



Nº 24

20. December 1938

38. Aargang

Hovedbestyrelsen og Redaktionen ønsker alle Bladets Læsere en glædelig Jul og et godt Nytaar!

EN OVERRASKENDE UDNÆVNELSE

Den 1. December er der sket en Udnævnelse, som med et mildt Ord har vakt Forbavselse: En Pladsoverportør er blevet Elektrofører.

Der var 2 ledige Motorførerpladser i den elektrificerede københavnske Nærtrafik. Den ene var en Udvidelse, den anden var blevet ledig, derved at en Elektrofører var blevet Togfører, og de 2 Nyudnævnelser var imødeset med nogen Forventning. Det er jo en bekendt Sag, at vor Organisation stærkt hævder, at alle Stillinger, hvis Indehavere beskæftiges ved Togfremførelsestjeneste, bør tages af Lokomotivpersonalet, idet en saadan Rekruttering maa være det naturligste. Naar vi siger, at dette vilde være naturligst, er det, fordi vi tillader os at mene, at det af flere Grunde burde være klart for alle, som har med Pladsbesættelserne — ja, for saa vidt ogsaa med selve Driftens Tilrettelæggelse — at gøre, at Lokomotivpersonalet ligefrem burde være *berettiget* til saadanne Stillinger.

For det første er det jo saaledes, at Lokomotivmændene fra deres første Dag i den praktiske

Jernbanetjeneste er opøvet i Togfremførelsesgerningen med alt hvad dertil hører. Og vi tør uimodsagt hævde, at ingen anden Kategori af Jernbanemænd har saadan aarelang Indøvelse i netop de Ting, det er af Betydning at have Indsigt i, naar det drejer sig om Fremførelse af Tog. Alene af denne Grund skulde man mene, at det faldt af sig selv, at man kun valgte Lokomotivmænd til Fremførelse af de elektriske Tog.

Men vor Opfattelse underbygges ikke alene af Lokomotivmændenes Indsigt i Togfremførelsestjenesten, den støttes desuden af den Kendsgerning, at det jo dog var Lokomotivmænd, som besørgede Togfremførelsen paa Holte- og Klampenborgstrækningerne, før disse blev elektrificerede. Vi havde som bekendt særlige Klampenborg- og Holteture. De af vore Medlemmer, som besørgede Trafiken paa disse Strækninger, medens der kørtes med Damp, blev overtallige, da den nye Drift blev taget i Brug; det skulde derfor synes saare rimeligt, at man tog Lokomotivmænd til ogsaa at køre de nye Tog. Det var jo stort set deres egne Tog, som blot fik en anden Kraftkilde til Fremdrivelse.

Disse Synspunkter har vi meget tidligt fremholdt overfor Generaldirektoratet, som meget vel forstod Organisationens Stilling. Det indrømmedes ogsaa, at vore Argumenter vejede stærkt til Fordel for Lokomotivpersonalet; men det var noget nyt, det drejede sig om, og der var fra andre Personalegruppers Side fremkommet Ønske om ogsaa at være med i Legen, d. v. s. Ønsker om ogsaa at kunne faa Adgang til Elektroførerstillingerne.

Det er let at forstaa, at vi ved de i sin Tid om Sagen førte Forhandlinger energisk fast-

holdt vore Krav. Generaldirektoratet mente imidlertid ikke blankt at kunne give Lokomotivmændene Eneret paa Elektroførerstillingerne. Det blev hævdet, at Personaleforholdene kunde ændre sig, og at der derfor burde være en Mulighed for, at ogsaa Togbetjente kunde komme i Betragtning ved Besættelse af disse Stillinger. Men det blev dog betonet, at der i hvert Fald kun kunde blive Tale om Togbetjente, som fandtes særligt egnede til Togfremførelsestjeneste.

Under Hensyn hertil søgtes der paa Normeringsloven for 1933/34 Bevilling til at omdanne et Antal Lokomotivførerstillinger til Stillinger som Motorførere II (Elektroførere), og det blev samtidig anført, at der ved fremtidige Besættelser tænktes ansat Lokomotivfyrbødere og særligt egnede Togbetjente.

Ved den omtalte Normeringslovsbestemmelse var der ganske vist skabt den af Generaldirektoratet ønskede Mulighed for at kunne tage andre end Lokomotivmænd til Elektroførerpladserne; men vi har dog vedblivende næret Haab om, at rette Vedkommende efterhaanden vilde komme til at indse det berettigede i vore Synspunkter.

Der er som bekendt forekommet Tilfælde, hvor man ved Besættelse af Elektroførerpladser er gaaet uden om Lokomotivpersonalet, men man har i hvert Fald holdt sig til den nysomtalte Normeringslovsbestemmelse. Og selvom vort Synspunkt paa disse Pladsbesættelser ikke er forandret en Tøddel, saa maa det indrømmes, at der har været Hjemmel til det passerede. Men ved Besættelserne den 1. ds. er Generaldirektoratet gaaet uden om Lovhjemmelen ved at udnævne en Overportør til en af de ledige Elektroførerstillinger.

Vi for vort Vedkommende blev højlig forbavset, da man fortalte os om denne Udnævnelse. Ja, det skal ikke skjules, at vi direkte vægrede os ved at tro paa Rigtigheden. Ikke desto mindre er Udnævnelsen altsaa en Kendsgerning, og det maa efter vor Opfattelse samtidig betragtes som fastslaaet, at Generaldirektoratet — med eller mod dets Vilje — er gaaet uden for de fastsatte Bestemmelser. Vi maa klart og tydeligt tage Afstand fra det passerede, som vi ikke er i Stand til at kunne give nogen som helst Forklaring paa.

