



Nº 3

5. Februar 1940

40. Aargang

## ASPIRANTLØNNINGER — LØNANCIENNITET

Ser vi tilbage i Tiden bemærkes det, at der har været Perioder, hvor Lokomotivfyrbøderaspiranterne havde Lønforhold, der gav dem en god Løn — højere end Lokomotivfyrbøderlønnen — for deres Arbejde, men der har ogsaa været Tider, hvor de var mindre godt aflagt. En Kendsgerning er det imidlertid, at hvad enten de havde en lille Løn, saa Lokomotivfyrbøderansættelsen betød økonomisk Forbedring, eller de havde saadanne Lønninger, at Ansættelsen som Lokomotivfyrbøder betød lønmæssig Tilbagegang, saa har Aspiranterne bestandig haft det ene Ønske fremfor alt: at faa Lokomotivfyrbøderansættelsen saa snart, det lod sig gøre. Hvis der ikke har været ledige Lokomotivfyrbøderpladser og ingen Brug for et større Antal end det forhaandenværende, saa har Aspiranterne altid forstaaet at tage Situationen med Ro, men Fortiden viser, at der er opstaaet Vanskeligheder, hver Gang Lokomotivfyrbøderansættelserne er blevet stoppet kunstigt.

I 1910—15 var vi inde i en Spareperiode, hvor der hverken fandt Ansættelser eller Forfremmelser Sted, hvilket resulterede i, at et betydeligt Antal Aspiranter maatte gaa som saadanne i 4—5 Aar — de blev i en Række Aar frem i Tiden benævnt »Evighedsaspiranterne«. Det er naturligt, at de paagældende følte sig brøstholdne over, at de ikke alene fik deres Ansættelse udsat, men ogsaa skulde gaa paa en lille Løn og være 3—4 Aar længere end deres jævnaldrende Kammerater om at rykke op i Alderstillægene.

Ved Lønningsloven af 1. Oktober 1919 lykkedes det imidlertid at bringe dette Misforhold i Orden saaledes, at omkring ved 100 i Tiden fra 1. Januar 1914 til 1. Juli 1915 ansatte Lokomotivfyrbødere fik Lønanciennitet fra 1910 eller 1911 alt efter deres Antagelsesdato som Aspiranter.

I Tiden fra 1921—30 var der ogsaa et Par Gange stoppet for Lokomotivfyrbøderansættelserne (i de 2 »Venstre-Spareperioder«), men dengang fik Aspiranterne Haandværkerløn, saa der var ikke noget Grundlag for at hævde, at den Omstændighed, at Ansættelsen trak ud, medførte et føleligt Indtægtstab.

Heri skete der imidlertid en Ændring i 1931. Den nye Lønningslov fastsatte nemlig 2 Bestemmelser for at opnaa Tjenestemandsansættelse: Man skulde være fyldt 24 Aar og skulde i mindst 2 Aar have arbejdet for den lave Aspirantløn. Disse Bestemmelser gav ret hurtigt Udslag.

Den 1. December 1931 var der 3 ledige Lokomotivfyrbøderpladser, og Eksamensholdet fra Oktober 1931 (21 Mand) stod for Tur til Ansættelse. Nr. 1 i Holdet opfyldte imidlertid ikke begge de ovennævnte Betingelser — han manglede 27 Dage i at have 2 Aspirantaar — Nr. 2, 3 o. s. v. opfyldte heller ikke begge Betingelser, man maatte helt ned til Nr. 16, 20 og 21. Den 1. Januar 1932 var der atter nogle ledige Pladser, denne Gang kom Nr. 1, 2, 13 og 19 med; den 1. Februar opnaede Nr. 7, 9, 10 og 14 Ansættelse; den 1. Marts kom Turen til Nr. 3 og

den 1. Maj til Nr. 5. Men saa blev der stoppet — der blev fra Generaldirektoratets Side indledet en ny Personalepolitik — og Resten af Holdet (samt nogle fra senere Hold) maatte gaa som Aspiranter helt indtil den 1. Juli 1935.

Det fremgaar af det foregaaende, at der i Tiden fra 1. December 1931 til 1. Maj 1932 blev besat ialt 13 Lokomotivfyrbøderpladser, men indenfor de 13 første i det her omtalte Eksamenhold maatte Nr. 4, 6, 8, 11 og 12 vente  $3\frac{1}{2}$  Aar længere paa deres Ansættelse. I den Tid havde deres »yngre« Kammerater, d. v. s. dem, som stod bagefter i Eksamenholdet og ogsaa nu staar bag efter dem i Anciennitetsrækken, opnaaet det første Alderstillæg. Det er derfor naturligt, at de tilbageholdte har ytret Utilfredshed og ment, at de i lønmæssig Henseende burde op paa Højde med deres jævnaldrende; thi de har jo hele Tiden været ved Lokomotivtjenesten og har hele Tiden forrettet Lokomotivfyrbødergerning.

Det var visse nye Bestemmelser i Tjenestemandsløven, som bevirkede, at de omtalte Aspiranter fik deres Lokomotivfyrbøderansættelse udskudt i nogle Maaneder, og dette gentager sig stadigt, men det var den nye Personalepolitik, som bevirkede, at Ansættelserne blev udskudt i Aarevis. Vi skal ikke i Dag tale vidt og bredt om denne nye Personalepolitik — der skal nok være noget om at Generaldirektøren dengang havde Raadgivere, der ikke gav ham det rigtige Billede — thi Tiden har jo givet os tilstrækkelig Ret i at vore gentagne Paastande om, at den for Lokomotivpersonalets Vedkommende var forfejlet. Der var i alle Aarene 1932—36 Mangel paa Lokomotivfyrbødere, og det er der fremdeles.

Som bekendt er der gjort Forsøg paa at rette paa de Skavanker, som var en Følge af de unormale Rekrutteringsforhold i nogle Aar, og da vor Centralorganisation rejste Sagen, blev der i Henhold til det foran anførte anmodet om, at Forbedringen fik tilbagevirkende Kraft fra den nuværende Lønningslovs Ikrafttræden 1. Juli 1931. Denne Sag er nu afsluttet. Af de ca. 100 Lokomotivfyrbødere, der er begyndt som Aspiranter i Tiden 1. Januar 1930 til 1. Juli 1931 har 6 faaet ca.  $1\frac{1}{4}$  Aars Anciennitetsforbedring hver, 36 har hver faaet nogle Maaneders Forbedring, medens Resten ingenting har faaet. De har nemlig været afskediget i en eller anden Periode af deres Aspiranttid,

og saa har Finansministeriet ikke ment at kunne give dem Anciennitetsforbedring.

