec. 1930	Kr. 49944,32
Indskudt i 1931	» 1217,48
Foreningens Formue er 31. Dec. 1931	Kr. 51161,80

Regnskabet godkendtes ligeledes efter nogle Udtalelser.

Formanden foreslog, at der i Aar ligesom tidligere bevilges Kassereren et Beløb paa Kr. 75,00 til Medhjælp ved det store Arbejde, som 5-Aars Hovedopgørelsen er, hvilket vedtoges enstemmigt. Efter de indkomne Stemmesedler valgtes til Bestyrelsen følgende: Til Kasserer: Pakmester C. D. Christensen, Hg., 113 Stemmer; til Bestyrelsesmedlemmer: Overportør C. A. Lønskov, Gb., 55 St., Portør H. J. M. Hansen, Nø., 54 St.; til Revisor: Styrmand H. C. Møller, Hg., 100 St., og derefter havde Portør C. L. Poulsen, Hg., 51 St., Portør H. V. Sørensen, Kh., 48 St. og Overportør H. P. K. Kedebj, Kh., 39 St., henholdsvis som 1., 2. og 3. Suppleant til Bestyrelsen.

Formanden bragte en Tak til de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer for deres Arbejde i Foreningens Tjeneste og bød de nyvalgte velkommen, hvorefter man under Eventuelt vedtog at opfordre alle vore Medlemmer til hver inden for sin Bekendtskabskreds at omtale, hvilke Goder det er for ethvert Medlem at have en eller flere Bøger til sine Børn, i vor Forening, naar Konfirmationstiden kommer. Ingen anden Forening og intet andet Selskab kan jo tilnærmelsesvis byde sine Medlemmer de samme Fordele til de samme Præmier som vor Forening, og derfor vil jeg gerne hermed anbefale ærede Medansatte, der har mindre Børn, at indmelde disse og derved sikre sig en Konfirmationshjælp, der kan afpasses efter eget Ønske. Alle Oplysninger gives gerne ved Hen-

**D. S. B. TJENESTEMÆND
BØRNEFORSØRGELSE**

Ovennævnte Forening afholdt sin ordinære Generalforsamling i Restaurant »Ny Rosenborg«, København, d. 18. Februar 1932. Formanden, Portør F. E. Ferdinansen, Kh., bød Velkommen og aflagde Beretning om Virksomheden i det sidste Aar, hvoraf det fremgik, at der har været god Fremgang, og der

vendelse til Formanden, Portør F. E. Ferdinandsen, Post VIII Kh., eller til øvrige Bestyrelsesmedlemmer samt undertegnede Kasserer.

Pakmester C. D. Christensen,
Helsingør.



25 AARS JUBILÆUM

Efternævnte Lokomotivførere kan den 1. April fejre 25 Aarsdagen for deres Ansættelse som Lokomotivmænd ved de danske Statsbaner.

E. C. J. Christensen, Bjørnsønsvej 72 Valby, *O. Baden-Olsen*, Øresundsvej 12, S., *H. A. E. Hansen*, Enghavevej 243, 2., V., *L. C. Christensen*, Vigerslev Allé 64. 4., Valby, *A. M. Bolt*, Krusaagade 20, 2., V., *E. G. Dreyer*, Sommerstedsgade 4, V., og *C. Skjoldager-Nielsen*, Haderslevgade 3, 4., V.

Det er et Jubilæumsaar i Aar, og da Pladsen i vort Blad naturligvis er begrænset, maa man jo nøjes med i korte Træk at omtale d'Hrr. Jubilarer, naar der er saa mange paa en Gang.

Ejnar Christensen er godt kendt i Landet, da han meget ofte har deltaget i Organisationens Delegeretmøder. Hans kendte gode Humør svigter ham aldrig, og den Popularitet, han til alle Sider nyder, kendetegnes bedst ved, at alle Kolleger er paa Fornavn med ham, og dette skyldes hans altid rolige, venlige og gemytlige Sindelag. Ejnar staar højt anskrevet hos saavel Kolleger som hos Over- og Underordnede.

Baden-Olsen og *H. A. E. Hansen* er ny, paa Gh., idet de den 1. Juli f. A. kom hertil henholdsvis fra Østerbro og Korsør. De er begge saa stille af Væsen, at man vidst rolig tør sige, at de kun har Venner og nyder deres Kollegers og alle andres fulde Agtelse.

