

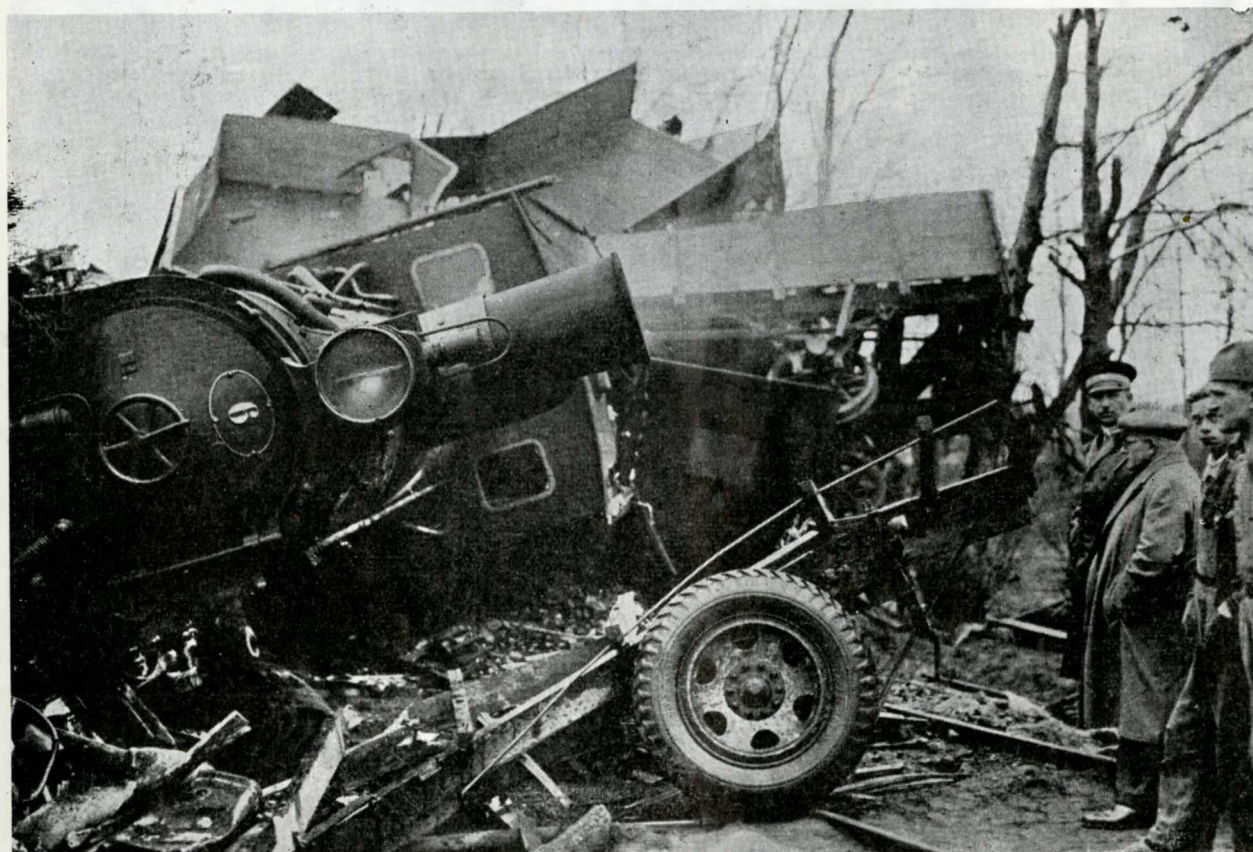
NO 9

5. Maj 1937

37. Aargang

EN FRYGTELIG JERNBANEULYKKE

3 Døde, 30 Skolebørn frølst som ved et Mirakel.



Efterhaanden som Automobiltrafikken tager til, stiger Ulykkerne beklageligvis ogsaa. Automobilulykkerne hører desværre saa at sige til Dagens Orden, hvorimod Jernbaneulykker heldigvis er sjældne her i vort Land. Tirsdag den 20. April skete der imidlertid tæt uden for Aalestrup en saa uhyggelig og saa kompliceret

Ulykke, at det nærmest maa betegnes som et Under, at den ikke medførte større Tab af Menneskeliv end Tilfældet har været. De to Billeder, der ledsager denne Artikel, taler deres tydelige Sprog om Ulykkens Omfang.

Kl. 14,35 den nævnte Dag afgik Bl. Tog 882 — der almindeligvis kaldes »Skoletoget«, fordi



det fast benyttes af Børn, der rejser hjem fra Skole — fra Aalestrup mod Hobro. Det fremførtes af en I-Maskine med fung. Lokomotivfører L. Anthonsen som Fører, og K. V. Møller som Lokomotivfyrbøder, begge hjemmehørende i Hobro.

Den paagældende Dag var der i Toget indrangeret 3 aabne Godsvogne og 2 Kødvogne foran Personvognene, hvori der bl. a. var 30 Skolebørn, og denne Oprangering af Toget blev de rejsendes Redning.

Kort før den første Station paa Strækningen, Simested, krydser Banen, der paa dette Sted har træbeplantede Snevolde paa begge Sider, Aalborg—Viborg Landevejen. Da Toget kom forbi Snevoldene, saa Lokomotivfyrbøder Møller, at der paa den mod ham vendende Side af Landevejen kom kørende en Lastbil, hvis Fører tilsyneladende ikke havde hørt de fra Lo-

komotivet afgivne »Giv-Agt«-Signaler, det saa i hvert Fald ikke ud til, at han tænkte paa at standse. Møller blev straks klar over, at der var Fare paa Færde. Han sprang øjeblikkelig over paa højre Side af Maskinen og trak i Dampfløjten for at advare Bilens Mandskab. Da Bilen kom fra venstre Side, kunde Anthonsen ganske vist intet se, men han forstod, at der var noget galt, og slog straks Vacuummet ned; men Ulykken kunde ikke afværges. Paa Overkørslen, Strækningen Aalestrup—Hobro er uhegnet, tørnede Toget og Lastbilen sammen, og Sammenstødet var kolossalt kraftigt. Bilen blev fuldstændig splintret, den kom ind under Lokomotivet, der blev løftet af Sporet og snart efter væltede fuldstændigt om paa venstre Side. Tenderen trykkedes helt op i Førerhuset, og de efterfølgende Vogne, som jo var i Drift, pressede paa med en saadan Kraft, at de paa næsten

utrolig Maade taarnede sig op i og ovenpaa hinanden. Som det ses af det ene af de vedføjede Fotografier fra Ulykkesstedet, havnede en af Togets Vogne — den tredje — med den ene Ende helt oppe i et Træ; den op til Godsvogne- ne løbende Personvogn fik kun mindre Skade, og kun en af Passagererne fik en mindre Kvæ- stelse.

Paa Lastbilen, der var hjemmehørende i i Aalborg, befandt sig to Brødre, Børge og Adolf Petersen. De blev begge saa lemlæstede ved Sammenstødet, at det formenes, at de øje- blikkelig er afgaaet ved Døden; paa den ene var Halsen skaaret over, paa den anden var Bryst- kassen knust.

Som foran nævnt, presseses Tenderen helt op paa Lokomotivets Førerplads og spærrede derved begge de to Lokomotivmænd inde. Da Lokomotivet tilmed blev kastet helt om paa Si- den, væltede Kullene ned paa Førerpladsen og særligt ned over Lokomotivfyrbøder Møller, der var klemt inde mellem Kedlen og Førerhusets Væg samt nogle Oliedunke.

