



NO 11

5. Juni 1936

36. Aargang

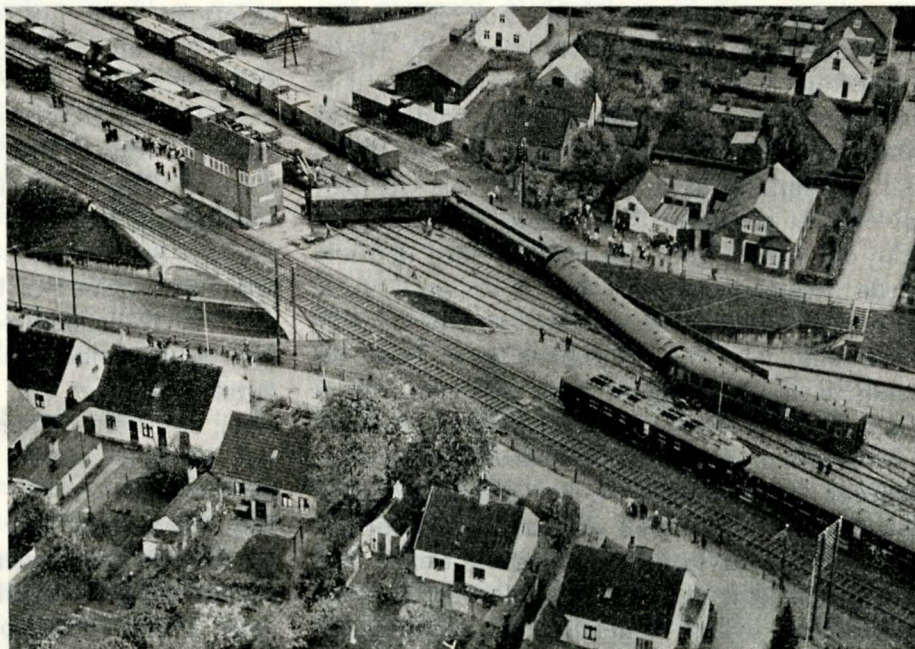
TOGHELDET VED HEDEHUSENE

Fredag den 15. om Middagen rygtedes det, at Formiddagseksprestoget fra Korsør til København, Tog Nr. 40, var fuldstændig væltet paa Hedehusene Station, og at en Mængde rejsende var dræbt eller haardt saaret. Heldigvis viste disse Rygter sig at være Overdrivelser, hverken Maskinen eller nogen af Togsgets 5 Vogne var væltet; derimod var alle Vognene i Toget afsporet og af Farten kastet hen over Stationens Spor paa en højst faretruende Maade, som det vil ses af hosstaaende Billede. Saa mirakuløst det end kan lyde, viste det sig glædeligvis, at kun tre Personer var kommet til Skade, og det kun i lettere Grad, saa de forventelig ikke vil faa Møn af det passerede.

Der er for os ingen Anledning til at komme ind paa Enkeltheder vedrørende selve Uheldet, det har været saa udførligt omtalt og illustreret i Dagspressen, at det maa forudsættes almindelig bekendt. Der er derimod Anledning til at se lidt nærmere paa de dybere Aarsager til Uheldet.

Tog 40 er efter

Køreplanen gennemkørende i Hedehusene og skal derfor ad Stationens lige Spor, Spor II. Der har imidlertid i nogen Tid været udført Sporarbejder i Spor I (Sporet fra København til Roskilde), hvor Hastigheden derfor har været nedsat til 30 km. Dette medførte, at Spor I fra 11. Maj og indtil videre skulde spærres for Trafik i 4 Timer daglig paa forskellige Tider mellem Kl. 8,20—16,30; fra den 12. skulde Spor II spærres i 1 Time 40 Min. daglig, ligeledes paa forskellige Tider mellem Kl. 10,00—



Billedet viser, hvorledes Tog 40's Vogne ved Afspringen blev kastet rundt paa Hh. Stations Spor. Den Vogn, hvoraf Halvdelen ses helt til venstre i Billedet, er Togets Pakvogn. De 2 Vogne helt i Forgrunden i højre Side er Hjælpetoget.

14.00. Som Følge heraf skulde for begge Kørselsretninger en Del gennemkørende Tog ledes igennem Stationen ad Sidespor (Spor III) i Stedet for ad Gennemkørselssporene I og II. Dette var saavel Lokomotivfører som Lokomotivfyrbøder for Uheldstoget bekendt med, de var saaledes Dagen før, d. 14. Maj, kørt igennem Hedehusene ad Spor III med Eksprestog Nr. 25, de vidste ogsaa, at de den 15. skulde ad Spor III, naar de fra København kørte hjem til Korsør med Tog 55. Men den 14. Maj om Aftenen udsendtes der en ny Meddelelse om Sporspærringerne. Denne nye Meddelelse gjaldt for Dagene den 15. og 16., og ved den blev de Tider, paa hvilke Sporene I eller II i Hedehusene var spærret, ændret lidt, saa enkelte gennemkørende Tog, der efter den første Meddelelse var kørt ad Spor III, skulde benytte det normale Gennemkørselsspor, medens omvendt enkelte Tog, som efter den første Meddelelse havde benyttet Gennemkørselssporet, skulde køre igennem ad Spor III, og blandt disse sidste var Tog 40.

I Korsør Remise er der, som ved alle øvrige Depoter, en Tavle, hvorpaa Meddelelser om Hastighedsnedsættelser, Sporspærringer o. l. opslaas. Paa denne Tavle var den første Sporspærringsmeddelelse, den som traadte i Kraft den 11. og 12. Maj (henholdsvis for Spor I og II) og som havde Gyldighed indtil videre, ophængt, og som nævnt kendte Tog 40's Lokomotivpersonale, Lokomotivfører C. F. Kruse og Lokomotivfyrbøder N. O. Frederiksen, denne Meddelelse. Den Sporspærringsmeddelelse, som gav ændrede Anordninger for den 15. og 16., var imidlertid ikke ophængt paa Opslagstavlen; det er derfor indlysende, at Personalet ikke dér kunde gøre sig bekendt med den ændrede Bestemmelse, og for Lokomotivfyrbøderens Vedkommende gælder, at han overhovedet ikke har haft Lejlighed til at blive bekendt med Ændringen. Helt saaledes stiller Forholdet sig dog ikke for Lokomotivføreren. Cirkulæret med de nye Sporspærringsanordninger var sammen med en hel Del andre Meddelelser afleveret til den vagthavende Nedbrudsreservelokomotivfører paa Korsør Depot Natten mellem den 14. og 15., og de blev sammen med alt det øvrige liggende i Lokomotivførerstuen til den 15. om Middagen ved 12—12½ Tiden.

Da Lokomotivfører Kruse om Morgen

Klokken halvni tiltraadte sin Tjeneste, efter saa han Opslagstavlen, men dér var intet Nyt for hans Tjeneste den Dag. Inde paa Stuen gav han sig til at læse de foran omtalte forskellige Cirkulærer, Særtogsanmeldelser m. v., som laa paa Bordet i een Bunke, og hvoriblandt Meddelelsen om de ændrede Tider for Spærringen af Spor II i Hedehusene befandt sig. Han havde ogsaa denne Meddelelse i Haanden, men fik kun læst en Del af den. Samtidig med denne Læsning kom han med nogle Kolleger i Samtale om den nye Kørselsfordeling, som netop traadte i Kraft den Dag. Om det var denne Samtale, som foranledigede, at Læsningen af Cirkulæret blev afbrudt, eller det var fordi Kruse, af det han læste, ræsonnerede som saa, at der ikke var noget Nyt for ham, er det ikke nu muligt at oplyse, men han fik i hvert Fald ikke læst hele Meddelelsen, og saa altsaa ikke den Del af den, hvorpaa der stod, at han med Tog 40 skulde køre ad Spor III i Hedehusene. Han kom altsaa med normal Hastighed, ca. 90 km, ind mod Hedehusene, hvor der som Følge af Spærringen af Spor II ikke var Gennemkørsel, men kun Indkørsel til Spor III. Saavel han selv som Lokomotivfyrbøderen saa det fremskudte Signal og udvekslede Melding herom. Foran Hedehusene er der en Vejoverføring, som spærrer noget af Udsigten, desuden kurver Banelinien til højre; paa de større Maskintyper med højtliggende Kedel forhindrer disse 2 Ting Lokomotivfyrbøderen i at se Hovedsignalet, før de er tæt inde paa det, derimod kan Lokomotivføreren se det. Kruse havde endnu foran Vejoverføringen set Signalets øverste Vinge — den nederste Vinge kan ikke ses helt derude fra — men af det fremskudte Signals Stilling og Stillingen af den af Hovedsignalets Arme han havde set, sluttede han, at der var Gennemkørsel. Da han vidste, at der var Sporarbejder paa Stationen, hæftede han derefter særligt sin Opmærksomhed paa Sporene, saa han i Tide kunde give Giv Agt Signal, hvis der skulde være Arbejdere i Sporet, og først da han ser Indgangssporskiftets Stilling bliver han klar over, at Toget ikke skal ad Hovedsporet, men ad et Sidespor. Trods øjeblikkelig Bremsning var Farten dog for stor og Afstanden for kort til, at Hastigheden kunde bringes tilstrækkeligt ned, Toget kørte altsaa med betydelig Fart ind gennem Sporskiftet til Sidespor; Maskinen løftedes i højre

