



NO 23

5. December 1938

38. Aargang

ORGANISATIONENS 40 AARS JUBILÆUM

Den 1. Januar 1939 er det 40 Aar siden vor Organisation blev stiftet som den første egentlige Fagforening af Statsbanetjenestemænd. Det er jo et Spand af Tid, som er forløbet siden da, og det maa glædeligvis noteres, at Organisationen har været i stadig Fremgang, saaledes at der nok kan være Anledning til at dvæle en Smule ved Jubilæet og feste lidt i Anledningen.

De Mænd, som i sin Tid stiftede Foreningen, og som havde en Forstaaelse af, at Fagorganisationerne betød et Gode for Medlemmerne, har antagelig ment, at Aaret 1899 burde begyndes paa en »god Maade«, hvorfor de valgte Aarets første Dag til Foreningens Start.

Naar det drejer sig om en Organisation som vor, hvis Medlemmer alle er beskæftiget i Jernbanetrafikken, er Nytaarsdag imidlertid en uheldig Dag at holde Jubilæum paa. Med den nuværende stærke Trafik er der Brug for saa at sige hele Personalet til Anvendelse i Jule- og Nytaarstrafikken. Dette maa vor Organisation naturligvis forstaa og indrette sig derefter. Hovedbestyrelsen har derfor besluttet helt at se bort fra selve Jubilæumsdagen. Man er derimod enedes om at arrangere en Jubilæumsfest i Forbindelse med den ordinære Kongres i 1939.

Vi plejer ikke før end i Februar Maaned at tage Stilling til, paa hvilket Tidspunkt i Maj vore Kongresser skal lægges, men under Hensyn til 40-Aars Jubilæet er det allerede nu besluttet, at 1939's Kongres skal lægges paa 3 af Dagene af Maj Maanedes første Uge, og paa en

af disse Dage vil Jubilæumsfesten blive lagt; men noget nærmere er det endnu ikke muligt at oplyse.

I Forbindelse med Behandling af Spørgsmaalet om Organisationsjubilæet og ved Drøftelsen af de forskellige hermed i Forbindelse staaende Forhold, kom Hovedbestyrelsen ogsaa ind paa, at der muligvis var Afdelinger, som fandt Anledning til hjemme i deres eget lokale Omraade at samle Medlemmerne for at mindes Organisationen og dens Betydning; ja, der forelaa allerede paa Hovedbestyrelsesmødet konkret Meddelelse om noget saadant. Det er derfor naturligt, at Spørgsmaalet rejser sig om, hvorvidt der kan ydes saadanne Afdelinger økonomisk Støtte.

Hovedbestyrelsen stillede sig forstaaende overfor Tanken om at yde et Tilskud til Afdelinger, som ønskede at samle Medlemmerne til en Festlighed i den her omtalte Anledning. Betingelsen er dog, at en eventuel Festlighed tilrettelægges paa en saadan Maade, at den falder nogenlunde i Forbindelse med den Dag, paa hvilken Foreningen arrangerer sin officielle Jubilæumsfestlighed; det vil altsaa sige, at Afdelinger, som ønsker at arrangere lokale Jubilæumsfester, bør tilrettelægge dem til Afholdelse 4 à 5 Dage før eller efter vor foran omtalte ordinære Kongres. For saa vidt denne Frist overholdes, vil de Afdelinger, som finder Anledning til at mindes Jubilæet, altsaa kunne paaregne et mindre Tilskud, og det er allerede bestemt, at dette vil komme til at omfatte deltagende Medlemmer af den paagældende Afde-

ling samt deltagende Pensionister og enkelte andre.

Vi har her i store Træk talt om 40-Aars Jubilæet. Vi ved meget vel, at adskillige Medlemmer gaar med Ønsker om at kunne »være med« ved den Lejlighed, men vi maa dog med det samme sige, at det udover hvad der her er oplyst ikke for Tiden er muligt at give yderligere Meddelelser. Vi tænker i saa Henseende ganske særligt paa Datoen for Kongressens Afholdelse. I saa Henseende spiller der flere forskellige Ting ind, men det bliver altsaa den første Uge i Maj. Naar nærmere foreligger, vil Medlemmerne og Afdelingerne naturligvis blive holdt underrettet.

»SKATTEBORGEREN« OG SAGKUNDSKAB

Det er ganske vist ikke ret tit, vi her i Bladet beskæftiger os med Skatteborgerforeningen eller dens Organ »Skatteborgeren«; men det er jo tilstrækkelig bekendt, at man fra den Side har en utæmmet Lyst til at blande sig i saa at sige alle Forhold. Saaledes har Tilfældet ogsaa været i den efter Lokomotivfører Borchers Død stedfundne Debat.

»Skatteborgeren« har imidlertid her været mindre heldig, ja, det har lagt for Dagen en forbløffende Ukendskab til de faktiske Forhold. Bladet skriver følgende:

»Det er efterhaanden blevet en fast Skik, at ethvert Jernbaneuheld af Jernbanemændenes Fagforening benyttes til Rejsning af Krav om mere Mandskab i Togene. — Ogsaa denne Begivenhed udnyttes af Dansk Lokomotivmands-Forbund til at rejse Krav om 2 Mand i Lyntogenes Førerhus, skønt der er sørget for, at Toget *ikke* kan køre videre, saasnart Føreren ikke mere holder paa den saakaldte »Dødmandsknap«.

De Herrer Jernbanemænd skulde nu hellere være lidt forsigtige med at fremsætte Krav om mere Mandskab til Statsbanerne. Skatteyderne maa hvert Aar betale i direkte Tilskud til Statsbanerne stærkt henimod 2500 Kroner for hver Mand, der er ansat i D. S. B. Saa meget mangler der i, at Statsbanerne kan indtjene sine Lønningsudgifter.«

Uden mindste Anelse om hvorledes Lyntogene er betjent, blander Bladet sig i Diskussionen og begynder at tale om, hvorvidt der paa disse Tog skal være 2 Lokomotivmænd eller ej; og Bladet har straks sit Synspunkt færdigt: Det er ikke nødvendigt med to Lokomotivmænd paa Lyntogene. Uheldigvis for Bla-

det er det imidlertid saaledes, at *alle ansvarlige* forlængst har anset det for nødvendigt, at Lyntogene ledsages af to Lokomotivmænd. Som Følge heraf har der ikke fra vor Side været nogen som helst Anledning til at rejse Krav om mere Mandskab, saaledes som »Skatteborgeren« har troet.

Dette lille Eksempel er en glimrende Illustration paa Skatteborgerforeningens og dens Organs Arbejdsmetode. Man ynder at blande sig ind i alt, have en Mening om alt og finder sig kompetent til at give Raad i næsten alle Anliggender. I dette Tilfælde har man altsaa raadet Lokomotivmændene til ikke at fremsætte Krav om Tomandsbetjening paa Lyntogene, men med Sagkundskab ser det som paavist sørgeligt ud.

Det er jo let for »Skatteborgeren« at udslynge ansvarsløse og urigtige Paastande i snart denne snart hin Retning, men da der beklageligvis her og der sidder godtroende Mennesker, som mener at kunne stole paa Rigtigheden af, hvad de læser i den Del af Pressen, hvis Opgave det er at varetage Kapitalistinteresser, saa er det i høj Grad uheldigt, at et af disse Blade bringer saa urigtige Historier til Torvs som her omtalt.

Vi har fundet Anledning til at fremdrage dette lille Eksempel, der saa udmærket viser, at det for Skatteborgerforeningen kun drejer sig om at slaa om sig, rakke ned paa og mistænkeliggøre Statens Tjenestemænd; Sagkundskab eller Indsigt er der intet af.

OMSTIGNING FRA BANE TIL SPORVOGN

I forskellige Storbyer, hvor man baade har By-Jernbaner og Sporvejstrafik, har man indrettet det saaledes, at der kan købes Billetter, som er gyldige til saavel Jernbane som Sporvogn. De Steder, hvor en saadan Omstigningsordning er gennemført, har dette været til almindelig Glæde for Publikum, og Spørgsmaalet om Gennemførelse af en lignende Reform hos os — i København — har da ogsaa været diskuteret i længere Tid.

I Maj Maaned 1936 bev Spørgsmaalet rejst officielt af Københavns Magistrat, og i Juni s. A. nedsatte Trafikministeren en Kommission til Undersøgelse og Udredelse af alle de Forhold, som maatte komme i Betragtning.

Kommissionen er naaet til Enighed, og der foreligger nu en Betænkning fra den.