Vi har ganske vist hørt en Fugl synge om, at den Omstændighed, at den paagældende

Overportør for en halv Snes Aar siden har gennemgaaet Togbetjentuddannelsen, skulde tjene som Motivering for, at man har ment at kunne forsvare hans Udnævnelse. Med andre Ord, at Togbetjentuddannelsen skulde kunne berettige til at fravige det i Normeringsloven fastsatte: at der til Elektroførerstillingerne kan udtages særligt egnede Togbetjente. Men denne Forklaring har vi dog ikke villet skænke Tiltro; thi naar der i Loven udtrykkelig er nævnt bestemte Stillinger (Lokomotivfyrbødere og særligt egnede Togbetjente) skulde der ikke kunne være megen Diskussion om, at det er Indehavere af disse Stillinger, som kan komme i Betragtning, og ikke dem der har den for de nævnte Stillinger nødvendige Uddannelse. Dersom det anførte Argument var rigtigt, skulde f. Eks. en Lokomotivfyrbøderaspirant, som har bestaaet Lokomotivfyrbødereksamen, ogsaa opfyldte Betingelserne for at kunne blive Elektrofører; ja, han skulde vel endda have et Plus fremfor en Plads-overportør, idet han i hvert Fald har et Par Aars Beskæftigelse ved Togfremførelsestjenesten, hvad Overportøren jo ikke har, men der er dog næppe nogen, som for Alvor mener, at Aspiranten skulde kunne blive Elektrofører og derved springe Lokomotivfyrbøderstillingen over. Det samme maa vel gælde i andre Forhold: Dersom det togbetjentprøvede Personale ønsker Adgang til de Stillinger, Togbetjentene kan opnaa, er det vel saare naturligt, at de først maa ind i Togbetjentstillingen. Vi kan derfor ganske roligt se bort fra den Tanke, at en Togbetjentuddannelse, som vedkommende Overportør i 10—11 Aar ikke har fundet Anledning til at gøre Brug af, nu skulde kunne være tilstrækkelig Motivering til at bringe den kritiserede Udnævnelse ind under de Rammer, som Normeringsloven af 1933/34 har afstukket m. H. t. Elektroførerpladserne.

Der er fra adskillig Side rejst Diskussion om, hvorfor i det hele taget Personale fra andre Kategorier søger ind paa Lokomotivpersonalets Omraade, i Stedet for at lade Lokomotivmændene beholde deres Pladser for dem selv. Hertil ønsker vi at sige, at ogsaa vi naturligvis finder, at det kammeratlige Samarbejde, som efterhaanden er opnaaet, ikke alene mellem Jernbaneorganisationerne men ogsaa mellem de enkelte Tjenestemænd, burde resultere i, at vi fik Lov til at beholde vore egne Omraader. Men hvad, der findes jo altid enkelte, som mener at

burde have en Særstilling. Og selv om Organisationerne har det bedst tænkelige Samarbejde, kan det desværre ikke altid forhindres, at visse Medlemmer undertiden har afvigende Anskuelser. Selv om vi altsaa mener, at vore Kammerater fra de andre Kategorier simpelthen burde lade Lokomotivmændene være Eneansøgere til Stillingerne indenfor Lokomotivtjenesten, saa finder vi ikke nogen Anledning til, at der skulde rettes Bebrejdelser mod den paagældende Overportør, fordi han i nærværende Tilfælde har ansøgt om en Plads. Det er jo ikke ham selv, som har besat den. Det har Generaldirektoratet gjort, og det maa være der, Fejlen ligger.

Lad os i samme Aandedræt bemærke, at der ganske vist er Tale om en ministeriel Udnævnelse, men vi føler os overbevist om, at Ministe-

ren ved Pladser som denne følger Generaldirektoratets Indstilling. Som Følge deraf vil man efter vor Mening heller ikke kunne rette Bebrejdelser mod Ministeren; Generaldirektoratet bør bære Eneansvaret for det passerede. Organisationen har ikke ment stiltiende at kunne finde sig i, at der saaledes gaas uden om, hvad der er foreskrevet med Hensyn til Besættelse af Elektroførerpladserne. Det skete er blevet opfattet som en Hensynsløshed uden Lige, et Forhold, som ikke kan lades upaataalt. Sagen er derfor blevet forelagt Ministeren for offentlige Arbejder, og vi haaber nu, at det skal lykkes at komme til Enighed om, at Statsbanernes øverste Administration ved den her kritiserede Udnævnelse har været inde paa Omraader, den burde have holdt sig fra.

KAMPEN MOD ARBEJDSLØSHEDEN VED EN PRODUKTIV BESKÆFTIGELSESPOLITIK

Arbejdsløsheden har i Aar ligget højere end i 1937. Det er en Kendsgerning, at Depressionen, der kom fra England og U. S. A, nu ogsaa har naaet Danmark. Dette har forskellige Aarsager; en af disse er Nødvendigheden af at eksportere danske Landbrugsprodukter og til Gengæld at importere tyske Færdigvarer. Vi skal ikke komme ind paa Handelstraktaternes Mekanisme; thi det er jo en Livsnødvendighed for det danske Samfund, at Landbrugsproduktionen bliver afsat i England og Tyskland, men vi ved ogsaa, at paa den anden Side maa det ikke overses, at Importen af Færdigvarer har en skadelig Indflydelse paa visse Grene af vor Industri; f. Eks. Tekstilindustrien.