Denne Finansministeriets Stilling har forbavset os i høj Grad. De mange Aars Stop m. H. t. Lokomotivfyrbøderansættelserne var en Fejlposition, og dermed var Afskedigelsen af Aspiranterne det ogsaa; thi der var hele Tiden Brug for dem, og de, som var afskediget, blev blot erstattet med Hjælpemandskab fra Remiserne. I Henhold til Tjenesteancienniteten og Forfremmelsesancienniteten er der da ogsaa forlængst truffet den Ordning, at den regnes fra den første Antagelse uden Hensyn til den Tid, de har været uden for Tjenesten.

De paagældende var uskyldige i, at de blev afskediget, og Statsbanernes Generaldirektorat har for sit Vedkommende stillet sig paa det Standpunkt, at Dispositionerne i 1932—35 ikke skal komme disse Mennesker til Skade. Men Finansministeriet har ikke ment at kunne tage samme Stilling. Dette er beklageligt i al Almindelighed, men det bliver dobbelt beklageligt, naar man bemærker, at der er givet en Række Anciennitetsforbedringer ned til Tiden *før* den nugældende Lønningslovs Ikrafttræden.

Lønningsloven af 1. Juli 1931 bevirkede, som nu saa ofte nævnt, visse Vanskeligheder m. H. t. Ansættelserne, og Statsbanernes Personaledispositioner i de følgende Aar bevirkede en Stigning af disse Vanskeligheder. Derfor blev der søgt om, at Anciennitetsforbedringerne fik tilbagevirkende Kraft fra 1. Juli 1931. Under Hensyn hertil er det forbavsende at se, at Finansministeriet har givet Anciennitetsforbedringer helt ned til 1925, men afslaaet enhver Forbedring for dem der, som her paa vist, var direkte Ofre for den nye Lønningslovs nye Bestemmelser og senere trufne Personaledispositioner.

Vi er nu atter inde i en Situation, hvor der er stoppet for Ansættelser og Forfremmelser, og der er saa igen en Del Lokomotivfyrbøderaspiranter, som maa vente paa den ønskede Ansættelse.

Som vi i tidligere Artikler har paapeget og berørt i det foregaaende, er der stadig Mangel paa Lokomotivfyrbødere. Dette benægtes ikke af Administrationen. Naar der alligevel holdes igen, er det fordi Situationen for den nærmeste Fremtid jo er i høj Grad usikker. Generaldirektoratet ønsker som Følge deraf at udvise

en vis Forsigtighed; men man er dèr helt klar over, hvad dette betyder for dem, som venter paa deres Ansættelse, og har som Følge deraf foranlediget, at de Aspiranter, der paa Grund af Forholdene faar deres Ansættelse skuddt ud, fra og med den Dato, fra hvilken Ansættelse normalt vilde være opnaaet, faar udbetalt Lønning, som om de var Lokomotivfyrbødere, d. v. s. yngste Løn minus Pensionsbidrag.

Aspiranterne staar jo som Medlemmer af Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund. Dette Forbund og vor Organisation har drøftet den nye Situation og de Forhold, den har medført. Derefter har D.S. og M.F. tiltraadt den nys nævnte Ordning, men kun under den Forudsætning, at de Aspiranter, som nu holdes tilbage fra Ansættelse, uanset at der er ledige Lokomotivfyrbøderpladser, faar deres Lønanciennitet beregnet fra den Dato, hvor de ellers vilde være blevet Lokomotivfyrbødere, og saaledes at de, hvis Ansættelsen trækker ud i mere end 3 Aar, allerede som Aspiranter opnaar Lønforbedring svarende til et Alderstillæg, saa de vel faar deres Fastansættelse udsat, men ikke tillige udsættes for i en Række Aar at skulle faa deres Lønforhold forringet.

Saavidt os bekendt har Statsbanernes Generaldirektorat Sympati for disse Tanker, og det er nu at haabe, at ogsaa Finansministeriet vil vise Forstaaelse. Vi skulde nødig have de ubehagelige Følger af Perioden 1932—35 om igen.

## FINLAND

Kun sjældent har man set, at et Land, der er blevet trukket ind i en Krig, overalt i den ganske Verden er blevet mødt med en Sympati som den, der er blevet Finland til Del. Man maa ogsaa beundre dette lille tapre Folk, der til Trods for den vældige Overmagt fra Modpartens Side er parat til at ofre alt for at bevare den Frihed og Selvstændighed, de gennem saa mange Aar har kæmpet for at opnaa.

Ogsaa Skandinaviens Jernbanemænd har ønsket at være med i det storstilede Hjælpearbejde, og har i denne Forbindelse ogsaa haft Opmærksomheden henvendt paa vore egne Arbejdskammerater i Finland.

I den Anledning har Nordisk Jernbanemand's Union, der som bekendt omfatter Jernbaneforbundene og Lokomotivmandsorganisa-

tioner, afholdt et Par Møder for at drøfte Sagen, og paa det sidst afholdte Møde i Oslo den 12. Januar vedtoges det enstemmigt at henstille, at hver af Organisationerne indbetaler et Beløb svarende til 1 Kr. pr. Medlem, og at dette Beløb stilles til det finske Jernbaneforbunds Disposition, men saaledes at *samlige* finske Jernbanemænd med deres Hustruer og Børn kommer i Betragtning. Det Beløb, der saaledes stilles til Raadighed, bliver ca. 70 000 Kr. fra samtlige Organisationer.

Det skal være vort Haab og Ønske, at rigtig mange af vore finske Kammeraters Hustruer og Børn maa nyde godt af dette Beløb.

Ved Mødet i Oslo var en Repræsentant for de finske Jernbanemænd til Stede, og Beslutningen om Hjælpen blev først vedtaget, efter at denne Repræsentant havde afgivet en udførlig Beretning om Forholdene i Finland. Han oplyste bl. a., at af Jernbaneværkstedernes Folk var de fleste mellem 21 og 30 Aar blevet mobiliseret, dog saaledes at Administrationen havde faaet Lov til at udpege et mindre Antal, der var nødvendige til ganske bestemte Arbejder, og som derfor ikke blev indkaldt til Militærtjeneste. De egentlige Tjenestemænd ved Jernbanerne var ikke indkaldt, da de alle var nødvendige til den stærkt forcerede Trafik, der var fremkaldt ved Troppetransporter o. l.