Man er enedes om at foreslaa Indførelse af Omstigning mellem Bane og Sporvogn eller omvendt, men foreløbig dog kun indenfor selve Bybaneområdet, det vil i Øjeblikket sige Strækningen Valby—Hellerup—Frederiksberg. Om der senere bliver Muligheder for Udvidelse, saa ogsaa Nærtrafikrejsende fra Stationer udenfor Bybaneområdet kan omstige til Sporvogn, maa bero paa, hvad Erfaringerne i saa Henseende vil vise.

Det fremgaar af Betænkningen, at der har været adskillige Problemer at tage Hensyn til, men Kommissionen har haft Forstaaelsen af, at dens Arbejde ikke kunde tage Sigte paa en Indtægtsforøgelse for enten Statsbanerne eller Københavns Sporveje. Maalet maatte være at byde Publikum de bedst mulige Trafikforhold og samtidig Gennemførelse af visse Enhedstakster; Betænkningen indeholder da ogsaa Forslag om saadanne.

Efter Forslaget opretholder Sporvejene deres hidtidige Takster, 20 Øre for »Ligeud-Kørsel« og 25 Øre for Omstigning, hvorimod der for Statsbanernes Vedkommende sker endda betydelige Takstnedsættelser. Den 20 Øres Nærtrafikbillet, der for Tiden gælder for Rejser paa indtil 6 Stationsintervaller, foreslaas udvidet til at gælde hele Bybaneområdet, og den nuværende Dobbeltbillet til det samlede Bybaneomraade foreslaas nedsat fra 60 Øre til 25 Øre, men vil paa den anden Side kun komme til at gælde i 1 Time.

Den sidst omtalte Billet bliver for Statsbanerne noget nyt. Den skal have samme Form som Sporvejenes Omstigningsbillet, og faar Betegnelsen »Timebillet«. Denne Billet skal give Ret til et vilkaarligt Antal Rejser mellem Stationerne paa Bybanerne, dog saaledes at den sidste Rejse skal være paabegyndt inden en Time efter, at den første tiltraadtes.

Hvad angaar Omstigning mellem Bane og Sporvogn gaar Forslaget ud paa Indførelse af Fællesbilletter til en Pris af 30 Øre, der tænkes benyttet nøjagtig paa samme Maade som Omstigningsbilletterne paa de københavnske Sporveje, d. v. s., at de skulde give fri Ret til Rejse med Bane og Sporvogn i 1 Time, og dette uanset om det kun er fremadgaaende Rejse eller baade hen og retur.

Med Hensyn til Fordelingen af Prisen paa

Fællesbilletten foreslaar Kommissionen, at der deles lige over, saa Statsbanerne faar de 15 Øre og Sporvejene de andre 15. Det paaregnes, at den foreslaaede Ordning vil give en betydelig Trafikforøgelse.

Hvornaar Nyordningen skal træde i Kraft, kan der paa nærværende Tidspunkt ikke siges noget om. Da der som nævnt skal ske Ændringer i Statsbanernes Takster, skal Sagen forelægges Rigsdagen til Godkendelse, men da Kommissionen jo er naaet til Enighed, og Reformen afgjort vil være af Betydning for Publikum, tør man sikkert gaa ud fra, at Sagen vil blive gennemført.

LOKOMOTIVFØRERE — MOTORFØRERE

I den ledende Artikel i sidste Nummer af Bladet omtalte vi Lokomotivfører Borchers tragiske Død.

Vi oplyste i samme Forbindelse, at en Del af Pressen og Publikum havde følt sig foruroiget ved Hændelsen og havde henvendt sig til Generaldirektøren, som i Sagens Anledning havde udtalt, at hvis Lyntogsførerne eller Motorførerne følte sig overbelastet, kunde de blive overflyttet til *Damplokomotiverne*. Dette fik en Del af Pressen imidlertid en forkert Opfattelse af; man troede, det betød, at eventuelle overtrætte Motortjenestemænd vilde komme til at fremføre *Damptog*.

Blandt de, som har faaet denne forkerte Opfattelse af Generaldirektørens Udtalelser, er ogsaa et af vore Medlemmer, Lokomotivfører H. P. Hansen, Gb. Han har i Nationaltidende for 17. November faaet optaget en Artikel om dette Emne, men hans Polemik hviler altsaa paa en Misforstaaelse. Generaldirektøren har ikke talt om Damptogene, han har tværtimod været fuldstændig klar over, at Personale, som gaar fra Motortjeneste til Damp-tjeneste, naturligvis gaar ind i denne Tjenestes forskellige Grene i Henhold til deres Anciennitet. H. P. Hansens Kritik paa dette Punkt falder altsaa til Jorden.

Vor Kollega har imidlertid ogsaa fundet sig foranlediget til et Udfald mod Lyntogsførerne og i det hele taget mod den Del af vore Kammerater, som kører de motordrevne Tog.

Generaldirektøren har i ovenomtalte Anledning udtalt, at Lyntogsførerne hverken er for

unge eller for gamle, men erfarne Elitefolk. Denne Udtalelse har H. P. Hansen benyttet til det ovennævnte Udfald mod Motorpersonalet; han skriver i sin Artikel følgende:

»Hvor megen Værd man kan tillægge Generaldirektørens Udtalelse om Motorførerne som et særligt Elitefolk, skal her gives et Eksempel paa.

I min nu mere end 30-aarige Tjeneste som Damplokomotivfører havde jeg for nogle Aar siden »til Observation« en Lokomotivfyrbøder, hvis tjenstlige Forhold var mindre tilfredsstillende. Efter to Maaneders »Observation« afkrævede Administrationen mig en Erklæring derom, og den lød: — »Lokomotivfyrbøder N. N. savner Evne til i tilstrækkelig Grad at kunne koncentrere sine Tanker om de mest almindelige og dagligdags forefaldende Ting paa Lokomotivet«. — Denne Lokomotivfyrbøder er for flere Aar siden overgaaet til det, Generaldirektøren kalder for de erfarne Elitefolk.«

Dette har vakt vældig Harme blandt Motorpersonalet; men er der i det hele taget noget at være forarget over?

Vi kender jo alle Forholdene fra Motorvæsenets første Aar, hvor Lokomotivmestre og Maskiningeniører udtalte sig om Lokomotivfyrbødernes Anvendelighed i den nye Driftsform. Der var nogle Lokomotivfyrbødere, om hvem de overordnede Tjenestemænd udtalte, at de maatte anses for uegnede til Motortjenesten. Men efter at det ved Organisationens Indgriben er lykkedes at faa ændret disse Forhold, har vi alligevel set, at adskillige af dem, som efter Maskiningeniørernes Mening ikke kunde anvendes i Motortjenesten, dog er kommet over i denne Tjeneste og dør udfylder deres Post paa aldeles tilfredsstillende Maade.

Dette viser, at de paagældende Lokomotivmestre og Maskiningeniører ikke har forstaaet at vurdere de vedkommende Lokomotivfyrbødere rigtigt og derfor har afgivet et fejltagtigt Skøn, en forkert Bedømmelse. Og det er tilsyneladende nøjagtigt det samme, der er sket for Lokomotivfører H. P. Hansen. Det ser ud til, at han paa dette Omraade kan gaa i Baas med andre, som har foretaget forkerte Bedømmelser af Medansatte, men vi synes ærlig talt ikke, at dette er noget at rose sig af, og vi kan heller ikke se, at dette skulde sætte nogen Plet paa Motorførerne.

Hvad enten vi kører med Damp eller Olie, saa er vi jo nu engang Lokomotivmænd allesammen, og der kan ikke være nogen rimelig Grund til, at den ene Kategori skulde ride paa Ryggen af den anden. Vore Bestræbelser bør gaa ud paa Samling og Enighed.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Samling.

I »Nationaltidende« for den 17. November d. A. har Hr. Lokomotivfører H. P. Hansen, København, faaet optaget en Artikel, som stiller Hr. Hansen i et ejendommeligt Lys.

Hansen har benyttet Generaldirektørens Udtalelse til »Ekstrabladet« — i Anledning af den sørgelige Begivenhed, hvor Lokomotivfører Borchert af en eller anden Grund sprang ud fra Lillebæltsbroen — til at ride sin Kæphest: Aversion mod Motorkøretøjerne og det Personale, der fører Lyntogene.

Ved at læse Artiklen maa man faa den Opfattelse, at Hr. Hansen lider i høj Grad af Mindreværdskomplekser, som berøver ham Evnen til at tilpasse sig Udviklingen. H. P. Hansen burde vide, at selv om hele Lokomotivpersonalet var saa naivt at slutte op om hans Synspunkter, vilde der højst blive et medlidende Smil til os lig det, gode Mennesker sendte Droskehestene paa Kongens Nytorv, naar Bilerne suste forbi dem.