Side og var lige paa Nippet til at vælte over, lykkeligvis skete noget saadant ikke, den blev ovenikøbet paa Sporet, hvorimod alle Togets 5 Vogne afsporedes. Banelegemet blev en Del ødelagt, men ellers skete der ikke større materiel Skade.

Det er selvfølgelig beklageligt, at Lokomotivføreren kun halvt saa Indkørselssignalet Stilling og ikke overbeviste sig fuldt herom, det er jo hans Tjenestepligt at gøre dette, havde han gjort det, vilde der intet være sket, uagtet at han ikke havde læst Meddelelsen om Sporspærringen. Men der er ogsaa andre Ting, som ved denne Anledning falder i Øjet. Det første er den noget ligegyldige Maade, hvorpaa saa alvorlige Meddelelser, som de her omtalte Sporspærringsmeddelelser behandles; thi dersom Meddelelsen havde hængt paa Opslagstavlen, da Lokomotivfører Kruse og Lokomotivfyrbøder Frederiksen mødte til Tjeneste, vilde den sikkert være bleven læst, og Uheldet var ikke sket. Meddelelsen er udsendt fra København den 14. om Aftenen. Hvornaar er den saa blevet ophængt paa Opslagstavlerne? Ja, i Korsør skete det, som allerede nævnt, den 15. Kl. ca. 12,30, d. v. s. 1 Time efter, at Tog 40 var afsporet i Hedehusene; i Masnedsund blev Meddelelsen hængt ud den 15. Kl. ca. 7,00, men i Kalundborg blev den først hængt paa Tavlen den 15. Kl. 18,05, den var Kl. 18 modtaget paa Depotet. Da Meddelelsen bl. a. ogsaa gjaldt første Morgentog fra København til Kalundborg den 15., og da det Personale, som kørte dette Tog, var kørt hjemmefra den 14., havde det været mere passende, om den paagældende Meddelelse havde været ved Kb. Depot den 14. Kl. 18,05 i Stedet for, som det skete, den 15. Kl. 18,05.

Det fremgaar af det her anførte, at der med et mildt Ord er noget utilladeligt tilfældigt ved Ekspeditionen af saa vigtige Meddelelser, som den her omtalte, om Spærring af et Hovedspor paa en Station paa vort Lands stærkest trafikerede Strækning Hvad Korsør angaar, saa blev Spærringsmeddelelsen som nævnt afleveret til Nedbrudsreservelokomotivføreren; der har været fremsat Bemærkninger om, at han skulde have hængt Meddelelsen ud paa Tavlen. Det er ikke vor Opgave at træffe Afgørelse i saa Henseende, men vi ønsker dog at pege paa, at denne Lokomotivførers Reservetjeneste sluttede den 15. Kl. 5,30, d. v. s. samtidig med, at Lokomo-

tivmesterens Tjeneste begyndte, og da Tog 40 netop var det første af de fra Korsør kørte Tog, for hvilket den nye Sporspærringsmeddelelse indeholdt noget Nyt, samt da Tog 40's Maskine først kørte ud af Remisen Kl. 9,45 — Personalet mødte Kl. 8,30 — var der altsaa, efter at Lokomotivmesteren var mødt til Tjeneste, endnu 3 à 4 Timer til at hænge bemeldte Sporspærringsmeddelelse ud i, og dog have været rettidig. Uden at vi ønsker at sige noget afgørende m. H. t. Lokomotivmestrene i Korsør, saa ved vi Tilfælde, hvor en Lokomotivmester vilde tage det højst unaadigt op, dersom en Lokomotivfører, i Tilfælde som det her omtalte, vilde gribe ind i hans (Lokomotivmesterens) Arbejdsomraade, særligt naar Lokomotivmesteren selv havde tilstrækkelig Tid til rettidigt at bringe den paagældende Sag i behørig Orden. Derimod kunde der — og efter vor Mening med rette — jo nok spørges om, hvorfor Depotledelsen i Korsør ikke har sørgt for en Ordning, saa Cirkulærer, Meddelelser m. v., der er kommet i Løbet af Natten, ikke henligger paa Reservestuen til langt op paa Dagen.

Det andet, dette Uheld giver Anledning til at tænke paa, er, om det er nok, at Meddelelser af saa vigtig Art som den, der her er Tale om, hænges op paa en Tavle. For Lyntogenes Vedkommende faar Lokomotivføreren dagligt overrakt Meddelelser af den omtalte Art skriftligt. Vi ønsker endvidere at pege paa, at det f. Eks. i Tyskland er saaledes, at Depoterne er ansvarlige for, at der paa hver Maskine forinden Udkørslen fra Remisen anbringes Meddelelser om Hastighedsnedsættelser o. lign. paa den Strækning, ad hvilken den forestaaende Tur skal foregaa.

Som tredie Ting, der giver Anledning til Eftertanke, ønsker vi at pege paa Tilrettelæggelsen af Sporspærringerne. I et Cirkulære af 9. Maj meddeles det, at Spor I i Hedehusene fra den 11. *indtil videre* er spærret fra Kl. 8,20—8,50, 9,00—9,50, 13,20—14,00 og 14,30—16,30. I samme Cirkulære meddeles, at Spor II er spærret fra Kl. 10,00—10,50 og 13,10—14,00, dog ikke fra den 11. som Spor I, men fra den 12. *indtil videre*. Til Trods for, at der altsaa fra den 12. og *indtil videre* var anordnet en bestemt Sporbenyttelse, udsendtes der allerede den 14. om Aftenen en ny Meddelelse gældende for den 15. og 16. I denne var Spærringstider-

ne for Spor I ændret til Kl. 8,47—10,25, 10,36—11,15, 12,50—13,40 og 14,25—16,04, medens de for Spor II var ændret til Kl. 10,50—11,50 og 14,36—15,10.

For det første er det højst berettiget at spørge, om den 14. om Aftenen ikke var et temmeligt sent Tidspunkt at udsende en Sporspærringsmeddelelse, der skulde gælde fra den 15. om Morgen, og som skulde ophæve en, der var traadt i Kraft faa Dage forinden *med Gyl-dighed indtil videre*.

Dernæst er det vel heller ikke uberettiget at spørge, om der ikke kunde skabes et noget bedre System for Sporspærringer end det, der har været anvendt her, nemlig 30—40—50 Min. ad Gangen. Ser vi paa, hvorledes Toggangen i Hedehusene formede sig i hele det Tidsinterval, hvori der daglig var Sporspærring, viser der sig for Dagene den 11.—14. (Sporspærringen var mellem Kl. 8,20—16,30) følgende Rækkefølge for Tog fra København: 1 Tog ad Spor III, 1 Tog ad Spor I, 3 Tog ad Spor III, 13 Tog ad Spor I, 2 Tog ad Spor III, 2 Tog ad Spor I og endelig 6 Tog ad Spor III. Den 15. og 16, hvor Sporspærringerne laa mellem Kl. 8,47—16,04 blev Rækkefølgen, ligeledes for Tog fra København, saaledes: 5 Tog ad Spor III, 1 Tog ad Spor I, 1 Tog ad Spor III, 6 Tog ad Spor I, 2 Tog ad Spor III, 3 Tog ad Spor I og 4 Tog ad Spor III. Det kan ikke nægtes, at det ser ud som om, der tages *for* let paa Spørgsmaalet Sporspærring, idet der, som det ses, anordnes Spærring, Tillysning, Spærring, Til-lysnings o. s. v. i Flæng. Vi har ved andre Lejligheder henledt Opmærksomheden paa, at Arbejderne paa Banelinien meget ofte tilrettelægges med den mindst mulige Hensyntagen til Køretjenesten og til, at der er en Jernbane i Drift, det drejer sig om, det vil sige et Skinnelegeme, der skal befares af Tog, som skal overholde en vis Køreplan. Ogsaa ved denne Lejlighed ønsker vi at pege paa, at Uheldet ved Hedehusene giver Anledning til Overvejelser m. H. t. Systemændringer i flere Retninger.

DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

Vore Privatbanekolleger afholdt den 25. April deres ordinære Kongres i Forsamlingsbygningen i Rømersgade. Der deltog 62 Delegerede samt en Del Gæster.

I sin Velkomsttale udtalte Formanden, Lokomotivfører Brix, Aalborg, sin Glæde over det gode Resultat af Folketingsvalget i Oktober. I sin Omtale af Lockouten oplyste han, at Lokomotivmandsforbundets Medlemmer endnu i lang Tid havde været i Stand til at yde Støtte til de lockoutede. Iøvrigt kom Formanden under Beretningen om Virksomheden særligt ind paa de opnaaede Resultater i Lønnings-sagen og Forbedringer i Tjenestetiden. Spørgsmaalet om Rangermaskinernes Betjening af Lokomotivførere havde været til Behandling, og en Løsning ventes om kort Tid.

I sidste Afsnit af sin Tale kom Formanden ind paa en Redegørelse med Hensyn til Privatbanernes Pensionsforhold og fremsatte herunder den opsigtsvækkende Oplysning, at der muligvis vilde ske en Henvendelse til Regering og Rigsdagen om, at Staten skulde overtage Privatbanernes Pensionskasse. Om denne Sag har der været ført Forhandlinger mellem Privatbanernes forskellige Organisationer, og det er Meningen, at Sagen skal nærmere undersøges. Privatbanernes Pensionskasse er nu paa ca. 20 Mill. Kr. Disse skulde overgaa til Staten, hvis Ønskerne om, at denne overtager Pensioneringen, imødekommes.

Pensionskassen har hidtil givet et aarligt Overskud paa ca. 800 000 Kr., men da det forudsættes, at Staten ikke skulde have Fortjeneste af at overtage Pensioneringen, er det Tanken, at de 800 000 Kr. skulde stilles til Disposition og Brug for de Baner, der faar Tilskud til Driften.

Thorsen, Rønne, indledede en Forhandling om Tjenestetidsforholdene og motiverede meget udførligt en Resolution, som gav Udtryk for en Nedsættelse af Tjenestetiden. Resolutionen blev enstemmigt vedtaget.

Formanden, Lokomotivfører Brix, og Hovedkasserer Handberg genvalgte begge med Akklamation; ogsaa de øvrige Valg var saa at sige Genvalg.

Før Kongressen paabegyndte sit Arbejde i Eftermiddagsmødet, kom Grosserer Stensfeldt Hansen, som er Hovedforhandler af splintfrit Glas, tilstede. I et interessant Foredrag med paafølgende Demonstration gav han Oplysninger om, hvilken udmærket Sikkerhed og Tryk-
hed, splintfrit Glas yder.

P. J.

SOMMERFERIEN

Nu da Vinterens mørke Tid er forbi, og Sommersolen staar højt paa Himmelen, forsøger vi at glemme alle de mange strenge Ture, Vinteren har budt paa, forsøger at glemme de mørke Nætter, hvor Sneen og Kulden gjorde netop Lokomotivmændenes Arbejde svært, og spejder frem mod den lysere og varmere Tid, og netop den Tid, hvor vi gerne skulde have en tiltrængt Ferie, saaledes at vi igen kan møde styrket og veltilpas til vort Arbejde.

Det er utroligt, hvor en Sommerferie, tilbragt under lyse og venlige Forhold, kan kvikke op paa Sindet, det er ligesom man ser hele Livet fra en smukkere Side, og gælder dette for Mændenes Vedkommende, gælder det ikke i mindre Grad for vore Hustruer, der saa godt som nogen trænger til Ferie og gerne for nogle Dage vil være fri for de daglige Besværinger.

Nu ved vi vel, at det i høj Grad ogsaa er et økonomisk Spørgsmaal; thi vore beskedne Lønninger tillader jo ikke synderligt meget udover det daglige Behov; men netop paa dette Omraade har Lokomotivmændene taget en smuk Opgave op og skabt et Feriehjem, der byder alt, hvad man kan ønske sig i en Ferie, herlige Omgivelser, lyse og hyggelige Værelser, god Mad, frisk Luft og udmærket Badevand og til en Pris, som maa siges at være overkommelig.

Det har da ogsaa vist sig gennem Aarene, at flere og flere Lokomotivmænd i Ferien finder Vej til deres eget Feriehjem paa Refsnæs, ja, endda i saa stort Tal, at det ikke altid har været muligt at imødekomme fremsatte Ønsker om Ophold og det til Trods for, at Medlemmerne mange Gange med god Forstaaelse har taget en stram Belægning.

Hvor det særligt har knebet i den stærkest optagne Tid, har været i Spiselokalerne, og i Erkendelse heraf har Hovedbestyrelsen og Feriehjemsudvalget nu i Foraaret ladet udføre en Veranda, der er bygget ud fra Hovedbygningens Forside, og som med Lethed giver yderligere 32 Siddepladser. Montering i dette Lokale bliver helt ny og er indrettet saaledes, at det kan benyttes baade som et samlet Hele og i Smaagrupper.

Vi nærer det forfængelige Haab, at de Medlemmer, der i Sommer besøger vort Feriehjem, vil glæde sig over den smukke Tilbygning og

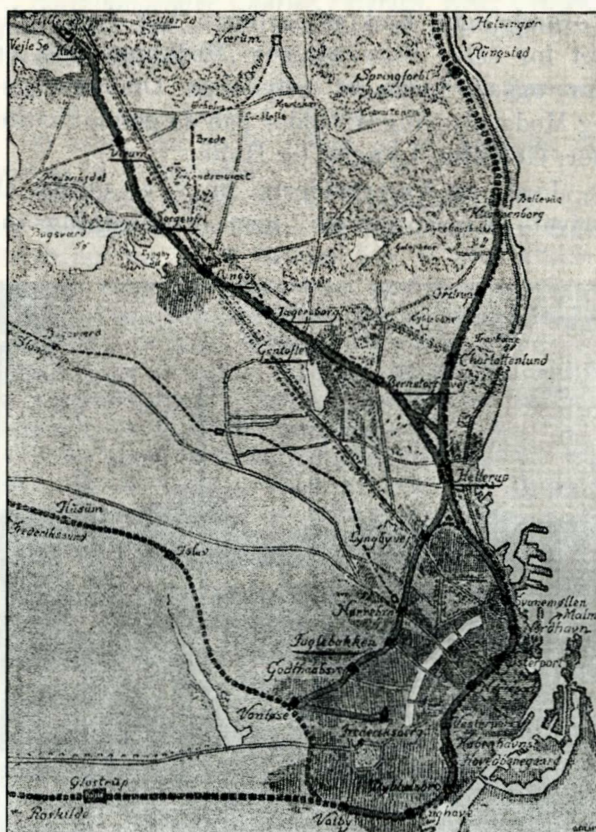
tillige give os Ret i, at hermed er sket en væsentlig Forbedring af Forholdene.

Hertil kommer, at den smukke Musikstue, hvor Gæsterne tilbringer saa mange herlige Timer om Aftenen med Sang og Dans m. m., i Aar vil blive gjort endnu mere hyggelig ved Anskaffelsen af nye og mere behagelige Møbler, altsammen Ting vi ved vil glæde hver eneste Ven af vort Feriehjem.

Fra Organisationens Side bliver der saaledes gjort alt for, at Opholdet paa vort Feriehjem kan blive saa hyggeligt som muligt, og vi kan derfor anbefale vore Medlemmer at tilbringe deres Sommerferie paa Refsnæs.

