



Nº 12

20. Juni 1939

39. Aargang

## AUTOMATISK OPRYKNING

Hvornaar træder denne i Kraft? og hvilke Virkninger vil den faa? er Spørgsmaal, som siden Kongressen har gentaget sig ret ofte. Ja, nogle har ment, at den allerede var traadt ud i Livet.

Selv om vi haaber, at den Sag, der nu har været arbejdet paa i adskillige Aar, og som efterhaanden er bragt endda et godt Stykke ind paa den Vej, der skulde føre til en endelig Ordning, løses paa fuldt tilfredsstillende Maade, saa er der endnu ikke truffet nogen Nyordning, og vil næppe blive det i den umiddelbart forestaaende Fremtid. Motorførerpladserne vil saaledes endnu ikke blive besat ved automatisk Oprykning; men efter Opslag som hidtil.

Hvad det andet Spørgsmaal angaar, den automatiske Oprykning's Virkninger, kan dette kort besvares derhen, at det, Organisationen tilstræber, er at skabe Ordning, en fast Ordning som den vi kender i Forholdet ved Forfremmelse fra Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører, og den har der ingensinde været Utilfredshed med — fra Medlemmernes Side. En Sparekommission beskæftigede sig ganske vist for mange Aar siden med Spørgsmaalet om at gaa bort fra de automatiske Avancementer (noget saadant vilde have voldt en Storm af Forbitrelse blandt vore Medlemmer), men der skete ingen Forandring. Der var ingen Sangbund for en saadan.

Det var ikke blot en fast Ordning, at Lokomotivfyrbødernes Avancements fandt Sted efter Anciennitet: at ældste Lokomotivfyrbøder stod forrest til Forfremmelse; men det var ogsaa

en rodfæstet Regel, at den, som til enhver Tid stod for Tur til Forfremmelse, tog den første ledige Plads, ved hvilket Depot den end var. Hermed var alle Medlemmer indforstaaet, og der har aldrig været klaget over denne Forfremmelsesform; den blev tværtimod fundet naturlig.

Da vi for 10—12 Aar siden fik de første Motorførerpladser, skete der imidlertid en Ændring i Forfremmelsesordningen. Administrationen mente ikke her at kunne følge Anciennitetsprincippet, hverken ved Udtagelsen af Lokomotivfyrbødere til Motoruddannelse eller ved selve Motorførernævnelserne. Man ønskede at »udvælge«. Først udvalgte der visse Lokomotivfyrbødere til Uddannelse; men naar der var en ledig Motorførerplads, kunde heller ikke alle de »udvalgte« anses for ligeberetigede, saa Pladsen kunde besættes med den ældste. Nej, man ønskede at »vælge« endnu engang og forbeholdt sig at tage dem, som mentes at være »fikse paa Fingrene«, som man udtrykte sig.

Det er givet, at en saadan Form maatte vække Utilfredshed hos et Personale, der, som vi Lokomotivmænd, gennem Menneskealdrer havde holdt strengt paa Anciennitetsprincippet, og naar ses bort fra de i de sidste faa Aar ansatte Lokomotivfyrbødere, vil alle vore Medlemmer da ogsaa have en levende Erindring om den Uvilje og Forbitrelse, det vakte, at Administrationen tilsidesatte Anciennitetsprincippet. Det krævedes, at de Forhold, som gjaldt for Personale i Dampdriften, ogsaa skulde

gælde for Motordriften, d. v. s., at der bl. a. baade skulde uddannes og forfremmes efter Anciennitet.

Organisationen gik derefter i Gang med Arbejdet paa at faa en Revision paa dette Omraade. Vi krævede ikke blot, at Motoruddannelsen skulde ske efter Anciennitet, men forlangte — som nævnt i Artiklens Indledning — i det hele taget en fast Ordning som den, vi alle kendte fra Lokomotivførerforfremmelserne; det vil sige Forfremmelsesforhold, Forflyttelsesforhold og Turbesættelsesforhold som for det øvrige Lokomotivpersonale. Med andre Ord: Uddannelse efter Anciennitet og uden Opslag, Forfremmelse efter Anciennitet og uden Opslag o. s. v. Det maa her bemærkes, at naar Motorførerforfremmelserne m. v. skulde ske efter Anciennitet og uden Opslag, saa skulde Lokomotivførerforfremmelserne det ogsaa, dette er den naturligste Ting af Verden.

Den første af disse Ting er fuldt gennemført. Der er ikke mere noget, som hedder Motoruddannelse efter Opslag eller særlig Ansøgning; ja, denne Uddannelse er som bekendt gjort obligatorisk for den yngre Slægt. Paa Forfremmelsesomraadet er vi ogsaa naaet saa langt frem, at Administrationen nu gaar med til at forfremme efter Anciennitet; men Opslagene har vi endnu, og det er der jo nogle af Medlemmerne, som har benyttet sig af. I visse Tilfælde har den i Anciennitet ældste Lokomotivfyrbøder ikke reflekteret paa en opslaaet ledig Motorførerplads, hvorfor en yngre Kollega har faaet den. Men naar der saa en skønne Dag blev en Motorførerplads i en By, hvor det passede den ældre Kammerat at være, kom han pludselig i Tanker om sine Anciennitetsrettigheder og pukkede paa dem.

Saadanne Forhold medfører Vilkaarligheder, der er i afgjort Modstrid med den lige Linie, vi har ønsket; de bidrager derfor til at virke fremmede paa Ønsket om snarlig Gennemførelse af den automatiske Oprykning. Da Kongressen for nylig diskuterede Spørgsmaalet og blev stillet over for Valget: enten automatisk Oprykning eller en Ordning, saa en Motorfører II altid er ældre til Forfremmelse end end en Lokomotivfyrbøder, og en nok saa ung Motorfører I altid er ældre en en Motorfører II eller en Lokomotivfyrbøder, var der da ogsaa overvældende Majoritet for den automatiske Oprykning.

Som det fremgaar af denne Redegørelse, tilsigter den automatiske Oprykning at afskaffe Vilkaarligheder, Spekulationer ved Avancementerne, og indføre den faste Anciennitetslinie, vi er saa velkendte med, og forhaabentlig lykkes det at faa gennemført baade den og tilfredsstillende Overgangsbestemmelser. Vi har imidlertid endnu Opslagene, og saa længe vi har dem, kan vi ifølge Sagens Natur heller ikke faa Lokomotivpersonalets almindelige Forflyttelser gennemført for Motorpersonalet.

Vi haaber som sagt, at det skal lykkes at bringe denne Sag til en tilfredsstillende Løsning; men de Medlemmer, som af en eller anden Grund mener at have særlig Interesse i det her omtalte Spørgsmaal, maa altsaa være opmærksomme paa, at den hidtidig Ordning er gældende endnu.

## KONGRES I SVEJTS

I Dagene 24.—26. Maj holdt Svejts Jernbaneforbund — som er en Enhedsorganisation, der omfatter ca. 90 pCt. af samtlige Jernbanemænd ved saavel Stats- som Privatbaner i Svejts — ordinær Kongres. Saadan holdes hvert Aar, men i Aar var den gjort særlig festlig, idet selve Enhedsforbundet fejrede sit 20 Aars Jubilæum, og man samtidig fejrede 50 Aars Jubilæum i de fleste af Forbundets Kategoriafdelinger, som der benævnes Underforbund.

Det var en stor Kongres, den omfattede ialt 625 Personer, hvoraf ca. 35 var Gæster. Under normale Forhold vilde Kongressen have bestaaet af Organisationsledelsen samt 348 valgte Afdelingsdelegerede, men for at alle Afdelinger kunde være repræsenteret ved denne Jubilæumskongres, havde man givet Adgang til yderligere 172 »Tillægsdelegerede«, som dog ikke havde Stemmeret. 15 gamle Kammerater, der alle var Pensionister, og for nogles Vedkommende havde været det i adskillige Aar, men som hver for sig havde kæmpet i Organisationsens Interesse, var indbudt som Æresgæster. I øvrigt var der Gæster fra: De samvirkende Fagforbund, Kommunalarbejderforbundet, Levnedsmiddelarbejderforbundet og Statstjenestemændenes Centralorganisation i Svejts; fra Byraadet i Zürich, hvor Kongressen blev afholdt; fra Zürich Kantonalraad (Amtsraad); fra Internationalt Transportarbejderforbund, Eng-

land, Sverige, Danmark, Holland, Belgien, Luxemborg, Frankrig og Norge. Fra England, Sverige og Danmark var saavel Jernbaneforbundene som Lokomotivmandsforbundene repræsenteret; fra Norge kun Jernbaneforbundet; de øvrige deltagende Lande har Enhedsorganisationer, som altsaa repræsenterer det samlede Personale. Polsk Jernbaneforbund, som ogsaa var indbudt, kunde paa Grund af Situationen ikke komme til Stede.