L. C. Christensen — hvem kender ikke denne Selskabsmand dels fra Delegeretmøderne og dels fra Feriehjemmet, hvor han er flittig Gæst sammen med Familien. C. er altid ivrig Deltager i Diskussioner, men er en nobel Debator: han er Afdelingens mangeaarige Kasserer, en trofast Værner om vore Pengemidler. Christensen har været paa Gh. siden sin Ansættelse.

A. Bolt betragtes af mange som en barsk Natur, men de, der lærer ham rigtig at kende, og det er mange, ved, at bag den haarde Skal banker et varmt Hjerte, og dette banker særligt varmt for hans Organisation, som han ikke taaler, nogen taler ilde om.

E. G. Dreyer ønsker helst at gaa stille omkring, og han er af dem, der aldrig gør Vrøvl.

Rosinen i Pølseenden er *Skjoldager-Nielsen*, og vil man have slaaet en Sludder af, saa gaar man ikke forgæves der, han er altid parat, han vil gerne kritisere, men vi er alle glade for, at det aldrig er saa slemt ment. S.-N. ønsker helst et Liv i Fordragelighed, og mellem det store Personale har han vist kun Venner.

Afdeling 1 ønsker alle Jubilarerne hjertelig til Lykke med Ønsker om fortsat Held i Fremtiden i jeres anstrengende Gerning. Vi ønsker, at Dagen den 1. April maa blive en Højtidsdag, I sent vil glemme, og vi er overbeviste om, at I paa forskellig Maade vil modtage mange Beviser paa den Agtelse, Kollegerne nærer for jer.

Og saa mødes vi først i Maj Maaned til den første Festfrokost, og der skal I faa det rigtige Lokomotivmands-Hurra, som man desværre ikke kan sætte paa Prent.

Hjertelig til Lykke alle sammen. A—g 1.

C. G. Frølich; Sejrogade 1, 3., blev ansat som Lokomotivfyrbøder paa Gh., derefter forflyttet til Østerbro 1910, hvor han blev forfremmet til Lokomotivfører den 1. April 1919.

Jubilaren er kendt indenfor Lokomotivmændenes Rækker for sit Retsind og Pligtfølelser og er en dygtig Lokomotivmand afholdt og agtet, ikke alene som Lokomotivmand men ogsaa som Privatmand.

Østerbros Lokomotivfører Afd. sender ham de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen og haaber, at han endnu i mange Aar maa bevare sit Helbred og altid det gode, friske Humør. Tak for godt Samarbejde gennem Aarene.

W. H.

A. C. Kajberg, Slagelse, har lært paa Statsbanernes Værksted i Nyborg og ansattes den 1. April 1907 som Lokomotivfyrbøder i Esbjerg, blev forflyttet til Slagelse 1. April 1908 og har været her siden med Undtagelse af nogle faa Maaneder. Han blev forfremmet til Lokomotivfører den 1. April 1919.

Jubilaren er en god Organisationsmand, som ivrigt deltager i Arbejdet for bedre Kaar for Lokomotivmandstanden, og han har som Formand inden for Afdelingen gjort et stort Arbejde.

Afdelingen bringer dig herfor sin Tak og ønsker dig hjertelig til Lykke i Dagens Anledning med Ønsket om et godt Samarbejde mange Aar endnu.

K. K.

K. F. Kristiansen, Suhrsvej 10, 1., Korsør, har i mange Aar været knyttet til Korsør lige fra sin Skolegang og Læretid, efter at have aftjent sin Værnepligt i Marinen, drog han igen til sin gamle By og blev antaget som Aspirant 27. December 1905 ved Kø. Mdt., blev ansat d. 1. April 1907 som Lokomotivfyrbøder i Kh., men d. 1. Maj 1907 var Jubilaren atter i Kø. og blev saa udnævnt til Lokomotivfører 1. April 1919 med Station i Korsør.

Kristiansen har med sit joviale og rolige Væsen skaffet sig mange gode Venner, og det skal ogsaa nok vise sig paa Festdagen. I sin Tjeneste er han en rolig og pligtopfyldende Lokomotivmand samt en god og interesseret Organisationsmand.

Korsør Lokofører Afd. bringer herved Jubilaren sin hjerteligste Lykønskning med en Tak for godt Kammeratskab for de svundne Aar og med Ønsket om, at Jubilaren endnu i mange Aar kan varetage sin Gerning. Held og Lykke i Fremtiden.