HOLTEBANENS ELEKTRIFICERING

I Løbet af Foraaret er Arbejderne med Holtebanens Elektrificering tilendebragt, og den elektriske Drift blev taget i Brug den 15. Maj samtidig med Sommerkøreplanens Ikrafttræden. Hermed er de i Elektrificeringsplanen af 26. April 1930 planlagte Arbejder afsluttet, og vi har nu 38 km elektrisk Bane i den køben-

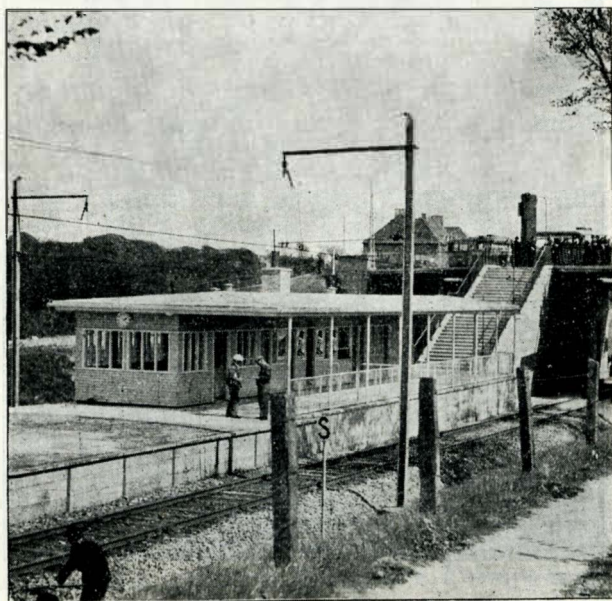


Banelinierne i Københavns Nærhed. De fuldt optrukne Linier er elektrificeret Bane.

havnske Nærtrafik. Men Elektrificeringen fortsættes paa Grundlag af en i sidste Rigsdags-samling vedtagen Lov, som omfatter Strækningen Valby—Vanløse—Ballerup, den første Del heraf — Valby—Vanløse — paaregnes at blive færdig i 1937. Til den Tid vil den københavnske Bybane udgøre en lukket Ring, København — Hellerup—Vanløse—Valby—København.

Samtidig med, at Holtebanen er blevet indrettet til elektrisk Drift, er alle de hidtil eksisterende Niveauskæringer fjernet. Dette har medført meget store Jord- og Betonarbejder, f. Eks. er der ved Jægersborg Station lavet nogle hundrede Meter helt ny, moderne, facadeløs Betonvej, det er den første Del af en ny Hovedaare til Hørsholm. Nærumbanen, der hidtil havde Tilslutning til Statsbanerne paa Lyngby Station, er lagt om, saa Tilslutningen saavel for Personer som Gods og Vogne nu er paa Jægersborg Station; der kan dog kun udveksles Vogne paa det nordgaaende Spor, saaledes at en Vogn f. Eks. fra Nærum til København først skal med et Statsbanetog fra Jægersborg til Lyngby, og dér udsættes til et syd-gaaende Tog. Jævnside med de Arbejder og Forandringer Elektrificeringen har foranlediget for selve Strækningens Vedkommende, er der ogsaa foretaget betydelige Ombygnings- og Moderniseringsarbejder paa de gamle Stationer, Gentofte, Lyngby og Holte.

Jord- og Vejarbejderne m. v. er udført af private Entreprenører, men Køreledningsan-



Sorgenfri Station.

lægget, som paa Klampenborgbanen blev udført af et engelsk Firma, er paa Holtebanen udført af Statsbanerne selv. Disse sidste Arbejder har kostet ca. 1 Mill. Kr., medens selve Sporarbejderne, Broarbejder, Bygninger og Sikringsarbejder har medført en Udgift paa noget over 3½ Mill. Kr.

Paa Strækningen Hellerup—Holte er der lavet 3 nye Stationer, Bernstorffsvej mellem Hellerup og Gentofte, Jægersborg mellem Gentofte og Lyngby, og Sorgenfri mellem Lyngby og Holte; samtidig er den hidtidige Holdeplads Virum flyttet ca. ¼ km mod Nord. Middellafstanden mellem Stationerne er derved kommet ned paa 1,7 km. Da der endnu er mange ubebyggede Arealer langs Holtebanen og i dens Opland, samt da de nye Stationer, som alle er beliggende ved nogle af Københavnernes mest yndede Udflugtsteder, gør det muligt for de rejsende at komme nærmere til Maalet for deres Udflugt, venter Generaldirektoratet betydelig Stigning i Trafikken paa denne Bane.

Kørslen paa Holtebanen bliver som paa Klampenborgbanen efter en stiv Køreplan. Der afsendes Tog i begge Retninger hver 20. Minut; men medens de elektriske Tog paa Klampenborgbanen med dens fire Spor kører ganske uafhængig af Damp- eller Motortogene til Rungsted og Helsingør, skal Holtebanens Spor benyttes til alle Togarterne. For den nordgaaende Trafiks vedkommende vil Hillerødtogene paa Strækningen Lyngby—Holte være umiddelbart bagefter det elektriske Holtetog og for den indkørende Trafik gælder, at de elektriske Tog paa Strækningen Holte—Lyngby vil følge umiddelbart efter Hillerødtogene. Der er planmæssigt en Omstigningstid i Holte paa 4 à 5 Min., men det kan vel tænkes, at den omtalte »tætte« Toggang mellem Lyngby og Holte af og til vil medføre mindre Forsinkelser for de elektriske Tog.

De nye Stationer er opført i moderne Funktionsstil. De er fikse, og det maa siges, at de ligefrem liver op Landskabet, Hertil bidrager ikke mindst den Omstændighed, at de er af forskellig Farve: Bernstorffsvej er rød, Jægersborg gul, Sorgenfri blaa og Virum lysegrøn, saa man, naar man bliver kendt hermed, kan kende Stationen blot ved at se paa dens Farve.

Ogsaa paa Strækningen Frederiksberg—Hellerup er der indrettet en ny Station, nemlig ved Borups Allé; den har dog ikke faaet Navn



Ved Afgangen af det første plannæssige elektriske Tog paa Holtebanen var en Del af 1. Distrikts overordnede Embedsmænd tilstede. Billedet viser fra venstre: Trafikbest. Haarlov, Maskining. Schilder, Maskinbest. Schmidt og Distriktschef Herschend. Elektroføreren er A. Skødt.

efter denne Gade, men er kommet til at hedde »Fuglebakken«.

Med Holtebanens Aabning for elektrisk Drift vil der ogsaa ske en Ændring i Togenes S sammensætning. Hidtil har den almindelige Togstørrelse, et saakaldt Halvtog, været 3 Vogne, 2 Motorvogne og 1 Bivogn, og »Heltogene«, som anvendes paa Tider med stor Trafik, har været paa 6 Vogne. Dette vil blive ændret til 4 Vogne for Halvtogene og 8 Vogne for Heltogene. Et af disse sidste skulde altsaa fremtidig kunne befordre ca. 1200 rejsende, 640 Siddepladser og omtrent et tilsvarende Antal Staa-pladser.

Paa Frederiksberg—Vanløse—Helleruplinien vil der dog ske en Ændring i anden Retning; paa de Tider af Dagen, hvor der er svag Trafik, vil Togene paa denne Strækning kun komme til at bestaa af 2 Vogne, en Motorvogn og en Bivogn. Korsel med saadanne Tog er blevet mulig derved, at der er indrettet Førerrum i den ene Ende af nogle af de nye Bivogne.

Vi udtrykker Haabet om, at de nye Trafikmidler maa vise sig at kunne tilføre Banerne nye Kunder, og at det maa lykkes at gennemføre Trafikken til det rejsende Publikums Tilfredshed.

TJENESTETIDSNÆVN OG HELLIGDAGSFRIDAGE

Protokol

(Fortsat fra forrige Nr.)

Forretningsfører Charles Petersen: I Stk. 6 er anført, at man skal søge Erstatningen senest den 7. April. Det vil vi gerne have ændret til Udgangen af April. Folk kan ikke selv gøre Regnskabet op før efter den 31. Marts, saa Fristen er for kort.

