



32. Aargang No 7

REDIGERET AF C. M. CHRISTENSEN

5. April

## DØDSFALD

Onsdag den 23. Marts afgik ved Døden Lokomotivfører *M. P. Røgilds*, Aalborg, efter kort Tids Sygdom.

Lokomotivfører Røgilds var godt kendt blandt danske Lokomotivmænd, og i den By, han var hjemmehørende, var han ogsaa godt kendt og vellidt. Saavel blandt hans Kammerater som blandt Borgerne, hvor han hørte hjemme, havde man Brug for hans Evner; blandt Lokomotivmændene var han efterhaanden som Tillidsmand kommet i første Række, omend han i Egenskab af Formand for Lokomotivførererkredsen endnu ikke havde faaet Lejlighed til at præge Arbejdet, fordi Døden saa brat afbrød hans Arbejde. Men gennem mange Aar har han, først som lokal Afdelingsformand for Lokomotivfyrbøderne, senere for Lokomotivførerne i Aalborg, gjort et fortjenstfuldt Arbejde. I 1925 kom han ind i Organisationens Hovedledelse og her indenfor gjorde han ogsaa et godt Arbejde, sundt tænkende som han var. Af alle Mennesker, som lærte Røgilds at kende, var han afholdt for sin aabne og ærlige Karakter og for hans varmtfølede Hjerter samt for hans joviale, vennesele Væsen. Lokomotivmændene har ved hans Bortgang mistet en god Repræsentant og en brav Kammerat. Det var derfor med oprigtig Sorg, vi modtog Budskabet om hans Død; det var jo saa kort Tid siden, vi havde set ham blandt os, frisk og sund.

Som ovenfor nævnt beklædte Røgilds ogsaa Hverv for Borgerne i den Kommune, hvor han

var hjemmehørende, idet han var valgt som Sogneraadsmlem.

2. Paaskedag bisattes Røgilds fra Ansgar Kirke i Aalborg, der var fyldt til sidste Plads. Vi antager, at op imod 1000 Mennesker viste Røgilds den sidste Ære.

Om den smukt pyntede Kiste stod Lokomotivførerne Wendelboe, Hougaard, C. O. L. Christensen, N. T. Christensen, Bøje og Gronemann Æresvagt. Kisten var flankeret af en Række Bannere og Faner fra Dansk Lokomotivmands Forening og dens Afdelinger og fra Dansk Lokomotivmands Forbund samt fra Atletklubben Thor. Følgende Afdelinger var repræsenterede: Nyborg, Aarhus, Esbjerg, Thisted, Fredericia, Sønderjylland, Brande og Struer.

Kirkens Hovedgang var dækket af Kranse, hvoraf adskillige var signerede, bl. a. fra mange Afdelinger af Dansk Lokomotivmands Forening, fra Nordisk Lokomotivmands Forbund, fra Nr. Tranders Sogneraad, fra Dansk Lokomotivmands Forening, fra begge Kredse og mange andre.

Pastor *Gaarn Larsen* talte smukt om og over Røgilds.

Efter at en Salme var sunget bar Kammeraterne Kisten til Krematoriet, hvor Pastor *Gaarn Larsen* forrettede Jordpaakastelsen.

Derefter talte Organisationens Formand, *Sophus Jensen*, smukt om Røgilds som Kammerat, Ven og Lokomotivmand. Han havde hurtigt vundet et godt Omdømme blandt Kammeraterne. Derfor var han valgt frem i første Række. Tak for den Retfærdighedssans og Ær-



*M. P. Røgilds.*

lighed, du viste under alle Forhold. Ære være dit Minde.

Sogneraadsformand *Kristensen* bragte en Tak til Røgilds for hans store uegennyttige Arbejde i Kommunens Tjeneste.

Rejseinspektør *Munksø* bragte paa det socialdemokratiske Partis Vegne en Tak til Røgilds for det Arbejde, han har udført. Røgilds satte en Ære i at følge sit Parti, og vi har været glade for ham.

Lokomotivfører *Bøje*, Aalborg, bragte en Hilsen fra Kammeraterne og takkede Røgilds for trofast Kammeratskab.

Tilslut takkede Røgilds Broder paa Familiens Vegne for den viste Deltagelse, hvorefter det store Følge skiltes.

---

## SALLINGBANEN

Generaldirektoratet for Statsbanerne meddelte følgende:

Stykgodsudvalget har nu afgivet Betænkning angaaende Trafikberedskabet paa *Sallingbanen*. De anstillede Beregninger over Banens (inkl. Sallingsund-Overfartens) Driftsresultat udviser en samlet Indtægt af ca. 465 000 Kr. og en samlet Udgift — uden Medregning af Udgift til Afskrivning og Forrentning — af ca. 950 000 Kr., altsaa et *rent Driftsunderskud paa ca. 485 000 Kr. aarlig*.

Regnes Udgiften til Afskrivning og Forrentning med, maa Underskudet anslaaes til ca. 625 000 Kr. aarlig. En ikke uvæsentlig Del af dette Driftsunderskud skyldes Sallingsund-Overfarten. Driften af denne Færgeoverfart maa anslaaes at give Statsbanerne et reelt Underskud paa mindst 200 000 Kr. aarlig, hvortil kommer Udgiften til Afskrivning og Forrentning.

Under Hensyn til dette meget darlige økonomiske Resultat har Udvalget ligesom for Himmerlandsbanernes Vedkommende stillet 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 almindelige Hverdage 9 Tog daglig i hver Retning. Udvalget foreslaar en mindre Reduktion, saaledes at der fremtidig bliver 7 Tog i hver Retning. Paa Færgestrækningen mellem Glyngøre og Nykøbing nedsættes Antallet af faste Færgeturture fra 8 (nogle Dage 9) til 7.