Som oven for nævnt er 90 pCt. af alle Kategorier af Jernbanepersonalet i Svejts nu samlet i en Enhedsorganisation, der blev stiftet i 1919. Det var Nøden i Krigsaarene og den Omstændighed, at det overvejende Antal svejtsiske Baner blev samlet under Statens Ledelse, som banede Vejen for Enhedsorganisationen, men Organisationshistorien i Svejts er i øvrigt interessant.

Lokomotivpersonalet var de første, som organiserede sig. Allerede i November 1868 var de svejtsiske Lokomotivførere organiserede; de dannede den Gang en Distriktsafdeling under den tyske Lokomotivførerforening. Fra og med 1. Januar 1873 blev der i Zürich dannet en selvstændig Lokomotivførerorganisation, som dog bevarede Føling med den tyske Broderorganisation. Man begyndte snart efter Arbejdet paa Oprettelsen af en Lokomotivførerorganisation for hele Svejts, og en saadan stiftedes den 20. Februar 1876. Senere stiftedes en Forening af Lokomotivfyrbødere, og Udviklingen førte da med sig, at Medlemmerne af denne sidste Forening ikke vilde forlade deres Organisation, naar de blev Lokomotivførere. Som Følge deraf kom denne Forening til at omfatte begge de nævnte Kategorier, og tog derefter Navnet »Forbund for Lokomotivpersonale«, og det blev denne Organisation, der voksede op og blev Samlingssted for de svejtsiske Lokomotivmænd. Som den første svejtsiske Tjenestemandorganisation indmeldte det nævnte Forbund sig allerede i 1910 i De samvirkende Fagforbund i deres Land.

Der vedblev ganske vist at bestaa en Lokomotivførerforening, men den var uden større Betydning, og der var ved forskellige Lejligheder Tale om Sammenslutning, men det strandede paa Lokomotivførerforeningens Modstand mod at komme ind under De samvirkende Fagforbund. Separatororganisationens Medlems-tal gik naturligtvis efterhaanden nedad, og

for en Del Aar siden opløstes Lokomotivførerforeningen fuldstændigt, idet dens Medlemmer gik ind under Lokomotivpersonaleforbundet, som nu har organiseret 100 pCt. af vore svejtsiske Kammerater.

Efter at Lokomotivpersonalet saaledes paa et meget tidligt Tidspunkt havde organiseret sig, begyndte de øvrige Grupper ogsaa at lave lokale Foreninger, og i 1885 dannede Togpersonalet den næste svejtsiske Jernbaneorganisation omfattende Togførere, Konduktører og Bremsere.

Herefter fulgte saa Organisering af Jernbanemændenes forskellige Grupper op gennem Aarene. De forskellige Kategoriorganisationer er saaledes ikke lige gamle, men man har fundet ud af, at deres Gennemsnitslevealder nu er 50 Aar, og derfor blev der i Aar holdt 50 Aars Jubilæums-Kongres.

Allerede paa et ret tidligt Tidspunkt begyndte man at syle med Tanken om Sammenslutning af de forskellige Kategoriforeninger i een stor Organisation; men dette Arbejde strandede stadig paa Spørgsmaalet om De samvirkende Fagforbund. De Kategoriforbund, som var tilsluttet Landsorganisationen, stillede nemlig som Betingelse for Dannelsen af en Enhedsorganisation, at kun Forbund, som var tilsluttet De Samvirkende, kunde optages i et Enhedsforbund. Som ovenfor nævnt virkede Krigens Trængsler inidlertid fremmende paa Samlingstanken, der efterhaanden modnedes fuldstændig. Da Enhedsforbundet i 1918 dannedes, valgte man ikke at benævne Kategoriinstanserne for »Kategorikredse« eller »Kategori-afdelinger«: de gamle Navne blev i det væsentlige bibeholdt blot med Tilføjelsen af »Under-«, saaledes at det nu hedder »Underforbund for Lokomotivpersonale«, Underforbund for Stationspersonale« o. s. v.

Enhedsforbundet er opbygget af 11 Underforbund, som vi herved anfører, Medlemstallet i Parentes:

Personale i Administrationskontorer (1368). Stations-Kontorpersonale (4209). Stations-Plads-personale (2950). Rangerpersonale (2010). Lokomotivpersonale (2591). Togpersonale (2703). Forskelligt teknisk Personale (1397). Banearbejdere, Arbejdere paa Godspladser o. l. (6001). Værkstedspersonale (2141). Personale ved Privatbaner og Dampskibe (6950). Pensionister (9138).

Selve Organisationsapparatet er opbygget paa sædvanlig Maade med Formand, Sekretærer og Redaktører. Fagbladet udgives paa 3 Sprog: Tysk, Fransk og Italiensk. Derimod er de administrative Forhold ordnet lidt anderledes end vi kender det. Medlemmerne betaler et fast aarligt Kontingent til Enhedsorganisationen, men herudover maa de betale Kontingent baade til Underforbundet og til den lokale Afdeling. De to sidste Kontingenter er varierende; de fastsættes af Underforbundene henholdsvis Afdelingerne selv efter, hvad der er nødvendigt til deres Administration. Og det viser sig, at en Del af Underforbundene har en ret pæn Formue.

Selve Hovedforbundets Driftsregnskab balancerer for Aaret 1938 med 690 000 Fr.; Status udviser en Formue paa over 2½ Mill. Fr. For saa vidt angaar Underforbundene skal vi anføre, at Værkstedspersonalet slutter Aaret 1938 med en Formue paa 121 000 Fr., Personalet ved Privatbanerne og Dampskibe med 112 000 Fr. Stations-Pladspersonalet 83 000 Fr., Banearbejdernes Underforbund 63 000 Fr., Lokomotivpersonalet 54 000 Fr., Togpersonale 51 000 Fr., Stations-Kontorpersonale 50 000 Fr. o. s. v.

Svejts Jernbaneforbund ejer 3 Feriehjem beliggende forskellige Steder i Landet; et af disse ligger ved Vierwaldstättersøen, et andet ved Maggioresøen tæt ved den italienske Grænse.

Selve Forbundets Kongres, hvis Forhandlinger førtes paa Tysk, Fransk og Italiensk, formede sig ikke helt paa samme Maade, som vi kender det. Den trykte Virksomhedsberetning og Regnskaberne blev godkendt efter en ganske ringe Diskussion. Af Forslag var der kun 3. Paa Forespørgsel oplystes det os, at det ikke var almindeligt med et stort Antal Forslag til Kongresserne. De løbende Ting ordnede man Aaret igennem, og paa Kongresserne samlede man sig om de store livsvigtige Opgaver. Dette var naturligtvis Kongressens centrale Punkt, men det var først hen mod Kongressens Afslutning, at Generalsekretær *Bratschi* tog Ordet og holdt en stor Tale (som blev optaget paa Grammofonplade). Han gav heri en Oversigt over Arbejdet vedrørende Lønforholdene, Pensionsforholdene m. v. I denne Oversigt gav han tillige indgaaende Oplysning om de politiske Forholds Udvikling. Vore svejtsiske Kolleger indretter nemlig i høj Grad deres

Arbejde paa de politiske Forhold, og de deltager stærkt i Rigsdagens Arbejde. Eksempelvis kan nævnes, at der den 4. Juni skulde være en Folkeafstemning angaaende Tilvejebringelsen af 480 Mill. Fr., af hvilke de 180 Mill. skulde benyttes til Foranstaltninger mod Arbejdsløsheden og de 3 Mill. til militære Foranstaltninger; Generalsekretæren opfordrede indtrængende Medlemmerne til at stemme Ja ved den paa-gældende Folkeafstemning.