De Jernbanemænd, der var indkaldt, oppebar en Godtgørelse paa 24 Mark om Dagen, hvis de var ugifte, og indtil 40 Mark om Dagen, hvis de var gifte. Til Sammenligning tjener, at den almindelig indkaldte Soldat faar 5 Mark om Dagen, og for saa vidt han var Familieforsørger, faar Familien en varierende maanedlig Understøttelse.

Priserne i Finland havde ikke været ude for store Svingninger, men der var dog ca. 10 Procents Forhøjelse.

De fleste Organisationer havde ved Krigens Begyndelse praktisk talt maattet indstille deres Virksomhed, ganske simpelt fordi Medlemmerne var indkaldt, men herfra dannede Jernbaneorganisationerne en Undtagelse, idet der var holdt udmærket Kontakt med Afdelingerne rundt i Landet. For alle Organisationerne gjaldt det dog, at Ledelserne var forblevet paa deres Poster og fortsatte det Arbejde, der kunde gøres.

Det blev stærkt understreget, at der foregik det mest intime Samarbejde mellem Regeringen

og Organisationerne, og at der ikke var lagt nogen som helst Hindring i Vejen for Arbejdernes Organisations- eller Forsamlingsfrihed. 8 Timers Arbejdsdagen er stadig gældende, og Overarbejde betales tariffmæssigt.

Hele det finske Folk stod enigt om den sidende Regering, ingen Kræfter blev spildt paa indre Uoverensstemmelser, og de Arbejdere, der havde været kommunistisk indstillet, var efterhaanden blevet klar over, hvad det var for Brød, de russiske Bombeflyvere kastede ned i de finske Arbejderkvarterer, og dette havde ikke undladt at gøre sin Virkning paa dem, saa de nu vendte sig skarpt mod et saadant System.

Selvom de danske Lokomotivmænd gennem den skandinaviske Sammenslutning har været med til at yde vore finske Kammerater en Haandsrækning, føler vi os sikker paa, at de fleste af vore Medlemmer gerne vil have Lejlighed til at yde et personligt Bidrag til det tapre finske Folk, saaledes at vor Organisation i Lighed med de fleste andre Organisationer kan være med i det storslaaede Hjælpearbejde til Finland.

I Overensstemmelse hermed har Hovedbestyrelsen besluttet at udsende Indsamlingslister til vore Afdelinger, og vi beder Medlemmerne tage venligt imod dem.

---

### AX. RINGDAHL DØD



En Mand, som i mange Aar beklædte Tillidshverv inden for de skandinaviske Organisationer, en god Bekendt af den ældre Generation af Lokomotivmænd, fhv. Lokomotivfører *Ax. Ringdahl*, Engelholm, er afgaaet ved Døden i sit 72. Aar. Ringdahl var i Aarene 1915—22

Sekretær i Svensk Lokomotivmandsforbund. I en lang Aarrække var han Udgiver og Redaktør af Svensk Lokomotivmanna- och Maskinist Tidning. Men det var dog særlig gennem hans Virksomhed inden for Nordisk Lokomotivmands Forbund, danske Lokomotivmænd lærte ham at kende.

N. L. F. stiftedes som bekendt i 1899, og Ringdahl var den første Præsident for denne Lokomotivmændenes skandinaviske Sammenslutning. Han beklædte dog kun dette Hverv 1 Aar. Senere overtog han Sekretærposten inden for N. L. F.; hvilket Hverv han beklædte helt op til 1925.

Han har deltaget i en Række Møder og Kongresser inden for vor Organisation — vi skal f. Eks. anføre, at han ved Festmiddagen i Anledning af 25-Aars Jubilæet holdt Festtalen for Damerne — og vandt sig i disse Aar et stort Antal Venner, der forstod at sætte Pris paa Ringdahls retlinede Karakter og noble Væsen.

Ringdahl bisattes Lørdag den 27. Januar fra Krematoriet i Helsingborg ved en smuk og stilfuld Højtidelighed. Efter at selve den religiøse Handling var færdig, stod en Række Kammerater — dels gamle Arbejdsfæller, dels Tillidsmænd — frem og bragte den afdøde en Tak for hans Virksomhed, idet de samtidig lagde Kranse ved Kisten. E. Kuhn tolkede Nordisk Lokomotivmands Forbunds Tak for Ringdahls betydelige Indsats i Arbejdet for Samling af de skandinaviske Lokomotivmænd og for denne Sammenslutnings Konsolidering; endvidere bragte han den nu bortgangne Kammerat Dansk Lokomotivmands Forenings Tak for det udmærkede Samarbejde, der altid havde bestaaet mellem ham og vor Organisation.

---

### MINDELUNDEN I FREDERICIA

Det i sin Tid nedsatte Udvalg, der fik til Opgave at realisere Tanken om en Mindelund for Tjenestemænd, som var omkommet under Udførelsen af deres Arbejde for Statsbanerne, har nu holdt sit afsluttende Møde.

Efter at de nødvendige Beregninger var foretaget, var der stillet et Beløb paa 50 000 Kr. til Raadighed, og det endelige Regnskab viser, at Omkostningerne er blevet ca. 47 000 Kr. Heraf betaler Statsbanerne den ene Halvdel, medens de 4 Jernbaneorganisationer betaler den

anden Halvdel, beregnet i Forhold til den enkelte Organisations Medlemstal.

Desværre kan man ikke sige, at hermed er Udgifterne til Mindelunden ude af Verden; Arbejdet ved Statsbanerne vil temmeligt sikkert ogsaa i Fremtiden kræve sine Ofre, og Navnene paa disse vil ogsaa blive opført paa Mindelundens tavse Stenplader. De Udgifter, som fremkommer derved, samt eventuelt andre Udgifter, har Statsbanerne dog beredvilligt paataget sig.

De nye Navne vil blive indhugget to Gange om Aaret, omkring 1. April og 1. Oktober.