Efter statistiske Efterretninger androg Arbejdsløsheden i Slutningen af Oktober 1938 85 508, d. v. s. 18,7 pCt. De tilsvarende Tal for 1937 var 19,2, for 1936 16,3, for 1933 23,2 pCt. Men det er vigtigt, at de organiserede Arbejdere, der er beskæftiget ved Nødhjælpsarbejder, ikke mere siden Juli 1938 er medregnet blandt de arbejdsløse. Disse udgør ca. 0,7 pCt. af samtlige Medlemmer i Arbejdsløshedskasserne. Ved Udgangen af Oktober var 3 087 organiserede Arbejdere beskæftiget ved Nødhjælpsarbejder.

Den danske Beskæftigelsessituation viste fra Maj til September følgende Udvikling:

	Maj		Juni		Juli		Aug.		Sep.	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938
Murere	8,1	19,0	6,1	17,6	7,0	14,0	13,3	16,0	19,2	19,3
Snedkere	18,1	23,2	21,2	25,1	19,8	22,4	13,8	21,1	11,2	18,8
Blikkenslagere	14,8	18,8	12,2	18,2	13,4	15,5	11,5	16,6	13,0	15,4
Smede- og Maskinarbejdere	9,1	10,8	8,1	10,4	8,6	10,5	9,3	11,1	9,8	10,5
Bageri- og Konditoriarbejdere	27,5	26,3	24,4	23,2	22,9	21,1	26,1	23,1	27,8	25,2
Tekstilarbejdere	10,7	14,5	13,2	14,2	16,8	14,3	16,2	13,7	15,8	11,0
Skotojsarbejdere	26,5	19,8	27,7	26,2	26,1	20,4	24,4	13,7	23,4	12,2
Dansk Arbejdsmands Forbund	19,8	22,5	17,6	20,8	19,1	21,2	18,3	20,4	21,3	20,7

Efter den forholdsvis milde Vinter forværrede Beskæftigelsessituationen sig hurtigt, og er senere blevet præget af Konjunkturernes Nedgang og de importerede Færdigvarers Konkurrence med Hjemmeproduktionen. I Efteraaret synes der at komme nogen Lettelse.

Det er givet, at Regeringen og især Fagbevægelsen gør alt, hvad der staar i deres Magt for at bekæmpe Depressionen og Arbejdsløsheden. Der er igangsat store offentlige Arbejder, og man har fremmet det kooperative Boligbyggeri. I Danmarks økonomiske Historie er det flere Gange lykkedes at tilpasse Erhvervslivet til de forandrede økonomiske Forudsætninger og fortsætte den økonomiske Fremgang for de brede Folkelag. Det lykkedes ogsaa Regeringen forholdsvis hurtigt at overvinde Depressionens Højdepunkt i 1933, og der er ikke i Dag nogen Anledning til at se pessimistisk paa Situationen, *men det er vigtigt at erkende Kendsgjerningerne!*

Det er rigtigt nok, at Danmark ikke er noget rigt Land. Danmark har ikke Mineralier, og maa importere alle Raastoffer til en industriel Produktion: Træ, Kul, Staal, Malm, Tekstilspindstoffer, d. v. s. næsten alt. Danmarks Raastoftilførsel maa betales med Deviser, derfor kan vi ikke skabe Konjunkturpolitik med de Midler, som andre Nationer har til Raadig-

hed. Enhver Produktionsstigning kræver forøgede Raastofftilførsler, og netop disse skal betales med Deviser, der kun kan skaffes gennem Eksporten.

Hvorledes skal nu Danmark udvide Produktionen, naar enhver Udvidelse kræver Raastofftilførsel, der skal betales med Deviser? Da Danmark ikke kan regne med at eksportere mere end i Dag, er det kun muligt at skaffe Deviserne ved at *spare paa Importen*. Det er givet, at det ikke vil komme til at dreje sig om smaa Beløb. Vil man bane Vejen for en storslaaet dansk Produktionspolitik, som kan give Arbejde til mange Tusinde, saa vil det dreje sig om Beløb, der, hvis de skal spares ved enkle Indgreb overfor de virkelige store Poster, kun kan spares ved Indskrænkninger i vor Indførsel af Korn og Raastoffer til Landbruget. Praktisk vil det sige, at enhver Udvidelse af Danmarks industrielle Produktion er knyttet til den Forudsætning, at *det danske Landbrug kan omlægges i den Retning, at Danmark kan spare en Del af sin nuværende Import af Korn- og Foderstoffer*. Det er nødvendigt at forstaa denne intime Sammenhæng mellem Industri og Landbrug, mellem industriel Produktionsudvidelse og Nødvendigheden af at omlægge Landbruget. Det er her ikke Stedet til at omtale de enkelte Problemer, men det er en Selvfølge, at Overvejelser af denne Slags finder Sted i Dag. Beskæftigelsesproblemet er i den nuværende Situation i Virkeligheden en *Omformning af Erhvervslevet, saaledes at Samfundet kan leve under de forandrede økonomiske Tidsforhold*. Naturligvis vil det være nødvendigt at tilpasse de nye Produktioner, der kunde tænkes, til Danmarks Handelstraktats-Forbindelser. Saaledes vil det være givet i første Række at udvikle Produktioner, der ikke rammer de tysk-danske eller engelsk-danske Handelsforbindelser. Men der eksisterer Muligheder nok — selv i det lille Danmark.

Det er sandsynligt, at Omlægningen af det danske Landbrug kun kan gennemføres, hvis man tager *nye Arealer* i Brug — vundet fra Havet — eller kultiveret Hødejord. Man vil bruge flere Landbrugsmaskiner og man vil bruge mere Byggemateriale, og hvorfor skulde det ikke være muligt, at den danske Industri tilfredsstiller dette Merbehov? I denne Sammenhæng kunde det ogsaa tænkes, at gamle Projekter, som Kvælstofproduktionen og Kunstsilkeproduktionen endelig kunde komme til Gennemførelse herhjemme.