Hr. Hansen er forarget over, at Generaldirektøren i ovennævnte Interview har udtalt, at Motorførere, der føler sig overbelastet, overføres til Damptogene. Dette behøver efter min Mening ikke at betyde, at Damptogstjenesten betragtes som mindre krævende, men at der paa Damplokomotiver altid er to Mand paa Førerpladsen, saaledes at hvis Føreren skulde blive syg eller paa anden Maade utjenstdygtig, kan Lokomotivfyrbøderen træde til.

Hr. Hansen kritiserer ligeledes det Menneskemateriale, der anvendes til Lyntogførere, trods det, at han samtidig oplyser, at de uddannes som Damplokomotivpersonale og udtages blandt disse.

Sagen er jo, at der sker pludselig Sygdom og Dødsfald i alle Samfundslag; ingen kan ved Antagelse af Personale gardere sig derimod mere, end Statsbanerne gør, særligt til udsatte Poster, og naar Generaldirektøren til Beroligelse for det rejsende Publikum fremhæver dette, synes jeg, det er urigtigt, at en Tjenestemand gennem Dagspressen vil søge at svække Publikums Tillid til Statsbanernes Sikkerhed.

Hr. Hansen begrundet sin Mistillid til Motorførerne med, at han engang har haft en ung Lokomotivfyrbøder med sig til Observation et Par Maaneder og derefter givet den unge Mand en meget daarlig Anbefaling; men trods dette er den paagældende Motorfører i Dag.

Jeg synes heller ikke, dette Forhold vejer tilstrækkeligt til at betvivle Statsbanernes Bestræbelser for at faa bedst muligt Menneskemateriale til Motorkørsel. Vi har jo alle været unge, og Ungdom og Visdom følges som bekendt ikke altid ad; den unge Mand kan jo have forbedret sig.

Det mest mærkelige ved den Sag er, finder jeg, at Statsbanerne har valgt H. P. Hansen til Observatør, naar de tilsyneladende ikke har haft Tillid til Hansens Bedømmelse af Lokomotivfyrbøderen.

Jeg kan ikke lade være med at føle lidt Medlidenhed med H. P. Hansen, som jeg i vore unge Dage har

været sammen med mange Gange til Delegeretmøder, hvor han med stor Iver og Dygtighed deltog i Forhandlingerne og havde flere betroede Tillidshverv i Organisationen, men som nu forsumper i Jalousi overfor yngre Kolleger og slet ikke forstaar at tilpasse sig den Udvikling der er og sikkert stadig vil fortsætte.

At Damplokomotivet, som vi ældre har arbejdet med i mange Aar, er ved at glide ud til Fordel for Motordrift medfører selvfølgelig en Del Ulemper for os med anden Kørsel — maaske Godskørsel — hvor vi ellers er vant til Persontøgsørsel o. lign. Dette kan jo være trist nok; men man kan lige saa godt tage det med godt Humør, naar vi bestemt ved, det ikke bliver anderledes.

Hr. Hansen skriver, at Artiklen er skrevet efter Opfordring af mange Damplokomotivførere, det er for saa vidt kedeligt, da jeg tror, Tiden er inde til et Samarbejde mellem alle Lokomotivmænd om vigtigere Ting end Avisskriveri om Forhold, der ikke lader sig ændre.

Jeg vil derfor sige til Lokomotiv- og Motorpersonalet, lad os slutte os tæt sammen i Arbejdet om Forbedring af saavel vore økonomiske som arbejdsmæssige Forhold og ikke fortabe os i naragtige Diskussioner om hvem af os, der er de bedste.

Fredericia, i November 1938.

Th. Jensen.

ET BESØG I BELLAHØJ SKOLES PLANETARIUM

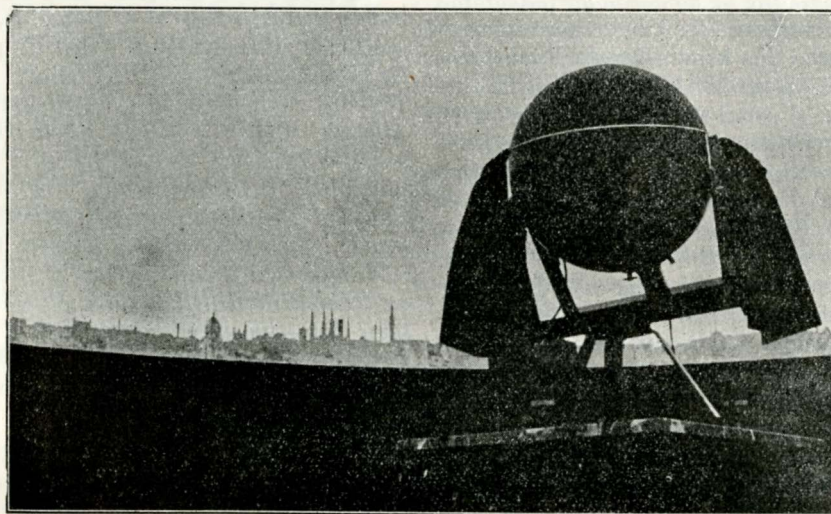
Den 9. November indledede de københavnske Afdelinger Vinterens Oplysningsarbejde med et Besøg i Planetariet i Bellahøj Skole. Der var i alt 34 Deltagere. Efter Besøget, som varede ca. 2 Timer, drak man Kaffe i Restaurant »Bellahøj«. Sangen forglemtes heller ikke. Jeppe Aakjærs »Anna var i Anders kær«, Oskar Hansens »Vel mødt, nu trykkes alle Hænder« og Andersen Nexøes »Snart er Dagen inde«

blev sunget, og da man skiltes, var alle enige om at have tilbragt en interessant, lærerig og god Aften.

Bellahøj Skolen er den første Skole i Danmark, som har et Planetarium (Stjernekammer), og dette er samtidig det mest moderne i Skandinavien. Ved Ankomsten blev Deltagerne modtaget af Skolens Inspektør, Hr. Egerod, som bød velkommen og gav en kort Forklaring om en moderne Skoles Arbejdsmetoder. Naar Skolen havde faaet et Stjernekammer, saa var det for paa anskuelig Maade at belære Børnene om vort Stjernesystem, idet de fleste Børn i København kun har Lejlighed til at se et ganske lille Stykke Himmel mellem Husrækkerne. Men der er ogsaa andre end de københavnske Børn, som nyder godt af den mekaniske Stjernehimmel; der har nemlig været ca. 20 000 Besøgende i den korte Tid, Skolen har virket.

Efter at Deltagerne havde skrevet deres Navne i den fremlagte Protokol, ønskede Hr. Egerod os en fornøjelig og belærende Aften.

I Vestibulen modtoges vi af den Lærer, som har til Opgave at undervise i dette vidunderlige mekaniske Himmelhvælv, og Læreren, Hr. Ingolf Andersen, var Mester i sit Fag; thi foruden at forevise Stjernehim-melens Udseende paa ethvert ønsket Sted og Tids-punktet blev der givet Oplysninger af forskellig Art om de vigtigste Stjernebilleder. Foredraget begyndte med Eksempler, bl. a. fra babylonsk og græsk Mytologi, fortsatte med senere Tidens Indsats, med Omtale af f. Eks. Tycho Brahes Stjerne og Herschells Opdagelse af Uranus, og gled til sidst ud paa den moderne Astronomis Arbejdsmarker. Vi drejede Himlen, saa vi kunde se Sirius, Himmelens klareste Fiksstjerne, ogsaa kaldet Hundestjernen, fordi den findes i den store Hund. Sirius er hvid, og dens Afstand fra Jorden er ca. 9 Lysaar. Sirius' Ledsager betegnes som Himmelens mærkeligste Stjerne, dens Stof er saa sammenpakket, at Vægtfylden er 50 000. Paa vor Flugt mellem Mælkevejens Stjerner traf vi enkelte Taager, som ikke kunde opløses i Stjerner, men svævede som uregelmæssige »Skyer« i Rummet; vi passerede en enkelt Stjernebob i en Afstand af ca. 30 000



Stjernekammeret.

Lysaar, og derefter gik Rejsen til de store, fremmede Mælkevejssystemer, de saakaldte Spiraltaager, hvis Lys er Millioner af Aar om at naa Jorden.

Til Slut vendte vi tilbage til Jorden og oplevede en Regn af Novemberstjerneskuddene, Sneomiderne, der som smaa Løgeger, maaske kun 1 mm i Tværmaal, med omkring 70 km's Fart i Sekundet strøg gennem Atmosfæren og i et glødende Nu trak deres Ildstriber hen over Himmelen. Ikke mindre end ca. 20 Mill. Stjerneskuud træffer Jorden paa et Døgn.

I Stjernekammerets Horisont er vist en Silhuet af alle de højeste Punkter i København, hvilket giver den viste Stjernihimmel en naturtro Baggrund.