Efter Generalsekretærens udførlige Tale blev der fremlagt 5 Resolutioner vedrørende: Forbedring af Avancementsforholdene, Revision af Lønningsloven, en samlet Ordning af hele det svejtsiske Trafikspørgsmaal, Protest mod, at de svejtsiske Statsbaner vil lade deres udenlandske Bureauer overgaa paa private Hænder; endelig omfattede den ene Resolution den nys omtalte Folkeafstemning. Disse Resolutioner blev alle tiltraadt enstemmigt og uden Debat.

I Forbindelse med Kongressen blev der afholdt en Jubilæumsfest, i hvilken hele Kongressen deltog. Generaldirektøren for de svejtsiske Statsbaner var til Stede, og blev stærkt hyldet, det var første Gang han var Gæst i et Fagforbund; og efter Kongressen arrangeredes der for Gæsterne et Besøg paa det nærliggende Feriehjem »Grubisbalm« ved Vierwaldstättersøen.

Vi fik paa Kongressen et udmærket Indtryk af de svejtsiske Jernbanemænds Enighed og glimrende Organisationsarbejde, men vi lærte ogsaa, at Svejts føler sig i en meget truende Situation. Det blev f. Eks. fremhævet, at paa samme Maade som Enhedstanken blev stærkt fremmet gennem Verdenskrigens haarde Periode, saaledes var Angsten for Friheden, som det svejtsiske Folk frem for alt vil bevare og kæmpe for, ogsaa nu i høj Grad medvirkende til, at Samlingsbestrebelserne finder Genklang i Befolkningen.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### Hvor mange Slags Anciennitet har vi?

Ja, det var jo rart at vide, hvor mange Slags Anciennitet vi har? Jeg har nu i de snart 20 Aar, jeg har været Medlem af D. L. F., altid faaet den Opfattelse, at Foreningens Krav bl. a. var Bundanciennitet ved alle Forfremmelser, Forflyttelser og Turbesættelser, og det mente jeg var naaet (bortset fra Turbesættelse i Motorture, som forhaabentlig

ogsaa snart bliver efter Bundanciennitet). Men nu er der sket et Tilfælde her i Tønder, som kuldcastede denne min Opfattelse. En Motorfører skal tvangsforflyttes fra Tdr. til Rd., og da ingen af de herværende Motorførere ønskede denne, ja, saa forflyttedes ikke den yngste Mand i Bundanciennitet, men derimod den sidst forfremmede Motorfører i Tønder, saa der maa jo være en anden Slags Anciennitet, eller hvad? Ja, det var jo rart at faa at vide.

*J. E. Christensen,*  
Tønder.

Det er rigtigt, at Organisationens Ønske er at faa alle Forfremmelser m. v. gennemført efter Bundanciennitetens Princip; men det sker jo, at dette svigter; f. Eks. naar en »ældre« ikke ønsker at reflekttere paa en bestemt Plads, og derved frivilligt giver Afkald paa sin »Førstefødselsret«. Herved kan der jo inden for Motortjenesten blive nogen Uensartethed i Anciennitetsforholdene.

Hvad specielt den paapegede Forflyttelse angaar, er denne i fuld Overensstemmelse med sædvanlig Praksis. I Tilfælde som det foreliggende har man altid forflyttet den sidst forfremmede, og da der i Forholdet Lokomotivfyrbøder—Lokomotivførere jo ikke er Tale om Opslag, men automatisk Oprykning, vil den sidst forfremmede Lokf. normalt ogsaa være den i Bundanciennitet yngste.

Der er derfor ikke i det af J. E. C. kritiserede Tilfælde noget Brud med hidtidig Fremgangsmaade.

*Red.*

### Udmærket Velfærdsforanstaltning i Nyborg.

Nyborg Maskindepot er i de senere Aar blevet i alle Maader helt moderne indrettet; men hvad jeg synes, der bør bemærkes, er det, som for nylig er blevet anlagt, nemlig, om jeg saa maa sige 3 Havestuer nede ved Stranden.

Det er vel nok herligt en varm Sommerdag, i Stedet for at gaa op paa et varmt Værelse, da at kunne gaa hen i en af disse Havestuer og der spise sin Mad og samtidig nyde Udsigten ud over Vandet.

Jeg synes, dette bør bemærkes, da jeg er af den Mening, at det er den nuværende Lokomotivmester, vi kan takke derfor, altsaa hermed en Tak til Lokomotivmesteren for Ng Maskindepot.

*H. C. Sprogø,*  
Lokomotivfyrbøder, Fa.

### Lokomotivførerovertallighed —

#### Rangermaskinerne.

Efter at vi nu i nogen Tid har levet i nogenlunde rolige Forhold, jeg mener dermed, at vi, som venter paa at faa vor Lokomotivførereforfremmelse, ikke er blevet afskrækket ved Meddelelse om, at der var Overtallighed af Lokomotivførere, saa synes der nu at være Tegn til, at vi igen skal til at se Fremtiden i Møde med Usikkerhed. I den ledende Artikel i sidste Nr. af Bladet pegede Redaktionen paa, at man ved det sidste Køreplansskifte har været ude

for meget store Normativændringer af Lokomotivførereantallet i 2. Distrikt — efter hvad man hører skulde det dreje sig om ca. 25 Mand.

For det menige Medlem har det ved mangfoldige Lejligheder stillet sig som en Gaade, hvorledes Distrikterne og Generaldirektoratet beregnede deres Normativer; thi vi er jo mange, som finder, at der Aaret igennem mangler Lokomotivførere. Naturligvis maa der være en vis Form at gaa frem efter, og en Del af vor Utilfredshed kan derfor maaske skyldes Ukendskab til Beregningsformen, men saa meget ved vi i hvert Fald allesammen, at der skal regnes med Lokomotivførere til alle Rangermaskinerne, og vi ser jo mange af disse Maskiner betjent af Lokomotivfyrbødere. Det maa derfor være rimeligt at spørge, hvorfor der ikke nu, hvor der paastaas at være overtallige Lokomotivførere, er Tjenestemænd af denne Kategori paa alle Rangermaskiner.

Hvis der virkelig er overtallige Lokomotivførere, skal de naturligvis beskæftiges, og det er saa ret naturligt, at de, saaledes som Redaktionen ogsaa nævner i det sidste Blad, beskæftiges i Motorturene, men jeg finder det besynderligt, at 2. Distrikt kan paastaa at have et ikke lille Antal Lokomotivførere flere, end det skal bruge, og det saa samtidig viser sig i Praksis, at der ikke er Lokomotivførere paa de Pladser, hvor der skulde være det. Mon ikke Overtalligheden vilde falde bort af sig selv, hvis Distrikterne gik deres Beregninger igennem og saa sørgede for, at der var Lokomotivførere til Besættelse af Rangermaskinerne.

*En af dem, der venter.*

Den ærede Indsender er ikke alene om den Opfattelse, han giver Udtryk for, den deles af mange. I Henhold til Aftale mellem Generaldirektoratet og Organisationen skal der som bekendt beregnes Lokomotivførere til alle Rangerture, til Ekstramaskiner samt til Fridagsafløsning, medens det jo er tilladt at benytte Lokomotivfyrbødere som Sygdoms- og Orlovsaflosere i disse Ture. Men det kan ikke nægtes, at man i Ny og Næ faar Fornemmelsen af, at det her og der knirker lidt i denne Henseende.

Ogsaa vi er af den Opfattelse, at naar der allerede ved Udregningen af Normativerne er beregnet Lokomotivførere til Rangermaskinerne, saa skulde det i hvert Fald være ganske givet, at der i Tilfælde, hvor man har overtallige af den nævnte Kategori, da ogsaa havde saadanne Tjenestemænd i hvert Fald paa det overvejende Antal Rangermaskiner. Hvis dette ikke er Tilfældet, kan det ligge i, at Distrikterne har Tilbøjelighed til at anse Lokomotivførerne i Rangerturene som de egentlige Reserver til Afløsning i Liniaturene og derved holde Antallet af Lokomotivførere i Reserven paa et for lavt Tal. Dette har vi jo netop peget paa i det sidste Blad, hvor vi har advaret og protesteret mod en saadan Fremgangsmaade, der direkte strider mod trufne Aftaler.