Men vi vil ikke fordybe os i Detailler i denne Artikel. Senere vil der være Lejlighed til at fremføre de enkelte Muligheder, der vil være egnet til at blive gennemført.

Den nuværende Beskæftigelsessituation, der nu, faa Aar efter den store Krise i 1933—34 klart beviser, at det danske Erhvervslevet er for følsomt overfor Verdenskonjunkturernes Bagslag, kræver Beskæftigelsesproblemet taget op paany. Det vil dreje sig om en Omformningsproces, der ikke vil blive mindre betydningsfuld end den, der foregik i Firserne i forrige Aarhundrede. I Dag er det *Arbejderbevægelsens* Tilidsmænd, der sidder i Regeringen, og der kan ventes en betydelig Indsats i beskæftigelsesmæssig Henseende. Saa sent som i Begyndelsen af Juli sagde Stauning i Odense: »Vi arbejder med store Planer, som

maa sættes i Værk Mange Vanskeligheder er allerede overvundne, og vi bør nu samle alle Kræfter, baade offentlige og private, til en virkelig storstilet Indsats med det Formaal at kunne byde alle arbejdsdygtige og arbejdsvillige Beskæftigelse«.

OMLÆGNING AF MORGEN- LYNTOGENE

Betydelige Forbedringer i Rejsetiderne.

Næsten lige siden de første Lyntog blev sat i Gang har der været fremsat Kritik over 2 bestemte Forhold. Det ene var de mindre behagelige Vente-tider i Korsør, hvor de med »Vesterhavet« ankomende rejsende maa afvente baade »Østjyden« og »Kronjyden«, inden Færgeren kan afgaa til Nyborg; hvor et lignende Forhold gentager sig. Den anden Klage vedrørte det Forhold, at der fra fynske Byr paastaas at være daarlig Forbindelse til Nordjylland.

Generaldirektoratet har bestræbt sig for at kunne borteliminere de nævnte Klager, men saa længe Forholdene laa som de gør i Øjeblikket, hvor alle de 3 fra København udgaaende Morgenlyntog overføres med samme Færge, har det ikke været muligt at foretage nogen Forandring. Næste Foraar bliver imidlertid den bestilte nye Storehæltfærge færdig, og naar den bliver sat ind i Driften, bliver det fra Sommerkøreplanens Ikrafttræden muligt at foretage saadanne Omlægninger, at begge de ovenomtalte Klager bringes til Ophør.

Dette sker ved, at »Østjyden« omlægges og kommer til at løbe forud for »Vesterhavet«. Saasart »Østjyden« kommer til Korsør og er kommet ombord paa Færgeren afsejles der straks. Dette bliver en ny Færgeforbindelse; den hittidige Forbindelse skal fremtidig kun overføre to Lyntog; »Vesterhavet« og »Kronjyden«.

»Østjyden« faar derved en saadant Forspring for »Kronjyden«, at den hele Vejen til Aarhus løber foran. Herved opnaas, at »Østjyden« bliver Opsamlertog for »Kronjyden«. »Østjyden«s rejsende fra Odense, Fredericia, Vejle o. s. v. kan fremtidig om fornødent stige om i Aarhus og køre videre med »Kronjyden«, hvorved der opnaas endda meget betydelige Forbedringer i Rejsetiderne, nemlig saaledes:

	Forkortet Rejsetid.
Odense—Aalborg	2 Timer 10 Minutter
Fredericia—Aalborg	1 » 28 »
Vejle—Aalborg	1 » 9 »
Horsens—Aalborg	47 »
Skanderborg—Aalborg	30 »
Tinglev—Aalborg	1 » 39 »
Aabenraa—Aalborg	1 » 48 »
Haderslev—Aalborg	1 » 48 »

I Forbindelse med denne Omlægning af Lyntogenes Løb sker der ogsaa andre Forandringer: Fra Esbjerg

opnaas en hel ny Forbindelse til Østkysten, der indlægges et Motortog fra Esbjerg Kl. ca. 9,30; dette faar i Fredericia Forbindelse med »Østjyden«, Ankomst Aarhus 12,20 og Ankomst Aalborg 14,22.

For selve »Østjyden« opnaas mellem København og Struer en Forkortelse i Rejsetid paa 33 Minutter, idet Toget afsendes 15 Minutter før fra København, men ankommer 48 Minutter før til Struer, Kl. 14,22.

I Skanderborg faar »Østjyden« Forbindelse til Tog til hele Midtbanen, medens Toget nu kun har Forbindelse til Silkeborg. Tiderne for København og Silkeborg bliver København Af. 7,35 (nu 7,50) og Silkeborg An. ca. 12,50 (nu 13,56), altsaa en Forkortelse i Befordringstid paa ca. 1 Time.

I Skive faar »Østjyden« Forbindelse til Salling med An. Nykøbing Mors 15,17 mod nu 16,17.

Med den tidligere Ankomst til Struer Kl. 14,22 kan der i Struer opnaas Forbindelse til Motortog 351, der nu afgaar fra Struer 14,14, men senere lægges med Afgang ca. 14,27. Der opnaas herved en Fremskyndelse af Trafikken mellem Långaa, Viborg, Skive og Vestkysten til Esbjerg.

Naar »Østjyden« afsendes fra København 7,35, kan »Vesterhavet« senerelægges 10 Minutter med Afgang København 7,50 i »Østjyden«s nuværende Plan, og fra Nyborg kan Toget afsendes umiddelbart efter »Kronjyden«, medens det nu først kan afsendes, efter at »Kronjyden« og »Østjyden« er afgaaet. Toget kan derfor komme ca. 10 Minutter tidligere end nu til Fredericia og til Vestkysten, og Forkortelsen i Rejsetid bliver ca. 20 Minutter.