Ved Køreplansændringerne og Toginddragningen tilsigter man at skabe Mulighed for at kunne benytte samme Maskine til alle Damp-togene samt at kunne udnytte Tog-, Lokomotiv- og Færgepersonalet paa den økonomisk set bedste Maade. Det er ligesom paa Himmerlandsbanerne foreslaaet, at 2. Vognklasse skal afskaffes i Damp-togene.

For *Stationstjenestens* Vedkommende foreslaar Udvalget forskellige Reduktioner, for een Stations Vedkommende Overdragelse til privat Entreprise, for nogle af de øvrige 4 Stationers Vedkommende Reduktion paa anden Maade. Endvidere regner man med nogen Besparelse af Medhjælpspersonale paa de to Færgestationer, ligesom den begrænsede Køreplan og Sejlplan medfører forholdsvis betydelige Besparelser af Lokomotiv-, Tog- og Færgepersonalet. Ogsaa paa Banetjenestens Omraade regnes der at kunne indvindes Besparelser, naar den paabegyndte Forstærkning af Sporet er fuldført.

De af Udvalget foreslaaede Besparelser skulde efter de foretagne Beregninger ialt kunne medføre en *Nedgang* i Driftsudgifterne paa ca. 170 000 Kr. Da Udvalget har anslaaet Risikoen i Henseende til Indtægtsnedgang som Følge af Reduktionen af Beredskabet til ca. 10 000 Kr. aarlig, skulde Banernes Driftsresultat ved Gennemførelsen af Udvalgets Forslag kunne paaregnes forbedret med ca. 160 000 Kr. aarlig.

---

## TILDELING AF FERIE

Nedenfor gengiver vi en Meddelelse fra Generaldirektoratet, der er udsendt i disse Dage. Det er første Gang, vi stifter Bekendtskab med en saadan Meddelelse, der maa antages at være en Følge af Krisesituationen. Meddelelsen maa formodes at blive modtaget med blandede

Følelser, fordi Tildeling af Ferie i de to omtalte Maaneder ikke kan anses for at være saa værdifuld som i en Sommermaaned. Men Forholdene maa formentlig gøre det paakrævet at foretage dette Skridt, for det første af de anførte Grunde og maaske for at undgaa Antagelse af ekstra Mandskab i Sommermaanederne til Ferieafløsning.

Imidlertid: en Krisetid maa medføre Kriseforanstaltninger, men vi haaber, de maa blive gennemført saa lempeligt som muligt, d. v. s. saaledes, at man ikke tildeler nogen Tjenestemand *hele* den Ferie, han har Ret til, i de omtalte Maaneder, men kun en mindre Del af denne.

»M. 103. (P. 16). — For at beskæftige det overtallige Personale, der for Tiden findes indenfor forskellige Personalegrupper, og derved undgaa, at Spørgsmaalet om Afskedigelser bliver aktuelt, eller at der træffes andre Foranstaltninger, f. Eks. Forandring af Arbejdsomraader, er det nødvendigt, at der i April og Maj gives en Del Ferie ud over den, der i Almindelighed ønskes tildelt i disse Maaneder.

Personalet opfordres drefor til inden den 9. ds. at søge Ferie inden for det nævnte Tidsrum.

Det bemærkes i denne Forbindelse, at der under de nuværende Personaleforhold maa regnes med, at Antagelse af Ekstramedhjælp til Ferieafløsning i den egentlige Sommertid maa begrænses væsentligt.

Saafernt der ikke senest den 9. ds. er søgt Ferie i et saadant Omfang, at det overtallige Personale kan paaregnes at ville blive fuldt udnyttet, vil Distrikterne antagelig blive bemyndiget til at tildele Ferie uden Ansøgning til de yngre Aargange af Personalet, fortrinsvis paa de Tjenestesteder, hvor det overtallige Personale findes.«

## SKRIVELSE OG SVAR

Den 14. November f. A. afsendtes en saalydende Skrivelse til Generaldirektoratet for Statsbanerne:

»Efter at en Del Lokomotivførere er udnævnt til Kørelærere og undertiden har Aspiranter til Attestkørsel i lang Tid af Aaret, er der opstaaet det Forhold, at de Lokomotivfyrbødere, som normalt skulde køre sammen med de paagældende Lokomotivførere,

men som har maattet gaa ud af Tur paa Grund af Aspiranternes Uddannelse, udsættes for at kunne komme til at gaa uden for Tur i lange Tidsrum, maaske i den væsentligste Del af hele det Aar, de skal køre sammen med vedkommende Lokomotivfører, og da det almindeligvis drejer sig om Lokomotivfyrbødere med temmelig stor Anciennitet, er det forstaaeligt, at de paagældende viser nogen Utilfredshed ved med Hensyn til Anciennitet at blive sat helt ned i Klasse med de alleryngste Lokomotivfyrbødere, som endnu ikke har opnaaet Anciennitet til at kunne køre i Tur.

Efter at dette Spørgsmaal har været overvejet af vor Hovedbestyrelse, er der gjort Forsøg paa at skabe en Ordning, som kunde gennemføres lokalt ved Uddannelsesdepoterne. Der er ogsaa de fleste Steder opnaaet en Ordning, men 5. Maskinsektion i Esbjerg har ikke villet tiltræde denne, hvorfor vi ved nærværende tillader os at henvende os til Generaldirektoratet med Anmodning om, at det omtalte Spørgsmaal ordnes generelt.