Vi deler derfor Indsenderens Haab om, at Distrikterne vil forstaa, at det ikke er nok at *beregne* Lokomotivførere til Rangermaskinerne, men at de vil indrette dem paa, at det normalt ogsaa bliver saaledes i Praksis.

*Red.*

## ENGELSKE JERNBANEMÆND

## PAA BESØG

Som tidligere oplyst har ca. 150 engelske Jernbanemænd foretaget en 9 Dages Studierejse til Danmark og Sverige.

Selskabet, hvori der var Repræsentanter for saa at sige alle Kategorier inden for Jernbanetjenesten og Medlemmer af de forskellige engelske Jernbanorganisationer, ankom til København i to Hold, Lørdag den 10. og Søndag den 11. ds.

Mandag den 12. samledes hele Selskabet i Statsbanernes Biograf, hvor de blev budt velkommen af Forretningsfører Th. Pedersen, Dansk Jernbaneforbund. Filmen »Med D. S. B. gennem Danmark« blev forevist og gjorde stor Lykke.

Studierejsedeltagerne, blandt hvilke der var ca. 50 Damer, kørte derefter med to Lyntog til Svanemøllen, hvor de fik Lejlighed til at bese Remiseanlæggene m. m.; Maskiningeniør Schilder holdt et belærende Foredrag og gav beredvilligt alle ønskede Oplysninger. Alle var uhyre interesseret i dette moderne Anlæg, ganske særligt begejstrede var man for de udmærkede Lokaler i Opholdsbygningen.

Turen gik derefter til Helsingør med Besigtigelse af Kronborg og Hamlets Grav; Middagen indtoges paa »Sommariva«, hvor der holdtes forskellige Taler. Generaldirektør Knutzen bragte De danske Statsbaners Hilsen, han ønskede Selskabet godt Udbytte af deres Studierejse. Paa denne Tur ledsagede Jernbaneorkestret Rejseselskabet og gjorde vældig Lykke.

Tirsdag den 13. blev de udenlandske Kammerater og deres Damer modtaget paa Københavns Raadhus, som de havde Lejlighed til at bese indvendigt, og hvor Raadmand Ib Kolbjørn holdt et Foredrag om Byens Administration, ligesom han beredvilligt besvarede en Række Spørgsmaal. Herefter bød Borgerrepræsentationen paa en lille Forfriskning. I umiddelbar Fortsættelse heraf gik Turen pr. Bil til De Gamles By, videre til Bispebjerg Hospital og derfra til Tuborg. Senere fortsattes til Klampenborg, hvor der spistes Middag i Peter Lieps Hus.

Onsdag Morgen gik Rejsen videre til Stockholm. De 150 Udlændinge var begejstrede baade for alt det, de paa den korte Tid fik at se, og for den Venlighed de mødte overalt.

EN REJSE TIL KONSTANTINOPEL  
OG LILLEASIEN

(Sluttet.)

Som bekendt har Konstantinopels Gader tidligere været fyldt med Hunde, der »renholdt« Gaderne ved at fortære alt Køkkenaffald, der blev kastet til dem. Men efter Verdenskrigen blev, sammen med det europæiske Tyrki's Opløsning, Byen ryddet for Hunde. Men de blev ikke dræbt, da de for Muhamedanerne er halvhellige Dyr. De blev i Stedet sejlet ud og landsat paa Prinseøerne, og her var i lange Tider et

Hundeglam, der kunde høres langt bort, indtil de større efterhaanden havde ædt de mindre, og den sidste døde af Sult.

Vi er nu færdig med Konstantinopel og forlader Byen. Ud paa Aftenen blæste det stærkt op. Gennem Bosporus var der ingen Fare, men da vi kom ud i Sortehavet var der høje Søer. Jeg havde en Følelse, som man tænker sig at ligge paa Ryggen af en galoperende Hest og Ens indre Organer viste en fæl opadgaaende Tendens, nogle endog i en altfor udpræget Grad. Næste Formiddag naaede vi dog Varna med kun et Par Timers Forsinkelse.

Varna ser ud til at have 25—30 000 Indbyggere, det er en moderne By, der er præget af Turiststrømmen. Næsten alle Gader er indtil 15 Meter brede med moderne Brolægning eller Asfaltering, og med Fortove paa 3—5 Meter. Byen har flere Boulevarder, aabne Pladser samt Anlæg og Parker. Husene paa Strøgene er paa 4—5 Etager, og her findes fine Forretninger. Befolkningen er højt kultiveret og venlige. Børnene er smukke og pæne i Tøjet. Man kommer uvilkaarligt til at tænke paa Forskellen mellem Menneskene her og dem, som bor længere inde i Landet i Bulgariens Jordhuler.

Vi kørte ud nord for Byen til et højt Punkt, »Konstantin«, her fandtes en Park med Træer, hvor der voksede Abrikoser og Ferskener, som vi smagte paa. Bulgarien har ogsaa megen Vin. Som Dessert efter Middag og Aften fik vi store Skaale fulde af Vindruer paa Bordet, langt flere end man kan spise.

Vi havde i 14 Dage ikke læst Aviser og anede intet om, hvordan den truende Situation i Mitteuropa havde udartet sig. I Bulgarien kender vi ikke ret mange af deres Bogstaver, og langt mindre deres Sættning, alt ender næsten paa pa, ba eller ha, Padha, Babha, Hapba osv. »Zar Ferdinand« skrives f. Eks. saaledes: U.A. P.B., Ø.E.P.A.N.H.A.H.A.B.

Fra Varna tager vi tilbage til Russe, som vi naar ud paa Aftenen, hvor vi straks gaar om Bord i Damperen »Uranus«.

Paa en saadan Sejlur er der rig Lejlighed til at iagttage det brogede Folkeliv, der rører sig paa Skibet. De fleste europæiske Nationer er sikkert repræsenteret her. Man ser en Del Dækspassagerer komme om Bord med deres fattige Ejendele i Sække og store Bylter. Kvinderne bærer smaa Børn paa Ryg eller Skulder; kun enkelte er saa velhavende, at de har Barnevogn. Man ser dem ogsaa fortære den medbragte Mad, det meste bestaar af Brød og lidt Grøntsager. — Naar Mørket falder paa, hygger de sig for Natten ved at sove paa udbredte Tæpper eller Sække, med en eller anden Bylt under Hovedet. — Ingen her fra Danmark, selv den fattigste, kunde tænke sig at rejse saaledes, og vi øvrige Passagerer følte os næsten som Grever og Baroner i Forhold til disse Dækspassagerer.

Men her er ogsaa Passagerer af den bedrestillede Klasse, og af dem lægger man særlig Mærke til Kvinderne, hvoraf der er mange Fremtoninger. Enkelte optræder i Herredragt, andre i Strandpyjamas. Nogle gaar med bare Ben og Sandaler for at fremvise de rødakerede Taanegle, og atter andre, hvis Haarfarve

og Øjenbryn staar i skarp Modsætning til den øvrige Teint.

Ved at rejse med udenlandske Skibe og daglig se de forskellige Menneskeafskygninger, ser man snart, at selv om vi i mangt og meget kan have afvigende Indstillinger, saa er Menneskene i store Træk dog næsten ens over alt i Verden. Væsensforskellen er ikke stor.

Efter tre Døgn's Sejlads naaede vi Budapest.

Indsejlingen til Budapest ved Aften er som et 1001 Nats Eventyr, og det er vanskeligt at definere, hvorfor netop Budapest er mere tiltrækkende end andre europæiske Storbyer. Jeg har været her for nogle Aar siden, og det er en By, som man altid længes tilbage til. Ikke alene er selve Byen meget smuk, men den ligger ogsaa i henrivende naturskønne Omgivelser. Befolkningen er smilende og venlige, og som et Eksempel kan nævnes, at naar Politibetjentene møder en Turistbil med udenlandske Gæster hilser de altid Turisterne.

Byen er ved Donaufloden delt i to Dele, hvoraf den ældre Del, Buda, ligger paa en Bjergside ned mod Flodens vestre Bred; den nyere Del, Pest, ligger paa et mere fladt Terræn paa Flodens østre Bred. Bydelene, der tilsammen hedder Budapest er forbunden ved 7 Broer.