Det hurtige Motortog Nr. 713, der nu afgaar i Forbindelse med »Vesterhavet« fra Fredericia Kl. 11,50 over Vejle-Herning til Struer, afsendes ca. 10 Minutter tidligere og fremskyndes med Ankomst Struer 14,26 mod nu 15,02, idet Toget gøres gennemkørende mellem Herning og Holstebro. Til Erstatning for de inddragne Togstandsninger indlægges et nyt Motortog mellem Herning og Holstebro i Tog 713' nuværende Plan.

Som foran nævnt kommer »Østjyden« til Struer Kl. 14,22 og Tog 713 over Vejle-Herning til Struer Kl. 14,26. Fra Esbjerg ankommer Tog 350 til Struer Kl. 14,19. Herefter kan Tog 713 videreføres fra Struer Kl. 14,33 med Ankomst til Thisted Kl. 16,15 mod nu 16,59, altsaa 44 Minutter tidligere end nu.

Omlægningen af Lyntog »Østjyden« medfører endvidere, at der kan skaffes Lyntogsforbindelse til Assens med Af. København 7,50 og Ankomst Assens med Tog 12,06 i Stedet for som nu med Ankomst med Rutebil Kl. 12,35.

Motortoget til Aarhus, der nu afgaar efter Lyntogene fra Fredericia Kl. 11,58, kan afsendes noget tidligere og ankomme til Aarhus ca. 14,08 (mod nu 14,28). Der kan herved opnaas Forbindelse med Toget til Nord, der afgaar fra Aarhus 14,15.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Et Gensvar til flere.

Hvor maa dog Generaldirektøren fra sit »Høj-sæde« glædes ved at se ned over de »artige Børn«, der leder »Lok. Tid.«, og dertil bistaet af Th. Jensen, Fa., idet Generaldirektørens Udtalelser svøbes i Bomuld og Silke. — Ja, H. C. Andersen og Grimm har atter Ret i: »Hvad Fatter gør er altid rigtigt«, selv om det ikke denne Gang er set fra Muddergrøften.

»Lok. Tid.« taler om mit Udfald mod Motorførerne. Hvis det har vakt Harme, maa denne »vældige Harme« redresseres, ikke til mig, men til Generaldirektøren, der ved sit indirekte »Udfald« mod Damplokomotivførerne, som noget 2. Rangs — noget inferiørt, i Modsætning til de udvalgte Elitefolk. Min Ripost var en naturlig Retorsion, som Følge af Generaldirektørens Ubetænksomhed.

Efter »Lok. Tid.« af 5. December ser det ud, som om min lille Opsats er taget unaadigt op forskellige Steder. Jeg kan herimod oplyse, at mange baade skriftligt og mundtligt overfor mig har udtrykt deres Glæde og Tilfredshed med, at der — selv om vi er Nabostat til »das dritte Reich« — dog findes nogle, som uforsagt tager Bladet fra Munden, naar Anledningen er dertil.

Naar en saa autoritativ Embedsmand som Generaldirektøren vil give Dagspressen interne Oplysninger fra den Etat, hvis øverste Chef han er, bør det selvfølgelig være autentiske Oplysninger, ikke til at misforstaa; det bør ikke været et Orakelsvar, der kan forstaaes paa flere Maader, hvilket man ser deraf, at Lokomotiv Tidende beredvilligt aabner en Bagdør til dette Formaal.

Jeg vil ikke beskyldte Lokomotiv Tidende for Snobberi; men man maa dog være klar over, at Generaldirektørens Udtalelse om en Motorførers omgaaende Overflytning til Damplokomotiv, af Offentligheden, der er ukendt med Begrebet Rangermaskine, forstaaes og opfattes som Overførsel til Dampogene i Stræknings-tjenesten, hvilket Lokomotiv Tidende jo ogsaa selv bekræfter i sin Omtale af Pressens »misforstaaede« Opfattelse, og deraf min Protest mod at denne Opfattelse skulde bundfælde sig i den offentlige Bevidsthed.

Med hvilke Øjne Offentligheden ser paa Lyntogs- og Damplokomotivførerne skal lige berøres. En ældre Kollega blev i et Selskab, der havde læst »Ekstrabladet« den 4. November, spurgt: — De kan altsaa ikke blive »Lyn«togsfører, kun Damplokomotivfører? Er det fordi De ikke hører til de udvalgte, erfarne Elitefolk? — Er Forholdet ikke det, at man i Lokomotivpersonalets Bekendtskabs- og Omgangskreds ofte udsættes for Spørgsmaalet, paa hvilken Linie man kører, og Spørgsmaalet bliver jo noget prekært, naar en Motorfører, hvis han da vil være helt ærlig, vil svare: — Ja egentlig skulde jeg efter Anciennitet have kørt Rangermaskine i en Aarrække, men er paa Bekostning af ældre Lokomotivmænd sprunget disse forbi og er dermed fritaget for Rangermaskinen — takket være »Systemet«. —



Harve Generaldirektøren, der ellers udtrykker sig klart og koncist, f. Eks. sagt: — En overbelastet Motorfører vil straks blive overført *til anden Tjeneste*, — ja saa var Anledningen til det hele Postyr dermed bortvejret, idet ingen derved kunde have følt sig brøstholden.

Da Dagbladenes Læserkreds er betydelig større end Lokomotiv Tidendes, ansaa jeg det for paakrævet, at den af Generaldirektøren fremsatte offentlige Udtalelse, ogsaa af Hovedbestyrelsen *offentlig* havde faaet en fag- og saglig Korrektion, men den udeblev altsaa, hvor man ellers skulde mene, den havde Pligt til at staa Riddervagt (Hammersagen i sørgelig Ihukommelse).