Vort Forslag til en saadan generel Ordning gaar ud paa følgende:

»Dersom en Lokomotivfyrbøder, der normalt kører eller skal køre hos en af de til Kørelærere udnævnte Lokomotivførere, maa gaa ud af Tur paa Grund af Aspirantuddannelse hos den paagældende Kørelærer, trænger han, inden for den Tur han kører i, den yngste Lokomotivfyrbøder ud af Tur og forbliver paa dennes Plads i 6 Uger, dernæst trænger han den næst yngste Lokomotivfyrbøder ud af Tur i 6 Uger og saa fremdeles, saaledes at samtlige Lokomotivfyrbødere (ogsaa ham som skulde køre hos Kørelæreren) i den paagældende Tur skiftevis faar 6 Uger i Reserven udenfor Turene. Dersom den Lokomotivfyrbøder, der normalt skulde køre hos Kørelæreren, er den yngste Lokomotivfyrbøder i den paagældende Tur, begynder han selv med de 6 Ugers Reserve, trykker dernæst den næst yngste Lokomotivfyrbøder ud o. s. fr.

I den Tid disse Lokomotivfyrbødere saaledes er i Reserven, bør der — under Hensyn til, at de ifølge deres Anciennitet jo faktisk har Ret til at køre i Tur — ved Fordelingen af Tjenesten tages det størst mulige Hensyn til dem. De bør eksempelvis have fortrinsvis Ret til Pladser, der er ledige i længere Tid f. Eks. paa Grund af Sygdom eller paa Grund af, at en ældre Lokomotivfyrbøder midlertidig er taget ud til Rangertjeneste.«

Denne Ordning, der kræver en vis Resignation fra de paagældende Lokomotivfyrbøderes Side, har som anført været gennemført en Del Steder og har der virket til Tilfredshed, og udtaler vi vort Haab om, at Generaldirektoratet, hvem vi kun henvender os til, fordi en af Maskinsektionerne har modsat sig Personalets Ønske, vil tiltræde vort Forslag, saa det omtalte Forhold kan ordnes ensartet ved alle Uddannelsesdepoter.

Imødesende æret Svar.

Den 28. December modtog Organisationen følgende Svar:

»Under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 14. f. M. (J. Nr. 2254) angaaende de Lokomotivfyrbødere, der normalt kører sammen med de til Kørelærere udnævnte Lokomotivførere, skal man meddele, at man nu har instrueret 3. Distrikt om for sit Vedkommende — ligesom 1. og 2. Distrikt — at følge de af Foreningen foreslaaede Regler.«

### STEDTILLÆG

Ved Ændringsforslag til Finanslovens 3. Behandling i Folketinget har Finansministeren efter Indstilling af Lønningsraadet fremsat Forslag til Oprykninger og Nedrykninger paa de forskellige Stedtillæg-Satser (Sats b 432 Kr., c 318 Kr., d 288 Kr. og e 108 Kr.). For Statsbanernes Lokomotivmænds Vedkommende drejer det sig om følgende Ændringer:

*Oprykning til højere Sats:*

fra Sats c til b: Hobro,  
fra Sats d til c: Slagelse,  
til Sats e: Lunderskov;

*Nedrykning til lavere Sats:*

fra Sats c til d: Aabenraa og Haderslev.

*Stedtillægets Bortfald:*

Sats e bortfalder i Brande (ekskl. Stationsbyen, men inkl. Lundfod og Drantum).

### 600 MAND SPARET

En Række Provinsblade har med synlige Tegn paa Anerkendelse meddelt, at det er lykkedes Generaldirektør Knutzen at spare 500 Mand i November og December Maaned 1931, og at dette Tal yderligere i Januar Maaned er forøget med 100 Mand, saaledes at det samlede Antal af afskediget Personale, hovedsagelig Ekstraarbejdere, nu er 600 Mand.

Vi har afkonfereret disse Tal med Maanedstatistikken for Januar 1932 og de passer godt nok. Det samlede Personale, altsaa inklusive Ekstraarbejdere, var i Januar 1932 20 397 mod 20 995 i Januar 1931. Det fremgaar endvidere af Maanedstatistikken, at Antallet af Tjenestemænd er formindsket med 183 Mand. Elever-

nes Antal er vokset med 21. Antallet af fast ansatte Haandværkere og Arbejdsmænd er formindsket med 81 og Ekstraarbejdere med 355.

Der var i Januar iaar endnu 3196 Ekstraarbejdere beskæftiget ved Statsbanerne, Sammenligningerne er stadig med Januar Maaned 1931.

Af Personalesparelserne falder 132 Mand paa Banevedligeholdelsestjenesten, 3 paa Søfarten, 67 paa Togtjenesten, 52 paa Lokomotivtjenesten og 345 paa Stationstjenesten.

*Derimod er Distriktsledelsens Personale indenfor samme Tidsrum, stadig i Henhold til Maanedstatistikken for Januar 1932, forøget med 1 Mand fra 410 til 411, og Overledelsens (Generaldirektoratets) med 15 Mand, fra 719 til 734.*

Da Offentligheden ikke paa anden Maade har modtaget den sidstnævnte Oplysning, stiller vi den herved til Raadighed.

(Jernbane-Tidende.)

### DAMPKRAFT OG VANDKRAFT I U. S. A.

Efter *Voraus* ved *F. Spær.*

Den stærke Stigning i Udnyttelsesgraden, naar Vanddamp anvendes som Energibærer til Fremstilling af Elektricitet har ført til, at man i U. S. A. beregner Elektricitetsfremstilling ved Dampkraft til at være mindst lige saa billig som ved Vandkraft. Dette gælder ogsaa for de Stater, hvor man med Hensyn til Vandkraft er meget fordelagtig stillet f. Eks. Kalifornien. Om dette Emne siger Chefen for det største Elektricitetsværk i Kalifornien: »Fra først var Vandkraften Grundlaget for Elektricitetsværkerne i Kalifornien, nu derimod er det kun ganske enkelte Vandkraftværker, der til billig Elektricitetsfremstilling kan gøre sig gældende overfor Dampkraften.«

Noget lignende siger i U. S. A. Rigsudvalget for Energiudnyttelse: »Selv i de Dele af Landet, der raader over store Vandkræfter, tiltager Elektricitetsfremstillingen ved Dampkraft og viser sig at være fordelagtigst.«

I Aarene 1919—1930 er Elektricitetsfremstillingen ved Brændstof steget fra 62,5 pCt. til 65,6 pCt., og denne Stigning stammer navnligt fra de seneste Aar. Trods den nuværende Krise viser Aaret 1930 en Stigning for Dampkraften, og i de foreliggende Elektricitetsværksprojekter andrager Kapitalanbringelse i Dampkraftanlæg et dobbelt saa stort Beløb som til Vandkraftanlæg, hvori der maa regnes med, at Anlægsomkostningerne pr. Hestekraft ved Vand-

kraftanlæg er 2—3 Gange saa store som ved Dampkraftanlæg. Derfor er en stor Del af de i U. S. A. forekommende Vandkræfter ubenyttet.