Besøget kan ogsaa siges at have rent historisk Interesse, idet Bellahøj Skolen er bygget paa Svenskelejrens Grund i Brønshøj. Det var her, Carl Gustav laa i Lejr med sin Hær 1658—60. Hæren, som bestod af svenske, polske og tyske Tropper, fik her hver sin Afdeling at beho, Bebyggelsen var opført efter Tegninger af en svensk Officer og Ingeniør ved Navn Erik Dalberg. Det var her ude fra, at den minderige Storm paa København foregik Natten til den 11. Februar 1659. Fredsforhandlingerne, som indlededes efter den mislykkede Storm og Carl Gustavs Død, betød dog ikke, at Svenskerne forlod Bellahøj; først Sommeren 1660 brød Hæren op, og de Brønshøj Bønder aandede lettet op og kunde atter dyrke deres Jord uhindret.

Der er ved Udgravninger fundet flere interessante Ting samt forskellige Vaaben.

Navnet Svenskelejren har iøvrigt givet Anledning til megen Kritik, først efter at Hr. Skoleinspektør Egerod havde givet et sagligt og historisk underbygget Indlæg i Debatten, synes der at være blevet Ro om Navnet.

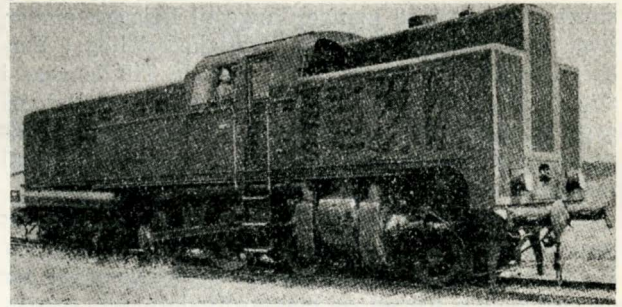
Torbenfeldtvej, i November 1938.

P. Sessing.

TYSK DIESELLOKOMOTIV

Trods Aartiens Udvikling og de herunder indvundne Erfaringer har Dieselmotorer ikke kunnet gøre sig gældende for Lokomotiver i den kendte Konstruktionsform med højere Kraftydelse (over 500 HK). Ganske vist findes der i nogle Lande et Antal svære Diesellokomotiver med Vædske- eller Tryklufttransmission, som uden Tvivl repræsenterer tekniske Spidsydelse og udfylder de Opgaver, der er stillet til dem, men i alle Tilfælde er deres Totaløkonomi, naar Bygnings- og Vedligeholdelsesomkostninger m. m. tages i Betragtning, endnu saa daarlig, at Stor-Diesellokomotiver for alle forekommende Driftsforhold endnu ikke fortrænger Damplokomotivet, og vil næppe komme til det i overskuelig Fremtid. Trods dette ligger Diesellokomotivets videre Udvikling ifølge tysk Faglitteratur ikke stille, men førende Firmaer paa Lokomotivbygningsområdet bestræber sig paa en Løsning af Problemet: Dieselmotoren som Lokomotivmaskine.

En af de sidste Udførelsesformer er det i Figuren viste 2 B 2-Diesellokomotiv, udført af Firmaet *Hum-*



Tysk 2 B 2-Diesellokomotiv.

holdt-Deutsch-Motor-Aktieselskab. Lokomotivets Anvendelighed har efter indgaaende Prøvekørsler vist sig at være upaaklagelig. Dets ydre Obygning ligner — særligt med Henblik paa Driv- og Løbeværk — et Damplokomotiv. Det har tre 2-Takts dobbeltvirkende Dieselylindre; de to udvendige Cylindre virker paa den bageste Drivhjulaksel, og den indvendige virker paa den forreste Drivhjulaksel, som er tildannet som en Krumtapaksel.

Med Trykluft, fremstillet i en dieseldrevet Kompressor, sættes Maskinen i Gang under samtidig Indsprøjtning af Brændselsolie, som antændes af en elektrisk ophedet Glødespiral. Med tiltagende Hastighed nedsættes Trykluftens Medvirken mere og mere, indtil Dieselylindrene sluttelig ved Selvtænding arbejder som en almindelig Dieselmotor. Da der til Stadighed haves Trykluft til Raadighed, kan denne iøvrigt anvendes i Cylindrene under større Ydelser og Hastigheder til at forhøje Trækkekraften. Af Hensyn til Drivakslernes højst forskellige Omdrejningstal reguleres Tændpunktet med en Centrifugalregulator.

Brændselsforraadet, der er 2,5 t, er opmagasineret i en Beholder bag Førerpladsen. Dieselylindrene paa Hoved- og Hjælpemotorerne køles med Vand, hvis Omløb er sikret med Centrifugalpumper, hvoraf den ene køler selve Cylindrene, medens den anden køler Stemplerne. Vandets Køling foregaar i Kølere med Ventilator i Lokomotivets For- og Bagende.

Igangsætning foregaar paa en enkel Maade, der ligner Igangsætning af et Damplokomotiv. Først lægges Luftstyringen helt ud i den tilsluttede Køretning, og Brændstofpumpen indstilles; dernæst indlades Trykluft i Cylindrene, og Lokomotivet gaar i Gang. Allerede under Hjulenes første Omdrejninger indsprøjtes forstøvet Brændselsolie af de paa lavt Tryk indstillede Brændstofpumper, og Olien antændes af Glødespiralen, forbrænder og udøver Tryk paa Stemplerne. Naar Hastigheden vokser, formindskes Luftfyldningen lidt efter lidt ved at trække Styringen op, og Brændstofmængden gøres tilsvarende større, hvorefter det ikke varer længe, førend Kompressionen i Cylindrene gør Glødespiralen overflødig. Fra en Hastighed af 60 km og opefter arbejder Motoren som en almindelig Dieselmotor.

F. Spoer.

Udvidelse af Returbilletternes Gyldighed.

Den nye Institution »Folke Ferie«, hvis Opgave det som bekendt er at skabe de bedst mulige Forhold for Arbejderes Ferieophold, har rettet Henvendelse til Trafikministeren om Forlængelse af Gyldighedsfristen for Statsbanernes Returbilletter. Efter at Forholdene har været drøftet med Statsbanernes Generaldirektorat har Trafikministeren tiltraadt, at Returbilletterne i Tiden 1. Maj—15. September faar Gyldighed i 16 Dage mod 8 Dage i den øvrige Del af Aaret.

Det er som anført »Folke Ferie« der har rejst dette Spørgsmaal, men Prisløstelsen vil naturligvis faa Gyldighed for alle Statsbanernes rejsende i det paa-gældende Tidsrum. Det er derfor naturligt, at den omtalte Foranstaltning er blevet mødt med Glæde.

Banenedlæggelse udsat i sidste Øjeblik.

Haderslev Amtsbaner havde besluttet fra og med den 30. November d. A. at standse Trafikken paa den 38 km lange Strækning Haderslev—Vojens—Gram—Rødding.

Dette blev dog forhindret i sidste Øjeblik. Trafikministeriet meddelte nemlig, at der, forinden Spørgsmaalet om Banens Nedlæggelse kunde godkendes, var visse Forhold, som skulde bringes i Orden. Ifølge Meddelelser i Dagspressen drejer det sig dels om at sikre Personalets pensionsmæssige Forhold, ligesom der er Tale om en Tilbagebetaling af et i 1933 ydet Laan paa 300 000 Kr.

MINDESTENSAFSLØRING

Onsdag den 9. November samledes ved Aarhus Østbanegaard Repræsentanter for de fleste nordjyske Maskindepoter i et Antal af ca. 35. Kl. 14,50 fulgtes man i Flok til den nærliggende nordre Kirkegaard, hvor der paa den ved Hverrestrupulykken afdøde Lokomotivfyrbøder K. V. Møllers Grav skulde afsløres en Mindesten, rejst af jyske Lokomotivmænd.

Ankommet til Graven hilstes paa Møllers nærmeste Familie, der var kommet til Stede, hvorefter Lokomotivfører Georg Hansen, Randers, i en smuk Tale mindedes den afdøde og samtidig omtalte Mindestens Tilblivelse. Hansen bad Familien modtage Stenen som et Udtryk for det gode Kammeratskab, der havde hersket mellem Møller og hans Kolleger.

Paa Familiens Vegne modtog Overassistent Møller Mindestenen. Han tolkede Familiens Tak i følgende Ord:

»Paa min Svigerindes og hendes Børns og den øvrige Families Vegne skal jeg sige Dem en oprigtig og hjertelig Tak, fordi De har haft den venlige Tanke at rejse denne smukke Mindesten paa min Broders Grav.

Vi opfatter dette smukke Minde som et Tegn paa, at den strenge Død, der blev min Broder til Del hin forfærdelige Ulykkesdag ved Aalestrup, ogsaa er gaaet Dem til Hjerter. Vi opfatter det ogsaa som et Tegn paa, at man holdt af min Broder paa de Steder, hvor han havde sin daglige Dont.