Begge de øverste Vandstandshaner var knækket af, Regulatorstolen var sprængt løs fra Kedlen, Fløjterøret og Sikkerhedsventiler- ne var knækket af helt nede ved Fordelings- stykket. Der var saaledes frit Aflob for Dam- pen og det skoldhede Vand; begge Dele strøm- mede ud og forbrændte de to Kolleger, og da Møller jo laa paa den Side af Lokomotivet, som var ned mod Jorden, løb næsten alt det ud- strømmende kogende Vand ned over ham. An- thonsen havde faaet Haanden i Klemme mellem Tenderen, Regulatorsvinget og en af Injektor- dampventilerne (Tenderen bøjede Regulator- svinget over mod den sidstnævnte Ventil), men han havde Overkroppen fri, og det lykkedes ham at faa arbejdet sig bag ud over Tenderen og ned paa Jorden. Han vilde straks hjælpe Møller, men kunde ikke finde ham, og først ef- ter at have raabt nogle Gange, hørte han Møl- ler vaande sig inde under Kullene; men Antho- sen kunde ikke selv befri ham. Han skyndte sig derfor straks efter Hjælp, og saa snart han havde sikret sig, at hans Kammerat, der kla- gede sig stærkt, vilde blive frigjort, faldt han, der selv var forpint, sammen og ved saa ikke af mere, førend han kom til sig selv paa Syge- huset.

Det lykkedes Togpersonalet, tililende civile og Falck, som imidlertid var kommet til Stede,

at faa den fastklemte Lokomotivfyrbøder ud, og en tilstedeværende Læge gav ham en Morfin- indsprøjtning, hvorefter de begge — først Møl- ler og dernæst Anthonsen — blev kørt til Hobro Sygehus.

Anthonsen var forbrændt — skoldet — paa højre Arm samt fra Hoftepartiet ned over beg- ge Ben. Han henlaa endnu, da dette skrives, med temmelig høj Feber, og den Omstændighed, at hans Hustru ligger paa Sygehus i Aarhus og skal underkastes en Operation, har natur- ligvis en vis Indflydelse paa hans Sindstilstand.

Møller var skoldet over det hele, og han var saa ilde tilredt, at man paa Sygehuset var me- get betænkelig ved hans Tilstand. Han over- levede heller ikke Ulykken, men afgik Dagen efter ved Døden. Han blev kun 39 Aar gammel og efterlader sig Hustru og to Børn.

Lokomotivfyrbøder Møller blev begravet i Aarhus Mandag den 26. April. Et stort Følge af Kammerater fra hele Landet og et Væld af Faner ledsagede ham til hans sidste Hvilested. Hovedbestyrelsen var repræsenteret ved Forret- ningsudvalget. Ved Graven talte Formanden smukt om den afdøde, der gjorde sin Pligt til det sidste.

LØNKONFLIKT I NORGE

Sidste Efteraar paabegyndtes der i Norge Forhandlinger mellem Regeringen og Jern- banemændenes Organisationer angaaende nye Lønninger m. v. fra og med 1. Juli 1937. For- handlingerne er endnu ikke afsluttet; men baade det norske Jernbaneforbund — der svarer til saavel Jernbaneforbundet som Jernbanefor- eningen her i Landet — og Norsk Lokomotiv- mandsforbund har allerede nu foranlediget, at Medlemmerne har opsagt deres Pladser fra 1. Juli d. A., saa Organisationerne er frit stillet, hvis der ikke opnaas Enighed ved Forhandlin- gerne.

TURBESÆTTESFORHOLD

Efter Opfordring bringer vi en Omtale af vore nugældende Turvalgsregler, der som be- kendt bygger paa det Princip, at man, naar de anciennitetsmæssige Forhold er i Orden, d. v. s. tilstrækkeligt af baade Tjenesteanciennitet og Depotanciennitet, frit kan vælge, hvilken af de ved Depotet eksisterende Ture, man vil køre i.

Tidligere blev Personalet anbragt i Tur efter den bundne Anciennitets Princip, d. v. s. at der ved hvert Depot fastsattes en Rækkefølge for de der eksisterende Ture: den bedste, den næstbedste, trediebedste o. s. v., og en Lokomotivmand med Anciennitet til den Tur, der ved Afstemning var blevet karakteriseret som den bedste, var saa forpligtet til at køre i denne Tur, selv om en af de andre Ture vilde passe ham bedre. Man kunde med andre Ord blive placeret i Tur *mod* sit Ønske. I Undtagelsestilfælde kunde der dog ske Afgivelser, men saa skulde den vedkommende Lokomotivmand præstere Lægeattest for, at det af denne eller hin Aarsag var bedst for hans Helbred, at han blev fri for Tjenester som dem, der laa i den Tur, han efter Reglerne var pligtig til at køre i. Men i saadanne Tilfælde viste der sig Vanskeligheder, naar den paagældende en Gang med Tiden atter vilde rykke op i en højere placeret Tur.

Disse Forhold var Aarsag til forskellig Utilfredshed. Man ønskede den tvangsmæssige Turplacering fjernet, saa de, hvis anciennitetsmæssige Forhold ved Depotet var i fuld Orden, fik Ret til frit at vælge, hvor de vilde køre; men paa den anden Side ønskedes den hidtidige Ordning opretholdt: at Tilflyttere med høj Anciennitet ikke uden videre kunde stemme sig i en af de bedste Ture og derved trykke yngre Kolleger med større Depotanciennitet ud af Tur. Resultatet blev da de nugældende Regler.

Som naturligt er, naar man gaar fra et gammelt, tilvant System til noget nyt, opstod der i den første Tid efter den frie Anciennitets Indførelse en Del Tvivlstilfælde ude i Afdelingerne; vi angav derfor visse Retningslinier. Siden da har der ganske vist været indsendt nogle Turbesættelsessager til Hovedbestyrelsens Afgørelse, men mange Steder har Tillidsmændene selv kunnet træffe Afgørelser i de lokalt foreliggende Tilfælde. Efterhaanden som Aarene gaar, skiftes der jo imidlertid Tillidsmænd forskellige Steder, og nogle af de nyere af disse har ønsket at blive bekendt med, hvorledes Organisationer ser paa forskellige Turbesættelsesspørgsmaal. Vi bringer derfor her en Del Oplysninger i saa Henseende og skal da først omtale Spørgsmaalet om *Pladsledighed i Turene*.

Det har været hævdet, at samtlige Pladser er ledige ved hvert Turvalg og derfor frit kan vælges af *alle* ved Depotet, hvoraf atter følger, at Tilflyttere med høj Anciennitet skulde

kunne trænge Kolleger med lavere Anciennitet ud af Tur, selvom de sidstnævnte har været i Tur, og de førstnævnte har været udenfor Tur, fordi de efter Ansøgning er forflyttet til vedkommende Depot.

Dette er ikke rigtigt. I Ordre P. 100, Side 205, Stk. b, er udtrykkelig sagt, at Anbringelse i Tur af Lokomotivmænd, der er forflyttet efter Ansøgning, først kan ske, naar Plads er ledig, og i Stk. b paa Side 204 er det angivet, hvornaar Pladser er ledige:

Pladser i Ture er ledige, naar Indehaveren paa Grund af særlige Omstændigheder tages ud af Tur, er forflyttet, er død eller ikke er tjenestegørende mere efter at have søgt Afsked eller være blevet opsagt til Fratrædelse af Tjenesten.

Denne Bestemmelse er Ord til andet den samme, som fandtes i de gamle Regler, og som altsaa har været gældende i mange Aar. Og som det fremgaar af det foran anførte, drejede det sig netop om at bibeholde denne Ordning.

Vi skal dernæst omtale *ønsket Tilbagerykning*. Tidligere kunde en Lokomotivfører vel stemme sig fra en Linietur i Rangertur, eller udenfor Tur, men han kunde saa ikke stemme sig i Linietur igen, før der blev en Plads ledig. Heri er der sket den Ændring, at da der nu er frit Turvalg, kan en Lokomotivfører med høj Anciennitet meget vel stemme sig udenfor Tur ved et Turvalg, og han kan saa ved et senere Turvalg stemme sig i Linietur paany, hvis han ønsker det.