Det er umuligt at angive nøjagtige Tal paa dette Omraade, men følgende giver dog et Billede af Forholdet.

Som Minimum regnes i U. S. A. en varig Vandkraft paa 38 000 000 Hestekræfter i hele Døgnet, hvilket vil være tilstrækkeligt til at yde en Kraft indenfor den almindelige Forbrugstid (Arbejdstid) paa 80 000 000 Hestekræfter, men der findes kun Motorer paa tilsammen 16 000 000 Hestekræfter, der faar Elektricitet fra Vandkraftværkerne; det vil praktisk talt sige, at det kun er en Femtedel af Vandkraften, som udnyttes. I Kalifornien, der først og fremmest har anlagt Energiindvinding paa Vandkraften, og som kan forsyne Motorer paa indtil 10 000 000 Hestekræfter, udnyttes kun 2 300 000 Hestekræfter.

Grunden til Kullenes (i Kalifornien Jordoliens) større Konkurrencedygtighed ligger i den stigende Udnyttelsesgrad. Efter officielle amerikanske Opgivelsers krævedes af Kul til Fremstilling af 1 Kilowatttime i Aarene

1919 .....	1,46 kg
1925 .....	0,95 »
1928 .....	0,80 »
1929 .....	0,77 »
1930 .....	0,73 »

Fra 1919 til 1930 er der saaledes sket den Forandring, at man af den samme Kulmængde indvinder den dobbelte Elektricitetsmængde. Endvidere maa det tages i Betragtning, at det er de lettest tilgængelige Vandfald, der indtil nu er taget i Brug, hvorved Anlægsomkostningerne ved Vandkraftanlæg i Fremtiden vil blive væsentlig dyrere, og at mange af de store Vandfald findes i tyndt befolkede Egne, saa der maa regnes med et stort Strømtab ved Fjernforsyning.

## ELEKTRIFICERING AF JERNBANER

Den samfundsnyttige Betydning af elektrisk Drift paa Jernbaner træder stadig mere i Forgrunden i den almene Interesse. Elektroteknikken har paa det Omraade gjort saa store Fremskridt ved billigere Elektricitetsfremstilling og -fordeling, ved den enfasede Vekselstrøm og den højspændte Jævnstrøm og de dertil nødvendige Banemotorer, at elektrisk Togfremføring hvad Driftssikkerheden angaar kan regnes jævnbyrdig med Dampdriften og i Ydeevne endda overgaa denne.

Tanken om Jernbaners Elektrificering befordres meget ved den herskende Arbejdsmangel; saaledes anbefalede en i Tyskland nedsat Kommission Elektrificering af de tyske Jernbaner som et vigtigt Midde til at mildne Arbejdsløsheden og til at forbedre

Jernbanernes Rentabilitet. Omtrent paa samme Tid udtalte en engelsk Kommission sig for Elektrificering af de engelske Jernbaner, og her var Afhjælpning af Arbejdsløsheden ogsaa et meget vigtigt Moment. Den engelske Kommission foreslog at ombygge samtlige Hoved- og Forstadbaner til elektrisk Drift i Løbet af 20 Aar, og dertil anvende 7 Milliarder Kroner.

Tre væsentlige Grunde gør sig for Tiden gældende for Elektrificering. For det første menes det, at Banerne vil blive mere konkurrencedygtige overfor den tiltagende Rutebiltrafik, dernæst at Kobberprisen for Tiden er meget lav, hvilket er af meget stor Betydning, og endelig, at Elektrificering af Banerne vil give Arbejde til mange ledige Hænder. Ved Elektrificeringen af Banestrækningen Augsburg—Stuttgart er der i halvandet Aar Arbejde for 10 000 Mennesker.

Fordeleene ved elektrisk Banedrift kan ogsaa maales ved at betragte Udviklingen, der i de seneste Aar har fundet Sted paa det elektriske Banenet. I Italien ombygges for Tiden flere vigtige Hovedstrækninger til elektrisk Drift, hvorved ca. 10 pCt. af de italienske Jernbaner vil være elektriske. I Sverige vil Arbejdet blive fremskyndet det mest mulige. Den elektrificerede Strækning Stockholm—Gøteborg har vist sig rentabel, og man arbejder nu med Strækningen Stockholm—Malmø. I Frankrig har man nu elektrisk Drift paa 1700 Kilometer Bane, og 1300 Kilometer Bane er under Ombygning. Belgien har 300 Kilometer elektrisk Bane, og i Amerika, Australien og Kanada foretages Elektrificering i stor Stil. Tyskland har for Tiden 1596 Kilometer elektrisk dreven Jernbane, hvoraf 1148 Kilometer er dobbeltsporet og 296 Kilometer er under Ombygning. Berliner Bybanen, der omfatter baade By- og Nærtrafik, har 298 Kilometer elektrificeret Strækning. Paa den tilsvarende Bane i Hamborg er kun 33 Kilometer elektrisk dreven. I Bayren arbejdes der for Tiden paa Elektrificering af Jernbanen Augsburg—Stuttgart. Det er en 178 Kilometer lang Strækning, hvis Ombygning vil komme til at koste 50 Millioner Mark. Samtidig ombygges Stuttgarts By- og Nærtrafik til elektrisk Drift, hvortil kommunale Værker i Stuttgart leverer Strømmen. Ved elektrisk Drift kan man paa flere Baner opnaa en Køretidsbesparelse paa 25 pCt.