A. G.

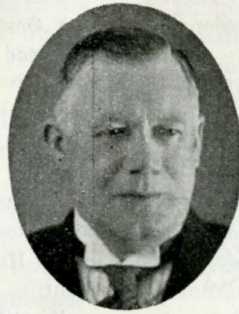
A. Storm, Bredahls-gade 19, Nyborg, blev antaget ved Værkstedet i Nyborg og forfremmedes til Lokofb. 1. April 1907 med Station i Gedser, kom senere til Nyborg, blev



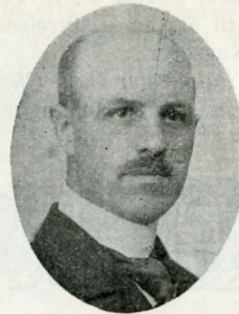
E. C. J. Christensen.



O. Baden-Olsen.



H. A. E. Hansen.



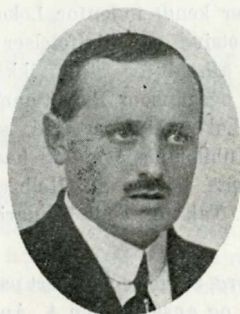
L. C. Christensen.



A. M. Boll.



E. G. Dreyer.



C. Skjoldager-Nielsen.



C. G. Frølich.



K. F. Kristiansen.



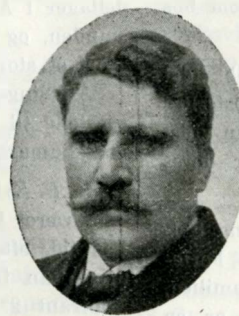
A. Storm.



R. P. M. Mortensen.



H. V. Jepsen.



H. J. C. Mouritzen.



J. J. Jensen.



Laurits Christensen.



L. P. Jeppesen.



Jens Jensen.



M. Vollenberg.



Øskov.

forfremmet til Lokof. 1. April 1919 med Station i Nyborg.

Jubilaren er en brav og god Kollega, der altid kan gaa med paa en Spøg i al Gemytlighed. Straks Storm blev ansat og kom tilbage til Ng. fra Gedser, begyndte han at tage Del i Organisationsarbejdet, hvorfor han hurtigt valgtes i Afdelingsbestyrelsen, og som saadan har deltaget i mange Delegeretmøder og Kongresser, hvor han paa en rolig og saglig Maade har behandlet de Sager, han har været valgt til at varetage.

Paa Jubilæumsdagen vil Storm ogsaa mærke den Agtelse, han har blandt sine Kolleger. Fynske Lokomotivførere ønsker dig hjertelig til Lykke paa Festdagen med Ønsket om, at du endnu i mange Aar maa virke blandt os.

M.

R. P. M. Mortensen, Ansgarsvej 22, Fredericia, ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1. April 1907 i Struer, kom derefter til Nyborg og derfra til Odense, ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1919 kom Mortensen til Fredericia, hvor han har opholdt sig siden.

H. V. Jepsen, Thorsvej, Fredericia, ansattes som Lokomotivfyrbøder den 1. April 1907 i Fredericia, var i nogle Aar i Odense, og kom ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører den 1. April 1919 tilbage til Fredericia.

Om begge Jubilarer gælder, at de er gode og trofaste Organisationsfæller, der aldrig undlader, naar Tjenesten tillader det, at deltage i Afdelingens Møder; begge er de kendt for deres gode og aldrig svigtende Humør samt joviale Færd, der indenfor Kolleger og Medansatte har skaffet dem mange Venner.

Fredericia Lokomotivførerafd. ønsker eder begge to hjertelig til Lykke med de 25 Aar med Haabet om, at Dagen for Eder maa forme sig som en rigtig Festdag, og med Ønsket om at I begge to maa have fortsat Held og Lykke i Eders Gerning i Fremtiden.

Lb.

Depotforstander H. J. C. Mouritzen, Stjernholmegade 36, 1., Horsens, der var Aspirant i Nyborg Værksted, blev ved sin Forfremmelse d. 1. April 1907 til Lokomotivfyrbøder forflyttet til Helsingør og efter et Aars Forløb efter Ansøgning forflyttet til Skanderborg. 1914 blev Mouritzen efter Ansøgning forflyttet til Horsens som Rangerfører og kom ved sin Forfremmelse 5 Aar efter til Fredericia. Den 20. Oktober 1920 blev han igen forflyttet til Horsens efter Ansøgning som Depotforstander.