Indtræffer der et saadant Tilfælde, opstaar der et nyt Spørgsmaal, nemlig hvem det saa er, der skal rykke ud af Linieturene, naar den ældre Kollega paany ønsker at rykke herind i. I Tilfælde som det nævnte er det, uanset Lokomotivmandsanciennitet, den, som sidst er kommet i Linietur, der skal rykke ud af Tur; thi Forholdet er jo det, at den paagældende stadig vilde have været udenfor Tur, dersom den før nævnte ældre Kollega ikke havde stemt sig bort fra Linieturen. Den, der maa rykke ud af Tur, har altsaa haft den Fordel i kortere eller længere Tid at køre i en bedre Tur, end hans Anciennitet egentlig berettigede ham til; men noget *Krav* paa at beholde denne Fordel opnaar han naturligvis ikke.

Maa der derimod foretages *Tilbagerykning paa Grund af Indskrænkninger* i eller Omlægninger af Ture, er det den eller dem med den

laveste Lokomotivmandsanciennitet, der maa rykke tilbage i Turene, eventuelt ud af Tur.

Det her beskrevne Tilfælde *kan* endvidere medføre Tilbagerykning indenfor Turene, nemlig hvis den Mand, som paa et eller andet Tidspunkt har stemt sig ud af Tur, og som nu stemmer sig i Tur paany, har saa høj Anciennitet, at han kan køre i Depotets bedste Tur. Han trykker saa en yngre Kollega ned i en ringere Tur, hvorefter denne Kollega trykker en endnu yngre ned i en endnu daarligere Tur, eventuelt ud af Tur, som foran forklaret.

Vi anfører her et bestemt Tilfælde: Mellem 2 Turvalg opstod paa Grund af Forflyttelse fra det paagældende Depot Pladsledighed i en Linietur, denne Plads blev besat med den ældste af dem, der var udenfor Tur — en Mand med temmelig høj Lokomotivmandsanciennitet og over 1 Aars Depotanciennitet. Senere i samme Turvalgsperiode opstod der Turforandringer, som medførte Tilbagerykning, og det blev da hævdet, at det ikke var den »yngste«, men den før nævnte ældre, som skulde ud af Tur, idet han kun midlertidig var anbragt i Tur — P. 100, Afsnit I, Stykke c.

Denne Opfattelse beror imidlertid paa en Misforstaaelse af det paagældende Stykke; det tager nemlig Sigte paa noget ganske andet, hvilket vi foretrækker at vise ved et Eksempel: Fra et Depot med flere Ture forflyttes midt i en Turvalgsperiode en Mand, der kører i en af de daarligste Ture. Der opstaar herved Pladsledighed, og den Mand, som efter Rækkefølge skal rykke i Tur, har tilstrækkelig høj Anciennitet til ved Pladsledighed at kunne komme op i de bedste Ture. Den paagældende opnaar altsaa nu *Ret* til at komme i Tur, og opnaar dermed Ret til ved Turvalgene at vælge mellem samtlige de Ture, hans Anciennitet berettiger ham til at køre i; men han kan først ved næste Turvalg blive placeret efter sin fulde Anciennitet, indtil da maa han »midlertidig« gaa ind i den ledige Plads, selv om det er i en forholdsvis ringere Tur. Men han er i Tur, og ved eventuel Tilbagerykning paa Grund af Indskrænkninger er det, som foran omtalt, den eller de med den laveste Lokomotivmandsanciennitet, der maa rykke tilbage.

I den senere Tid har der været rejst det Spørgsmaal, om en Lokomotivfører, som for flere Aar siden kunde have været i Linietur, men ikke har ønsket dette og derfor bestandig

har stemt sig i Rangertur, nu kan stemme sig i Tur ved et Turvalg, eller om han maa vente, indtil der fremkommer Pladsledighed. Den paagældende kan stemme sig i Tur ved Turvalg, og det bliver, som omtalt under »ønsket Tilbagerykning«, ham, der sidst er kommet i Tur, som i givet Tilfælde maa rykke ud af Tur, idet han har haft den Fordel i et eller andet Tidrum at køre i en bedre Tur, end hans Anciennitet egentlig har berettiget ham til.

FAGFORENINGSRESULTATER I AMERIKA

I en tidligere Artikel har vi peget paa den sociale Uro, som for Tiden kendetegner den politiske og økonomiske Situation i Amerika. Vi har især fremhævet, at Roosevelts Politik nu er naaet til et afgørende Vendepunkt: han maa nu gennemføre de sociale Principper i sin Politik overfor Storkapitalismen, som befinder sig i en Højkonjunktur. Amerikas nye Fagforeningsbevægelse, der er blevet organiseret af John L. Lewis, Føreren for Minearbejderne, samler de faguddannede og ikkefaguddannede Arbejdermasser i Amerika, Hvide, Negre og Kvinder i en stor fælles Industriunion, hvis Virksomhed lidt efter lidt synes at skulle sprænge de gamle Fagorganisationers Rammer. De store Industriforbund organiserer saaledes de brede Arbejdermasser og samler alle Erhvervsgrupper, der arbejder i en Industri.

De nye Industriforbund driver en omfattende Organisationskampagne. Denne Kampagne understøttes af en Række Strejkebevægelser. Formen for disse Strejker er den saakaldte »sit down« (siddende Strejke), som vi kender fra den store franske Strejkebevægelse i Aaret 1936. De strejkende Arbejdere bliver i Virksomhederne og forhindrer paa denne Maade Strejkebrydere i at genoptage Produktionen.

Netop fordi de amerikanske Industriforbund kun disponerede over Minoriteten af Arbejderne, havde denne Kampagne en afgørende Betydning. Thi paa denne Maade blev det muligt for relativt smaa Arbejdergrupper i samlet Trop at lamme hele Produktionen.

I denne Fremgangsmaade saa Arbejdsgiverne en Ødelæggelse af deres Ejendomsret og fik ved Retten Arbejderne dømt. Men Resultaterne fra Retten hjalp kun lidt.

Statsadministrationen stod her overfor et

Spørgsmaal af afgørende Betydning — om end ikke paa Arbejdernes Side — saa dog i det mindste neutral. Her viste det sig, at J. L. Lewis havde ført den rigtige Politik, da han i Valgkampen i 1936 imod den amerikanske Fagforeningsbevægelses klassiske Traditioner aabenlyst støttede Roosevelts Kandidatur. Roosevelt gengælder nu denne Hjælp med en loyal Neutralitet, som øjensynligt svækker Arbejdsgiverne. Men en aabenlys Stillingtagen for Arbejderne har han imidlertid ikke taget.

Arbejdsgiverne følte sig for, om de turde regne med Statens Indskriden mod de Arbejdere, som holdt Fabrikerne besat. Miss Perkins, den amerikanske Arbejdsminister, afslog dog enhver Indgriben fra Statens Side og bemærkede kun, at Retten tidligere havde erklæret Fagforeningernes Strejkeposter for illegale, men at Anskuelserne herom var ved at ændres. Arbejdsgiverne maatte regne med, at Offentligheden ved Indførelsen af Fabrikspoliti og de øjensynlige blodige Følger heraf ved Statens direkte eller indirekte Indflydelse vilde tage Parti mod Arbejdsgiverne. Det var endvidere vigtigt, at kun de Virksomheder, som ifølge visse Bestemmelser opfyldte visse sociale Fordringer, saasom 40-Timers Ugen o. s. v., kunde faa Regeringsordrer.

Under Trykket af »Comittee for Industrial«, Lewis nye Fagforeningsbevægelse, saa den mægtige Virksomhed »General Motors«, deres vigtigste »Nøgle«positioner lammet ved »sit down« Strejken, og følte sig nødsaget til at indgaa paa et Kompromis. »General Motors« gik ind paa, at Unionen af Automobilarbejdere skulde være berettiget til at repræsentere sine Medlemmer i kollektive Forhandlinger. Samtidig tilsikrede »General Motors«, at ingen Arbejder skulde forfordes paa Grund af sit Medlemsskab af Unionen. Det sidste Punkt var ikke det mindst vigtige. Thi hidtil havde Flertallet af Arbejderne holdt sig udenfor Organisationerne udelukkende af Frygt for Arbejdsgiverne. Der kan herefter ingen Tvivl være om, at Organisationerne efter sin officielle Anerkendelse i Løbet af kort Tid vil kunne organisere Størstedelen af Automobilarbejderne.