## NYE MOTORVOGNE TIL DE TYSKE BANER

De tyske Rigsbaner, der nu raader over 60 Motorvogne til Personbefordring og 3 Motorvogne til Ilgodstog, har paa tre forskellige Fabrikker bestilt ialt 25 Motorvogne, deriblandt den særlige Motorvogn til Strækningen Berlin—Hamborg. Af disse Vogne bliver de 16 til Sidebaner og Resten til Hovedbaner. Af de 16 Vogne bliver 11 Stkr. 2-akslede

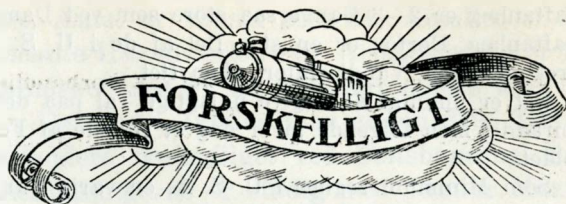
og 5 Stkr. 4-akslede; de 2-akslede udrustes med Diesel- eller Benzinmotorer paa 100—130 H. K. og 2 af Vognene faar elektrisk Overføring efter Gebus System. Maksimalhastigheden bliver 65 km i Timen. De 4-akslede bliver diesel-elektriske med Motorer paa 175 H. K., og Maksimalhastigheden bliver 80 km i Timen. Der bliver i disse Pladser til 8 Rejsende paa 2. Klasse og 55 Rejsende paa 3. Klasse foruden et tilstrækkeligt Pakrum.

Endvidere bygges 3 diesel-elektriske Vogne med Motorer paa 410 H. K. og en Maksimalhastighed af 90 km i Timen. Her bliver Pladser til 16 Rejsende paa 2. Klasse og 56 Rejsende paa 3. Klasse samt et Pakrum. En 4-akslet Motorvogn med en 300 H. K. Motor er ogsaa under Bygning.

## NY SIGNALANORDNING PAA DE TYSKE HOVEDBANER

I Anledning af den forestaaende Hurtigkørsel med de saakaldte F. D.-Tog og den i »Lokomotiv-Tidende« Nr. 6 omtalte diesel-elektriske Motorvogn mellem Berlin og Hamborg er de tyske Rigsbaner nu begyndt at ændre Signalvæsenet paa nævnte Strækning. Det drejer sig væsentligst om at ændre Signalanordningen saaledes, at et med stor Hastighed kommende Tog med Sikkerhed kan bringes til Standsning ved »Stop« foran et Farepunkt, efter at Lokomotivføreren har set et fremskudt Signal. For Tiden er de fremskudte Signaler anbragt i en Afstand af 700 Meter foran Hovedsignalet, hvilket maa anses for tilstrækkeligt til at bringe et Tog med 100 à 110 Kilometers Hastighed til Standsning ved Hovedsignalet, naar Vejrforholdene er saadan, at det fremskudte Signals Stilling kun kan ses paa kort Afstand. Men da Hastigheden for F. D.-Togene nu skal sættes op til 120 Kilometer i Timen, og Motorvognene skal køre 150 Kilometer i Timen, skal de fremskudte Signaler nu anbringes i en Afstand af 1200 Meter foran Hovedsignalet.

Ved Fremskyndelsen af F. D.-Togene efter Gennemførelsen af disse tekniske Foranstaltninger nedsættes Rejsetiden Berlin—Hamborg fra 3 Timer 15 Min. til 2 Timer 59 Min. Motorvognen vil foreløbig faa samme Køretid, og senere naar den har staaet sin Prøve igennem, og et Par nye Vogne af samme Type, som vil blive tilpasset efter de indhøstede Erfaringer, er bygget færdig, vil Motorvognens Kørehastighed blive 150 Kilometer i Timen, og Rejsen Berlin—Hamborg vil da med det nye »Bankier«-Tog kunne gøres paa 2 Timer. Køreplanen vil blive lagt saaledes, at en Forretningsmand i Berlin om Morgenen kan foretage sine Forretninger og med Motorvognen være paa Hamborgerbørsen i rette Tid, og derfra være i Berlin hen paa Eftermiddagen.



18. Marts. En Læser af Dagspressen i Aarhus beklager sig over, at der nu daglig findes Bulletiner om og fra D. S. B. Han mener, det nu er for meget af det gode, hvis de andre »Væsner« bar sig ad paa samme Maade, vilde Bladene næsten ikke kunne indeholde andet Stof. »Læsere«s Bemærkninger slutter med de ikke ualmindelige Angreb paa Tjenestemændene, paa Statsbanerne og anbefaler til Slut: »Efterligning af Privatbanesystemet i sin Helhed«. Saa skal der nok blive Balance —?

\*

19. Marts. I Gaar Aftes ved 7-Tiden afgik ved Døden Lokomotivmester G. Schou, Slagelse. Afdøde blev 61 Aar gammel.

\*

21. Marts. Nyborg. Ved 13-Tiden i Dag løb 2 Maskiner, en R-Maskine og en Rangermaskine, paa Gulvet som Følge af et Sammenstød ved et Sporskifte. Lokomotiverne tog ikke nogen større Skade, og Afsporingen bevirkede ikke nogen Togforsinkelse. Det tog ca. 3 Timer at bringe Forholdene i normal Orden igen.

\*

23. Marts. Berl. Tid. skriver følgende: Indenfor Statsbanernes Ledelse er man i Øjeblikket stærkt optaget af Tilrettelægningen af Nærtrafikkens Elektrificering.