Jeg beder Dem være forvissat om, at vi altid vil tænke paa denne Højtidelighed ved min Broders Grav med den største Taknemmelighed, og vi lover Dem, at vi altid vil værne om dette Minde, og at der altid skal være net og pænt omkring det Minde, De har rejst.

Endnu en hjertelig Tak —«

Af flere Deltagere blev der nedlagt Blomster paa Graven, hvorefter Højtideligheden var forbi, og Deltagerne spredtes.

C. R.



HOVEDBESTYRELSESMØDE DEN 23. OG 24. NOV. 1938

C. A. Jespersen fraværende paa Grund af Motoruddannelse.

Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen oplæstes og godkendtes.

Punkt 2. Meddelelser fra Formanden.

Organisationen har anmodet om, at der for Funktion som Lokomotivmester eller Depotforstander ydes en daglig Godtgørelse paa 2 Kr.; Generaldirektoratet har ikke kunnet imødekomme Anmodningen.

En Lokomotivfyrbøder, som var overgaaet til Haandværkerstillingen, men atter forflyttedes tilbage til Lokomotivtjenesten, har maattet refundere det Beløb, han, i den Tid han var Haandværker, oppebar udover Lokomotivfyrbøderlønnen. Det er foranlediget, at der er tilbagebetalt ham en mindre Del af det afkortede, nemlig svarende til Lokomotivfyrbødernatpenge for udført Nattneste.

Som tidligere omtalt er der over for Generaldirektoratet fremsat Anmodning om, at Lønninger m. v. udbetales i Lønposer, hvilken Form allerede anvendes nogle Steder. Generaldirektoratet har ikke kunne imødekomme dette Ønske; det paastaas at ville kræve Personaleforøgelse paa forskellige Udbetalingssteder.

I Skrivelse til Generaldirektoratet er der fremsat Anmodning om Lokomotivmestre til Ledelse af Elektrokontrollen og Odense Maskindepot.

En Depotforstander har faaet Vejledning med Hensyn til eventuel Forhøjelse af Depotforstanderhonoraret.

I Fællesskab med Dansk Jernbaneforbund og Jernbaneforeningen har vi anmodet om, at der maa blive set bort fra Lyntogsturene, naar Begrebet »den længste ordinære Tjeneste paa det paagældende Sted« skal fastsættes af

Hensyn til Afgørelse af, hvornaar der foreligger Udkommando. Generaldirektoratet har tiltraadt Forslaget.

En fra Lk. modtagen Anmodning om Oprykning i højere Stedstillægsklasse er videreekspereret til C. O.

Det har vist sig, at den ved Normeringslov 1932/33 givne Bestemmelse om, at Motorførere II med personligt Tillæg kan faa dette medregnet, naar deres Lønanciennitet ved Lokomotivførerforfremmelse skal fastsættes, ikke omfatter samtlige Motorførere II med personligt Tillæg, men kun dem, som pr. 1 Juli 1931 havde opnaaet 1 Alderstillæg. Efter Drøftelser med Generaldirektoratet har dette nu henstillet til Finansministeriet, at den nævnte Normeringslovsbestemmelse ogsaa faar Gyldighed for de Motorførere II med personligt Tillæg, som pr. 1. Juli 1931 endnu be fandt sig paa Grundlønnen.

Den ogsaa i Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde omtalte Sag vedrørende en af et Depots Afdelinger foranstaltet Udflugt, til hvilken der var nægtet Udstedelse af »Familiefripas til Foreningsudflugter« til Trods for, at der var rigelig Plads i Togene, har paany været forelagt Generaldirektoratet, som imidlertid ikke har villet ændre sin tidligere Afgørelse.

Spørgsmaalet om forbedret Lønanciennitet for de Lokomotivfyrbødere, som har haft en meget lang Aspiranttid, har gennem C. O. været forhandlet med Finansministeriet. Sagen er ikke afsluttet, men vil komme til Forhandling endnu en Gang.

Lyntogsturen i København, om hvilken der ikke kunde opnaas Enighed mellem Distriktet og Personalet, har været forelagt Tjenestetidsnævnet. Det opnaaedes, at en tidligere frivilligt ydet Ekstrafridag indlægges fast i Turen, og at Personalet skiftevis faar fri for en bestemt Raadighedstjeneste. Endvidere fastsloges det, at der normalt skal benyttes Lokomotivfører til Afløsning for Lyntogsførerne saavel under Orlov og Sygdom som paa de ovenfor omtalte Ekstrafridage.

Fra Struer har foreligget Klage over Rangerturen. Sagen er bragt i Orden.

Foranlediget ved Organisationens Krav om Fastsættelse af Forberedelses-, Afslutnings- og Afløsningstider for Elektroførere har Generaldirektoratet ønsket at foretage visse Undersøgelser. Disse var tænkt at skulle strække sig over 1 Aar, men da vi har gjort Indsigelse herimod, er der nu givet Tilsagn om en hurtigere Afslutning.

Som Følge af Beklagelser fra en Række Afdelinger har vi i Skrivelser til begge Distrikter henstillet, at den saakaldte »Staldtjeneste« bortfalder, saaledes at Personalet i Almindelighed selv klargør den Maskine, de skal køre med, og ligeledes selv foretager Afslutningsarbejderne paa den Maskine, med hvilken de har fremført et Tog.

En Afdeling har beklaget sig over, at Nedbrudsreserven er saa stærkt opdelt, at den i nogle Tilfælde synes illusorisk. Sagen har været behandlet i D. L. T.

En Afdeling var med det paagældende Distrikt blevet uenig om Forstaaelse af Tjenestetidsreglernes Ordlyd. Vi har maattet meddele, at den paaklagde Tjeneste ikke var i direkte Strid med Tjenestetidsreglerne, men trods dette var urimelig, idet det drejer sig om en Tjeneste, som paa een Dag omfattede 1½ Dags Tjeneste fra en fast Tur.

I Anledning af Uenighed med Hensyn til Fremsættelse af Ændringsforslag til Tjenestefordelingerne, har vi meddelt de paagældende Afdelinger, at saadanne Ændrings-

forslag altid bør afleveres til Turudvalg eller til Afdelingsbestyrelserne, som derefter foretager det videre fornødne.

Herning Afdelinger beklagede sig over, at der til Fremførelse af et bestemt Særtog anvendtes Lokomotivfyrbøder som Lokomotivfører og med Stationspersonale som Lokomotivfyrbøder. Efter at Sagen havde været forelagt 2. Distrikt, blev der udsat Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder til den paagældende Tjeneste.

Vi har beklaget os over Personaleforholdene i Eshjerg, hvorfra der foretoges Udstationering af et betydeligt Antal Lokomotivfyrbødere til Trods for, at der ved Depotet mangler 11 Tjenestemænd af denne Kategori. Distriktet har givet Tilsagn om Afhjælpning af Forholdene.

I Masnedsund er Rangermaskinen blevet erstattet med en Traktor. Da Organisationen har fundet denne Disposition besynderlig saa kort Tid efter Storstrømsbroens Ibrugtagelse, forud for hvilken der førtes Forhandlinger om Anvendelse af det tidligere ved Ms. Depot stationerede Personale, er der i saa Henseende sket Henvendelse til 1. Distrikt, som har givet Tilsagn om at overveje Spørgsmaalet om, hvor der i det hele taget ønskes stationeret Traktorer.

2. Distrikt har ikke ment at burde ombytte Arbejdshandskerne parvis; men vil ombytte Venstrehandsker for sig og Højrehandsker paa samme Maade. Sagen er Bestand for Behandling.

2 Kørelærere i Aarhus, henholdsvis Eshjerg, har ønsket sig fritaget for Hvervet; der er udpeget andre i Stedet.

Under Hensyn til, at 2. Distrikt havde Vanskeligheder med at give den aftalte Værkstedsuddannelse til de Lokomotivfyrbødere, som i indeværende Efteraar skal motoruddannes, foresloges det at udskyde Skoleuddannelsen af de paagældende ca. 1 Uge. Sagen har været drøftet med Generaldirektoratet, hvor man enedes om, at eventuelt manglende Værkstedsuddannelse kan gives de paagældende efter bestaaet Motoreksamen, men inden Attestkørslen.

Ved Turvalgene pr. 1. Oktober har nogle Afdelinger faaet Vejledning med Hensyn til Forstaaelse af Turvalgreglerne og Opstilling af Turvalglisten.

I Korsør var man utilfreds med, at Lokomotivfyrbødere, under Hensyn til at Remisearbejdere, som benyttes til Køretjeneste, ikke maa anvendes paa de store Maskintyper, jævnlige toges ud af Tur paa enkelte Dage. Maskinbestyreren gav Tilsagn om Afhjælpning af Forholdet.