Lokomotiv Tidende kommer ind paa Forholdene fra Motorvæsenets første Aar, hvor Lokomotivmestre og Ingeniører udtalte sig om Lokomotivfyrbødernes Anvendelighed til den nye Driftsform. Lokomotiv Tidende sætter mig uden videre i »Baas« med disse for at have begaaet samme Fejlsyn ved Bedømmelsen i det af mig nævnte Tilfælde. Naar Lokomotiv Tidende gør dette, maa det være fordi, Redaktionen ikke kender Forskel paa objektiv og subjektiv. Min Fremstilling var objektiv, altsaa en paa nærmeste Hold afgivet *saglig* Fremstilling, i Modsætning til Lokomotivmestres og Ingeniørers subjektive Skøn, præget af deres personlige, individuelle Opfattelse af Aspiranter til Motorførerstillingerne. Dette til behagelig Underretning for Redaktionen.

Det er mig egentlig inderligt imod at fremkomme med nedenstaaende Oplysninger, men Lokomotiv Tidendes Bemærkning om fejlagtig Bedømmelse tvinger mig til at fremsætte følgende:

For nogle Aar siden havde jeg, som nævnt, en Lokomotivfyrbøder, jeg tjenstlig var utilfreds med. Den paagældende kørte senere hos en anden Lokomotivfører, der i højeste Grad var utilfreds, hvilket resulterede i en lang Indberetning. Foranlediget heraf sendtes denne Lokomotivfyrbøder til Observation hos mig. Jeg lagde straks Kortene paa Bordet og sagde bl. a., at han jo nok erindrede, at da han forrige Gang kørte hos mig, var jeg ikke tilfreds, og at det ikke var for hans Dyders Skyld, han atter kørte hos mig, men at der her var en Lejlighed for ham til at rette sig, samt at jeg skulde afgive tjenstlig Indberetning.

Efter Samvittighed afgav jeg da nævnte Erklæring. Jeg synes derfor, at det er vel dristigt af Lokomotiv Tidende at insinuere, at jeg i en saa alvorlig Sag slaas i Hartkorn med Lokomotivmestre og Ingeniørers subjektive Skøn, hvor mit var objektivt.

Til Th. Jensens Flovser om samme Emne, vil han af Lokomotiv Tidende fra den Tid vide, at vi i 1. Distrikt efter Lokomotiv Tidende at dømme, havde en Maskinbestyrer, der ikke var videre handlekraftig, og som i en Artikel i vort Blad af Formanden for Gb. Afd. II, nuværende Lokomotivfører Johs. Knudsen, karakteriseredes som: »En Maskinbestyrer i Lonmeformat«. Maaske Th. J. deraf vil se Forklaringen paa det som han selv synes mærkelige Resultat mellem Observation og Sagens Forløb. Th. J. vilde med det rette Kendskab ikke have Grund til at undres over Mentaliteten, hvad min Ringhed angaar.

Jeg kender selvsagt ikke Th. J.s Æresbegreber, men hans Medlidenhedsfølelse vil jeg bestemt frabede mig, samt at jeg skulde forsumpe i Jalousi overfor yngre Kolleger. Th. J. foregiver at kende mig fra vore yngre Dage, men saa maa han jo ogsaa vide, at Motorspørgsmaalet ikke har nogen *personlig* Interesse for mig — det er *Helheden*, jeg ser paa.

Hvis Th. J. vilde forhøre om Stemningen blandt Lokomotivførerne i Reserven paa Gb., hvor de i op til 18 Aar har specialiseret sig i Overtagelse af Provs-Maskiner samt anden »Stald«tjeneste, og hvor Gb. fra at være Landets største Maskindepot er blevet et Overnatningshotel i større Stil, — ja, da vilde Th. J. faa et mere kraftigt Tilsvær, end jeg her vil give. Her er ikke, som Th. J. anfører, Tale om naragtig Diskussion om, hvem af os der er de bedste. Nej, Realiteten i det hele er den Uretfærdighed, der er begaaet mod de Lokomotivførere, der efter snart 18 Aars Forløb endnu ikke er i Tur, men som forlængst burde have været det, og som de, — med det os paatvungne »System« — maa bøde for. Th. J. vilde da faa at vide, at der ingensomhelst Anledning er til at tage Situationen »med godt Humør«, — nej, tværtimod!

Eet kan jeg være enig med Th. J. om: — Samling —, men uden Uret til nogen Side.

Den 11. December 1938.

H. P. Hansen.

Dersom H. P. Hansen endnu en Gang vil løse den ledende Artikel i det Blad, hvori vi omtalte Borchers Død og Generaldirektørens Udtalelser i denne Anledning (den 20. November), vil det hurtigt gaa op for ham, at der fra vor Side saa langt fra var Tale om at pakke i »Vat og Silke« — dette vilde iøvrigt næppe passe Generaldirektøren, om vi kender ham ret —. Vor Artikel indeholdt en Kritik af, at Generaldirektoratet endnu ikke er gaet *helt* ind paa Organisationens Krav om, at Lyntogenes 2 Lokomotivmænd til Stadighed skal være paa Førerpladsen. Endvidere imødegik vi en Udtalelse om Lyn-togslokomotivpersonalets Tjeneste.

Eliten! Vi synes ikke, at der kan være skellig Grund til af Generaldirektørens Udtalelser om Lyn-togspersonalet at udlede, at han dermed skulde have sagt, at de øvrige Lokomotivmænd ikke var af Eliten. Efter vor Opfattelse er det anerkendt baade af Administrationen og af Offentligheden, at Lokomotivtjenesten i al Almindelighed er saa anstrengende og saa anspændende, at der til denne Tjeneste kræves første Klasses Folk — Elitekræfter.