Personalechefen: Manden maa føre sit Regnskab Maaned for Maaned, saa det kan ikke volde store Vanskeligheder med Datoen 7. April. April og Maj er kun lidet benyttet til Orlov, saa det har Betydning for Administrationen at have disse Maaneder til at give den ekstraordinære Orlov i. Vil gerne henstille, at Datoen bibeholdes. Ogsaa Distrikterne, som jeg har talt med, ønsker stærkt denne Dato.

Forretningsfører Charles Petersen: Vi vil ikke paastaa, at det er umuligt at overholde Datoen den 7. April, men der kan indtræffe Tilfælde, hvor en Mand paa Grund af Sygdom eller andet er forhindret i at overholde denne Dato. Af den Grund skulde han jo nødig miste Retten til Erstatning.

Generaldirektøren: En Mand, der er syg, eller som kan fremføre andre vægtige Grunde til, at han ikke har overholdt Datoen, vil vi ikke afskære fra at faa Erstatningen.

Forretningsfører Charles Petersen: Efter Generaldirektørens sidste Udtalelse kan vi gaa med til at bibeholde Datoen den 7. April.

I sidste Stk. staar anført, at resterende Sommerorlov skal søges inden 1. Oktober.

Vi synes, det er for tidligt, og vil henstille, det ændres til 1. December.

Generaldirektøren: Synes, Personalet skulde stille sig forstaaende. At vente til December har ingen Betydning for os. I Oktober har vi ofte Afløsere gaaende ledig, og naar vi nu skal give yderligere Ferie i Vinterhalvaaret, har det Betydning at faa rykket Fristen frem. Kommer Personalet i Forlegenhed, kan det jo trække enkelte Dage paa næste Aar.

Forretningsfører Charles Petersen: Saa lader vi Datoen 1. Oktober blive staaende.

Vi vil gerne have en Tilføjelse om, hvad der forstaaes ved en Søndagsfrihed. Vil mene, en Tilføjelse af følgende Ordlyd vil dække Begrebet: Ved Søn- og Helligdagsfrihed forstaaes en Fridag, som anført i Ordre A. Side 85, Stk. 4. Tjenesten Dagen før skal dog slutte senest Kl. 0,00, og efter Fridagen begynde tidligst Kl. 6,00. Vi kræver ikke de almindelige Fridagsregler ændret, men mener, at Kravet om Nattehvil før og efter en Søndagsfrihed er berettiget. Vil anse det for rimeligt, om der blev anført, at Tjenesten Lørdag skulde slutte senest Kl. 12, og Tjenesten Mandag begynde tidligst Kl. 6.

Generaldirektøren: Det var vor Tanke, at hvis Fridagen i datomæssig Henseende ligger paa en Søndag, skulde det være en Søndagsfridag, men kommer en Mand først hjem Søndag Morgen ved 6-Tiden, eller han skal møde Mandag Morgen ved 2—3

Tiden, er det ikke en Søndagsfrihed, selv om den iøvrigt er lang nok. Mener aldrig at have set en Fridag begynde Kl. 6 Morgen, er det Tilfældet, maa Søndagen være Sovedag. Kommer der Vanskeligheder paa dette Felt, har vi jo Tjenestetidsnævnet.

Vi er enige om, at det skal tilstræbes, at der er Sovetid før og efter Fridagen, for at den kan opfylde Betingelserne for en Søndagsfriday. Vil ikke mene det heldigt at anføre bestemte Klokketider i Bestemmelserne, men vil mene, at Tjenesten Lørdag bør slutte senest Kl. 2 (Nat mellem Lørdag og Søndag) og Tjenesten Mandag ikke begynde før tidligst Kl. 5. Disse Tider skal dog ikke være Normalen. Distrikterne skal blive underrettet herom.

Stationsforstander Høgsgaard: Naar Generaldirektøren nu har været imødekommende paa flere Punkter, haaber vi ogsaa, der kan blive vist Imødekommelse paa det lille Spørgsmaal, vi har om Aflysningen fra Godsbanegaarden. Det er ikke, fordi Personalet der mister nogle af deres Søndagsfridage, men de vil blive sat til et Arbejde, de er ukendt med. Ogsaa der, hvor de skal gøre Tjeneste, volder det store Ubehageligheder f. Eks. ved Overlevering af de store Billelitraer og Kasser. Vi vil sætte stor Pris paa, om Generaldirektøren vil undlade at sende disse Folk ud, dels af Hensyn til de Ubehageligheder, det medfører for Godsbanegaarden og for de paagældende, og dels af Hensyn til de Vanskeligheder, der fremkommer, hvor de paagældende skal gøre Tjeneste.

Generaldirektøren: Vi kan ikke sætte en Mur omkring Godsbanegaarden. Naar Søndagsfriheden skal reguleres, maa der være Mulighed for at udligne.

De Folk, der er tjenstgørende i Kontorerne og Distrikterne, er det ikke Mening at sende ud. Vi kan ikke givo dem Fridage paa Hverdage. Fra Godsbanegaarden vil vi kun tage Folk ud i det Omfang, det er tjenstligt forsvarligt. Det hele skal ordnes fornuftigt, og der skal blive taget forsvarlige Hensyn.

Herefter spørger vi Distrikterne om, hvad det koster; det er foreløbig det eneste, der kan gøres.

Det er Mening at føre Sagen ud i Livet fra 1. April 1936.

Forretningsfører Charles Petersen: Naar Forslaget nu forelægges Distrikterne, bliver disse vel gjort opmærksom paa, at det er Generaldirektoratets Hensigt, at Forslaget skal gennemføres, og at Distriktet kun skal regne ud, hvad det koster.

Generaldirektøren: Distrikterne vil blive anmodet om at udregne, hvad Ordningen koster, og det vil blive meddelt, at Ordningen er fremkommet ved Forhandling med Organisationerne.

Der vil blive tilsendt Organisationerne et rettet Forslag, men det maa ikke offentliggøres foreløbig.

Dansk Lokomotivmands Forening har anmodet om, at der maa blive givet Personalet en ekstra Fridag paa deres Jubilæumsdag. Er det en Sag, der har større Betydning? Ordnes det ikke altid praktisk de forskellige Steder?

Der er to Problemer i den Sag. Kan der med de ofte store Aargange overhovedet skaffes Manden fri,

og i saa Fald, kan han saa ikke bruge en Dag af sin Orlov. Hvorledes ordnes det for de andre Organisationers Folk?

Forretningsfører Charles Petersen: I Almindelighed ordnes det lokalt af Stationens Chef ved en Fridag eventuelt en Ekstrafridag, hvis det kan ske uden Udgift.

Lokomotivfører Sophus Jensen: Personalet er spredt over hele Landet, saa det kan sikkert ikke volde Vanskeligheder at skaffe dem fri paa deres Jubilæumsdag, og den ene Dags Ekstrafrihed kan ikke betyde ret meget økonomisk. Vore Folk faar jo hverken Gratiale eller Diplom.

Generaldirektøren: Mener, det Spørgsmaal maa kunne ordnes lokalt med de forskellige Tjenestefordelere. Foreslaar, at Personalechefen taler med Distrikterne om en rimelig Ordning.

Hermed sluttede Forhandlingen.

sign. Knutzen. sign. P. From Hansen.

MIDTBANENS NEDLÆGGELSE

Økonomisk Efterspil.

Da Midtbanen i sin Tid blev anlagt, tilskød Kommunerne i Horns Herred som bekendt adskillige Beløb. Nu er Banen jo nedlagt, og de forskellige Sogneraad har nu rejst Spørgsmaalet om et Erstatningskrav overfor Statsbanerne. De ønsker ved en Retssag at kræve de i sin Tid givne Tilskud tilbagebetalt. Gerlev-Draaby, Kundby-Krogstrup og Skuldelev-Selsø Sogneraad har enstemmigt tiltraadt, at det omtalte Erstatningskrav rejses, forsaavidt de interesserede Kommuner kan blive enige derom og Omkostningerne fordeles ligeligt.

Endvidere vil en Del Kommuner rejse Krav om Erstatning for de betydelige Beløb, der ved Banens Anlæggelse anvendtes til Vejforlægninger o. l.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Hr. Redaktør!

I Anledning af, at der i den sidste Tid er indtruffet forskellige Uheld, der efter min Mening kan skyldes, at Maaden, hvorpaa Lokomotivpersonalet underrettes om Hastighedsnedsættelse og lignende, ikke helt har holdt Trit med Udviklingen, vil jeg gerne pege paa et Forhold, der burde ændres og som vil have stor Betydning for Lokomotivpersonalet, særlig hvis et Opslag om Hastighedsnedsættelse o. l. skulde være overset eller misforstaaet.