Der har i den Anledning været afholdt Licitation over Elektricitetsføringen — Anbringelsen af selve det store Ledningsnet. De indkomne Tilbud er nu blevet udregnet, og i den nærmeste Tid vil der blive afholdt en ny Licitation mellem en Del af de deltagende Firmaer. Bl. a. er der efter Gennemgangen af de foreliggende Tilbud blevet Tale om forskellige Ændringer.

I disse Dage er der endvidere udskrevet Licitation over de Omformerstationer, som Elektrificeringen nødvendiggør. Stationernes Antal vil afhænge af Tilbudenes Størrelse.

Ydermere forhandler Statsbanerne med Frichs i Aarhus og Scandia i Randers om Leveringen af 42 Motorvogne og 21 Bivogne. Det samlede Antal Vogne, der bliver Brug for, naar Elektrificeringen er gennemført, er nogle og halvfems. I alt drejer det sig om en Leverance paa adskillige Millioner — en Bevilling, der vil blive hilst med Glæde af dansk Industri i en vanskelig Tid. Den endelige Kontrakt vil antagelig i Løbet af nogle Dage blive undertegnet med de to Firmaer.

Midlerne til disse store Bestillinger vil blive afholdt af Statsbanernes Konto til løbende Materiel. Leverancen af de nye Vogne vil antagelig foregaa suksessivt i Løbet af næste Sommer.

Elektriciteten til Nærtrafikken vil blive leveret af Nordsjællands Elektricitets Aktieselskab og Københavns Kommune. Der føres i Øjeblikket Forhandlinger med begge disse Institutioner.

Efter Bestemmelsen vil den elektriske Drift blive aabnet paa Strækningerne Frederiksberg—Hellerup og København—Klampenborg til Oktober næste Aar. Strækningen til Holte vil derimod først være elektrificeret i Efteraaret 1934 eller Foraaret 1935.

\*

24. *Marts.* Fjerritslev—Frederikshavn-Banens Repræsentantskab holdt i Formiddags et Møde, paa hvilket det med 16 Stemmer vedtoges at tiltræde det mellem Direktionen og Aalborg Privatbaners Funktionærer afsluttede Lønoverenskomst.

Der blev givet Direktionen Bemyndigelse til at foretage Afskedigelser af Banens højere Embedsmænd; disse har ellers sorteret under Repræsentantskabet.

Aalborg Amtsraad behandlede ogsaa paa sit Møde Banerne, og det vedtoges at støtte dem baade med Hensyn til Modernisering samt med Dækning af Underskud, det sidste dog naturligvis under Forsudsætning af, at alle Kommuner gaar med dertil.

\*

28. *Marts.* Lokomotivmester C. W. Sørensen, Frederikshavn, afgik ved Døden paa Hjørring Sygehus. Sørensen havde kun været i Frederikshavn i ca. ½ Aar, hvortil han kom fra Tønder. Afdøde blev 63 Aar gammel.

\*

31. *Marts.* Lokomotivmester H. P. Christiansen ved Hammelbanen trækker sig tilbage fra sin Tjeneste paa Grund af Alder. H. P. Christiansen var i sin Tid, medens Privatbanernes Lokomotivmænd stod i Organisation sammen med Statsbanernes Lokomotivmænd (indtil 1904) Medlem af Organisationens Bestyrelse.

\*

1. *April.* Da et af Horsens-Bryrup-Silkeborg Banens Lokomotiver i Gaar skulde køre fra Kulgaarden til Remisen, oversaa Føreren; at Drejeskiven stod paa tværs og kørte ned i det gabende Hul med det Resultat, at Lokomotivet vendte Undersiden op med Hjulene i Vejret. Føreren kom, mærkeligt nok, ikke til Skade.



### EKSTRAORDINÆR GENERALFORSAMLING

Paa Grund af Lokomotivførererkredsens Formands Død er det besluttet at afholde en ekstraordinær Kreds-Generalforsamling i Fredericia den 19. April 1932 i Forsamlingsbygningen »Fremad«, Danmarksgade (lige for Landsoldaten) med følgende Dagsorden:

Mødetid: 15,00 til Slut.

Aabning af Generalforsamlingen.

1. Navneopraab af Repræsentanter.
2. Valg af Generalforsamlingens Tillidsmænd.
  - a) 2 Dirigenter.
  - b) 2 Sekretærer.
  - c) 1 Protokolrevisor.
3. Valg af Kredsformand.
4. Valg af 1 Suppleant til Kredsbestyrelsen.

P. K. V.

Rosenkilde Laursen.



#### *De engelske Jernbaners Elektrificering opgivet.*

Planen Wein, som gik ud paa at elektrificere Jernbanerne i England, er nu opgivet af Selskaberne, som mente, at dens Gennemførelse var for risikabelt. Med andre Ord: 300 Millioner £ bliver liggende i Bankerne i Stedet for at blive bragt i Omløb og nedsætte Arbejdsløsheden.

#### *Der findes endnu Dommere i Østrig!*

Alpine Montan Gesellschaft har overtaget af Bundesbanerne Driften af Jernbanelinien Graz—Köflach, idet man har forpligtet sig til at bibeholde den for Personalet gældende Tjenesteordning. Arbejdsvilkaar. Lønninger osv. Men, paa Trods af sine Løfter, har Alpine Montan Gesellschaft ved sin Direktion ganske simpelt ophævet Personalets Repræsentationsret og nedsat Tillægene. Jernbanemændene gjorde Indsigelse, hvorefter Retten i Graz har annulleret Selskabets Bestemmelse og dømt dette til at holde sig til det bestaaende. Denne Dom tillader altsaa Personalet at betragte en Reduktion af Tillægene som ulovlig, idet en saadan først skal behandles *Fællesskab med Personalets Repræsentanter*. Selskabets Direktion kan endog blive tvunget til at betale Personalet de normale Tillæg *med tilbagevirkende Kraft*.