Han er en pligtopfyldende Lokomotivfører, god Kammerat og et godt Medlem af sin Organisation, hvorfor Horsens Underafdeling ønsker ham hjertelig til Lykke paa Festdagen.

Jens Jørgen Jensen, Frederiks Allé 92, 3., og Laurits Christensen, Villa »Aasen«, Rosenvangs Allé, Aarhus.

De to Kolleger er, hvad det personlige angaar, i høj Grad Kontraster. J. J. J. med sit stille Lune, rolige og beherskede Væsen er uberørt af Livets forskellige Foreteelser. L. C. med sit raske Sving er altid parat til at modtage, hvad Livets Tilfældigheder byder paa. De er begge gode Kammerater, hvem Aarhus Lokof. Afd. ønsker hjertelig til Lykke med de mange Aar paa de svingende Hjul, og alt godt i Fremtiden.

Samme Dag har endvidere G. O. Frandsen og N. Hermand Christensen været Lokomotivførere i 25 Aar. De ønskes hjertelig til Lykke!

Ø.

L. P. Jeppesen, Møllevej, 42, Thisted, begyndte i Centralværkstedet i Aarhus, og blev Lokofyrb. 1. April 1907 i Struer, og kom efter et Par Aars Forløb tilbage til Aarhus og forfremmedes 1. April 1919 til Lokomotivfører i Thisted, hvor han siden har været. Jubilaren er en kendt og interesseret Organisationsmand, der beklæder Stillingen som Afdelingsformand, og da han desuden er en rolig, tjenstvillig og retsindig Mand, har han kun Venner mellem sine Foresatte, Kammerater og Medansatte, som sætter stor Pris paa ham og siger ham Tak for Aarene, der svandt, og ønsker ham Held og Lykke paa Festdagen og i Fremtiden.

J. K. J. L.

Jens Jensen, Viborg, var Aspirant i Aarhus og kom ved sin Forfremmelse til Lokomotivfyrbøder til Thisted; men blev efter 2 Aars Forløb forflyttet til Viborg.

Den første April 1919 blev Jensen udnævnt til Lokomotivfører med Station i Gedser, men kom atter tilbage til Viborg efter godt 2 Aars Landflygtighed.

Jensen har i flere Aar været Kasserer for Viborg Afdeling, ligesom han ogsaa i flere Aar har været Formand for Festudvalget.

Viborg Afdeling ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen med Ønsket om, at vi endnu i mange Aar maa se dit glade Ansigt blandt os.

A. M.

Lokomotivfører M. Vollenberg, Langaa, er en dygtig Lokomotivfører, en interesseret Organisationsmand og en god Kollega.

Langaa Lokomotivfører Afdeling ønsker ham hjertelig til Lykke med Jubilæet og tilføjer Ønsket om, at han endnu maa tilbringe mange lykkelige Aar iblandt os.

P. A. V.

N. L. Laurсен.

Endvidere kan Motorfører Øskov, Østergade 89, Assens, fejre sit 25 Aars Jubilæum den 1. April. Øskov, der er kendt over det ganske Land, idet han har gjort Tjeneste saavel paa Sjælland som i Nord- og Sønderjylland, er en dygtig Motorfører, en brav og agtet Kammerat og Medarbejder. Paa Højtidsdagen vil han sikkert modtage mange Beviser paa den Agtelse og Tillid, han nyder. Afdelingen ønsker Jubilaren til Lykke i Dagens Anledning.

B.

DØDSFALD

Fredag den 4. Marts afgik ved Døden Lokomotivfører R. Hviid, Aarhus, efter kun faa Dages Sygdom.

Lokomotivfører Hviid var kendt over det ganske Land indenfor Lokomotivmændenes Kreds, og med ham er der gaaet en dygtig Lokomotivfører og et udmærket Menneske bort. En i bedste Forstand god Kammerat. Et Menneske, der besad alle de gode Egenskaber, som gjorde, at han i høj Grad blev agtet og afholdt af alle de Mennesker, han kom i nærmere Berøring med. Dette gælder baade som Lokomotivmand og som Menneske. Skulde man i korte Træk male et Billede af Afdøde, saadan som han færdedes iblandt os, maa man sige: Han var gennemført ærlig og redelig i al sin Færd og kendte ikke til i nogen Sag at gaa ad Krogveje. En Mand, som man helt ud kunde stole paa, hvis Ord altid stod til troende,



R. Hviid.

tsjensvillig med Raad og Hjælp saa langt, han formaaede. Han var en Pryd for sin Stand, og har været Statsbanerne en god Mand.