Hvad Amerikas mægtige Staaltrust angaar, lod den, i rigtig Vurdering af Situationen, det ikke komme til en Arbejdskamp. Endnu i 1936 havde alle Kendere af det økonomiske Liv i Amerika forudsagt, at den nye Fagforenings-

bevægelse vilde komme til at kæmpe sin afgørende Kamp om at være eller ikke være med i Staalindustrien. Staalindustrien er ved Siden af Olieindustrien den amerikanske Kapitalismes Højborg og havde hidtil aldrig kendt til uafhængige Fagforeninger. I Stedet for havde de begunstiget de saa berygtede »Company Unions«, der var afhængige af Arbejdsgiverne. Da det i de første Dage af Marts officielt blev meddelt, at Carnegie Illinois Støel, det største Foretagende inden for Staaltrusten, efter lange hemmelige Forhandlinger havde anerkendt den C. I. S. tilsluttede Union af Staalarbejdere og havde givet den samme Rettigheder, som »General Motors« havde indrømmet Unionen af Automobilarbejdere, var det klart for alle, at en ny Epoke begyndte i den amerikanske Fagforenings Historie.

Efter saaledes uden Kamp at have opnaaet Anerkendelse fra den stærkeste Industrigruppe, skrider Arbejdet med den nye Fagforeningsbevægelse, organiseret paa Industribasis, videre frem i hurtigt Tempo. De andre Foretagender inden for Staaltrusten indledede straks Forhandlinger, som nu staar foran deres positive Afslutning. General Electric Company, der beskæftiger 60 000 Arbejdere, har indledet Forhandlinger med Unionen af Elektricitets- og Radio-Arbejdere. C. I. S. organiserer for Tiden Arbejderne i Tekstilindustrien i Sydstaterne, i de sydvestlige Oliefelter og i Skotøjsindustrien i Ny-England.

Efter de sidste heldige Resultater anses den af C. I. S. ledede Bevægelse af Industriforbund for den førende Faggruppe mellem Kapital og Arbejde i Amerika. »American Federation of Labor«, Forbundsorganisationen, de gamle Fagforbund, rykkes mere og mere tilbage i anden Række. Thi den gamle Bevægelse har ikke forstaaet at organisere den brede Masse af de ikkefaglærte Arbejderlag, som først er kommet til i de sidste Generationer, samt Negermasserne. Derfor var den ikke i Stand til at skabe en fælles amerikansk Arbejderbevægelse.

AUTOMOBILISTERNE OG OVERKØRSELSULYKKERNE

Den senere Tids store Antal af Automobilulykker ved Jernbaneoverskæringer har medført en Diskussion i vide Kredse. Men selvom

et Blad som »Jyllandsposten« mener, at det muligvis er uundgaaeligt, at den moderne Trafik og Teknik medfører Ulykker, saa er den almindelige Opfattelse dog den, at der maa ske en Forandring. Der er blot den Forskel, at vi Jernbanemænd jo mener, at det er Bilisterne, som ikke tager fornødent Hensyn, hvorimod Motororganisationerne hævder, at Aarsagen til de mange Uheld ligger hos Banerne og Vejvæsenet.

For Statsbanernes Vedkommende gælder, at det overvejende Antal af Banestrækningerne er indhegnede og har bevogtede Overkørsler, hvorimod noget saadant er sjældnere for Privatbanernes Vedkommende. Det er derfor en naturlig Ting, at vore Privatbanekolleger drøftede dette Spørgsmaal indgaaende, da de den 24. April afholdt deres ordinære Kongres. Man krævede bl. a. en Genindførelse af »Giv-Agt« Fløjtesignalerne, der er blevet afskaffet paa Steder, hvor de nye Overkørsels-Blinksignaler er blevet indført. Kongressen vedtog en saalydende Resolution om dette Emne:

Da det har vist sig i vor daglige Tjeneste, at de nye Lyssignaler ved Baneoverskæringerne ikke yder den færdsmæssige Sikkerhed, som man havde forventet, bl. a. ved at Bilisterne ikke respekterer de givne Forskrifter for Befaring af Vejoverskæringer, kræver Kongressen af de respektive Myndigheder, at Banernes Forkørselsret respekteres. Endvidere kræver Kongressen, at der ogsaa anbringes Kontrolløys for Togene ved selve Vejoverskæringerne.

Dagen efter, nemlig Søndag den 25. April, holdt Jysk Motorunion Repræsentantskabsmøde i Herning. Ogsaa her var Ulykkerne ved Jernbaneoverskæringerne Genstand for Diskussion. Men Motorfolkene var inde paa, at det skyldtes Ligegyldighed fra Statsbanernes Side, ja, man talte endog om »utrolig Leg med andres Liv«, hvilket i denne Forbindelse skal forstås paa den Maade, at det var Bane- og Vejautoriteterne, som legede med de motorkørendes Liv, og der vedtoges en Resolution, som udtalte Repræsentantskabsmødets skarpeste Misbilligelse overfor Myndighederne.

Paa Grundlag heraf har Ekstrabladet henvendt sig til Lokomotivfører Poulsen, Hadsund, der var Ordstyrer paa Privatlokomotivmændenes Kongres. Poulsen har til det nævnte Blad fremsat nogle Udtalelser, som vi her tillader os at gengive:

— Den største Fejl er — siger Lokomotivfører Poulsen — at Bilisternes mangler Respekt for baade Signaler, Fløjter og alle Bestemmelser og Paabud . . . Selv om vi faar Signaler baade her og der, vil der blive ved med at ske Ulykker, saa længe Bilisterne ikke faar mere Ansvarsfølelse og Respekt i sig .

Resolutionen fra Herning har derfor forkert Adresse. Det er rigtigt, at det gaar langsomt med Signalerne, men Hovedfejlen har Bilisterne selv. Der maa indføres skarpe, ensartede Straffebestemmelser, før det hjælper.

Jeg har, ligesom alle mine Kolleger, Gang paa Gang oplevet, at en Bilist frækt stryger lige foran Lokomotivet, selv om vi har fløjet som gale. I fire Tilfælde i den senere Tid har vi været heldige og har faaet Numret, men man fortryder det, naar man ser, hvad der saa sker.

Først aflægger vi en tjenstlig Rapport. Selv om den er nok saa fyldig, skal vi derefter spille Tid paa en politimæssig Rapport, og til Slut maa vi tage fra Hadsund til Randers som Vidner, tre Mand høj. Det koster Banen ca. 50 Kr. til Afløsningspersonale, og en Bane, der ikke svømmer i Penge, ser ikke gerne ekstra Udgifter.

Vi kommer saa til Retten og vidner, og efter stort Halloj faar Bilisten — 10 — ti — Kroner i Bøde, skønt han ved sin frække Kørsel har udsat baade sig selv og sine Passagerer, os og vore Passagerer for Livsfare.

Af de 4 Tilfælde blev Bøden i de 3 kun 10 Kr., i det fjerde 15 Kr., fordi Bilisten tilmed søgte at lyve sig fra det. Da dette konstateredes, lagde Dommeren 5 Kr. paa, men hverken 10 eller 15 Kr. faar en Bilist til at holde sig tilbage en anden Gang, hvis han hører til den Type, der tager Chancen. Der maa en anden Afstraffelse til.

Mine Kolleger og jeg har tidligere drøftet denne Sag, og vi er enige om, at der er ikke Snese, men tusind Tilfælde aarlig, hvor det ikke er Bilistens Skyld, at det gaar godt.

For nylig, da Signalkommissionen var omkring for at se paa de 13—14 Blinklys, der er kommet langs vor Bane, oplevede Kommissionen selv, at en Bil kom farende og gav Pokker i Blinksignalet. Man blev saa forbavset, at man end ikke fik fat i Numret.