I Buda findes Kroningskirken med fine Glasmalerier og et kæmpemæssigt Orgel. I Nærheden ligger det kgl. Slot med Mængder af Marmorsale og fint dekorerede Lofter, Vægge, Gulve og Søjler er af fint poleret Marmor i alle Nuancer, og store Lysekroner af Krystal ses i massevis.

I Buda findes ogsaa det berømte Bad »St. Gellert«. Bassinernes Bund og Sider er af lyseblaa Fliser, hvorved Vandet ser ud som fuldstændig lyseblaat, og hverandet Minut fremkommer kunstige Bølgeslag, der giver hen mod en Meter høje Bølger. Øverst i Buda ligger en Fæstning, og herfra haves en storslaaet Udsigt over den magyarske Hovedstad.

Ude i Floden midt mellem de to Bydele ligger en lang Ø, Margrete-Øen; dér findes Badebassiner, hvor Vandet, der udstømmer fra varme Kilder, indeholder ca. 40 Graders Varme. Man ser Vanddampe strømme ud alle Steder. — Paa Øen findes kun Parker og Anlæg med fine og kunstnerisk tildannede Blomsterrabatter.

I Bydelen Pest ligger Parlamentet, og i Nærheden heraf Frihedspladsen, hvor der findes et ejendommeligt Monument. Dette bestaar af en firkantet Cement-sokkel paa ca. 4 Meter. I Midten staar en Søjle, og paa hvert af de fire Hjørner staar en »udstoppet« Soldat i fuld Mundering med Ryggen mod Søjlen. — Halvvejs oppe paa denne hænger et Flag. Monumentet symboliserer Ungarns Sorg over de ved Verdenskrigen tabte Landsdele fra Østrig-Ungarn til de fire Nabostater.

Efter at have været i 7 forskellige Lande, 6 Hovedstæder, passeret det 8. Land og været en Tur i Lille-Asien maatte vi forlade den smukke Donauby. Hjemrejsen gik gennem Czekoslovakiet over Breslau og Berlin. Vi skulde rejse fra Budapest om Morgenen den 21. September, netop samme Dag som Chamber-

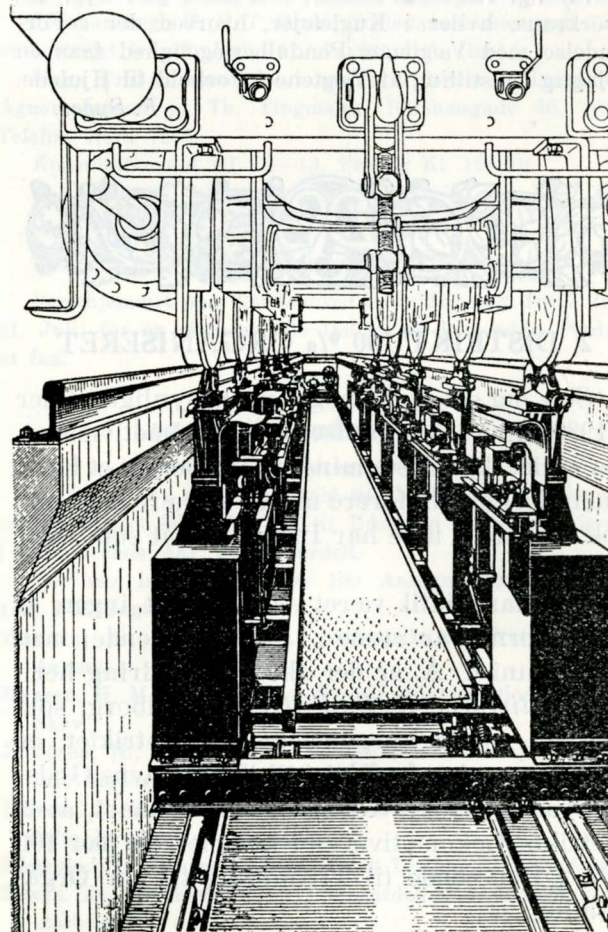
lain og Hitler i Godesberg for anden Gang forhandlede om Czekoslovakiets Skæbne. Der var jo stort Optræk til Krig allerede fra den 22. For en Sikkerheds Skyld forhørte vi Dagen før vor Afrejse hos den czekeiske Gesandt i Budapest, om der kunde tænkes nogen Vanskelighed forbunden med at rejse gennem Czekoslovakiet. Det troede han ikke, og Kl. 7 næste Morgen forlod vi Budapest. Kl. 14 var vi ved Grænsestationen Bohumin (Oderberg), uden at se andet end nogle mindre Troppekonzentrationer i Nærheden af Sudeterbjergene, og vi naaede hjem uden Hindringer; men to Døgn senere blev Jernbanen opbrudt netop ved denne Grænsestation.

Hvis Grænsen allerede havde været spærret, havde vi kun haft den Udvej at rejse tilbage gennem Rumænien, Rusland og Finland, evt. gennem Polen og Litauen. Men her var vort Rejsepas ikke gyldigt, og hvornaar var vi i saa Fald naaet til Danmark?

M. Madsen, Herning.

## TYSK LOKOMOTIVVÆGT

Et Lokomotivs rolige Løb er i udstrakt Grad betinget af en rigtig Fordeling af Lokomotivets Vægt paa Hjulene. For at opnaa dette maa Hjultrykket kunne maales meget nøjagtigt, hvilket naturligvis



Tysk Lokomotivvægt.

ikke kan foretages ved Beregning, men maa gennemføres med de saakaldte Hjulvægte — een for hvert Hjul, og endnu bedre paa et dertil indrettet Vejeanlæg.

I Tyskland bruges et af Firmaet *Schenck*, Darmstadt, udført Vejeanlæg, som ses paa omstaaende Billede. Det bestaar af et Antal Broer med pendulanbragte Vægte, der placeres i en Kanal i Sporet. Hver enkelt Bro med Vægte kan forskydes i Sporets Længderetning og indstilles efter Hjulafstanden paa Lokomotivet. Overførselen af Hjultrykket fra Skinnerne til Vægten foregaar ved, at nogle Kæber paa Vægtene bringes til at trykke imod Hjulenes Sporkrans og løfter Hjulene op fra Skinnerne.

Fordelingen af Lokomotivets Vægt paa Hjulene foretages som bekendt ved at spænde eller slække Fjedrene, gennem hvilke Lokomotivets Vægt overføres til Hjulene. Resultatet af Vejningen er i første Linie afhængig af, at Fjedrenes Spændingstilstand ikke forandrer sig i det Øjeblik, Lokomotivets Vægt overføres fra Skinnerne til Hjulvægten, og det er derfor betydningsfuldt, at alle Hjulenes Vægt overføres paa Vægtene paa samme Tidspunkt og i ensartet stigende Grad.

Af den Grund er den viste Lokomotivvægt konstrueret til at optage Vægten af samtlige Hjul paa een Gang ved Hjælp af en elektrisk drevet Løfteanordning. Vægtens Kæber, som løfter paa Hjulenes Sporkrans, hviler i Kuglelejer, hvorved der i Forbindelse med Vægtens Pendulbevægelighed faas en nøjagtig Indstilling af Vægtene i Forhold til Hjulene.

*F. Spøer.*



## 2. DISTRIKT 100 % ORGANISERET

Selv om det lyder noget usandsynligt, at der i 1939 findes uorganiserede Lokomotivmænd, saa er det ikke desto mindre saaledes, at et halvt Dusin Lokomotivførere mener at være dem selv nok og derfor ikke har Interesse i at staa i vor Organisation.

Det har hidtil været saaledes, at ingen af Distrikterne var »rene« i saa Henseende; men fra 1. Juni d. A. er der sket en Ændring heri. Lokomotivfører *R. P. F. Olsen*, Padborg, som var den eneste uorganiserede i Distriktet, er efter Ansøgning forflyttet til Københavns Godsbanegaard, og derved er det nu opnaaet, at 2. Distrikts Lokomotivmænd kommer op paa 100 pCt. i Henseende til Tilslutning til vor Organisation.