Forskellige Spørgsmaal om Turanciennitet og Turbesættelse er afgjort.

Generaldirektoratet meddeler, at de foran Bloksignalerne opstillede Afstandsmærker nu vil blive ændret, saa de faar samme Form som de foran Stationerne opstillede.

Over for 2. Distrikt har vi fremsat Anmodning om en Ændring for Forholdene vedrørende Kørslen paa Eshjerg Havnebane samt Tønder—Højer, men Distriktet har ikke ment at kunne tiltræde Organisationens Forslag.

I Perioden siden sidste Hovedbestyrelsesmøde er der i 7 Tilfælde ydet Bisidderassistance ved Auditorforhør.

En Motorførerafdeling har beklaget sig over Anbringelse af idelugtende Gods (Fisk o. l.) i Motorvognes Godsrum. Sagen har været forelagt 2. Distrikt, som nu har givet Tilsagn om Anskaffelse af nogle Bærestativer til Anbringelse foran paa de paagældende Motorvogne, saa Fiskekasser o. l. kan anbringes der og ikke mere behøver at komme ind i selve Motorvognen.

2 tilskadekomne Kolleger, for hvem Direktoratet for Ulykkesforsikringen har beskæftiget sig med Spørgsmaalet om Erstatning, har faaet Assistance ved Sagens Behandling i det nævnte Direktorat.

Som Følge af Lokomotivfører Borchers Forsvinden, har vi paany beskæftiget os med Spørgsmaalet om Nødvendigheden af, at der i Lyntogene til Stadighed skal være 2 Lokomotivmænd paa Førerpladsen ligesom paa andre tomandsbetjente Tog.

Ved en Forhandling i Foraaret var der opnaaet Enighed om Installation af Centralvarme i Opholdsbygningen i Gødser. Da det imidlertid viste sig, at denne Foranstaltning vil koste betydeligt mere end kalkuleret, har Spørgsmaalet været Genstand for en ny Forhandling, hvor man paany enedes om at gennemføre den omtalte Installation, dog saaledes at Arbejdet tilrettelægges, saa det kommer til at strække sig over 2 Finansaar.

Paa Grund af forskellige Forhold vil der i indeværende Aar udover de paa Hovedbestyrelsesmødet i Maj d. A. omtalte Depoter tillige blive installeret W. C. ved Korsør Depot.

Lokaleforholdene i Struer, Ringsted og Esbjerg er besigtiget af Repræsentanter for Administrationen og Organisationen. Der opnaaedes Enighed om visse Forslag til Forbedringer. Distriktet foretager nu yderligere Undersøgelser og Kalkulationer, hvorefter Forslagene forventes endelig behandlet næste Aar.

Som Følge af, at der ved Gb. Depot opføres en ny Marketenderibygning, vil nogle Lokaler i Opholdsbygningen blive ledige. Ved Drøftelse med Distriktet er der for saa vidt angaar vor Organisation opnaaet Enighed om visse Ændringer i den hidtidige Lokalebenyttelse.

En Afdeling har beklaget sig over, at der i en Række Opholds- eller Hvileværelser ikke var Dunpuder paa Brikene, saaledes som fastsat, men derimod Puder med Træuld e. l.; meddelt, at det paaklagede kan afhjælpes lokalt, de forskellige Lokomotivmestre eller Depotforstandere kan jo rekvirere de nødvendige Puder.

Generaldirektoratets Opmærksomhed er blevet henledt paa Ønskeligheden af, at der i Forbindelse med Spørgsmaalet om Genopførelse af den ved Fredericia Maskindepot nedbrændte Magasinbygning tages Hensyn til Muligheden af en Udvidelse af Marketenderiforholdene.

Foranlediget ved, at en R-Maskine, som har faaet paa-monteret Trykluftbremseapparater, kun har faaet disse paa Tenderen, medens der paa selve Maskinen er bibeholdt Dampbremse, har vi over for Generaldirektoratet anført, at de Lokomotiver, som trykluftbremsestyres, bør have Bremseapparater af denne Type paa saavel Maskine som Tender.

Lokomotivfører N. C. Nielsen, Tønder, har skænket Feriehjemmet sin Andel, 120 Kr.

Som en Fortsættelse af de i Foraaret tilrettelagte Foredrag for Elektroførere om Trykluftbremsen, er der i Efteraaret arrangeret Foredrag om Teknikken i de elektriske Motorvogne.

Gennem A. O. F. er indkøbt et Antal Eksemplarer af »Den danske Fagbevægelses Historie indtil 1880«. Værket er indbundet og udsendt til Læseværelserne.

Den lille Forening »T. B.« og Foreningen »Boserup Minde« har hver faaet til Tilskud paa 25 Kr. i deres Arbejde til Støtte for tuberkulose.

Paa Grund af den forandrede Beregning af Jubilæumsanciennitet er Lokomotivførernes Jubilæumsforening i 1. Distrikt kommet i økonomiske Vanskeligheder. Efter Anmodning har vor Organisation laant Jubilæumsforeningen 4000 Kr., som forrentes og afdrages paa 3 Aar.

De 4 Jernbaneorganisationer har i Fællesskab anmodet Generaldirektoratet om, at der paany bevilges nogle Rejsestipendier til Personalet, hvilken Bevilling inddrogtes i 1932/33.

Herudover er der behandlet en Del Sager af mere lokal Beskaffenhed eller vedrørende mere personlige Forhold. Formandens Meddelelser godkendtes.

Punkt 3. Meddelelser fra de stauende Udvaly.

Velfærdsudvalget har afholdt Møde og taget Stilling til et betydeligt Antal (ca. 40—50) Forslag om Velfærdsforanstaltninger paa Lokomotiver og Motorvogne. En Række af Forslagene vil blive fremsat over for Generaldirektoratet.

Jernbaneorganisationernes 3 kooperative Forsikringsforeninger har indledet et Arbejde tagende Sigte paa Fællesoptræden i propagandamæssig Henseende. Der er nedsat et Udvalg til videre Behandling af Spørgsmaalet.

C. O. har afholdt Repræsentantskabsmøde, hvor vor Organisations Formand og Sekretær genvalgtes til Bestyrelsen. Mødet har i øvrigt været udførligt omtalt i D. L. T.

N. L. F. har afholdt ordinær Repræsentantskabsmøde, hvor der blev aflagt Beretning om Løn-, Tjenestetids-, Uddannelsesforhold m. v. i de forskellige Lande.

Paa Gb. er der opført en ny Bygning til Marketenderi. Denne vil snart blive taget i Brug, og det nye Marketenderi vil blive tip top moderne indrettet.

Toges til Efterretning.

Punkt 4. Meddelelser fra Hovedkassereren.

Hovedkassereren fremlagde en Regnskabsoversigt pr. 30. September d. A. Balancen var Kr. 698.185,15, hvilket er en Formuefrengang i sidste Kvartal paa Kr. 3.718,78. Siden 1. Januar d. A. er der ialt en Formuefrengang paa Kr. 20.356,62.

Samtidig forelagdes en Oversigt over Feriehjemmets Indtægter og Udgifter i Sæsonen 1938. Den økonomiske Situation tegner saaledes, at Aaret sandsynligvis vil slutte med et saadant Resultat, at et af Feriehjemmets Laan. 5.500 Kr., kan afvikles.

Regnskabsoversigterne godkendtes.

Punkt 5. Foreningens 40 Aars Jubilæum.

I Anledning af Organisationens 40 Aars Jubilæum vedtoges det at holde en Festlighed i Forbindelse med den ordinære Kongres i 1939, som i den Anledning ansættes til 3 Dage. Kongressen tilrettelægges i den første Uge i Maj. Det vedtoges endvidere at yde et vist Tilskud til Afdelinger, som eventuelt ønsker at arrangere Festligheder umiddelbart forud for eller efter Organisationens Kongres.

Sagen omtales udførligere andetsteds i Bladet.

Punkt 6. Behandling af foreliggende Sager.

Medens Gennemkørsel paa Stationer almindeligvis finder Sted ad lige Spor, findes der 3 Stationer (Ringsted, Fredericia og Lunderskov), hvor Togvejene forgrener sig, og hvor der kan gives Gennemkørsel ad afvigende Spor (Ringsted Tog fra Øst, Fredericia Tog fra Nord og Lunderskov Tog fra Øst). For i de Tilfælde, hvor der skal

køres igennem ad det afvigende Spor, at give Lokomotivpersonalet Underretning herom saa tidligt som muligt, foreslaar Generaldirektoratet en ny Type fremskudt Signal (Daglyssignal af Trebegerstypen), saaledes at der paa dette Signal som hidtil vises »almindelig« Gennemkørsel mod Tog, som kører gennem Stationen ad lige Spor, medens Tog, som kører igennem ad afvigende Spor, faar et i skraa Retning vist Gennemkørselssignal.