Signalerne er ellers, med et Par smaa Ændringer, gode nok. Vi er blot lidt forbavsede over, at man tog Motorfolkene med paa Raad, men ikke os. Vi kunde maaske ogsaa have bidraget sagligt til, at Løsningen blev fuldkommen, og naar man betænker, at hvert Signal koster ca. 4000 Kr., var det jo nok værd at faa det helt rigtige for Pengene.

Dog, det vigtigste for os er, at Bilisterne skal og maa opdrages til større Respekt for Baneoverskæringerne. Enhver Lokomotivfører kan give Eksempler som dem, jeg har givet, og de viser, at Ansvaret i første Række ligger hos de forvovne Bilister.

Dette er Udtalelser, som mange af Statsbanernes Lokomotiv- og Motormænd kan give fuld Tilslutning.

SIGNALFORHOLD

Svar til K. Olsen.

Hr. Redaktør.

I Deres Blad for 5. April d. A. har Hr. Lokomotivfører K. R. J. Olsen rettet et Angreb paa mig, ganske vist uden at nævne mit Navn, men paa en saadan Maade, at Adressen er tydelig nok for alle indviede. Den Kendsgerning, at mit Arbejde gennem Aarene ikke har vundet Hr. Olsens Anerkendelse, vilde jeg have prøvet at bære uden at have ulejligen Redaktionen, men naar Hr. Olsen, efter at have opregnet en Række ønskelige Signalforbedringer, sigter mig for i Aarevis at have syltet disse Sager, nødsages jeg til at stemple disse Udtalelser som — *for hvert eneste af de fremdragne Tilfældes Vedkommende — løs og uvederhæftig Tale*, noget Hr. Olsen som Medlem af Signalkommissionen *enten* maa have vidst *eller* kunde have overbevist sig om ved at spørge sig for hos Kommissionens Formand.

Jeg henstiller til Hr. Olsen, at han begynder sin nye Femaarsplan med at sætte sig ind i de Sager, han taler om. Om dette er nødvendigt for vedblivende at beklæde en Tillidspost inden for hans Standsfællers Kreds, ved jeg ikke — det er mig i øvrigt ogsaa uvedkommende — men det er ikke uden Betydning i en Signalkommission, og det er en ganske ypperlig Forsigtighedsregel, naar man indlader sig paa en offentlig Debat.

København, den 27. April 1937.

Johns. Kristensen,
Signalinspektør.

Lokomotivfører Karl Olsen ønsker til foranstaaende at bemærke følgende:

Fakta er, at det er ca. 2 Aar siden, at Forholdene vedrørende Ringsted og Skodsborg blev behandlet i Signalkommissionen, der kom til Enighed. Det er ogsaa uomtvisteligt, at der til Dato endnu ikke er synlige Tegn til, at der skal ske nogen Ændring, og det er dette, jeg har paapeget i min Artikel. Naar Signalinspektør Kristensen gør gældende, at min Kritik i hvert eneste af de fremdragne Tilfælde er urigtig, og at jeg burde have vidst dette, da jeg i hvert Fald kunde have faaet rigtig Besked ved at spørge mig for hos Signalkommissionens Formand, tillader jeg mig paa Grundlag heraf at fastslaa, at Generaldirektoratets Signalinspektør skyder Ansvaret for, at de paaklagede Forhold endnu ikke er ændret, fra sig og over paa Distriktets Signalinspektør. Dette skal jeg ikke blande mig i; jeg har blot konstateret Fakta.

K. R. J. Olsen.

FRA DIKTATURLANDENE

Teori og Praxis.

Da Nationalsocialisterne paa deres Partidag i 1929 opstillede Retningslinier for Tjenestemandspolitiken, udtaltes der bl. a.: »Det nationalsocialistiske Parti kæmper for Opretholdelse af Tjenestemandsvilkaarene med deres i Landets Forfatning garanterede

Rettigheder, særlig med Hensyn til Tjenestemændenes politiske Meningsfrihed

N. S. D. A. P. kæmper for en gennemgribende Revision af Lønningerne, specielt for de lavere Lønklasser, hvilken Revision skal ske paa Basis af et tilfredsstillende Eksistensminimum for de lavest lønnede Kategorier.«

Paa en nationalsocialistisk Tjenestemandskonference i September 1931 udtaltes følgende: »Alle ved Nødforordninger foretagne Lønnedsættelser ophæves. Der gives de lavest lønnede en betryggende Eksistens. Eksistensminimummet bør beregnes paa Basis af en Familie bestaaende af 5 Personer, og der bør særligt tages Hensyn til den uhørte Prisstigning paa Levnedsmidler og Klæder.«

Saalunde lokkede man for Folk inden Omvæltningen, men hvorledes det efter denne stiller sig med Tjenestemændenes og andre Borgeres politiske Meningsfrihed eller med Arbejderlønningerne i det 3. Rige er saa bekendt, at det næppe behøver at omtales. Vi skal dog oplyse, at den tyske Arbejdsfronts Dagblad for nylig har indeholdt en Beklagelse over, at man kun kan faa Æg gennem personlige Forbindelser. Der kommer ganske vist Æg fra Landet ind til Byerne; men de holdes borte fra Markedet, og en Følge heraf er, at de, der køber Æg hos Private, bliver bedre betjent end de, der er henvist til at købe i Butikkerne.

De tyske Arbejdere stavnsbindes.

Som bekendt blev der efter Omvæltningen i 1933 foretaget landsomfattende Lønnedsættelser. Da der takket være Oprustningen begyndte at komme Gang i Industriforetagenderne, kneb det i visse Tilfælde med at faa kvalificerede Arbejdere, og enkelte Arbejdsgivere fristedes derfor til at byde højere Løn, blot de kunde faa Folk, men da noget saadant vilde have væltet det af Nazisterne tilrettelagte, blev det for en Række Fags Vedkommende forbudt Arbejderne at søge Arbejde uden for deres By; men indenfor Byen har man dog hidtil kunnet skifte Arbejdsplads. Fra og med den 15. Februar i Aar kan heller ikke dette sidste lade sig gøre, med mindre man har Tilladelse fra det officielle Arbejdskontor, og saadan Tilladelse gives ikke, hvis det for det paagældende Foretagende vil være til Skade, at den paagældende Arbejder forlader sin Plads.

Der gaas særligt skarpt frem indenfor Flyvemaskineindustrien, som er en af de saarbareste Industrier indenfor Rustningsvæsenets Omraade.

Foreningsfrihed — men ikke for Arbejderne.

Den østrigske Regering har nu tilladt Genoprettelse af visse Organisationer med afgjort nazistisk Tilsnit. F. Eks. er Regeringens Repræsentant i Bestyrelsen for *Det tyske Gymnastikforbund af 1919* trukket tilbage, hvorved denne Organisation har opnaaet fuld Selvstændighed. At det er en nazistisk Organisation fremgaar deraf, at Nationalsocialisterne i 1934 samledes i dens Lokaler for at forberede Kuppet og Mordet paa Dollfus.

Ogsaa en Del andre hidtil forbudte Organisationer er nu blevet genoprettet: *Østmærkiske Folkefor-*

ening, Tysk Folkeforbund for Øvreøst og Østligsk Arbejder- og Funktionærforening, det er Foreninger, som enten slutter sig til de gamle Konservative, til Nazisterne eller til det opløste Hjemmeværn.

Blandt Arbejderne har det vakt Opmærksomhed, at man tillader en »upolitisk« Konservativ-national-socialistisk Organisation at arbejde, og det kræves nu, at Regeringen ogsaa skal tillade Arbejderne at oprette selvstændige Indrætsorganisationer el. lign., samt at der oprettes Understøttelsesforeninger for det tidligere Arbejderværn.

Det skal blive interessant at se, om Regeringen vægrer sig ved at give Arbejderne Tilladelse til det samme, som er blevet tilladt andre politiske Retninger.

Forskellig Maalestok.