Det er jo saaledes, at Lokomotivføreren under hele Kørslen arbejder under en særlig Spænding, som er paa sit højeste ind til Stationerne, der skal passeres eller standses ved, for ligesom at udlignes noget, naar det fremskudte Signal er set og viser ret.

Jeg tror derfor, at det fremskudte Signal altid skulde vise Stop, naar Hastigheden paa en Station er nedsat, eller et ellers gennemkørende Tog af en

eller anden Grund skal standse eventuelt have Fribaneordre, uanset om de paagældende Forhold ved Opslag er bekendtgjort for Lokomotivpersonalet.

Jeg vil gerne bede Hovedbestyrelsen overveje ovenstaaende og eventuelt søge Tanken realiseret.

Da jeg nu har Pennen i Haanden, kunde jeg have Lyst til at knytte nogle Bemærkninger til C. Petersens Artikel i Lokomotiv-Tidende Nr. 10.

C. Petersen giver der Udtryk for Utilfredshed med Arbejdstidskommissionens Indstilling. Dette sidste er de fleste Lokomotivmænd sikkert indforstaaet med; men naar hele Hovedbestyrelsen er gaaet ind for Formandens Standpunkt, maa man tro, at det har været vægtige Grunde, der har dikteret Hovedbestyrelsens Vedtagelse.

Efter det jeg har læst af Arbejdstidskommissionens Betænkning, synes jeg, vor Repræsentant har haft en meget vanskelig Stilling; idet han sikkert er blevet stillet overfor Forslag om en Graduering af Lokomotivtjenesten i Lighed med de andre Kategorier.

Mon C. Petersen tror, at Formanden vilde have været ude for mindre Kritik, hvis han havde gaaet med til, at f. Eks. Eksprestogskørsel, herunder Lyn-tog, fik een Tjenestetidsnorm, anden Kørsel paa Hovedbanen en anden og f. Eks. Sidebanerne en tredje?

Fredericia, i Maj.

Th. Jensen.



HOVEDBESTYRELSESMØDET DEN 18., 19. OG 20. MAJ 1936.

Alle til Stede.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Forhandlingsprotokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Sagen vedrørende forandret Beregning af Jubilæumsdag har paany været drøftet med Generaldirektoratet. Vi mente, at Lokomotivpersonalet, naar de som Aspiranter gaar ind i Statsbanernes Tjeneste, har faaet en saadan Tilknytning til Statsbanerne, at det vil være forsvarligt at fastsætte Jubilæumsdag paa Grundlag af denne Tiltrædelse, uanset hvor lang Tid, Aspiranttiden varer. Generaldirektoratet har dog ikke kunnet gaa med til, at der medregnes mere end højst 2 Aars Aspiranttid. Fra og med 1. April 1937 vil Jubilæumsancienniteten for Lokomotivpersonalet blive beregnet i Overensstemmelse hermed.

For 2 Lokomotivfyrbødere, som tidligere har beklædt anden Stilling inden for Statsbanerne, har der været foretaget Undersøgelse i Generaldirektoratet for at faa fastslaaet de paagældendes Jubilæumsanciennitet.

Paa Organisationens Henstilling har Generaldirektoratet tiltraadt, at der ydes en Motorfører, der har fungeret

som Instruktor og Kørelærer, en Godtgørelse af 2,50 Kr. pr. Dag samt Timepenge i Stedet for Kørepenge.

Spørgsmaalet om Lønanciennitetsberegning for Motorførere II med personligt Tillæg, naar de forfremmes til Togfører, er gaaet generelt i Orden, saaledes at de paagældende er sikrede mod Lønnedgang.

Paa Grund af ganske særlige Forhold har Generaldirektoratet tiltraadt, at der ydes Depotforstanderhonorar til en Lokomotivfører, der har fungeret som Depotforstander paa et tidligere Rangerdepot, hvor der nu kun er Traktor. Det er dog betonet, at den Omstændighed, at der paa Grund af en Traktors Utjenstydighed anvendes Rangerlokomotiv, ikke betyder, at der oprettes Depot det paagældende Sted.

Paa et Andragende om, at der ydes de 3 Lokomotivførere, som udfører Depotledertjeneste i Elektrokontrollen, et Depotforstandertillæg, har Generaldirektoratet givet Afslag.

Nogle ikke principielle Sager vedrørende Beregning af Stedtillæg, Godtgørelse for dobbelt Husførelse, Ud-kommandogodtgørelse og Helligdagsoverarbejdspenge er behandlet og afgjort. Med Hensyn til Stedtillægsberegningen i Forflyttelsestilfælde henledes Opmærksomheden paa, at dette Tillæg altid beregnes efter det Sted, hvor der er udført Tjeneste den 1. i den paagældende Maaned.

En Sag angaaende Kørelærerhonorar for Uddannelse af Haandværkere, der anvendes til Reservelokomotivfyrbødertjeneste, har været forelagt Generaldirektoratet, som har givet Afslag, under Hensyn til at de paagældendes Uddannelse ikke kan sidestilles med den Uddannelse, Lokomotivfyrbøderaspiranterne gennemgaar.

En Lokomotivfyrbøderaspirant er efter 14 Dages Attestkørsel blevet afskediget. Kørelæreren ønskede forholdsmæssig Beregning af Kørelærerhonorar, hvilket H. B. ikke mente at kunne tiltræde.

Ved Samarbejde med D. S. og M. F. er der opnaaet, at Lokomotivfyrbøderaspiranterne, der tidligere havde Frirejseret, naar de blev fast ansatte som Haandværkere, fremtidig faar Frirejseret for deres egen Person, naar de har bestaaet Lokomotivfyrbødereksamen. Dersom gifte Lokomotivfyrbøderaspiranter forflyttes i Uddannelses-tiden og ikke straks flytter Familien til det nye Sted, vil de paa Fridage kunne faa Fribefordring for egen Person for Rejse mellem det nye Opholdssted og Familiens Opholdssted.

Efter den pr. 1. Maj 1934 stedfundne Forandring af Vognklassebetegnelsen (Afskaffelse af II Klasse) har Organisationerne i Fællesskab udfoldet Bestræbelser for at opnaa Ret til nogle Rejser paa 1. Klasse, og der er nu opnaaet en acceptabel Ordning. (Alle som før 1. Maj 1934 havde Frirejseret paa II Kl., alle som indtil 1. April 1945 vil opnaa denne Ret samt alle nuværende Pensionister efter Stillinger i 6.—12. Lønklasse vil aarligt faa 3 Fripas og 3 Familiefripas til I Klasse.) Sagen vil senere blive gjort til Genstand for udførlige Omtale.

Under Hensyn til de meget vanskelige Forhold, der er ved at komme til den elektriske Remise ved Enghaven, har vi andraget om, at Elektroførerne kan faa deres Frirejsebjemler udstedt i Elektrokontrollen.

Efter at vi har henledt Generaldirektoratets Opmærksomhed paa, at 3 Motorførere I, P. Larsen, H. J. Larsen og L. P. Dyhr, ikke var anbragt rigtigt i Anciennitetsrækken, er Forholdet gaaet i Orden.

En Lokomotivfyrbøder, som paa Grund af Hølbredshensyn har været overført til Haandværkerstillingen i ca. 2 Aar, har ønsket at faa Lokomotivmandsanciennitet og saa for denne Tid. Meddelt, at dette ikke kan lade sig gøre.

Nogle Turanciennitetsager fra Sg. Lokomotivfyrbøderafdeling, Ar. og Rd. Motorførerafdelinger samt Skern Lokomotivførerafdeling har været behandlet og er bragt i Orden.

Afløsningsforholdene i Ms. og Ge., om hvilke der har været Unighed, har været behandlet og er ligeledes bragt i Orden.

En Lokomotivfyrbøder, som af Hensyn til et af sine Børn skulde paa Døvtummekursus, ønskede gratis Tjenestefrihed. Dette har ikke kunnet lade sig gøre, men Generaldirektoratet har undtagelsesvis tiltraadt, at den paagældende faar Lov til forlodsvis at trække nogle Dage af næste Aars Ferie.