Forretningsudvalget og Signalkommissionsmedlemmerne for de paagældende Strækninger har haft Lejlighed til at se et opstillet Prøvesignal i Virksomhed. Hovedbestyrelsen vedtog at godkende den foreslaaede Signaltipe, dog under den udtrykkelige Forudsætning, at Retningsviser paa Hovedsignalet bibeholdes.

I Anledning af det forestaaende Bestyrelsesvalg til Statsbanepersonalets Sygekasse er de 4 Jernbaneorganisationer enedes om at opstille en Fællesliste. Man er endvidere enedes om, at vor Organisation paa Fælleslisten faar 1 Bestyrelsesmandat for de ubemidlede og 1. Suppleantpladsen for de bemidlede. Det vedtoges at genopstille Lokomotivfører Frode Nielsen, København, som Bestyrelsesmedlem med Soph. Jensen som 1. og Lokomotivfører V. Johansen, Aarhus, som 2. Stedfortræder. Som 1. Stedfortræder for de bemidlede genopstilles Soph. Jensen.

Spørgsmaalet om Lyntogslokomotivfører F. G. Brunds Indordning i Anciennitetsrækken behandlede. Det vedtoges at foreslaa Generaldirektoratet, at Brund indordnes i Lokomotivførerrækken paa Grundlag af sin Lokomotivfyrbøderanciennitet.

Struer og Thisted Afdelinger anmoder om Tilskud til Afholdelse af Jubilæumsfestlighed. Det vedtoges at yde et Tilskud paa 5 Kr. for hvert i en eventuel Fest deltagende Medlem eller Pensionist.

Paa Foranledning af Av. Motorførerafdeling drøftedes Elektroførernes Lønforhold. Sagen toges til Efterretning.

»Faarupgaard's Minde« anmoder om Støtte. Paa Grund af forskellige Forhold vedtoges det ikke i Aar at efterkomme Anmodningen.

Som omtalt i Referatet fra I. T. F.s Kongres er der nu inden for Forbundet oprettet en Fond til Støtte for alle de af Nazisme og Fascisme ramte Kammerater (altsaa saavel de direkte kæmpende som Emigranter og deres Familie). I. T. F. opfordrer til at støtte denne Fond. Da de i Referatet af sidste Hovedbestyrelsesmøde omtalte 500 Kr. til et spansk Vajsenhus ikke er kommet til Udbetaling, vedtoges det at overføre det paagældende Beløb til I. T. F.s Understøttelsesfond.

Punkt 7. Eventuelt.

Forskellige Forhold drøftedes.

E. K.

Af KONG CHRISTIAN DEN IX'S UNDERSTØTTELSSESFOND

ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1939 kunne uddeles ca. 1 200 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Trafik- og Personaleafdelingen, hvor ogsaa Blanketter til Ansøgning kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtigt, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2 500 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:
 Generaldirektør Knutzen,
 Banearbejder Fr. Bötchiær, Baneafdelingens Lager, Odense,
 Overassistent P. K. From Hansen, Københavns Hovedbanegaard,
 Lokomotivfører J. S. E. Kuhn, Kalundborg,
 Trafikinspektør J. Okkels, 2. Distrikt, Aarhus,
 Fuldmægtig J. Rohleder, 1. Distrikt, København,
 Lokomotivfører L. M. Schmidt, Københavns Godsbanegaard,
 Fuldmægtig Frk. A. Westergaard, Trafikkontoret, København, og
 Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København.

DØDSFALD

Lokomotivfører P. Olsen, Assens, døde den 25. November paa Riis Skov Nervehospital af en Nerveidelse i Forbindelse med Hjerteforkalkning. Han blev den 1. December begravet i Assens.

Vi, der har været sammen med ham i Assens i en længere Aarrække, vil savne ham og bevare Mindet om ham som den gode, retskafne og hjælpsomme Kollega og Kammerat, han var.

I de mange Aar, Olsen var i Assens, var han Repræsentant for D. L. F. i Assens Underafdeling.

I. Birkbo.

TAKSIGELSER

Tak for den store Opmærksomhed, der blev mig udvist i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum.

Chr. Soele,
 Lokomotivfører.

For den smukke Mindesten, De har rejst paa min kære Mand, Lokomotivfyrbøder Kaj Vilhelm Møllers Grav, siger vi Dem Familiens oprigtige og hjertelige Tak.

Paa Familiens Vegne
 Helene Møller,
 p. T. Kommunehospitalet,
 Aarhus, November 1938.

JERNBANELÆGER

Nye Specialister.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øre-, Næse- og Hals sygdomme antaget Dr. P. Bertelsen, Vestergade 19, Thisted. Konsultation Hverdag Kl. 13—15, undtagen Lørdag.

Endvidere er foruden de hidtidige Øjenlæger antaget Specialist i Øjensygdomme, Dr. med. Harald Anthonisen, Danmarksgade 9, Holstebro. Konsultation Kl. 13—15, Lørdag Kl. 9—10.

Notitser

»Nordpilen« og Norgesforbindelsen.

Fra Sommerkøreplanen næste Aar vil »Nordpilen«, som hidtil har været sammensat af 2 Motorvogne og 1 Bivogn, blive formeret saaledes: 1 Motorvogn, 2 Bivogne, 1 Motorvogn.

I Hjørring vil Toget blive delt; den ene Halvdel kører som hidtil til Frederikshavn; den anden Halvdel kører til Hirtshals.

Der vil herved opnaas en væsentlig Forbedring af Norges Forbindelse til Tyskland over Flensborg—Hamburg.

»Nordjyden« afsporet.

Den 18. November afsporedes Lyntoget »Nordjyden« paa Aalborg Station. Som Følge af Uheldet maatte der oprangeres et Dampog, som fremførtes af en K-Maskine, der kørte Toget til Aarhus, hvorfra de rejsende befordredes videre med Motortog.

Dampogtoget var kun 15 Min. længere end Lyntoget om at tilbagelægge Distancen Aalborg—Aarhus.

8 Kreaturer dræbt af Toget.

For nylig var 11 Kreaturer en Aftenstund kommet ind paa Strækningen mellem Nivaa og Kokkedal; de løb alle i Sporet og blev paakørt af et Tog. De 4 dræbtes straks, og andre 4 maatte slaas ned paa Grund af deres Kvæstelser.

Ny stor Bevilling til Viadukter.

Som en Fortsættelse af den i Fjor givne betydelige Bevilling til Bygning af Viadukter og Underføringer, er der ogsaa i Aar bevilget et anseligt Beløb, nemlig 15 Mill. Kroner, til saadanne Arbejder.

Planen omfatter Bygning af ca. 30 Viadukter eller Underføringer, hvoraf Størstedelen skal udføres i Jylland.

Dublering af Jule-Lyntog.

Vi meddelte for nogen Tid siden, at Pladserne i Lyntogene i Juledagene allerede var udsolgt. Generaldirektoratet har stadig gjort Publikum opmærksom paa, at der trods dette ikke vilde blive Pladsmangel i Juletrafikken, da der bliver indsat en Mængde Særtog.

Forholdene er imidlertid nu kommet Administrationen til Hjælp. Frichs Fabrikker vil nemlig allerede inden Jul være i Stand til at levere 5 af de MO-Vogne, der er bestilt til Levering næste Foraar, og ved Hjælp af disse nye Vogne, hvoraf 2 skal stationeres paa Sjælland og 3 i Jylland, vil nogle af Jule-Lyntogene blive dubleret. Det siger sig selv, at Publikum er glade for denne Udvidelse.

De Tog, som herefter vil blive dubleret, er »Midtjyden« den 23. December, »Østjyden« den 24. December samt »Nordjyden« den 24. og 27. December.

Styrtet af Toget.

Søndag den 20. November var der Brevdueudstilling i Aalborg. Blandt de besøgende her var ogsaa en Del Svenskere, som rejste med »Nordpilen« fra Aalborg til Fre-

derikshavn for derfra at sejle til Göteborg. Under Kørslen mellem Aalborg og Hjørring styrtede en af dem ud af Toget, medens dette kørte med stor Hastighed. Det formenes, at han vilde paa Toilettet, men tog fejl af Dørene, saaledes at han uden at ane det aabnede Døren ud til det fri og derved styrtede ud.

Den paagældende blev fundet paa Strækningen og bragt til Sygehuset i Brønderslev. Han var stærkt kvæstet, men det formenes dog, at han vil komme over Uheldet.

Koblingsbrud foraarsager stor Ulykke.