Internationalt Transportarbejder Forbund meddeler, at den sidste af de Nationalsocialister, som i 1934 deltog i Overfaldet og Mordet paa Dollfus, nu er blevet frigivet; men Fagforeningstillidsmænd, som har deltaget i Uddeling af illegale Tryksager, holdes stadigvæk indespærret.

Et magnetisk Gigthelbredelsesmiddel.

Vi har haft Besøg af Ing. A. Brinch, som oplyste, at han havde konstrueret et Apparat: *Brinchs Solenoide*, der har vist sig meget virksomt til at bringe Blodcirkulationen i Orden og derved virker helbredende paa en Række Lidelser, f. Eks. for højt Blodtryk, Gigt, Ischias, Nervalidelser og andet. Hr. Brinch mente, at det vilde være af Interesse for Lokomotivmændene, der jo netop er udsat for Lidelser som de nævnte, at faa Kendskab til, at der nu fandtes et Middel, som kunde hjælpe dem.

Solenoiden sættes ved en Stikkontakt i Forbindelse med en elektrisk Ledning og anbringes paa det Sted paa Legemet, hvor Lidelsen er; den virker ved magnetiske Straaler og stimulerer derved Blodcirkulationen paa det angrebne Sted.

Det omtalte Apparat, paa hvilket Ing. Brinch oplyser at have faaet Patent, er Resultatet af mange Aars Arbejde, og Ingeniøren oplyser, at hans Apparat har hjulpet en Masse Mennesker. Han betoner, at det ikke maa betragtes som nogen »Mirakelkur«, men som en naturlig, langsom Ubedring og Opbygning af de syge Væv.

For saa vidt det anførte har Interesse for nogle af vore Læsere, oplyser vi, at Ing. A. Brinchs Adresse er: Edisonsvej 9, 2. Sal, København V.

EN EPOKEVÆKKENDE NYHED

Det er en kendt Sag, at nogle Dagblade af og til bringer deres Læsere jernbanemæssige Nyheder af en saadan Beskaffenhed, at de i høj Grad vildleder Læseren i Stedet for at vejlede ham, og dette sidste er jo dog egentlig Pressens Opgave.

Roskilde Avis bragte d. 20. April den nedenfor gengivne Artikel om de i Sverige indkøbte Damplokomotiver og om vore P. og R. Maskiner.

De svenske Kæmpelokomotiver sættes ind paa den jydsk Længdebane.

Statsbanerne købte fornylig i Sverige 11 brugte Kæmpelokomotiver for 277 000 svenske Kr., d. v. s. en Tiendedel af Fabrikationsprisen. Lokomotiverne var blevet »arbejdsløse« paa Grund af den stærke, svenske Elektrificering. Naar den ny Køreplan i næste Maaned træder i Kraft, vil disse Maskiner blive sat ind paa den jydsk Længdebane. Her er jo stærke Stigninger op over den jydsk Aas fra Vejle til Aarhus, og de svenske Lokomotiver vil med deres store Trækraft baade kunne tage større Togstammer, hvad der jo har Betydning i Sommertrafikken, og kunne føre Togene hurtigere frem.

Købet vil sikkert vise sig praktisk. Iøvrigt forbedrer man stadig de gamle Damplokomotiver, der ingenlunde er slaaet ud af de ny Lyntog eller Motortogene. Baade P- og R-Maskinerne vil blive brugt længe endnu, og de er paa Statsbanernes egne Værksteder i stort Tal blevet bygget op til fornemme, strømlineformede Maskiner, der giver Rejsende Indtrykket af noget helt nyt og moderne. Det er det altsaa ikke, kun det gode gamle i ny Klæder. Af de gamle Maskiner er blevet ny og tidssvarende, der længe endnu vil kunne bruges i den danske Banetrafik.

Naar man erindrer sig, at de indkøbte Lokomotiver, som skal have Litrabetegnelsen E, endnu ikke er ankommet hertil allesammen — der er foreløbig kun kommet 5 — og at de skal underkastes en gennemgribende Reparation og Konstruktionsændring, saa der vil hengaa endnu en rum Tid, inden de er færdige fra Centralværkstedets Side, maa det siges, at Roskilde Avis er betydeligt forud for sin Tid, naar den allerede sætter dem i Drift fra 22. Maj.

Lige saa forbavsede vil vore Læsere vel være ved at læse, »at P- og R-Maskinerne i stort Tal er bygget om til fornemme, strømlineformede Maskiner«. Lokomotivmændene vilde ganske vist hilse en Modernisering af disse Maskiner med Glæde, men det staaer foreløbigt kun paa Ønskesedlen og vil sikkert blive staaende dér endnu et Stykke Tid. Det kan altsaa med Rette siges, at de Roskilde-Borgere, som læser det nævnte Dagblad, faar »god« Besked.

MINISTERLØNNINGER I ENGLAND

Ifølge »Politiken« har det engelske Parlament for nylig vedtaget en Lov, ifølge hvilken Kabinetsposterne i England lønnes med mindst 110 000 Kr. Premierministeren skal f. Eks. have 225 000 Kr. Naar man betænker, at vore Ministre har 18 000 Kr. pr. Aar, og at Statsministeren dertil kun har et Repræsentationstillæg paa 9 000 Kr., maa det jo siges, at vi paa dette Omraade er langt bag efter; men efter hvad samme Blad meddeler, lønnes Ordføreren for Oppositionen i det engelske Parlament med 45 000 Kr. aarligt, hvilket efter vor Opfattelse synes uforståeligt.

GAMMELT DAMPLOKOMOTIV MED STRØMLINIEBEKLÆDNING VED DEN FRANSKE NORDBANE

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

I 1935 har Ingeniørerne paa den franske Nordbane eksperimenteret med en strømlinieklædt Model af et af nævnte Banes »Pacific«-Lokomotiver i en Vindkanal paa det tekniske Institut i St. Cyr. Modellen er udført i Størrelse 1 : 10 og strømlinieklædt efter Tegninger af Mons. *LeLarges*. Eksperimenterne gav et Resultat, som fastslog Strømliniebeklædningens store Betydning for en Formindskelse af Luftmodstanden, og straks efter iværksattes Strømliniebeklædningen af et ældre Lokomotiv. Det ses i vedstaaende Illustrationer, som giver et godt Billede af Beklædningens Form.

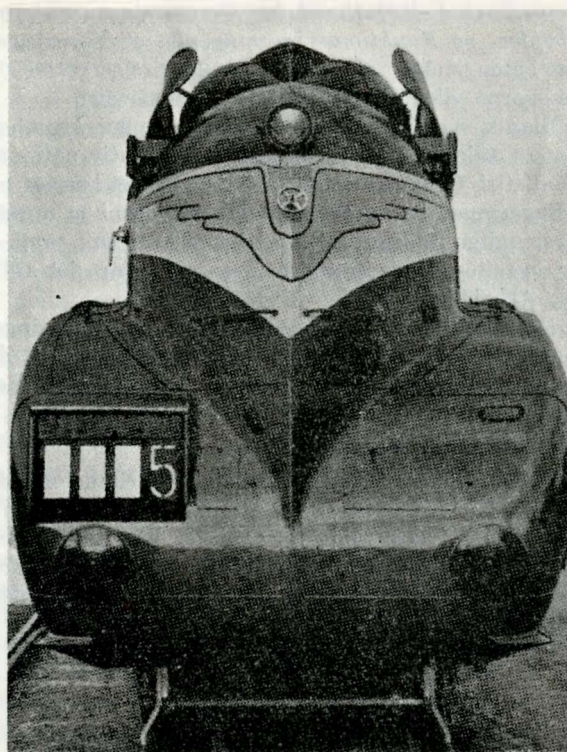
Lokomotivet er et gammelt 4-cylindret Compoundlokomotiv med følgende Dimensioner:

Højtrykscylindrene	440 × 660 mm
Lavtrykscylindrene	620 × 690 mm
Risteflade	3 m ²
Hedeflade	195 m ²
Overhedeflade	61 m ²
Tjenestevægt (uden Tender)	104,5 t

Strømliniebeklædningen blev udført og arrangeret paa Plads i Banens Værksted i La Chapelle ved Paris.