Ved denne Sags Afslutning vil der være god Grund til at sige Regeringen og Statsbanerne en Tak, fordi de paa en saa smuk og beredvillig Maade har villet være med til at hædre og mindes de af vore Kammerater, der satte Livet til under Arbejdet for deres Etat.

### OPLYSNINGSARBEJDETS FORSKELLIGE OPGAVER

Naar man taler om Oplysningsarbejde eller Studiekredse, er det ikke saa sjældent, man træffer Folk, som siger: »det er vist noget ensrettet«, eller som hævder, »at det ikke er noget, der har Fremtid for sig indenfor Lokomotivmændene«. Man kan ogsaa træffe dem, som gør gældende, »at de ikke deltager i Oplysningsarbejdet, fordi det er vanskelige Problemer, som opstilles, og man vil ikke risikere ikke at kunne sætte sig ind i Spørgsmaalene«.

Disse Meninger vil jeg gerne have Lov til at belyse lidt nærmere.

Først nogle Bemærkninger om det ensrettede.

Oplysningsarbejdet i sig selv er og maa være neutralt. Det ensrettede, man frygter, er ikke til Stede, med mindre man ved Vurdering af Tingenes Tilstand kommer til det Resultat, at det er en Nødvendighed at følge en bestemt Linie. F. Eks., hvis der i Sind og Tanke er foregaaet en stille Revolution, som har rodfæstet sig til den Opfattelse, at den omtalte Linie maa gaa i demokratisk Retning uden derfor at være fjendsk mod anderledes tænkende. En saadan Opfattelse vil da medføre, at man ad Oplysningens Vej vil søge at faa saa mange som muligt over paa den demokratiske Side; men dette betyder jo ingeniunde »Ensretning«.

Dernæst nogle faa Ord om, hvorvidt Oplysningsarbejde er noget for os Lokomotivmænd eller ej.

Jeg vil her paastaa, at Oplysningsarbejdet netop er noget, som særlig Lokomotivmænd burde give sig af med.

Vor Tjeneste og de snævre Forhold, hvorunder vi arbejder, gør, at vi let bliver lidt indædte i rent bogstavelig Forstand. Men saa meget mere trænger vi til at faa vor aandelige Horisont udvidet. Ikke ved

Biografbesøg o. lign., men ved at tale om Spørgsmaal, der vedrører det store Hele, ved at synge en Sang og drøfte dens Betydning, ved at lære Fortidens og Nutidens betydende Mænds Arbejder og Tanker at kende, saavel politisk som fagligt og saavel Aandsarbejderens som Kunstnerens. Derved undgaar man ogsaa det, som frygtes saa meget: Det ensrettede.

Vi er nu kommet til Spørgsmaalet om Problemerne, som nogle ser skeptisk paa. Disse behøver ingeniunde at være sværere, end man selv ønsker. Vilde det f. Eks. ikke være helt naturligt, om man i en Studiekreds behandlede et Spørgsmaal som: »Vore Børns Fremtid«. Beslutter man sig hertil, melder der sig straks det næste Spørgsmaal: »Skal vi for vore Børns Skyld se paa Nutiden og hellige os den, eller skal vi særlig vie Fremtiden vore Kræfter?«

Uden at komme nærmere ind herpaa, vil jeg dog spørge: Tror man, at vi havde oplevet vore frie og gode Kaar, dersom vore Fædre kun havde set paa, hvad der gavnede dem mest i Øjeblikket?

Der er ogsaa, særlig i den Tid vi nu oplever, god Grund til at tage Spørgsmaal op som f. Eks.: Hvad Betydning havde Kresten Kold, Ernst Trier, Søren Kirkegaard og Schrøder for deres Samtid, og hvad har vi i Arv efter dem? Man kan ogsaa gaa nærmere op mod vor egen Tid og undersøge, hvilken Betydning det intime Samarbejde havde mellem den danske Højskoleforstander i Vestbirk Grønvold Nielsen, 1857—1931, og den norske Højskolemand Viggo Ullmann, 1848—1910.

Ullmann oprettede i 1873 den første norske Højskole. Kan vi spore Frugterne af dette Aandsarbejde i Norden? Er dette Tilfældet, da er det tvingende nødvendigt, at vi fortsætter i Sporet, saafremt ikke Statsmænd og andre betydende Mænd skal forløfte sig.

Som man vil se, er der Emner nok at tage fat paa, og de er alle frugtbringende. Jo mere Tidens Problemer taarner sig op, jo stærkere bliver Kravet til den enkelte om at vide Besked om Tingene; thi jo hurtigere disse bliver historiske, jo større Fare er der for, at Modparten udnytter dem til sin Fordel. Enhver Ting har jo to Sider, en Ret og en Vrang: Retsiden er den, der gavne de flest mulige Mennesker, Vrangen er den, som gavner den enkelte, derfor afstedkommer den ofte de store Forviklinger.

Kærnen i Oplysningsarbejdet maa altid være at fastholde Sandheden, at ødelægge Hadet og at bringe Menneskenes Sind i Samklang, og vi har alle en Pligt til at finde de Spor, hvoraf en ny og bedre Tid kan gro frem, en ny Folkekultur, et sandt Demokrati.

Lad os da i 1940 tage Emnerne op, selv om det synes at være svært. Det er de Midler, som skal bruges, for at gøre en syg Verden rask, og vi gør klogt i at mindes Bjørnsons Ord, naar han siger: Jo større Sag, des tyngere Tag, men desto større Sejer.

Torbenfeldtvej, i Januar 1940.

*P. Sessing.*

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

## Uheldet paa Østerport St.

Hr. Redaktør!

Det fornylig skete Uheld paa Østerport Station med den unge Dame, der faldt ned fra Perronen paa Grund af et Besvimelsesanfald, maner til Eftertanke. I Sikkerhedsreglementet staar anført, at paa Stationerne skal Stationsbestyreren opholde sig i Togvejens Nærhed, saa vidt muligt paa Perronen. Hvor har Stationsbestyreren opholdt sig i dette Tilfælde? Motorfører Kruse har reageret som han skulde med en Præstation uden Lige, men mon ikke Reaktionen kunde have indtruffet paa et tidligere Tidspunkt, hvis dette »saa vidt muligt« ikke var indført i Sikkerhedsreglementet, for hvis Stationsbestyreren havde været paa selve Perronen, var Muligheden jo til Stede for, at han kunde have varskoet Motorfører Kruse paa et tidligere Tidspunkt. Det er jo kun Sekunder, det drejer sig om, og de kan være kostbare. Imellem Aar og Dag udsendes en Masse Rettelser til de forskellige Ordre og Instrukser; her var en passende Lejlighed til at faa dette »saa vidt muligt« strøget og erstattet med, at Stationsbestyreren *skulde* være ude paa Perronen ved Togs Indkørsel og Passage. Siden der paa Stationerne er indført de nye Kommandoposter paa Perronerne, hvor Stationsbestyrerne kan dirigere det hele selv, ser man dem aldrig ude paa Perronen ved Togvejen. Jeg mener, at der er noget, der knirker her.