Lokomotivfører R. Hviid var ogsaa en Mand med gode Evner og Kundskaber, med en klar Tanke og et sundt Omdømme og med aldrig svigtende Interesse for den Stand, som han tilhørte, derfor blev Hviid ogsaa tidligt valgt ind i det direkte Arbejde i D. L. F., først ude i Afdelingen og siden som Medlem af D. L. F.s Hovedbestyrelse, hvor han i en Aarrække ydede et godt og maalbevidst Arbejde, som vi skylder ham Tak for.

Hviid blev begravet den 11. Marts paa Vestre Kirkegaard i Aarhus. Der var til trods for megen Sygdom blandt Lokomotivpersonalet mødt et stort Følge, ogsaa mange fra udenbys Afdelinger, der ønskede at vise R. Hviid den sidste Ære. Fire Faner paraderede ved Kisten og ved Graven, idet Fredericia, Esbjerg og Struer havde sendt deres Faner.

Efter at Præsten havde holdt en trøsterig og dybtfølt Tale bares Kisten af Lokomotivførere til Graven, hvor der efter Jordpaakastelsen blev holdt en Mindetale af Lokomotivfører Aug. Andersen, der som Repræsentant for D. L. F.s Hovedbestyrelse bragte Afdødes dennes Hilsen og Tak, idet han mindede om den Indsats, Hviid havde ydet i Organisationsarbejdet, og hvad han havde været som Kammerat og Menneske. Rettelste ogsaa en Tak til Fru Hviid, fordi hun beredvillig havde paataget sig det Afsavn, der for Hustruen er forbunden med en Mands Arbejde i Organisationens Tjenesete. Medens Fanerne sænkedes over Graven udtaltes et Ære være dit Minde.

A.

SYGEKASSEN

Foranlediget af gentagne Forespørgsler meddeles det, at Lægskifte kun kan finde Sted 1. April, og at Anmodning derom bilagt Medlemskort, maa være Sygekassen i Hænde senest 15. April.

Samtidig gøres de Medlemmer, som har anmeldt Privatlæge, opmærksom paa, at Regningen fra Privatlægen skal indsendes til Sygekassen i April Maaned, senere indkomne Regninger vil ikke blive honoreret af Sygekassen.

Frode Nielsen.

STATSBANEPERSONALET'S ULYKKEFORSIKRING

afholder ordinær Generalforsamling i Foreningslokalerne, Vesterport, København, den 30. Marts 1932 Kl. 7½ Em. med Dagsorden:

1. Beretning for 1930—31.
2. Forelæggelse af Regnskab for 1930—31.
3. Valg af 5 Medlemmer til Bestyrelsen og 2 Supleanter.
4. Valg af 2 Revisorer og 1 Revisorsuppleant.
5. Eventuelt.

TAK

Min bedste Tak for al Deltagelse ved min kære Mand, pens. Lokomotivfører H. M. Rasmussens Bisættelse.

Anna Rasmussen.

Vor hjerteligste Tak for venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Fædres Død og Begravelse.

Marie Hviid og Børn.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerkredsen.

Korsør: Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: Volmand Hansen, Halskovvej 51, 1.

Lokomotivfyrbøderkredsen.

Roskilde: Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: F. V. Olsen, Gl. Landevej 21, 1.

Gedser: Kassererens Navn og Adresse rettes til: G. H. Sørensen, Strandgade.

Repræsentanten for Feriehjemmet rettes til: G. H. Sørensen, Strandgade.

Slagelse: Repræsentanten for Næstved Underafdeling rettes til: N. M. Jensen, Ndr. Farimagvej 2.

Brande: Formandens Navn og Adresse rettes til: N. Nielsen, Elme Allé 4.

Medlemslisten

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

Den 1. Februar 1932:

Lokfb. N. Martinsen, Padborg.

Lokfb. E. R. Pedersen, Padborg.

Den 1. Marts 1932:

Lokfb. L. H. Pedersen, Padborg.

Persönalia

Afsked:

Lokomotivfører M. Thomsen, Esbjerg, efter Ansøgning paa Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—32 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører R. R. Hviid, Aarhus H., den 4.—3.—32.