Hvad angaar Forholdene paa Gb. — som H. P. H. nu ogsaa omtaler — er det en beklagelig Kendsgerning, at Reservens Lokomotivførere dér stadig ser Tidspunktet for at komme i fast Tur blive udskudt. At noget saadant er ubehageligt, erkendes af alle ansvarlige. Ogsaa for de mange Kammerater, som i aarevis har ventet paa at »komme hjem« til København, er Situationen lidet lystelig.

Det er naturligvis ubehageligt, at netop en stor Del af de Tjenester, som kørtes af Gb. Personalet, er blevet ramt af Motoriseringen, men Udviklingen er vi jo ikke i Stand til at standse. *Red.*

Om Signaler og en Pind til vor Ligkiste!

At een Signalfarve kan være mere dominerende end andre er jo ikke ukendt, f. Eks. brandgult i de moderniserede Stationers Signalanlæg. Men da saadanne brandgule Lys anbragt i forskellige Typer Rangesignaler har udpræget lokal Betydning, bør de afsvækkes. A propos gult Lys, alle de gamle Haand-signaler viser med deres afslidte Nysølvlinse, gulligt Lys; det er med særligt Henblik paa Trinbrætsignalering uheldigt. Derfor, lad os faa blaaiolet i Stedet for brandgult for Standsning ved Trinbrætter.

Et Begreb som »Signalbillede« er efter min Opfattelse problematisk, naar der, som ved Ordrup Station, er meget stærkt og klart Signallys paa vestre Dobbeltspor, medens østre Dobbeltspors Signal er uanstændigt svagt.

Det synes meningsløst, at de klare Lanterner ved Perronoverkørslerne populært eller upopulært kaldet Staldlygter, viser Lys mod Togvejene.

Hillerød Stations Hovedsignal for Tog fra København viser Retningsviser »Kørsel ligeud«, der er imidlertid »Kurve til venstre«.

Roskilde Stations Hovedsignal for Tog fra Kallundborg viser en Tavle 60 km, L.A. siger 30 km.

Det er nu snart 1 Aar siden, at 1ste Distrikt, Københavns Hovedbanegaard og Trafikinspektør Gether var enige i at udtale som deres Mening om Signalet ved Dybbølsbro, at det er et daarligt Signal. Signalet er foruden at være Hovedudkørsel ogsaa Bloksignal, som tillige med Signalet ved Enghave opdeler Strækningen Kh.—Val. i 3 Blokintervaller. Dybbølssignalet bør snarest udstyres som Daglyssignal og med Forsignal.

Til Slut blot følgende: Sidste Efteraar gjorde jeg Klampenborg opmærksom paa Faren ved, at et stort gammelt Træ i Parken ved den sydlige Ende af Stationen hældede meget ud over Hovedsporene. Det blev dengang ignoreret af Baneafdelingen. Imidlertid var Træet fældet 3 Maaneder efter, i hvilket Tidsrum jeg ikke kom paa Kystbanen, Træet var fuldstændig hult indvendig. — — — Jeg syntes dog, det havde været »En Tak værd« fra rette Vedkommende.

Møllebro.

Jubilæum i Statsfunktionærernes Laaneforening.

Ved Aarsskiftet har Trafikkontrolør A. Heede i 25 Aar beklædt den meget betroede Stilling som Forretningsfører i Statsfunktionærernes Laaneforening. I et Tidsrum, der er længere, end det almindeligvis falder i en Tjenestemand's Lod at beklæde Tillidshverv, har Hr. Heede været medvirkende under den stærke Udvikling, dette Tjenestemandsstændens store Fællesforetagende netop i samme Periode er undergaaet.

Da Laaneforeningens Repræsentantskab i 1913 blandt 48 Ansøgere valgte Hr. Heede til som Forretningsfører at varetage den daglige Ledelse i den da kun 7 Aar gamle Virksomhed, var denne af mere beskedne Dimensioner end i Dag. For det første var det dengang alene de store Organisationer indenfor Jernbane-, Post-, Telegraf- og Toldtaterne, der stod

bagved Laaneforeningen, som i Omfang svarede til dens nuværende »Ældre Afdeling«. Dernæst var det relativt beskedne Midler, 1,2 Mill. Kr., der kunde disponeres over; der blev i 1913 anvist 225 Laan til Beløb 233 900 Kr., og det kneb meget med at tilfredsstille Laanetrangen.



Nu, 25 Aar senere, omfatter Foreningen praktisk taget alle de Organisationer, der har Tilslutning til de to Centralorganisationer, ialt 32 Foreninger med ca. 33 000 Medlemmer, og der er indenfor Foreningen oprettet nye Afdelinger med nye Finansforbindelser.

Der ligger et stort organisatorisk Arbejde bag den Udvikling, der har fundet Sted i den Tid, Hr. Heede har beklædt Stillingen som Forretningsfører. Gennem Forhandlinger med førende Pengeinstituter er tilvejebragt en disponibel Udlaanskapital paa 7½ Mill. Kr., og der ekspederes nu ca. 800 Laanebegøringar aarlig. Der er tilvejebragt Mulighed for, at Tjenestemand, som er kommet i Trang, kan faa alle rimelige Ønsker om Laan imødekommet til en Rente, der er lavere end paa det almindelige Laanemarked, og uden uforholdsmæssige Tillægsomkostninger, og der er navnlig i den senere Aarrække opsparet Reservefonds af saadan Størrelse, at det faktisk eksisterende solidariske Ansvar mellem Laantagerne næppe kan tænkes at komme i Anvendelse.