Med det samme vi er ved Perronerne, kunde jeg passende paatale en Sløagtighed, der forefindes paa Hovedbanegaarden med Hensyn til de tændte Slutsignalers Anbringelse paa Godsperronen, naar et Tog nordfra ankommer til Perron 4. Togførerne giver sig ikke Tid til at slukke Slutlygterne, men stiller dem tændte fra sig og i mange Tilfælde med det røde Glas vendt imod kommende elektriske Tog — det være sig nordfra som sydfra. Naar man erindrer sig, at et rødt Lys altid skal respekteres som Fare, kan man nok tænke sig, hvad det kan afstedkomme, naar der endelig skal reageres. Jeg har flere Gange paatalt det overfor Perronvagten paa Perron 5, men det hjælper kun en stakket Tid, saa er Sløseriet der igen: hvis denne Bemærkning kunde hjælpe paa Forholdet, vilde meget være opnaaet.

Med Tak for Optagelsen.

»Jesper Styrestrøm«.

I det foreliggende Tilfælde vilde en fungerendes Nærværelse paa Perronen direkte ved Togvejen næppe have ændret noget i det skete. Som nævnt i sidste Nr. af Bladet, saa Motorfører Kruse selv Damen falde ned — det var, saavidt vi ved, kun et halvt hundrede Meter foran det indkørende Tog — og han reagerede øjeblikkeligt. Det kunde næppe være sket hurtigere, selv om der var en vagthavende Trafikassistent, som ogsaa havde set Damen falde.

Red.

## Vor Uddannelse.

I Tidens Løb er der med de elektriske Tog forefaldet forskellige Uheld, som har bevirket store Trafiksammenbrud. Hver Gang faar vi et Opslag paa Stuen, hvori anføres, at hvis nogen mener ikke at være tilstrækkelig indøvet, skal han gøre Kontoret opmærksom derpaa, saa det kan rettes. Men er det ikke hele vor Uddannelse, der er forkert tilrettelagt.

Vi faar 6 Dages Uddannelse, som foregaar paa den Maade, at en Motorfører giver lidt Instruktion om det tekniske Udstyr, men det er ikke tilstrækkeligt. Vi bliver f. Eks. ikke sat ind i Strømskemaet, og i Trykluft kunde der ogsaa trænges til noget mere, vi ser paa en Tegning over Rørforbindelser, og faar det i store Træk forklaret, men jeg synes, der burde være Tid til en grundigere Gennemgang. Derefter kører vi, en Mand af Gangen, en Tur til Klampenborg—Holte og Frederiksberg. Under Kørselen er Motorføreren alene den Mand, der kører. — De andre 3 Mand maa opholde sig i Toget. Jeg synes at denne Tid maatte kunne anvendes bedre. Mon det ikke var bedre, at vi fik 4 Dage paa Jernbaneskolen med en Undervisning i Trykluft og Strømskema over Manøvrerstrøm samt i de mest elementære Grundregler i Elektricitet. Derefter skulde vi have praktisk Indøvelse med en Motorfører i mindst 2 Dage, og det kan godt være i Plantog. En Mand, der har faaet en virkelig god Uddannelse, vil lettere være i Stand til selv at holde sin Viden vedlige.

Vore Foresatte burde se med sund Sans paa, hvad et vel uddannet Personale betyder baade for Sikkerheden og for Personalet. Det er jo en stor Betyngelse at vide, at vi kan klare de væsentligste Uheld selv. Vilde det ikke ogsaa være nyttigt, at alt Lokomotivpersonale, som ikke har faaet Uddannelse paa Lokomotivfyrbøder- eller Motorkursus, fik et Kursus i Trykluft, i ca. 12 Timer, nu da vi jo snart skal til at køre med Trykluft overalt. Det kunde jo gøres paa en Aarstid, hvor der er Personale nok.

Axel Nielsen,  
Gb.DE TYSKE STRØMLINIEFORMEDE  
LOKOMOTIVER 06

Med Fuldførelsen af de to første strømlinieformede Damplokomotiver 06 er Udviklingen af Stempel-Damplokomotivet naaet til et bemærkelsesværdigt Punkt. Den er et Led i Bestræbelserne for at forhøje Rejsehastigheden til den størst mulige. Begyndelsen blev gjort med Motorvogne og Motortog, med hvilke det endog er naaet til at køre med Hastigheder, der stærkt nærmer sig Grænsen for, hvad Strækningerne og Signalerne tillader; saaledes tilbagelægger Fjern-Motortog FDT 16 den 254 km lange Strækning Berlin—Hannover med en Middelhastighed paa 132,6 km/T. Der er dog vægtige Grunde til at fremskaffe

egnede Damplokomotiver for Fjerntogene, som bestaar af Gennemgangsvogne. I Sammenligning med Motortogene byder Fjerntogene større Behageligheder for de Rejsende, særligt Medføringen af Spise- og Sovevogne og de internationale Kursvogne.

Damplokomotiverne har ganske vist forinden opnaaet ganske betydelige Hastigheder med gennemkørende Tog, men stod noget tilbage for de hurtige Motortog. Den højeste Middelhastighed for Damptog var i 1937:

Berlin—Hamburg	286,8 km, 119,5 km/T
Berlin—Dresden	176,0 km, 111,2 km/T
Hamm—Hannover	176,4 km, 105,3 km/T
Augsburg—Nürnberg	137,2 km, 102,9 km/T

De strømlinieklædte 2C2-Tvilling-Tenderlokomotiver med 2 300 mm Drivhjul og 55 t Adhæsiønsvægt bragte et stort Fremskridt ved at fremføre Tog med Hastigheder af indtil 185,0 km/T. Disse Lokomotiver kører daglig med et dertil bygget strømlinieformet 4-Vognstog to Gange frem og tilbage over Strækningen Berlin—Dresden, altsaa en Ydelse paa over 700 km daglig. For Tiden er kraftigere 2C3-Trilling-Tenderlokomotiver under Bygning.