#### *I Jugoslavien skærpes Jernbanemændenes Stilling.*

Jernbanedirektionen for Kredsen Ljubljana har indført tvungne Ferier uden Løn for Arbejderne ved Lokomotiv-Romserne. Desuden har Direktionen beordret en Lønnedsættelse paa 5 pCt. fra 23. Januar med tilbagevirkende Kraft fra 1. Oktober 1931. Vore Kammerater i Jugoslavien forbereder sig til at gaa imod disse Forholdsregler og søger at kalde alle ikke-organiserede Jernbanefolk til sig.

#### *Den jugoslaviske Jernbaneledelses Uduelighed.*

Direktionen for Provinsen Ljubljana har nedlagt et Antal Tog, hvoriblandt en Del udmærkede Forbindelser.

Selvfølgelig nyder Automobilforetagenderne godt af denne Forholdsregel. Det vil ikke vare længe, før Jernbanerne vil være ude af Stand til at konkurrere med dem. Imidlertid bliver Jernbanemændene delvis arbejdsløse, Lønningerne bliver skaaret ned, og Jernbanernes økonomiske Stilling bliver vanskeligere.

*Afskedigelser og Lønnedsættelser ved de polske Jernbaner.*

En ny Besparelsesbølge kommer over de polske Jernbanemænd. De polske Jernbaneforvaltning foretager forskellige kostbare Eksperimenter, paa Bekostning af Personalet.

Allerførst forordnede man en Indskrænkning af Arbejdet, nemlig saaledes, at der i Hovedværkstederne fra 1. Februar bliver 4 Fridage om Maanedens uden Løn, i Lokomotivremiserne o. l. 1 Dag om Ugen. Denne Arbejdsindskrænkning rammer Arbejderne saa meget mere, som der allerede i Aaret 1931 blev indført indskrænket Arbejdstid. Løntabet andrager i de fleste Tilfælde 10—18 pCt. Polske Jernbanemænds Forbund meddeler Tilfælde, hvor Arbejderne kun arbejder 6 Dage om Maanedens og »tjener» dermed 18 Zloty (ca. 11 Kr.). Desuden blev Præmierne for Værkstedsarbejderne under visse Forudsætninger nedsat med 50 pCt.

Afskedigelser er almindelige. I flere Maaneder afskediges ikke mindre end 1500 Jernbanemænd.

Men dette er ikke nok. Den polske Rigsdag beskæftiger sig for Tiden med en Lovændring, efter hvilken de statsansattes Pensioner bliver nedsat, Pensionsbidragene forhøjet og Lønningerne reduceret. Herunder falder ogsaa Jernbanemændene. De polske Jernbanemænd har vanskelige Tider at gennemgaa.

**JERNBANELÆGER**

Jernbanelæge Gunni Busck, Islands Brygge 9, er bortrejst fra 22. Marts til medio April d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Deigaard, Egilsgade 2.

Konsultationstid: Kl. 11½—12½ samt Onsdag Kl. 18—19.

**TAK**

En hjertelig Tak til Hovedbestyrelsen og Afdelingerne indenfor D. L. F., som sendte Kranse og lod sig repræsentere ved vor kære Mand og Faders Død og Bisættelse.  
*Kathrine Rogilds og Børn.*

Min hjerteligste Tak for al den Opmærksomhed, der blev udvist mig paa min Jubilæumsdag.

*C. G. Frølich.*

**SPØRGSMÅL OG SVAR**

1. Kan man anmelde Privatlæge?
2. Betaler Sygekassen hvert Aar efter Regning de Udgifter, man har haft til Privatlæge?

*Hub.*

ad 1. Det kan man godt.

ad 2. Sygekassen betaler til et Medlem, der har anmeldt privat Læge, naar kvitteret Regning fra den private Læge indsendes til Sygekassen i April Maaned, det Beløb, der ellers ordinært betales af Sygekassen til Sygekasselægen. (Det er ca. 20 Kr.) Man kan altsaa ikke faa tilbagebetalt hele det Honorar, der eventuelt maa betales til den anmeldte private Læge.

*Red.*

*Rettelse til  
Adressefortegnelsen*

Lokomotivfyrbøderkredsen.

*Korsør.* Kassererens Adresse rettes til: Thiesens Alle 2, St.

Repræsentanten for Feriehjemmet, Adressen rettes til: Thiesens Alle 2, St.

*Tønder.* Formandens Navn og Adresse rettes til: H. L. Christiansen, Leos Alle 3 B, Tønder.

**Medlemslisten**

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

Den 1. Marts 1932: O. E. Henriksen, Padborg.

**Persoonalia**

Udnævnelse fra 1.—5.—32:

Lokomotivmester II N. C. O. Bendixen, Aarhus H., efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester I i Aalborg (vgl. Udnævnelse).

Udnævnelse fra 1.—4.—32:

Motorfører I A. C. M. Laursen, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Lokomotivfører, Aarhus H. (min. Udn.), Tjeneste paa Diesel-Lokomotiver Litra Mx.

Motorfører I V. J. J. Frederiksen, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Lokomotivfører, Aarhus H. (min. Udn.), Tjeneste paa Diesel-Lokomotiver Litra Mx.

Motorfører II A. Andersen, Randers, efter Ans. if. Opslag til Motorfører I, Randers (min. Udn.).



*Forflyttelse:*

Lokomotivfører P. Pedersen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. if. Opslag fra 1.—4.—32 til Aarhus H. (Tjeneste paa Diesel-Lokomotiver Litra Mx).

Lokomotivfører C. J. Christiansen, Haderslev, under 17.—3.—32 til Gedser.

Lokomotivfører S. P. Sørensen, Kolding, fra 1.—4.—32 til Gedser.