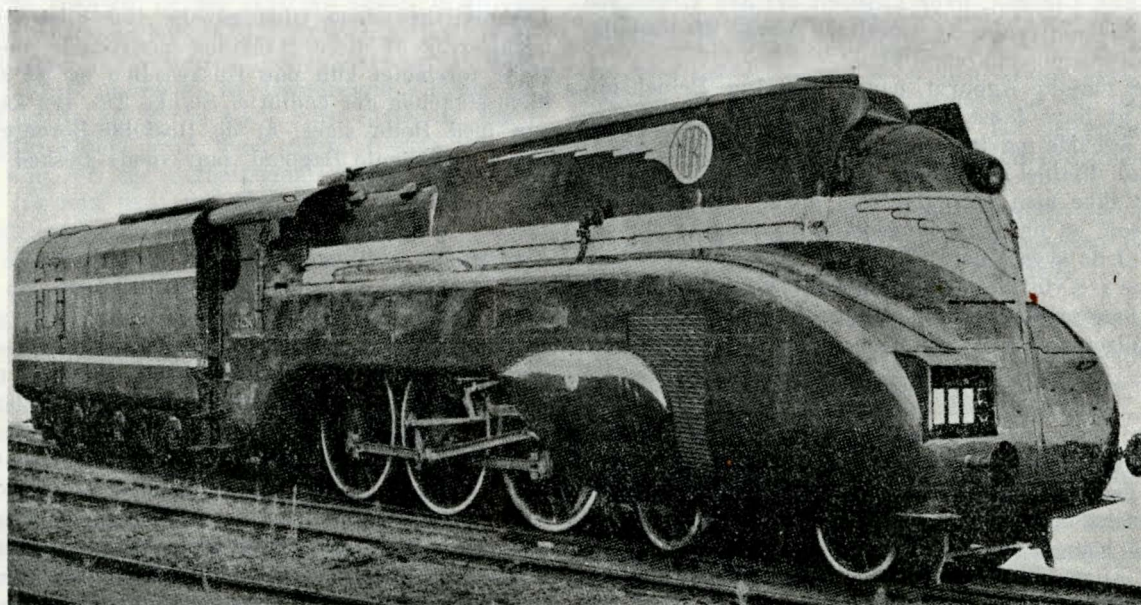
Fremstillingen af Beklædningen gjorde det nødvendigt at anbringe Skabeloner af Træ paa Lokomotivet til at forme Beklædningen over. De blev senere fjernet, og Beklædningen bæres af Konsoller. For at faa Røg og Damp fra Skorstenen til at bøje af, saa den ikke gaar ned over Førerhuset, er der anbragt to parallelle Flader i Skorstenens Højde langs med Rundkedlen; de løber sammen ved Bagkanten af Førerhusets Tag for slutteligt at kaste Røg og Damp op over Toget.

Som det ses, er Strømliniebeklædningen i sit Ar-



Lokomotivet set forfra.

rangement ikke saa fuldstændig som paa de tyske Strømlinere; Hjulene og Drivværket er fri, og Fødeventilerne sidder udenpaa Beklædningen, men Beklædningens Form over den forreste Truck og Cylindrene dirigerer Luftstrømmen saaledes, at den næppe paavirker Hjulene, og at den gaar op over Førerhuset, saa hverken Olietænk, Regn eller Sne kan hindre Udsynet gennem Vinduerne. Tenderens Strømliniebeklædning er udført som en Forlængelse af Lokomotivets.



Gammelt Damplokomotiv med Strømliniebeklædning paa den franske Nordbane.

Prøveture til at fastslaa Lokomotivets Nyttevirking under samme Forhold før og efter Strømlinie-beklædningen viser, at Beklædningen giver en Besparelse paa 120 H. K. ved 120 km/T., og 200 H. K. ved 150 km/T. Den 14. Oktober 1936 fremførte Lokomotivet et Specialtog Paris—Dunkirk med celebre Gæster til Indvielse af den nye Færgeforbindelse mellem Dunkirk og Dover.

SKINNESTØDENES BORTFJERNELSE

Efter *Voraus* ved F. Spøer.

Skinnestødene paa Jernbanesporene har altid været en Kilde til Fortrydelighed, ikke blot for de Rejsende, men ogsaa for Jernbaneledelsen. Den ved hvert Skinnestød fremkomne Rystelse paavirker Toget paa alle Akslerne og forstærker den raslende Støj fra et kørende Tog. For Jernbaneselskaberne betyder Skinnestødene et hurtigere Slid paa saavel Overbygningen som paa det rullende Materiel og forhøjer Vedligeholdelsesomkostningerne. Paa de tyske Rigsbaner f. Eks., som for Tiden har 122 000 km Skinner paa Hoved- og Sidebaner at vedligeholde, og hvis hele Overbygning har en Værdi af 5,85 Milliarder = 23 pCt. af den totale Anlægs-kapital, spiller de af Skinnestødene foraarsagede Merudgifter til Vedligeholdelse af Overbygningen en stor Rolle. Dertil kommer det af Skinnestødene foraarsagede Slid paa Lokomotiver og Vogne, saa det er indlysende, at man længe har tilstræbt at skaffe denne Ulempe af Vejen.

Flertallet af de fremkomne Forslag til at komme bort fra Skinnestødene var bygget paa den Antagelse, at den frit liggende og for alle Temperaturforandringer udsatte Skinnestreng maatte have Mulighed for at kunne strække sig eller trække sig sammen ved hver Skinnesamling efter Temperaturens Paavirkning, da de i Mitteleuropa er udsat for Temperatursvingninger fra $\div 30$ til $+ 60$ Grader. I Aarene efter Krigen har Skinneteknikkerne til en vis Grad forladt denne Antagelse og forsøger nu at undgaa Skinnestødene. En Maade dertil er for mange Aar siden vist ved de sammensvejsede Sporvejsskinner uden nogen som helst Skinnefuge, men denne Fremgangsmaade lader sig ikke saa let virkeliggøre paa Jernbaneskinner. Mellem Sporvejs- og Jernbaneskinner bestaar den væsentlige Forskel, at Sporvejsskinnerne ligger indstøbt i Cement eller er paa anden Maade tildækket undtagen Løbefladen, hvorved Varme kan afledes under Temperaturstigninger, medens Jernbaneskinnerne ligger ganske frit paa Svellerne og ophober Varme, hvorved der kan opstaa betydelig Temperaturforskel paa Skinnen og Ballasten.

Naar Jernbaneskinnerne under stigende Temperatur udvider sig, paavirker Udvidelsen Ballasten igennem Svellerne indtil Stødfugen er lukket. Naar Skinnen støder imod Skinne, opstaa der ved yderligere Temperaturstigninger betydelige Trykspændinger, som, naar de kommer op paa tilstrækkelig Styrke, kan trykke Skinnerne ud i Sideretning, særligt hvis Svellerne ikke ligger godt fastholdt i Ballasten, medens de, naar de er solidt anbragt i Sveller og i Ballasten, bliver paa sin Plads selv ved meget højt Tryk.