## Hovedbestyrelsesmøde d. 16. og 17. Maj 1939.

S. Suneson fraværende paa Grund af Deltagelse i Kursus paa Jernbaneskolen.

*Formanden* bød Hovedbestyrelsen Velkommen til Arbejdet i den forestaaende Kongresperiode, et særligt Velkommen udtaltes overfor *J. Knudsen*, som er nyvalgt; han haabede paa godt og loyalt Samarbejde til Fremme af de Interesser, vi er sat til at varetage.

### *Punkt 1: Hovedbestyrelsens Konstituering.*

Til Næstformand valgtes *Johs. Hansen*.

Til Sekretær valgtes *E. Kuhn*.

Til Ekspeditor for D. L. T. valgtes *P. Jensen*.

### *Punkt 2: Valg af Medlemmer til de faste Udvalg.*

De forskellige Udvalg besattes saaledes:

Forretningsudvalget: *Soph. Jensen, Johs. Hansen, L. M. Schmidt, P. Jensen og C. A. Jespersen*.

Lønudvalget: *Soph. Jensen, Johs. Hansen, L. M. Schmidt, P. Jensen og C. A. Jespersen*.

Tjenestetidsudvalget: *Hele Hovedbestyrelsen*.

Kritisk Revisionsudvalg: *Carl Christensen og S. Suneson*.

Velfærdsudvalget: *Soph. Jensen, Johs. Hansen, J. Knudsen, Carl Christensen og S. Suneson*.

Foredrags- & Besøgsudvalget: *Soph. Jensen, Carl Christensen og C. Schmidt*.

Ferie- & Rekreationshjemsudvalget: *L. M. Schmidt* (valgt af Kongressen *G. O. F. Lund og K. T. Petersen*). I den Tid, Udvidelsen af Feriehjemmet forberedes og gennemføres, udvides Udvalget med *C. A. Jespersen*.

Landsoplysningsudvalget: *J. Knudsen og S. Suneson* (valgt af Kongressen *P. Sessing og C. M. G. Knudsen*, valgt af *A. O. F. Chr. Christiansen*).

Hjælpfondens Repræsentantskab: *L. M. Schmidt og P. Jensen* (valgt af Generalforsamlingen *S. E. Boye, Carl Christensen og S. R. Mortensen*).

### *Punkt 3: Valg af Repræsentanter til andre Organisationer m. v.*

Repræsentanter udpegedes saaledes:

Marketenderiets Repræsentantskab: *L. M. Schmidt, Carl Christensen og S. Suneson*.

Marketenderiets Driftsudvalg: *L. M. Schmidt*.

Marketenderiets Kontrollkomité: *L. M. Schmidt*.

Statsfunktionærernes Laaneforening: *L. M. Schmidt*.

Centralorganisation I: *Soph. Jensen, E. Kuhn, Johs. Hansen, P. Jensen, C. A. Jespersen og C. Schmidt*.

De 4 Jernbaneorg.s Udvalg vedr. Personalets Tjeneste- og Opholdsrum: *Soph. Jensen og E. Kuhn*.

Fællesudvalget med Dansk Lokomotivmands Forbund: *Soph. Jensen, J. Knudsen, Carl Christensen og S. Suneson*.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne (Brandforsikringen): *Soph. Jensen og L. M. Schmidt*.

Uheldsforsikringsforeningen: *Soph. Jensen, E. Kuhn og C. A. Jespersen*.

Statsbanernes priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen): *Soph. Jensen og P. Jensen*.

Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat: *Johs. Hansen, L. M. Schmidt og C. A. Jespersen*.

Til at underskrive paa de Fuldmagter, som i Henhold til Lovene udkræves for i Banker og Sparekasser at kunne



hæve af Foreningens baandlagte Midler, udpegedes Soph. Jensen, Johs. Hansen og C. A. Jespersen.

**Punkt 4: Meddelelser fra Formanden.**

**Formanden:** Dels som Følge af Udvidelser af Motor-driften med tilsvarende Indskrænkninger i Dampdriften og dels som Følge af Nedgang i Særtogskilometerne har 2. Distrikt pr. 15. Maj faaet 31 Lokomotivførere overtallige. En Del af disse vil indtil videre blive beskæftiget ved Motortjenesten; men det har alligevel været nødvendigt at foretage en Del Forflytninger. Det er dog lykkedes at faa disse gennemført paa lempelig Maade.

En Sag angaaende Flyttegodtgørelse er behandlet og gaaet i Orden.

Mindelunden i Fredericia er nu paabegyndt og ventes færdig i Efteraaret.

Toges til Efterretning.

**Punkt 5: Meddelelse fra Hovedkassereren.**

**Hovedkassereren** fremlagde Regnskabsoversigt for 1. Kvartal 1939. Balancen var Kr. 706.015,26.

Godkendtes.

**Punkt 6: Behandling af foreliggende Sager.**

En motoruddannet Lokomotivfører, som kunde have været Lokomotivfører i 1931, men ikke ønskede dette, og først blev det i 1937, hvorfor han i Henhold til gældende Regler er indordnet i Lokomotivfører-Anciennitetsrækken paa Grundlag af Forfremmelsesdatoen (1. December 1937), ønskede denne Placering revideret, saa han kom op paa sin gamle Plads i Anciennitetsrækken (d. v. s. den Plads han som Lokomotivfyrbøder stod paa). Hovedbestyrelsen var enig i, at den paagældendes Placering ikke kan ændres nu, da den er i fuld Overensstemmelse med de herom gældende Bestemmelser. Naar Sagen ang. automatisk Oprykning er færdigbehandlet, kan det her behandlede Spørgsmaal drøftes paany.

En Lokomotivfører fra et af de Depoter, hvor der skal anvendes Lokomotivfører i Motorturene, forespørger angaaende Fremgangsmaaden ved Besættelse af de paagældende Pladser. Det vedtoges at indhente en Udtalelse fra vedkommende Afdeling.

Generaldirektoratet har fremsat Forslag gaaende ud paa, at ikke samtlige de ved de forskellige Depoter stationerede motoruddannede Lokomotivfyrbødere skal anses for Reservemotorførere og derfor underkastes den periodiske Lægeundersøgelse, men at der udpeges et vist bestemt Antal hertil.

Det vedtoges at tiltræde Forslagets Princip, men dog med fornøden Hensyntagen til Personalets Interesser.

Jernbanepersonalets Afholdsselskab indbyder til Aarsmøde i Esbjerg den 3. Juni. *C. Schmidt* valgtes til at repræsentere vor Organisation.

Norsk Lokomotivmandsforbund indbyder til Kongres i Kristianssand den 9.—10. Juni. *Soph. Jensen* og *P. Jensen* valgtes som vore Repræsentanter.

Sveriges Lokomotivmandsforbund indbyder til Kongres i Stockholm den 14.—17. Juni. *Soph. Jensen* og *L. M. Schmidt* valgtes.

Nordisk Jernbanemands Union afholder 11.—12. August ordinært Repræsentantskabsmøde i Helsingfors. Som vor Repræsentant valgtes *E. Kuhn* (Soph. Jensen deltager i sin Egenskab af Medlem af N. J. U.s Sekretariat).

Til at deltage i det af Dansk Forening for social Oplysning arrangerede aarlige Møde paa Hindsgavl 14.—19. August valgtes *Johs. Hansen* og *J. Knudsen*.

Det vedtoges at udsende 8 Deltagere til A. O. F.s Fagforeningskursus paa Roskilde Højskole, henholdsvis Arbejderhøjskolen i Esbjerg.

**Punkt 7: Eventuelt.**

Forskellige mindre Forhold drøftedes.

E. K.

**Jubilæum.**

Den 26. Juni kan Lokomotivfører *N. Chr. Mogensen*, St. Blichersgade 12, Randers, fejre 40 Aars Dagen for sin Ansættelse. Mogensen vil sikkert paa Jubilæumsdagen modtage Bevis for den Popularitet, han nyder.

Afd. 35 ønsker dig til Lykke med Dagen og de bedste Ønsker for Fremtiden.

A. B.

**Jernbanelægerne.**

Jernbanelæge M. Petri, Classensgade 34, København, er bortrejst fra den 20. Juni—6. August d. A. (incl.).

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Thyssen, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale Kl. 13—14.