Omtrent paa samme Tid som ovennævnte blev de strømlinieklædte 2C2-Trillinglokomotiver 05 sat ind i Driften. De har 2 300 mm Drivhjul, 56,3 t Adhæsiønsvægt, 5-akslet Tender og præsterer en Kørehastighed af 196 km/T. Den tilladte Kørehastighed med Tog paa 250 t er normalt 160 km/T, men en Hastighedsforøgelse til 175 km/T er dog tilladt, naar det drejer sig om at indhente Forsinkelser.

Et strømliniet 2C1-Trilling-Tenderlokomotiv 01<sup>10</sup> med 2 000 mm Drivhjul og 60 t Adhæsiønsvægt er ogsaa under Bygning for Tiden. Det er beregnet til at køre paa Fladland med noget lavere Kørehastighed end 05-Lokomotiverne og skal fremføre samme Togarter som de kendte 01-Lokomotiver, der maa køre 110 km/T, dog hurtigere end disse ved Hjælp af 3-cylinder Drivværk og Strømliniebeklædning.

Det strømlinieklædte Trilling-Lokomotiv 06 med Akselanordningen 2D2 er foreløbig det sidste Trin paa Udviklingslinien. Det er, som Akselanordningen tyder paa, bygget for Strækninger med Stigninger; *Krupp* i Essen har bygget dem i Samarbejde med Rigsbane-Centralamt i Berlin. 06-Lokomotiverne er paa Fladland i Stand til at fremføre et Tog paa 650 t (65 Vognladninger) med en Hastighed af 120 km/T og samme Tog paa Stigning 1:100 med en Hastighed af 60 km/T. I Forsinkelsestilfælde er det tilladt at køre 140 km/T.

Lokomotivets øverste Del og Tenderen er fuldstændig indesluttet i Strømliniebeklædningen, medens Drivværket af Hensyn til Eftersyn og Smøring kun er delvis overdækket. Med Strømliniebeklædningen følger en Besparelse paa 300 HK., som nyttiggøres ved at belaste Toget saa meget mere. Akseltrykket paa de koblede Aksler er normalt 20 t; det kan af Hensyn til Lokomotivernes Anvendelse paa lettere Baner nedsættes til 18 t ved Omstilling af Balancerne og Omspænding af Bærefjedrene.

Lokomotivernes Hovedmaal er følgende:

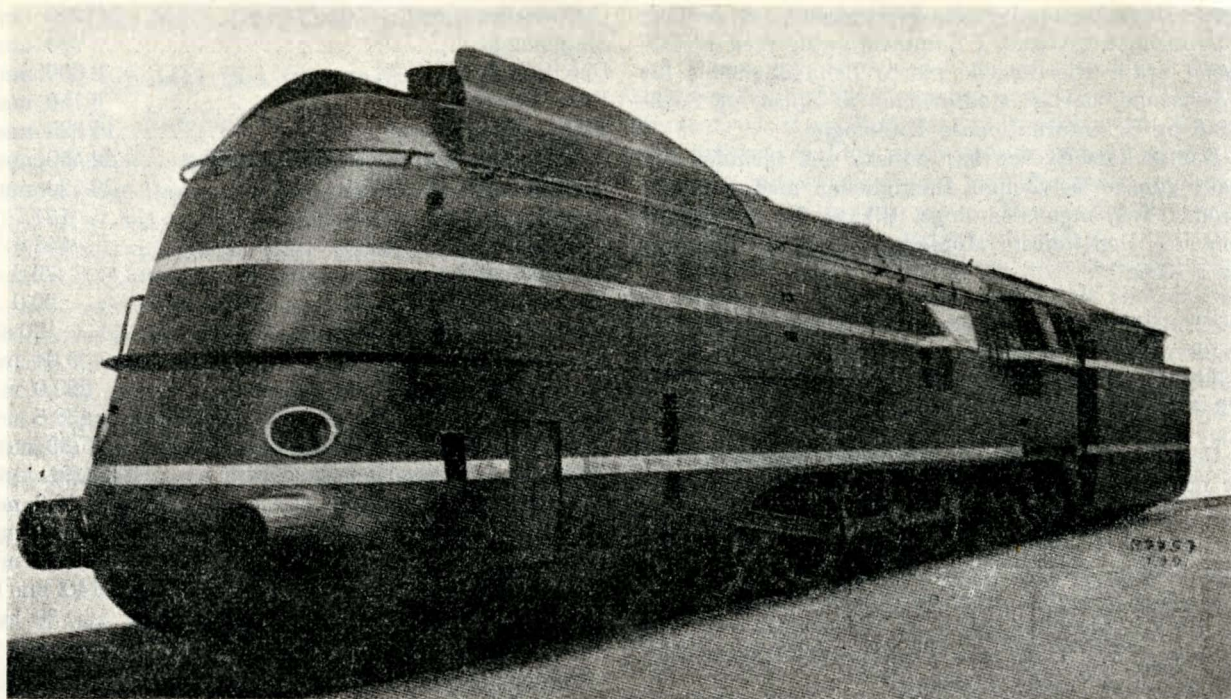
Cylinderdiameter	3 × 350 mm
Slaglængde	720 mm
Drivhjulsdiameter	2 000 mm
Fast Akselafstand	6 750 mm
Total Akselafstand	14 525 mm
Total Akselafstand (Tenderen inkl.)	22 450 mm
Længde over Pufferne	26 520 mm
Tomvægt	131,7 t
Tjenestevægt	143,6 t
Adhæsiønsvægt	79,8 t
Største Akseltryk	20,0 t
Kedeltryk	20 at
Risteflade	5,04 m <sup>2</sup>
Fordampningshedeflade	289,0 m <sup>2</sup>
Overhedeflade	132,5 m <sup>2</sup>
Diameter i 72 Kedelrør	76/83 mm
Diameter i 33 Overhederkedelrør	180/191 mm
Kedlens Vandindhold	10,3 m <sup>3</sup>
Fordampningsoverflade	17,0 m <sup>2</sup>
Damprum	5,7 m <sup>3</sup>
Maksimalhastighed	140 km/T
Tenderens Vandforraad	38 m <sup>3</sup>
Tenderens Kulforraad	10 t