*Afsked:*

Lokomotivfører J. F. Ranthe, Kbhavns Godsbgd., paa

Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. P. H. Andersen, Aalborg, efter Ansøgning p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. V. G. Ley, Brande, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—32 (min. Afsked).

Lokomotivfører E. A. Nielsen, Nyborg, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—32 (min. Afsked).



**PAA RATEBETALING**

**UDEN UDBETALING**

Ved Aflevering af denne Annonce leverer vi til Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening

**Herre Skræderi og Konfektion, Dame Overtøj og Kjoler samt Børne Ekviperung.**

Søg en Forretning, der har eksisteret gennem næsten 30 Aar, og hvis store Konto-Antal — 160 000 — er en Garanti for, at vore Kunder er tilfredse og kommer igen Aar efter Aar.

Vore Priser er billigere end Kontantforretningers paa Grund af vore smaa Omkostninger, store Omsætning og direkte Stofindkøb. Køb dansk. Vi beskæftiger henvend 300 Skrædere og Syere. Køb hos os, saa faar De Valuta for Deres Penge, og Pengene bliver i Landet.

**CARL JACOBSEN & Co.** Hjørnet af Nr. Farimagsgade 64 og Vendersgade 12.

Tag ikke Fejl, husk Indgangen er paa Hjørnet.

**LØVE MARGARINE**



**FINESTE KVALITET TIL BORDBRUG**

**Brug Svendborg Eksport Mi-Co.**  
ERMOL

**fin, frisk og fyldig!**

**Drøjere i Brug og mere velmagende.**

**ALBANI**  
PILSNER og LAGER  
ØLLET DER SMAGER

Støt vore Annoncører!



**HARALD HANSEN**

AKTIESELSKAB

NYGADE 7"

**Damekonfektion,**

færdige og efter Maal. \* \* \*

\* \* \* Imprægnerede Frakker.

Kun mod Røkvission.

Tlf. Byen 3537. Lagertid 9—5½.

Nærværende Nummer er afleveret paa Avispostkontoret d. 8. April.

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.

**C. F. SCHALBURG** FORNEMME  
VELLAGREDE  
KVALITETER  
\*\*\*\*\* Aktieselskab \*\*\*\*\*  
Grundlagt 7. Juni 1817.

**ENGELSK BEKLÆDNINGSMAGASIN**  
Telefon 346 **NYBORG** Telefon 346

**Steenstoff — Skotøj**

**Nyborg Jernstøberi, Hans L. Larsen & Co. A/s**  
Kakkelovne - Komfurer - Bygningsstøbegods  
Telefoner 76 og 231. Støt Byens Industri. Telefoner 76 og 231.



**RICHARD LEHN**  
I. Kl. Herreekviperings. - Telef. 68

**Jydske Strikkeriers Udsalg.**  
Indeh. H. Prehn.  
Tlf. 665. Nørregade 16. Nyborg.  
Alt i Trikotage.

**Nyborg Herregaardsmejeri.**

I. Kl.s Mejeriprodukter. Telf. 79.

Monumenter **+** Monumenter  
**H. P. Andersens**  
Stenhuggeri, Jernbanegade.

**NORDISK KAFFE KOMPAGNI'S**

**Kaffe er bedst!**

Forlang den hos Deres Købmand.

**C. Knackstredt**

Telefon 550

Spec.: Kranse, Buketter,  
Planter og Potte-Kultur.  
Direkte Salg fra Drivhus.

Ingen Butiksleje,  
derfor billigste Priser.

**Reserveret.**

**KIRKEGADES**  
Tapet- og Farvehandel.

Bernh. A. Sørensen  
Malermester.

Telf. 176. **RULLEGARDINER.** Telf. 176.

**Nyborg Læderhandel**

Største Udvalg i udskaaet  
Læder og alt til Faget  
enhørende.

**A. GEHLERTS**  
Bageri & Conditori.

Nørregade 36.  
Telefon 442.

**Hotel Royal.**

Concert hver Aften.

Ærbødigt E. Nielsen.

**Nyborg Kulimport**

ved Chr. Petersen

Havnegade 6 & 8 - Tlf. 15 & 23

**P. Chr. Rasmussen,**

Uhrmager & Guldsmed,

Kongegade 33.  
Telf. 239.

Største Udvalg i Festgaver.

Fotograf  
**I. Westergaard**  
14, Kongegade 14.

Fotografier i alle Størrelser  
til rimelige Priser.

**LILLE-KONGEGADES KIOSK**

Abonnement paa alle Ugeblade  
Telegrammer i alle Anledninger

Telf. 454 **A. IVERSEN**

**Fredericia**

Radio  
Lysekroner  
Ladestation

**Niels Hansen, elektr. Instal.**

Tlf. 366 - Kongegade - Tlf. 366

Strandvejens  
Kød- og Paalægsforretn.  
J. Jørgensen.

Se mine Varer og hør mine Priser.

**A/s Fredericia Trælasthandel**

Trælast. — Støbegods og andre Bygningsartikler.

Telefon 60. — For Støbegods Telefon 460.

**Fredericia Dampvaskeri,** Tøjet hentes og  
bringes overalt.

kemisk Tøjrensingsanstalt, Vendersgade 63 A. Telefon 141.

Filial: Danmarksgade 21. Ærb. M. Brodersen

STØT VORE ANNONCØRER!

**Lunde rskov**

**Missionshotellet Lunderskov**

anbefales Tjenestemænd. — Fuld Pension. Enkelte Dage Kr. 2,75.  
Middag Kr. 1,25. — Aften Kr. 1,25. — Kaffe med Brød 35 Øre.  
Ingen Drikkepenge.

**Odense**

**„Odense“ Pilsner**

den mest velmagende Pilsner

**SPIS** Aktiebageriets rensyrnede Brød

Telefon 544.

Telefon 544.