Jernbanelæge H. P. T. Ørum, Sortedamsdosseringen 23, er bortrejst fra 28. Juni—11. August d. A. (incl.).

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne Agner Jensen og Th. Tingmann, Refsnæsgade 46, St., Telefon Nora 7545.

Konsultationstid Kl. 12—13, Fredag Kl. 18—19.

**Knudshoved.**

Feriehjemmet paa Knudshoved er fuldt belagt fra 7. til 31. Juli; før og efter nævnte Datoer er der endnu Plads at faa.

**Legater til Studierejser.**

*Grosserer A. Collstrops Rejselegat.*

De 2 300 Kr., som i Henhold til Meddelelse fra Generaldirektoratet 86/1939 var til Uddeling til Studierejser i indeværende Aar, er nu fordelt.

Der var indkommet over 150 Ansøgninger; følgende kom i Betragtning:

Bentzen, A., Overassistent, 2. Distrikt, Trafiktjenesten, Aarhus.

Hansen, H. M., Justermester, Transformatorstationen, Riis Skov.

Jacobsen, H., Overassistent, Statsbanernes Transportagentur, Aalborg.

Jensen, J. V., Overassistent, Odense—Kerteminde—Mar-tofte Jernbane, Kerteminde.

Kjærlund, L., Overmekaniker, Jydsk Telefon A/S, Kolding. Kragh, Th., Overbanemester I, Baneafdelingens Hovedlager, Aarhus.

Larsen, V. H., Assistent ved Københavns Telefon A/S, København.

Ohrberg, P. M., Kabelmester, Elektricitetsværket, Nykøbing Falster.  
Plan, J. T., Trafikkontrolør, 2. Distrikt, Trafiktjenesten, Aarhus.

### Det jysk-fynske Statsbanepersonales Bibliotek.

Bibliotekets ordinære Generalforsamling afholdes i Bibliotekslokalet paa Hovedbanegaarden i Aarhus, Opgang F, Lørdag den 24. Juni 1939 Kl. 16½ med Dagsorden:

1. Beretning om Bibliotekets Virksomhed.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Bestyrelsesmedlemmer m. v.  
(Da der ikke er indkommen Forslag til Valg af nye Bestyrelsesmedlemmer eller Revisor, betragtes de afgaaende som genvalgte, og egentlig Valg bortfalder derved.)
4. Eventuelt.

Det reviderede Aarsregnskab for 1938/39 vil være fremlagt i Bibliotekslokalet i Tiden 19.—24. Juni til Eftersyn for Bibliotekets Interessenter. *Bestyrelsen.*

### Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Generalforsamlingen den 16. Maj 1939 Kl. 15 i Fredericia var ualmindelig stærkt besøgt.

Formanden bød Velkommen og mindedes de i Aarets Løb afdøde mange trofaste Medlemmer. — Tilgangen havde ogsaa været stor.

Formanden afgav dernæst sin Beretning. Det vigtigste deri, og som vakte almindelig Tilfredshed, var Meddelelsen om den længe ønskede og nu opnaaede Tilladelse til Udstedelsen af Pensionisternes Fripas paa den af dem selv til Distriktet opgivne Hjemstedsstation, samt om, at der til sidste Jul havde kunnet uddeles 23 smaa Legatportioner til trængende Medlemmer, mest Enker. — I Sygekassen havde Pensionisterne ved sidste Valg faaet en god Repræsentant. — Et Medlemsblad var ønsket af mange, men kunde ikke bæres af det ringe Kontingent af 75 Øre aarligt. Heldigvis havde Organisationerne jo givet os Plads i deres Medlemsblade. I det hele var Forholdet til de faglige Organisationer det bedste.

Adskillige mindre Sager havde Foreningen taget sig af og vejledet mange.

En dyb Skuffelse var det, at den for mange betydningsfulde ønskede Deling af Fripassene efter eget Ønske mellem Mand og Hustru endnu ikke var opnaaet; gamle Pensionister, der ikke kunde rejse ud alene, var derved afskaaret fra at foretage ønskede Rejser.

Der var livlig Diskussion om mange indre Forhold og naturligvis ogsaa nogen Kritik; en saadan er altid god, naar der er Mening i den.

Regnskabet godkendtes. — Der blev nedsat et 3 Mands Udvalg til Forslag næste Aar om Ændring i Lovene.

Aarskontingentet fradrages i Pensionen den 1. Juli.

Efter det i tidligere Nr. omtalte Bestyrelsesvalg sluttedes Generalforsamlingen med et Leve for Foreningen, hvorefter der var selskabeligt Samvær.

Næste Aars Generalforsamling bliver i København, hvor der da maa sørges for et større Lokale.

*Bestyrelsen.*



### Statsbanerne sejler Jernbanemateriel til Bornholm.

Det i sidste Nr. omtalte Jernbanemateriel, de bornholmske Jernbaner paa fordelagtig Maade har købt af Haderslev Amtsbaner, blev af Statsbanernes Automobilfærge »Heimdals« sejlet fra Haderslev til Rønne. Da der jo ikke er Jernbanespor paa denne Færge, blev der paa Dækket paamonteret Skinner, endvidere blev der i Haderslev lagt Skinner fra Banen ned til det Sted paa Havnen, hvor Færgen laa fortojet, saaledes at de 2 Dieselvogne og Traktoren kunde køre lige ombord.

### Alle svenske Privatbaner overgaar til Staten.

Den 17. Maj 1939 vil sikkert blive en historisk Mærkedag i svensk Trafikvæsen. Paa denne Dag blev der nemlig truffet endelig Beslutning om, at den svenske Stat i Løbet af 5 Aar skal overtage samtlige Privatbaner. Det drejer sig om henved 7000 km.

Som ved forskellige Lejligheder omtalt har der været modstridende Synspunkter i dette omfattende Spørgsmaal, idet enkelte af de store svenske Privatbaneselskaber ikke har ønsket at blive lagt ind under Staten, men Rigsdagens Beslutning i Sagen skete dog med meget stor Majoritet.

Det er givet, at denne Beslutning vil medføre en Række Overgangsbestemmelser, men noget nærmere herom foreligger endnu ikke.

### Ny kraftig Lokomotivtype i Tyskland.

Ved Samarbejde mellem de tyske Rigsbaner og Lokomotivfabrikkerne er der nu bygget et nyt særligt kraftigt elektrisk Lokomotiv. Det skal kunne udvikle 7500 HK. og have en Maksimalhastighed paa 180 km/T.

Dette nye Lokomotiv skal køre paa Strækningen München—Berlin, hvor det med et Tog bestaaende af 9 store Gennemgangsvogne skal kunne køre op ad den betydelige Stigning mellem Probstzella og Rothenkirchen uden Skydemaskine og med en saadan Hastighed, at den 675 km lange Strækning München—Berlin kan tilbagelægges paa 6 Timer.

Naar det oplyses, at de almindelige Dampeksprestog bruger over 9 Timer til den samme Strækning; de særlige »Fjerneksprestog« 8 Timer, og de smaa Motorlyntog 7 Timer, vil det forstaaes, at der her er Tale om en meget betydelig Tidsindvinding.

### De hollandske Jernbanemænds Pensioner.

Den 1. April 1936 blev det hollandske Jernbanepersonales Pensioner reduceret med 10 pCt. Dengang var det Regeringens Mening samtidigt at nedsætte Statstjenestemændenes Pensioner. Dette er imidlertid ikke sket, Jernbanepersonalet mente derfor at kunne forvente, at Reduktionen for deres Vedkommende vilde blive annulleret.

I April 1938 kom Regeringen med et Ændringsforslag, men da Parlamentet ønskede temmelig vidtgaaende Ændringer i dette Forslag, trak Regeringen det tilbage.

Den 10. Maj 1939 kom Regeringen med et nyt Forslag. Ogsaa dette indeholder en Nedsættelse paa højst

10 pCt. Endvidere er det Meningen, at Reduktionen paa Pensioner, der ligger under 500 Gylden om Aaret, skai ophæves fra 1. Juni, medens Reduktionen paa 10 pCt. for de øvriges Vedkommende skal fortsætte til 1940, hvorefter den gaar ned til 8 pCt.; den 1. Januar 1941 til 6 pCt.; den 1. Januar 1942 til 4 pCt.; den 1. Januar 1943 til 2 pCt., medens den helt forsvinder den 1. Januar 1944.