Det godt udlignede 3-cylinder Drivværk, som virker paa to Aksler, giver Lokomotivet gode Løbeegenskaber og god Igangsætningsevne. Cylinderanordningen er den sædvanlige; de to udvendige virker paa det andet Sæt koblede Hjul og den indvendige paa det forreste, paa hvilket Akslen har en Krumtapbugt. Den indvendige Cylinder er anbragt noget længere fremme end de udvendige. Alle Cylinder arbejder med enkelt Ekspansion, da Erfaringerne har vist, at der med Damptryk paa indtil 20 Atm. kan faas en god Dampudnyttelse ved enkelt Ekspansion. Dette Problem: enkelt eller dobbelt Ekspansion (Højtryks- eller Kompoundanordning) har man dog stadig Opmærksomheden henvendt paa, og det kan i denne Forbindelse nævnes, at det maaske ikke er uden Betydning for hele Spørgsmaalet, at der i Nordamerika paa svære 2C2- og 2D2-Lokomotiver med Kedeltryk paa 17—21 Atm., anvendes enkelt Ekspansion.

Mange store og mindre Dele er nøjagtig, som de haves paa Enhedslokomotiverne, og en vidtgaaende Overensstemmelse i Byggeform med de omtrent samtidig byggede 1D1- og 1E1-Ilgodsløkomotiver er opnaaet, endskønt disse er bygget til et helt andet Formaal; Kedlen f. Eks. er ens for dem alle.

Kedlen har, med de gode varmeøkonomiske Resultater af den 7 m lange Rundkedel paa 05-Lokomotiverne som Forbillede, faaet en 7,5 m lang Rundkedel. Ved at anvende molybdænlegeret Staal med Brudgrænse 47—56 kg/mm<sup>2</sup> er Kedelpladerne trods det høje Damptryk holdt forholdsvis tynde, hvorved stor Vægtbesparelse er opnaaet. Rundkedlen er 2 m i Diameter og bestaar af to Bælter med 18,5 mm Pladetykkelse. Den har baade Føde- og Regulatorordning samt to Sandkasser.

Fyrkassens Svøb er fremstillet i et Stykke. Fyrkassen er 2 010 mm bred og 2 508 mm lang; den er fremstillet af 11 mm *Krupp* IZEET Staal og helt svejset. Alle Afstivninger i Kedlen er ligeledes af



*Tysk strømlinieklædt Damplokomotiv 06.*

Det fremfører paa horisontal Baue Tog paa 65 Vognladninger med en Hastighed af 120 km i Timen og samme Tog paa Stigning 1 : 100 med en Hastighed af 60 km i Timen.

Staal. Risten er skraa med fire Felter, hvoraf det næstforreste er Vipperist. Askekassen sidder over den bageste Truck og er ligeledes svejset. Der findes i Askekassen en Sprøjteanordning til Udskylning. Foruden de sædvanlige Luftklapper har Askekassen fire Luftfangere, som fra Førerhuset kan indstilles til at indfange den nødvendige Forbrændingsluft.

Røgekammeret er 3 757 mm langt. Vindpladerne paa Skorstenens Sider er højet ind imod Skorstenen for ikke at rage ud over Profilmaalet. Fødevandsforvarmeren er anbragt i en Niche paa tværs i Røgekammerets øverste cylindriske Flade. Skorstenen og Udgangshætten har som paa Enhedslokomotiverne forholdsvis stor Diameter og fremkalder uden noget større Modtryk i Cylindrene det nødvendige Vakuum i Røgekammeret. Røgekammersmuldet kan under Kørselen holdes fugtigt ved Sprøjtning fra to Vandstrålerør i Røgekammeret.

Foruden det almindelige Kedelarmatur forefindes en meget kraftig, dybtonet Dampfløjte, som kan betjenes med en stor eller en lille Dampventil, efter som kraftig eller svag Fløjten er nødvendig. Der findes to Dampfordelingsstykker paa Kedlen, hvortil Forbindelsen med Kedlen kan spærres med Hoveddampventiler. Det ene sidder øverst paa Fyrkasskappen og giver Damp til Fødepumpe, Injector og Togopvarmning; det andet paa Rundkedlens venstre Side ved Røgekammeret og giver Damp til Blæseren, Fløjten og Lysmaskinen. Begge Dampfordelingsstykkerne faar Damp fra Domen gennem et Damprør inde i Kedlen. Luftpumpen faar Damp gennem en Ventil, anbragt uden paa Domen. Kedlen fødes med en Fødepumpe og en Injector, førstnævnte er *Knorr-*

*Tolkiens* med en Ydeevne af 300 l/M. Til Fødevandets Forvarmning findes en Knorr Fødevandsforvarmer.

Lokomotivernes Barreramme er fræset ud af Plade, 100 mm tyk ved de koblede Hjul og aftager i Tykkelse til 40 mm ved Truckerne for at skaffe Plads til Truckernes Sideforskydelighed. Af Hensyn til let Løb gennem Kurver har den forreste Truck 95 mm og den bageste 65 mm Sideforskydelighed; af de fire koblede Aksler, som er fast lejrede i Rammen, har man forsøgsvis holdt Sporkransen paa 2. og 3. Hjul sæt tyndere end normalt paa det ene Lokomotiv, medens der paa det andet ingen Sporkrans findes paa det 3. Hjul sæt.

Alle tre Cylindre har den normale Stempelglider, 300 mm i Diameter med indvendig Damptilstrømning, trykluftstyret Trykudligner (Omløbsrør) med 120 mm Lysning samt Sikkerhedsventiler paa Dækslerne. Stempelstængerne er gennemgaaende og bæres i den forreste Ende af et Bæreleje. Cylinderpakdaaserne og Pakdaaserne paa Luft- og Fødepumperne har alle Støbejerns Tætningsringe. Gliderne bevæges med Heusinger-Styring. Cylindrene og Gliderne samt den indvendige Lineal smøres med en Bosch Smørepumpe med 20 Smørerør. Luft og Fødepumpe smøres med et *De Limon* Smøreapparat.