Foranlediget ved Beklagelser over, at en Togmaskine i Langaa anvendtes eenmandsbetjent til Rangering, hvilket Organisationen har protesteret imod, er der anbragt en Rangermaskine mere i den paagældende Tur.

Der er sluttet Overenskomst med Generaldirektoratet vedrørende Forberedelses- og Afslutningstider for Motorvognene Litra MO og MP.

Tur 40 i Struer har, som omtalt i Referatet af sidste H. B.-Møde, været forelagt Tjenestetidsnævnet. Der opnaaedes Forlig i Sagen. Den Tjeneste, der særligt klagedes over, og som betegnedes som urimelig, fjernedes af Turen.

Fra nogle Afdelinger har foreligget Beklagelse over, at Reservens Personale alt for sent underrettedes om deres Tjeneste. Da der foreligger en gammel Afgørelse i saa Henseende, har Sagen været gjort til Genstand for udførligere Omtale i D. L. T.

Efter Organisationens Henstilling vil der i Elektrokontrollen i København blive foretaget forskellige Velfærdsforanstaltninger, bl. a. Forbedring af Toiletforholdene.

Vi har anmodet 1. Distrikt om, at der anbringes Skohorn paa alle Hvile-, Omklædnings- og Soveværelser, men Distriktet meddeler, at det savner Hjemmel til at imødekomme Ønsket.

Udkast til en ny Ordre vedrørende Tjenestemænds Fraværelse fra Tjenesten under smitsom Sygdom i Hjemmet har været tilstillet Organisationen til Udtalelse og er godkendt.

Under Hensyn til, at Lytogslokomotivførerne og Motorførerne udfører eenmandsbetjent Togfremførelsestjeneste, har Sundhedsstyrelsen henstillet til Generaldirektoratet, at de paagældende underkastes periodisk Lægeundersøgelse lignende den, der kræves for Udstedelse af Førerbevis til Motorkøretøjer (Bilkørekort). Generaldirektoratet har fulgt Sundhedsstyrelsens Henstilling.

Vi har modtaget 1500 Kr. i Statstilskud til Feriehjemmet og 270 Kr. til Afholdelse af Foredrag.

Overensstemmende med sidste H.-B.-mødes Beslutning er der opført en lukket Veranda paa Feriehjemmets Facade. Endvidere er der anskaffet Inventar til Verandaen og til Musikstuen.

I Fællesskab med Dansk Jernbaneforbund og Jernbaneforeningen har vi ladet Spørgsmaalet om Forpligtelsen til at vedstaa Abonnement paa det biografiske Værk »Danmarks Jernbaner« undersøge. Sagen har været udførligt omtalt i D. L. T.

Vi har overfor Direktoratet for Ulykkesforsikringen rejst Spørgsmaal om, hvorvidt et i Marts 1935 stedfundet Uheld, kan siges at have en saadan Sammenhæng med vedkommende Lokomotivførers Død i Maj s. A., at der foreligger Ulykkestilfælde.

I Skrivelse til Generaldirektoratet har vi anmodet om, at en Lokomotivfyrbøders Sygeperiode paa Grund af Eksem (Olie eller Sæbeeksem) stilles lige med Tilskadekomst i Tjenesten og derfor ikke medregnes som Sygdom.

Ved Forflyttelserne pr. 1. Marts blev ved en Fejltagelse den Mand, der stod som Nr. 2 til et bestemt Depot, forflyttet i Stedet for ham der stod som Nr. 1. Forholdet er bragt i Orden, saa ogsaa den sidstnævnte har faaet sit Forflyttelsesønske imødekommet. Iøvrigt har der ved Forflyttelserne og Forfremmelserne i Foraaret været udfoldet Bestræbelser for at faa Placeringerne overensstemmende med de flest muliges Ønsker.

Ved de i Februar og April afholdte Lokomotivfyrbøderkursus har J. C. Danielsen, K. F. V. Sørensen, H. Rasmussen, A. G. Pedersen, H. C. Hyllegaard og K. Olesen faaet de af Organisationen udsatte Flidspræmier.

Under Hensyn til, at Organisationens Kritik over Personaleforholdene ikke synes at have hjulpet tilstrækkeligt, idet der stadig er for faa Lokomotivfyrbødere og Aspiranter, har H. B. vedtaget at lade føre Statistik over Remisearbejderes Anvendelse til Lokomotivfyrbødertjeneste.

I Henhold til Beslutning paa den ekstraordinære Kongres i Fredericia d. 18. Marts d. A. er der efter Lockoutens Afslutning indbetalt 20 000 Kr. til De samvirkende Fagforbund, som vor Organisations Bidrag til de lockoutede.

Motorfører P. Jensen har som vor Organisations Repræsentant deltaget i Dansk Lokomotivmands Forbunds Kongres i København.

Værksted- og Remisearbejdernes Oplysningsudvalg har indbudt til Deltagelse i Feriekursus 20.—24. Maj. Medlem af vor Organisations Oplysningsudvalg, S. Stenkvist, har deltaget i Kursuset.

»Borups Højskole« og »Gabriel Jensens Ferieudflugter« for københavnske Kommuneskolebørn, som ellers ikke kommer paa Landet i Sommerferien, har faaet det sædvanlige Tilskud paa henholdsvis 50 og 25 Kr.

I. T. F. har i en Skrivelse udtrykt sin Beundring over, at Lokomotivfyrbødere og Motorførere er organiseret med 100 pct. i vor Organisation, og at der kun findes 11 uorganiserede Lokomotivførere. Det er I. T. F.'s Sekretariats Agt at benytte disse Oplysninger i Agitationsøjemed.

Det belgiske Transportarbejderforbund har ønsket i deres Fagblad at bringe en Artikel om Danmark og danske Forhold. Vi har i den Anledning fremskaffet forskelligt Materiale.

Desuden har der som sædvanlig været behandlet en Del Sager af mere personlig Beskaffenhed eller af ren lokal Art.

Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra det faste Udvalg.

Velfærdsudvalget har afholdt Møde, særlig til Behandling af Forslag vedrørende Maskinerne. En Række Forslag er derefter fremsendt til Generaldirektoratet. De 4 Jernbaneorganisationers Udvalg vedrørende Personalets Opholds- og Tjenestelokaler har behandlet Organisationernes Ønske om Velfærdsforanstaltninger i de forskellige

Byer. 88 Forslag er derefter fremsendt til Generaldirektoratet.

Under Hensyn til, at Centralværkstedernes Markederi i Aar kan fejre 15 Aars Jubilæum, har Repræsentantskabet vedtaget ikke at udbetale Overskud for 1935.

Til N. L. F.'s Administrationsfond er indbetalt 904,10 Kroner.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt for 1. Kvarter 1936. Balancen var Kr. 660 330,55. I Forhold til Stillingen pr. 1. Januar d. A. er dette en Formuetilbagegang paa Kr. 459,89, hvilket skyldes Afholdelse af den ekstraordinære Kongres, som kostede 3 343,00 Kr.

Efter at det kritiske Udvalg havde fremsat Bemærkning om Diætberegningen i et enkelt Tilfælde ved Kongressen i November 1935, godkendtes Regnskabsoversigten.

Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.

I Anledning af, at der, efter at de nye Tjenestetidsregler er udkommet i Ordreform, heri er optaget en Bestemmelse om Nattehvilpauser, saaledes at hvis det paa een Nat forekommer flere tjenestefrie Ophold, regnes kun eet af disse for Frihed, har vi henstillet til Generaldirektoratet, at denne Bestemmelse ogsaa gøres gældende for Lokomotivpersonalet. Generaldirektoratet har kun villet imødekomme vort Ønske, for saa vidt angaar Personalet i Rangerturene.

Det vedtoges at drøfte Sagen med de andre interesserede Organisationer.

Struer Motorførerafdeling fremsender paany det paa sidste H. B.-møde behandlede Forslag om, at der gives de Motorførere II, som ikke har haandværksmæssig Uddannelse, Adgang til at gennemgaa Motorførerekskens 2. Del (Dieselprøven). Det vedtoges at henholde sig til den paa sidste Møde truffne Beslutning.

Lyntogslokomotivførerne anmoder om et Tillæg af 50 Kr. pr. Maaned i Vinterperioden. Det vedtoges at tage Sagen til Efterretning til Brug for H. B. ved Drøftelse af lønmæssige Forhold.