I. T. F.



*Udnævnelse fra 1.—6.—39:*

- Motorfører II P. M. Kjeldgaard-Petersen, Viborg, til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).  
 Lokomotivfyrbøder H. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører, Padborg (min. Udn.).  
 Lokomotivfyrbøder O. B. Nielsen, Kalundborg, til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).  
 Lokomotivfyrbøder C. C. S. Schmidt, Nyborg, til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).  
 Lokomotivfyrbøder A. H. P. Hansen, Kbhavns Godsbgd., til Lokomotivfører, Gedser (min. Udn.).

*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—6.—39:*

- Lokomotivførerne  
 J. T. Olsen, Gedser, til Københavns Godsbgd.  
 V. A.-J. Olsen, Gedser, til Københavns Godsbgd.  
 R. P. F. Olsen, Padborg, til Københavns Godsbgd.  
 L. Hoffmann, Kalundborg, til Københavns Godsbgd.  
 H. F. Hansen, Gedser, til Københavns Godsbgd.  
 E. P. S. Jensen, Næstved, til Kalundborg.  
 W. C. G. Hørbye, Gedser, Næstved.

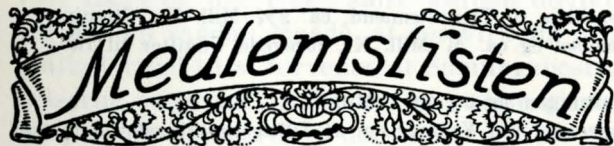
*Afsked:*

- Lokomotivfører R. Rasmussen, Korsør, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—39 (min. Afsked).



*Motorførerafdelingerne:*

*Helsingør Underafd.:* Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. Jensen, Læssøvej 17.



*Ekstraordinære Medlemmer optaget pr. 1.—6.—39:*

- pens. Lokomotivførere  
 A. V. F. Raabæk, Mathildevej 9, København F.  
 J. A. Bech, Boensgade 8, St., Frederikshavn.  
 J. B. Andersen, Søndergade 76, Struer.

**REGNSKAB**  
 for  
**Kong Christian den IX's Understøttelses-**  
**fond fra 1. April 1938 til 31. Marts 1939.**

<i>Indtægt.</i>	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1937/38 .....	52. 20
Indbetalte Bidrag i 1938 .....	98. 00
Modtagne Gaver .....	25. 00
Indvundne Renter: .....	Kr. Ø.
af Obligationer .....	1 122. 50
af Bankbog .....	12. 50
	1 135. 00
	1 310. 20

<i>Udgift.</i>	Kr. Ø.
Udbetalte Understøttelser, 12 Portioner à 100 Kr.*) .....	1 200. 00
Portoudgifter m. v. ....	18. 34
Beholdning, der overføres til næste Regnskabsaar .....	91. 86
	1 310. 20

**Status den 31. Marts 1939.**

<i>Beholdninger.</i>	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank ..	91. 86
Obligationer ifølge forrige Regnskab til paalydende Værdi 25 200 Kr., bogført for 23 857 Kr. 75 Ø. ....	23 857. 75
	23 949. 61

<i>Gæld.</i>	Kr. Ø.
Fondets Kapital: .....	Kr. Ø.
Obligationer bogført for .....	19 987. 50
Paa Bankbog .....	12. 50
	20 000. 00
Obligationer bogført for .....	3 870. 25
	23 870. 25
Beløb til Disposition .....	79. 36
	23 949. 61

København, den 31. Marts 1939.

KNUTZEN.

/N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag.

Kasse- og Obligationsbeholdninger var til Stede.

København, den 26. Maj 1939.

C. Wieth.

R. Kantso.

\*) Understøttelserne er udbetalt til:

Enken efter en Pakmester, Enken efter en Baneformand, Enken efter en Lokomotivfører, Enken efter en Overbanemester, Enken efter et Kontorbud, Enken efter en Portør, Enken efter en Trafikassistent, Enken efter en Skibsfører, 1 Portør, 1 Togbetjent, 1 pens. Ledvøgt, 1 pens. Portør.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Marts Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—Marts 1938/39 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1937/38 i runde Summer.

	Marts Maaned		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	4 440 000	4 350 000	90 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	4 000 000	3 800 000	200 000	
Postbefordring .....	680 000	670 000	10 000	
Andre Indtægter .....	970 000	1 880 000		910 000
<b>Indtægter i alt</b> .....	<b>10 090 000</b>	<b>10 700 000</b>		<b>610 000</b>
<b>Driftsudgifter</b> .....	<b>14 340 000</b>	<b>12 740 000</b>	<b>1 600 000</b>	
<b>Driftsoverskud</b> .....	<b>÷ 4 250 000</b>	<b>÷ 2 040 000</b>		<b>2 210 000</b>
Afskrivning .....	620 000	670 000		50 000
Forrentning .....	1 180 000	910 000	270 000	
<b>Statens Tilskud til Driften</b> .....	<b>6 050 000</b>	<b>3 620 000</b>	<b>2 430 000</b>	

	April-Marts		1938—39	
	1938—39	1937—38	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring .....	67 700 000	64 660 000	3 040 000	
Gods- og Kreaturbefordring .....	43 660 000	43 750 000		90 000
Postbefordring .....	7 920 000	7 880 000	40 000	
Andre Indtægter .....	6 840 000	7 600 000		760 000
<b>Indtægter i alt</b> .....	<b>126 120 000</b>	<b>123 890 000</b>	<b>2 230 000</b>	
<b>Driftsudgifter</b> .....	<b>130 610 000</b>	<b>124 410 000</b>	<b>6 200 000</b>	
<b>Driftsoverskud</b> .....	<b>÷ 4 490 000</b>	<b>÷ 520 000</b>		<b>3 970 000</b>
Afskrivning .....	6 940 000	6 870 000	70 000	
Forrentning .....	14 210 000	13 140 000	1 070 000	
<b>Statens Tilskud til Driften</b> .....	<b>25 640 000</b>	<b>20 530 000</b>	<b>5 110 000</b>	

D. S. B. — Driftsaaret 1938—39.

Indtægten af Personbefordringen var i 1938—39 ca. 67,7 Mill. Kr. eller ca. 3 Mill. Kr. højere end i 1937—38. Medvirkende til denne Stigning var, at der i Driftsaaret 1938—39 faldt en Paaskehøjtid, i 1937—38 derimod ingen. En væsentlig Del af Stigningen skyldes dog almindelig Mertrafik Aaret igennem. Indtægten af Statsbanernes Rutebilbefordring steg med næsten 300 000 Kr.

Indtægten af Godsbefordringen var i 1938—39 ca. 43,66 Mill. Kr. eller paa det nærmeste det samme som Aaret forud.

Indtægten af Postbefordringen og forskellige andre Indtægter har i 1938—39 i alt udgjort ca. 14,76 Mill. Kr. eller ca. 0,73 Mill. Kr. mindre end Aaret forud. Ved Sammenligningen mellem de to Aar maa der tages Hensyn til, at andre Indtægter i 1937—38 blev godskrevet for 1 Mill. Kr. i Administrationsomkostninger, der efter Reglerne skulde afholdes af Anlægget af Storstrømsbroen.

De samlede Driftsindtægter, i alt ca. 126,1 Mill. Kr., er ca. 2¼ Mill. Kr. større end i Finansaaret 1937—38.

De egentlige Driftsudgifter udgør i 1938—39 ca. 130,6 Mill. Kr. eller ca. 6,2 Mill. Kr. mere end i 1937—38. Heraf vedrører ca. 2 Mill. Kr. midlertidigt Løntillæg til Tjenestemænd, ca. 2¼ Mill. Kr. Stigning i Arbejdlønninger, ca. ¾ Mill. Kr. Merudgifter til Brændsel og ca. ¾ Mill. Kr. forøgede Udgifter til Indlægning af Stenballast.

Afskrivningen er steget med ca. 70 000 Kr. og Forrentningen med godt 1 Mill. Kr.

Regnskabsresultatet er ca. ½ Mill. gunstigere end paaregnet ved Vedtagelsen af Tillægsbevillingsloven for det forløbne Aar.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:  
Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.