Natten mellem den 19. og 20. November kørte et af 18 Vogne bestaaende Godstog fra Oslo op mod Nabobyen Alnabru. Under Kørslen sprængtes en Kobling i den forreste Del af Toget. De 13 bageste Vogne begyndte derefter at løbe tilbage mod Oslo og naaede efterhaanden op paa en betydelig Fart. Under en af Broerne nede i Byen løb Vognene af Sporet; de tørnede mod en Bropille, som knækkede, hvorefter Broen styrtede sammen og faldt ned over de afsporede Godsvogne, der var stærkt indfildrede i hinanden. Den materielle Skade er betydelig, men heldigvis var Broen ubefærdet i Uheldsøjeblikket, saaledes at der ikke er Tale om Menneskebeskadigelse.

Attentat mod Lyntoget.

Den 1. ds. ved 7-Tiden om Morgenen var »Nordjyden« Genstand for et Attentat syd for Arden. Et Par Jernplader var anbragt saaledes i Sporet, at nogle Sveller sprængtes, da Lyntoget med 100 km's Hastighed kørte hen over Stedet. Dette bevirkede et kraftigt Ryk i Toget, som derefter bragtes til Standsning for at undersøge Aarsagen; saa snart denne var konstateret, kørte Toget videre.

En ung Mand er anholdt og har tilstaaet at være Skyld i Attentatet; han vilde se, om Skinner og Sveller kunde taale Lyntogets Passage, naar de omtalte Jernplader var anbragt mellem dem.



Udnævnelse fra 1.—12.—38:

- Lokomotivfyrbøder A. E. Jensen, Kbhvns Godsbgd., til Lokomotivfører i Skern (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder J. E. Wittenberg, Nyborg, til Lokomotivfører i Glyngøre (min. Udn.).
- Motorfører II (E) C. Pedersen (Kistrup), Enghave, til Togfører, Gedser (min. Udn.).
- Motorfører II A. Poulsen, Viborg, efter Ans. if. Opslag til Motorfører I, Struer (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder C. A. Ankerstjerne, Aarhus H., efter Ans. if. Opslag til Motorfører II, Aarhus H. (L), (min. Udn.).
- Lokomotivfyrbøder H. E. H. Kruse, Kbhvns Godsbgd., efter Ans. if. Opslag til Motorfører II (Elektrofører) Enghave (min. Udn.).
- Overportør II O. F. Riberhegn, Enghave, efter Ans. if. Opslag til Motorfører II (Elektrofører) Enghave (min. Udn.).
- Lokomotivfører J. S. P. Søndergaard, Glyngøre, er efter Ans. tildelt Funktion som Depotforstander i Glyngøre.

Efternævnte Lokomotivfyrbøderaspiranter er fra 1.—12.—38 ansatte som Lokomotivfyrbødere med Tjeneste som ud for hver enkelt anført, nemlig:

L. V. Sørensen, Brande, i Struer.
 H. Andreasen, Esbjerg, i Brande.
 G. K. Løfgreen, Aarhus H., Langaa.
 J. Zeilberger, Esbjerg, i Padborg.
 H. Koue, Københavns Godshanegaard, i Gedser.
 N. Larsen, Aalborg, i Langaa.
 C. B. M. Revald, Aalborg, i Langaa.
 A. Nielsen, Aarhus H., i Padborg.
 H. W. Petersen, Struer, i Struer.
 J. A. Christensen, Struer, i Struer.
 K. E. D. Kofoed, Københavns Godsbanegaard, i Padborg.
 A. J. H. Christensen, Struer, i Brande.
 W. F. T. Ackermann, Aalborg, i Padborg.
 F. S. Jensen, Struer, i Brande.
 F. G. Jensen, Struer, i Brande.
 H. A. Christensen, Københavns Godsbane, i Glyngøre.
 K. G. Olesen, Aarhus H., i Brande.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—12.—38:

Lokomotivfører J. P. E. Larsen, Skern, til Hobro.
 Lokomotivfører J. J. Birkbo, Fredericia, til Assens.
 Lokomotivfører (Depotforstander) P. A. K. Nielsen, Glyngøre, til Gedser med Ophør af Funktion som Depotforstander.

Lokomotivfyrbøderne:

V. Nielsen, Padborg, til Korsør.
 S. A. Danum, Brande, til Roskilde.
 H. C. Hyllegaard, Herning, til Aarhus H.
 H. D. Frederiksen, Kalundborg, til Aarhus H.
 A. C. S. Thomsen, Frederikshavn, til Aarhus H.
 V. Petersen-Rostgaard, Randers, til Aarhus H.
 E. Bojesen, Viborg, til Aarhus H.
 W. B. Jensen, Padborg, til Fredericia.
 H. Bech, Viborg, til Fredericia.
 H. Jepsen, Lunderskov, til Fredericia.
 N. B. Dablsen, Brande, til Nyborg.
 A. N. B. Andersen, Struer, til Nyborg.
 P. H. L. Lenz, Brande, til Tønder.
 F. Noes, Langaa, til Herning.
 R. Johansen, Brande, til Herning.
 J. T. Svaneborg, Slagelse, til Kalundborg.
 B. Nielsen, Glyngøre, til Frederikshavn.
 E. K. Larsen, Struer, til Viborg.
 H. Nielsen, Struer, til Lunderskov.
 F. R. Petersen, Padborg, til Slagelse.
 S. W. Kristensen, Padborg, til Viborg.
 A. R. K. Sørensen, Aarhus H., til Skanderborg.
 W. H. Pallesen, Langaa, til Aarhus H.
 A. H. Momme, Langaa, til Randers.

Afsked:

Lokomotivmester H. I. S. M. Pedersen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—39 (min. Afsked).
 Lokomotivfører M. Madsen, Herning (Depotforstander), efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—1.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører V. M. Mortensen, Aarhus H., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 28.—2.—39 (min. Afsked).

Lokomotivfører R. J. J. Rasmussen, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 28.—2.—39 (min. Afsked).

Dødsfald:

Lokomotivfører A. J. Borchert, Helgoland, sandsynligvis omkommet ved Drukning den 3.—11.—38.

Lokomotivfører P. C. C. L. Olsen, Assens, den 25.—11.—38.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivfører T. Jensen, København, den 31.—10.—38.

Pens. Lokomotivfører S. Nielsen, Esbjerg, den 16.—11.—38.

**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

Si.-Palater	Jyl.-Fyn	
18720	18026	Lindsay, P.: London Bridge brænder.
18721	18016	Tejn, M.: Katastrofe.
18722	18015	Sava, G.: Kniven, der læger.
18723	18014	Lernet-Holenia, A.: Riviera.
18724	17585b	Sparre, B.: En Herregaard til Salg.
18725	17938	Kästner, E.: Sommer i Salzburg.
18726	18027	Nilsson, E.: De uvelkomne.
18727	18025	Lindemann, K.: Alt levende lyser.
18728	18042	Forrester, C. S.: Den lykkelige Hjemfart.
18729	18053	Tandrup, H.: Farao gaar amok.
18730		Bay-Hansen, C. F.: Vi erobrer Danmark.
18731		Kock, N.: Sønderjyder vender hjem fra Østafrika.
18732	18033	Andersen, R.: Jordan rundt efter Guld.
18733	18113	Ott, E.: Ravna og Renerne.
18734	18129	Sonne, C.: Min Livsmelodi.
18735	18043	Jeg er Spion af »E. 7«.
18736	18037	Baré, M.: Kærlighed bør være nænsom.
18737	18044	Heinesen, W.: Noatun.
18738	18049	Løjmand, H.: Magsvejre og Modvind.
18739	18052	Strømgren, H. L.: Før døde man af det —.
18740	18038	Buccholtz, J.: Fugle paa Taget.
18741a	18031a	Roberts, K.: Nordvest-Passagen. I.
18741b	18031b	do. do. II.
18742	18054	Wøller, J.: Rejsen til Insulinde.
18743	18046	Klitgaard, M.: Gud mildner Luften for de klippede Faar.
18744	18045	Keun, I.: Hurtigtog III Klasse.
18745	18009	Sale, R.: Er der et Skib, der brænder?
18746	18041	Fischer, Leck: Hvordan i Morgen?
18747	18024	Kellermann, B.: Det blaa Baand.
18748	18048	Lewis, S.: Forældre er ogsaa Mennesker.
18749	18047	Korch, J.: Den rige Enke.
18750	18039	Christensen, Arthur: Eksperimenterne paa Crackwell Hill.
18751	17867	Grønholt, S.: Hotel »San Francisco«.
18752a	18080a	Suckow, R.: Ungerne flyver fra Reden. I.
18752b	18080b	do. do. II.
18753	18040	Dons, Aage: De uønskede.
18754	18023	Edqvist, D.: Ingerd Bremssen.