Under Hensyn til Vanskelighederne ved at finde en passende Norm for, hvornaar de Lokomotivfyrbødere, som i Henhold til Uniformsreglementets Bestemmelse har Mulighed for at faa ombyttet deres Overtrækstøj inden den normale Brugsperiodes Udløb, kan opnaa saadan Ombytning, har Spørgsmaalet være drøftet med Generaldirektoratet for at finde en anden Ordning. Der er nogen Mulighed for, at Sagen løses paa en tilfredsstillende Maade.

H. B. tiltraadte den skitserede Ordning.

Elektroførerne ved Enghave-Depot ønsker at oprette selvstændig Afdeling fra og med 1. Juni. Det vedtoges med Hensyn til Antallet af Motorførerafdelinger ikke at foretage nogen Forandring før næste ordinære Kongres, men henholde sig til den Ordning, som forelagdes og godkendtes af Kongressen i November 1935.

Rekrationshjemmet »Faarupgaards Minde« andrager om Tilskud til Beklædningshjælp for trængende Rekonvalescenter. 25 Kr. bevilgedes.

Forslaget angaaende Reorganisering af C. O. — hvilket Forslag som tidligere meddelt gaar ud paa, at Aarskontingentet for de første 100 af hver af de tilsluttede

Organisationers Medlemmer ansættes til 6 Kr. pr. Medlem og for Resten til 10 Øre pr. Medlem samt at det for at kunne optages i C. O. er en Betingelse, at de tilsluttede Organisationer henlægger 50 Øre pr. Medlem pr. Maaned til en Fond, som skal bruges i Konflikttilfælde saavel indenfor som udenfor Statstjenestemændenes Rækker — underkastedes fornyet Behandling. Det vedtoges at tiltræde Forslaget, idet H. B. dog gav Udtryk for, at den helst saa vor Organisations direkte Indmeldelse i »De samvirkende Fagforbund«.

Det hollandske Jernbaneforbund indbyder til Kongres. Formanden og Sekretæren valgtes som vore Repræsentanter.

Da der sammen med Kongressen fejres 50 Aars organisationsjubilæum, vedtog H. B. at skænke vor Broderorganisation en Erindringsgave.

Norsk Lokomotivmandsforbund indbyder til Aarsmøde. Viggo Johansen og Carl Christensen valgtes til at repræsentere vor Organisation.

Svensk Lokomotivmandsforbund indbyder til Kongres. Formanden og Hovedkassereren valgtes som vore Repræsentanter.

Jernbaneafholdsselskabet indbyder til Aarsmøde. Det vedtoges at modtage Indbydelsen og som vor Repræsentant sende K. Svendsen.

Til at deltage i »Sommermøde med socialt Program« paa Hindsgavl valgtes P. Jensen og O. Løvborg.

»Danmarks røde Hjælp« indbyder til Kongres. Sagen henlagdes, idet bemeldte Kongres har været afholdt.

Punkt 6. Eventuelt.

Forskellige mindre Emner drøftedes.

E. K.

JUBILÆUM



Lokomotivfører J. A. Bech, Frederikshavn, kan den 15. Juni fejre 40 Aars Jubilæum for sin Ansættelse i Statsbanernes Tjeneste.

Bech's rent tjenstlige Data ser saaledes ud: Ansat som Haandværker paa Centralværkstedet i København den 15. Juni 1896. Lokomotivfyrbøder i København Aaret efter, forflyttet til Frederikshavn 1. Maj 1900, forfremmet til Lokomotivfører i Fredericia 1. August 1907, kom igen til Fh. Aaret efter, hvor Bech saa har virket siden, bortset fra en lille rask Tvangsforflytning til Fa. i 1914.

Jubilaren er en »rigtig Frederikshavner«, som elsker sin By og Gerning, og som nu gennem 40 Aar samvittighedsfuldt og med en aldrig svigtende Troskab har varetaget Lokomotivmandens Pligter.

Bech er ligeledes med stor Iver og Interesse gaet op i Arbejdet for vor Organisation, var med ved For-

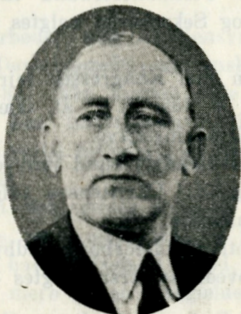
eningens Start og i de første Brydningsaar og har i en lang Aarrække været Afdelingsformand.

For os, som daglig arbejder sammen med Bech, er han altid den elskværdige og noble Kollega, som ved sit rolige og sindige Væsen kun har skabt sig Venner.

Vi ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og takker for godt Samarbejde.

Frederikshavn Lokf. Afdeling.

DØDSFALD



Lokomotivfyrbøder *H. P. C. Henriksen*, Helsingør, døde den 15. Maj 1936 paa Øresundshospitalet i Helsingør.

Under Opsmøringen af en »S.-Maskine faldt Henriksen i Februar Maaned i Aar ned i Kanalen. Han slog Ryggen ret voldsomt og var sygemeldt en længere Periode, men kom ud at køre igen. Han var dog ikke den samme raske Mand som før. En Dag blev han pludselig syg paa Gaden og maatte hjem i Seng, for derfra et Par Dage senere at blive bragt paa Hospitalet, hvor han en halv Snes Dage efter afgik ved Døden.

Henriksen begravedes paa Helsingør Kirkegaard den 20. Maj under stor Deltagelse. Kisten var smukt pyntet, og der var et Væld af Kranse og Dekorationer med signerede Baand, hvoraf mange fra D. L. F.'s Afdelinger.

Ved Kisten stod seks Lokomotivfyrbødere Æresvagt, og syv Faner var til Stede, repræsenterende Hornbæk-Gillelejebanens Personale, Dansk Jernbaneforbunds Helsingør Afdeling, Remisearbejderne i Helsingør, samt D. L. F.'s Afdelinger i Gedser, Roskilde, København Gb. og Helsingør.

Præsten talte smukt om den afdøde. Efter Jordpaa-kastelsen bragte Lokomotivfyrbødernes Afdelingsformand den afdøde et sidste Farvel og udtalte et »Ære være dit Minde«.

Henriksen blev 40 Aar, han var en god, pligtopfyldende Lokomotivmand og en Kollega og Kammerat af den Slags, man altid er glad for at møde og ked af at miste..

K. H. K.

TAKSIGELSER

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mands, Lokomotivfyrbøder *H. P. C. Henriksens* Begravelse.

Ella Henriksen og Bornene.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min Hustrus Begravelse.

Paa Børns og egne Vegne
H. V. Sørensen,
Lokomotivfører,
Orehoved.

FERIEHJEMMET PAA KNUDSHOVED

Det meddeles herved, at Feriehjemmet paa Knudshoved er fuldt belagt i Tidsrummet 11.—25. Juli, hvorfor det henstilles til de af vore Medlemmer, der ønsker Ferieophold paa Knudshoved, om muligt at vælge Tiden før eller efter de nævnte Datoer.

JYSK-FYNSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

Mandag den 29. Juni 1936 Kl. 16½ afholdes Generalforsamling i Bibliotekslokalet med Dagsorden:

1. Forhandlingsbogen.
2. Fremlæggelse af Regnskab.
3. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer; fhv. Godsbestyrer *H. C. Hansen*, Overportør *J. K. F. Jensen* og Maskinarbejder *C. Esbensen* afgaar efter Tur.
Valg af 1. Suppleant til Bestyrelsen, *Kobbersmed Holm* afgaar.
4. Valg af en Revisor og en Revisorsuppleant; Overassistent *Dahl Jensen* og Kontorist *Frk. Agger* afgaar.
5. Statutændringer.
6. Eventuelt.

Regnskabet vil i 8 Dage før Generalforsamlingen være fremlagt i Bibliotekslokalet i Byttetiden.



Forflyttelse:

Lokomotivfyrbøder *K. E. Ohlendorff*, Kbh. Gb., under 15.—5.—36 til Glyngøre.

Afsked:

Lokomotivfører *N. C. Kristensen*, Skive H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—7.—36 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder *H. P. C. Henriksen*, Helsingør, den 15.—5.—36.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører *V. O. Hansen*, (Kbh. Gb.), den 20.—5.—36.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Reventlowsgade 28, København V. Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Reventlowsgade 28, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—4.
Postkonto 20 541.