Naar det kan siges, at Statsfunktionærernes Laaneforening i Dag staar som et i sin Art ualmindelig godt konsolideret Foretagende, har Forretningsførelsen, Trafikkontrolør Heede, en meget stor Andel deri. Han paahviler den daglige Ledelse, hvilket betyder, at han paa den ene Side staar i det direkte Samkvem med de Pengeinstituter, Foreningen er i Samarbejde med, og paa den anden Side — personlig eller gennem det Kontorpersonale, der assisterer ham — i direkte Rapport til de mange Tjenestemand, som søger Foreningens Bistand.

Hr. Heede har med Dygtighed og med dyb Interesse røgtet den Opgave, der blev ham overdraget for 25 Aar siden. Med et stærkt Initiativ og udpræget Sans for, hvad det har drejet sig om under Udviklingen og navnlig Stabiliseringen af Laaneforeningen, forener Hr. Heede dyb Forstaaelse af, hvorledes et Tjenestemandshjem ved uafværgelige Forhold kan komme i Trang, og næppe mange kender bedre end han de Veje, som kan betrædes, naar Hjælp skal ydes paa forsvarlig Vis.



Juletræsfester.

Fredericia Afdelinger

afholder sin aarlige Juletræsfest Mandag den 2. Januar 1939 Kl. 18.30 pr. Paatagningslister ophænges paa Opholdsstuerne.

Ekstraordinære Medlemmer med Hustru og ukonfirmerede Børn indbydes til at deltage i Festen.

Deltagelsen for disse er gratis.

Aarhus Afdelinger

afholder sin Juletræsfest i Østergades Forsamlingsbygning **Fredag den 30. December Kl. 19.** (Pensionister), Medlemmernes Forældre og Svigerforældre har gratis Adgang.

Program:

Kl. 19 præcis: Indmarch af Børnene.

Kl. 20: Tryllekunstneren, Dr. Egolar: Den moderne Mystiker.

Kl. 21,30: Stepdans af Kirsten Holmtoft, Lily Andersen og Asta Nielsen.

Serenade af »Harlekens Millioner«: Lily Andersen.

Ungarsk Dans: Lily Andersen, Asta Nielsen.

Dansene arrangeret af Elisabeth Jansen.

Pianist Frøken Eriksen.

Kl. 22,30: Hurtigtegneren Withus.

Bal fra Kl. 22—1.

Udvalget.

Festudvalget.



Rationaliseringer i England.

»Locomotive Journal«, det engelske Lokomotivmandsforbunds Fagblad, peger paa, at Trafikomfanget i 1937 omtrent var det samme som i 1930. Ikke desto mindre er Personalets Antal gaaet ned med 8,5 pCt. og Lønudgifterne med 6 800 000 £. Dette er en Følge af Rationaliseringen hos Jernbanerne. Alene hvad Lokomotivpersonalet angaar, er allerede 1000 Mand blevet afskediget eller forflyttet.

I. T. F.

Passiv Modstand i Viktoria.

Vognstyrerne paa de elektriske Tog i Forstadstrafiken i Melbourne kræver de samme Lønninger og Arbejdsbetinger som Førerne paa Damplokomotiverne. For at støtte deres Krav gennemfører de en passiv Modstand, hvad der har haft til Følge, at Togene forsinkes betydeligt, navnlig i de travle Timer. Togstyrernes Krav er henvist til Voldgift.

I. T. F.

Studierejse af engelske Jernbanemænd til Danmark og Sverige.

Det engelske Jernbaneforbunds Blad »The Railway Review« vil i Sommeren 1939 organisere en Studierejse til Danmark og Sverige. Lørdag den 10. Juni finder Afrejsen

Sted fra Harwich med Eshbjerg som Maal. Efter at have brugt Mandagen og Tirsdagen til et Besøg til København, gaar Rejsen videre til Stockholm. Den 18. Juni kommer Selskabet tilbage til København for Dagen efter at sætte Kursen hjemefter.

I. T. F.

Kaptajnen fik Bøde, fordi Skibet var overladet.

Kaptajnen paa den danske Damper »Jægersborg« blev nylig idomt en Bøde paa 60 £ samt 15 guineas i Omkostninger af Tower Bridge Police Court i London. Skibets Ladelinje laa ca. 6 Tommer for lavt. Dommeren var af den Opfattelse, at Skibets Overladning var altfor stor, og Bøden blev saa stor for at afskrække andre.

I. T. F.

Lyntogene ryster Tagstenene løse.

Ifølge Meddelelser i Dagspressen kan Statsbanerne forvente et Sagsanlæg fra en Bagermester i Vraa, Hr. Reenberg.

Da Banelinien i sin Tid blev forlagt, tog Hr. Reenberg Forbehold overfor senere Erstatningskrav, hvis hans Ejendom led Skade. Han har nu krævet Erstatning, fordi Lyntogene faar hans Hus til at ryste, saa Tagstenene drysser af. Da Sagen har principiel Betydning, vil Statsbanerne ikke betale. Det hævdes, at Skaden bevislig er anrettet efter, at Lyntogene er ført igennem til Frederikshavn.



Forflyttelse efter Ansøgning:

Lokomotivfyrbøder T. H. Andersen, Padborg, under 6.—12.—38 til Nyborg.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører H. Christensen, Dhmd., Thisted, den 4.—12.—38.



Pens. Lokomotivførere optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—10.—38:

M. J. Voldum, Fredensgade 12, Struer.

P. Thomsen, Sundgade 10, Sønderborg.

pr. 1.—11.—38:

H. M. Wollenberg, »Maalet«, Langaa.

H. V. J. Helmert, Danmarksgade 53, Struer.

J. F. A. Jensen, Jyllandsgade 79 a, Fredericia.

pr. 1.—12.—38:

A. C. V. Andersen, Nyvej 11, Hobro.