For at prøve i hvor stor Udstrækning det er muligt at undvære Skinnefugen og ophæve Skinnestødene ved at svejse Skinnerne sammen er der med Understøttelse fra de tyske Rigsbaner foretaget Forsøg paa den tekniske Højskole i Karlsruhe, som har givet værdifulde Resultater. Der anvendtes et 46 m langt Sporstykke, som anbragtes i en Prøvestand mellem to Cementblokke, der hindrede selv den mindste Udvidelse af Skinnerne og var forsynet med Maaleapparater for at iagttage hvor stort Tryk, Skinnerne udøvede i Længderetning. Skinnerne laa i almindelig Stenballast med 75 cm Svelleafstand. Hver Skinnestreng havde to Svejesteder og opvarmedes elektrisk. Paa Skinnernes Midte og paa begge Ender var anbragt Termometre til at vise Temperaturen. Nivellerapparater var anbragt til at konstatere Forskydninger i Sideretning indtil et Mindstemaal af 0,2 m/m. Med en elektrisk Strøm paa 91 Volt Spænding opvarmedes Skinnerne fra 17 til 117 Grader, uden at der forekom mærkbare Forskydninger i vandret eller lodret Retning. Opvarmningen fortsattes med 130 Volt Spænding. Ved 122 Grader viste der sig pludselig en svag Sporkastning i Sideretning; der var ved Temperaturstigningen fra 117 til 122 Grader opstaaet en Forøgelse i Trykket i Længderetningen paa 173 t, som tvang Sporet ud til Siden. I Driften vilde en Sporkastning dog finde Sted ved en lavere Temperatur, naar der slet ingen Udvidelsesmulighed var tilstede, da Sporet paavirkedes yderligere af Akseltrykket.

Sikkerheden imod Sporkastning forhøjes betydeligt, naar Skinnernes Paavirkning mere gaar i Retning af Sammentrækning, d. v. s., naar Skinnerne svejses sammen enten under stærk Sommervarme eller ogsaa under kunstig Opvarmning. Naar Skinnerne da under stærk Kulde trækker sig sammen, opstaa der ganske vist en Fare for Brud, men den er dog ikke nær saa stor, som den kan være ved Sporkastning. Som det ses, drejer det sig om at faa fremstillet Skinner, der paavirkedes saa lidt som muligt af Temperaturforandringer.

DEN SJÆLLANDSKE MIDTBANE

Et nyt Led i Afviklingen.

Efter at Arbejdet med Fjernelse af Skinnerne paa den nedlagte Bane fra Frederikssund til Ringsted har staaet paa i nogen Tid, vil Arbejdet med at sælge selve Banelegemet med tilstødende Jordarealer, Stationspladser m. v. nu blive paabegyndt. Statsbanerne har nedsat et Udvalg til at forhandle med de Landbrugere, hvis Jorder støder op til Banen, og som derfor maa formodes at have Interesse i at erhverve de tidligere Banearealer. Endnu er der dog intet solgt, og da der er Tale om en Strækning paa 60 km's Længde, vil det naturligvis blive en ret omstændelig Historie.

Efter hvad Baneingeniør Thybo har meddelt Dagspressen, er det Mening, at Viadukterne skal blive staaende. De vil se noget mærkelige ud i Landskabet, men de vil staa som Minder om en projekteret Hovedbane, der blev nedlagt endnu før den blev fuldt færdig.



KONGRESSEN

I Forbindelse med Kongressen vil der den 4. Maj Kl. 20 blive arrangeret Aftenunderholdning og selskabeligt Samvær. Der forevises en af et af Foreningens Medlemmer optaget Smalfilm, visende forskellige Grene af Foreningens Liv.

Endvidere bliver der en Times let Underholdning, fælles Kaffebord og en Svingom.

Samtlige Medlemmer — ordinære saavel som ekstraordinære — med Hustruer indbydes til at deltage.

LOKOMOTIVFØRERNES SANGFORENING

Mandag den 10. Maj afholder Foreningen sin Foraarsudflugt, Afgang fra Kh. H. Kl. 10,32.

Turen gaar til Springforbi, hvor den medbragte Frokost indtages, derefter spadseres der til Strandmøllekroen, hvor Eftermiddagskaffen drikkes. Hvis der ønskes Snaps til Frokosten, maa den medbringes, da der kun kan købes Øl og Kaffe i Skovløberhuset. *Bestyrelsen.*

FERIEHJEMMET PAA KNUDSHOVED

Statsbanernes Feriehjem paa Knudshoved aabner i Aar sine Døre den 13. Juni, som i tidligere Aar under Ledelse af Banegaardsrestauratør *Malling-Mikkelsen.*

Forplejningen vil i Aar blive som i Fjor, og Priserne forandres ikke. Den fastsatte Betaling er 3 Kr. 50 Øre for hver voksen Person og 2 Kr. 25 Øre for hvert Barn indtil 12 Aar; dog nedsættes Prisen uden for Skoleferien i Dagene fra den 13. til den 26. Juni incl. og fra den 15. til 22. August incl. til henholdsvis 3 Kr. 25 Øre og 2 Kr.

Restauratøren raader over 21 Værelser med 1, 2, 3 eller 4 Senge, og de fordeles til Gæsterne efter Familiernes Størrelse og med al mulig Hensyntagen til personlige Ønsker.

I det hele taget kan et Ferieophold paa Knudshoved anbefales paa det bedste.

FORENINGEN AF PENSIONISTER VED DE DANSKE STATSBANER

Ved to Notitser her i Bladet har Foreningen meddelt, at den afholder Generalforsamling i Aarhus den 12. Maj d. A.; men Tidspunktet er forskelligt meddelt, idet der i D. L. T. for 5. Marts stod Kl. 14, og i D. L. T. for 20. April stod Kl. 16,30.

Vi er blevet gjort opmærksom paa Uensartetheden, og paa Forespørgsel meddeler Pensionistforeningen, at det sidst angivne er det rigtige. Generalforsamlingen var først ansat til Kl. 14, men er senere blevet ændret til *Kl. 16,30*, og af denne Grund var dette Klokkeslet særligt fremhævet i den sidste Meddelelse.

DET JYSK-FYNSKE STATSBANEPERSONALES BIBLIOTEK

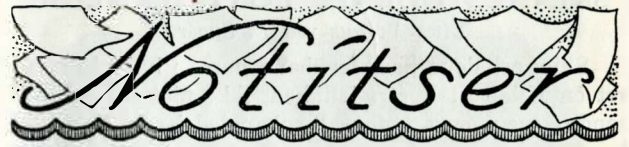
Paa Generalforsamlingen i Juni d. A. vil være at foretage Valg til Bestyrelsen og af Revisor.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer er:

fhv. Kassekontrolør N. C. Petersen og Assistent Svane Knudsen.

Den afgaaende Revisor er Overassistent V. H. Møller. Suppleanter henholdsvis Assistent Amdi Pedersen og Assistent J. P. E. J. Hedegaard.

Forslag til ovennævnte Valg skal i Henhold til Statutternes § 4 indsendes til Bibliotekets Bestyrelse inden den 15. Maj og skal være forsynet med Forslagsstillernes Underskrift.



Driftsoverskud for Statsbanerne.

Efter en foreløbig Opgørelse for Finansaaret 1936/37 skulde Statsbanerne i dette Aar have et Driftsoverskud paa ca. 3,5 Mill. Kroner, hvilket er 3 Mill. Kr. bedre end i 1935/36.

Tog afsporet paa Bergensbanen.

Da Bergensbanens Eksprestog mod Oslo Natten til Tirsdag den 20. April var mellem Roa og Oslo, kørte det mod et Klippestykke, som var faldet ned paa Banelegemet. Lokomotivet og hele Toget med Undtagelse af de to lægste Vogne løb af Sporet, men der kom heldigvis ingen Mennesker til Skade. Passagererne blev i Biler befordret til Oslo.

Jernbanestrejke i Japan.

Personalet ved den elektriske Bane mellem Tokio og Nikoo er gaaet i Strejke. De strejkende, 2800 ialt, kræver en Lønforhøjelse paa 20 pCt. paa Grund af Prisstigningen. *I. T. F.*



Afsked:

Lokomotivfører S. A. M. Nielsen, Randers, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører J. P. S. Bang, Fredericia, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører *F. J. Nielsen*, Københavns Godsbanegaard, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører L. H. J. Hansen, Thisted, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—6.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. S. P. Nielsen, Esbjerg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—37 (min Afsked).

Overgaaet til anden Stilling:

Lokomotivfyrbøder G. Klauber, Langaa, efter Ansøgning paa Grund af Helbredshensyn til Stillingen som Haandværker i Langaa fra 1.—5.—37.