Lokomotiverne bremses med *Knorrs* Etammerbremse. Den førende Aksel paa den forreste Truck bremses maksimalt med et Tryk, der er 50 pCt., den bageste Aksel paa samme med 80 pCt., de koblede Aksler med 195 pCt. og Akslerne paa den bageste Truck med 180 pCt. af Akseltrykket. Bremsetrykket reguleres i Forhold til Kørehastigheden med en Gen-



trifugal-Bremsetrykregulator. Tenderen har en automatisk Bremsetrykregulator, der regulerer Bremsetrykket saavel i Forhold til Kørehastigheden som til Tenderens Belastning. Maskinen og Tenderen har tillige Trykluft-Hjælpebremse. Luftpumpen er *Nielebock-Knorr*. Tenderen, som løber i Rullelejer, er udrustet med en Kulkasse, der kan trækkes frem imod Fyrpladsen, hvorved Kullempning bortfalder.

F. Spoer.

### DET FARLIGE LIV —

Alle har det Indtryk, at Tilværelsen er blevet farligere. Der sker hver Time i Døgnet Ulykker paa Gader og Veje, paa Jernbanerne, i Værkstederne og Fabrikkerne, overalt, hvor mange Hjul snurrer og tunge Maskiner er i Gang, kommer daglig Menne-sker til Skade. Navnlige er Færdselsulykkerne taget til i en uhyggelig Grad. Usikkerheden paa Gaderne og Vejene er et staaende Samtaleemne i vore Dage.

Naturligvis har vi altfor mange Ulykker, og der gøres, hvad der kan for at bekæmpe dem, men man bør gøre sig klart, at vi undgaar dem ikke.

Ulykker vil der stadig indtræffe. Det være sig paa Arbejdspladsen, ved Færdsel paa Gader og Veje, ved Bil- og Cykletterafik og ikke mindst under Udførelse af Jernbanemændenes farefulde Gerning. Uheld kan man ikke værge sig imod, *men man kan sikre sig imod de økonomiske Følger af Uheld.*

Har De Deres Ulykkesforsikring i Orden? Er det *ikke* Tilfældet, saa sørg for at faa det snarest. Det er for sent at lukke Brønden, naar Barnet er faldet i.

Er De ulykkesforsikret, saa undersøg om De har den helt rigtige Forsikring, der bør være tegnet i Uheldsforsikrings-Foreningen for de danske Statsbaners Personale, og tagende Sigte paa de *alvorlige* Uheld, d. v. s. sikre den Vedkommende eller hans efterladte en betydelig Erstatning, naar et Ulykkestilfælde medfører Død eller Invaliditet. Den rigtige Forsikring bør omfatte en Døds- og Invaliditetserstatning af Størrelse, der svarer til den aarlige Lønning, dog være paa mindst 3 à 4 Tusinde Kroner.

Som Eksempel kan nævnes, hvad Omkostningerne er for en Forsikring for Dansk Lokomotivmands Forenings Medlemmer (Fareklasse II) lydende paa 3 000 Kr. ved Død, 4 000 Kr. ved Invaliditet og 1 Kr. i Dagpenge fra 22de Dagen. Denne Forsikring koster i Præmie Kr. 1.55 pr. Kvartal *eller kun 1.7 Øre pr. Dag.*

Har De Raad til at spare paa Skillingen og lade Daleren rulle? Nej De har ikke. Af Hensyn til Dem selv, Deres Hustru og Børn bør De ikke opsætte at tegne en Ulykkesforsikring. Det er aldrig for tidligt: ofte for sent naar De er borte, hvad saa med Hustru og Børn, dersom Forsikringen ikke er i Orden. En Livsforsikring dækker ikke for Invaliditet.

Det bør vides, at enhver Jernbanemand kan lade sig uheldsforsikre i sin egen Forening, og paa de billigste, solideste og gunstigste Vilkaar. En Forening, der intet har med »Geschäft« at gøre, og hvor den forsikredes Skæbne med Hensyn til Erstatningskrav hviler i hans Tillidsmænds og Kollegers Hænder.

Uheldsforsikringsforeningen for D. S. B.s Personale ledes af et Repræsentantskab, valgt af Dansk Jernbaneforbund, Jernbaneforeningen, Dansk Lokomotivmands Forening og Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation. Forlang straks Forsikringsbegæring tilsendt ved at skrive til Foreningen under Postadresse: Hovedbanegaarden, København, eller henvend Dem til en af efterfølgende Repræsentanter, der staar til Raadighed med alle fornødne Oplysninger:

Soph. Jensen og E. Kuhu, Dansk Lokomotivmands Forenings Kontor; Lokomotivfører H. J. Poulsen, Esbjerg, Motorfører A. Henriksen, Fredericia, samt Lokomotivfyrbøderne C. A. Jespersen, Aalborg, og N. L. Andersen, Nyborg.



### Jubilæer.



A. H. Sorensen.

Den 10. Februar fejrer Lokomotivfører A. H. Sorensen, Herning, sit 25 Aars Jubilæum ved Statsbanerne. Vi Kolleger i Herning ønsker dig hjertelig til Lykke og haaber, at vi endnu i mange Aar maa have dig iblandt os.

A. P. P.



P. Pedersen.

Den 13. Februar kan Lokomotivfører ved Helgoland Depot, P. Pedersen, Langøgade 18, 3., København Ø., og den 17. Februar kan Lokomotivfører N. P. Nielsen (Mørke), Ole Suhrsgade 4, 3., København K., fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 3 bringer Eder vor hjerteligste Lykønskning for Dagen, ligesom den ogsaa giver Udtryk for alle gode Ønsker for Eder i den kommende Tid.

E. M.



*C. M. Thomsen.*

Den 14. Februar kan Lokomotivfører *C. Thomsen*, Tønder, fejre 25 Aars Jubilæum. Jubilaren begyndte som Lokomotivfyrbøderaspirant den 14. Februar 1915, forfremmedes til Lokomotivfyrbøder den 1. Marts 1916 med Station i Gedser, blev ved Genforeningen Juni 1920 forflyttet til Tønder, og var saaledes med som en af de første danske Lokomotivmænd, der kom her ned. Forfremmedes den 1. Marts 1930 til Lokomotivfører med Station i Skern, kom tilbage til Tønder 1. Januar 1931.

Jubilaren er en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivmand, der med stor Interesse har deltaget i Arbejdet for vor Organisation. C. T. har saaledes været Kasserer for Lokomotivførerafdelingen fra 1931 og til Dato og har varetaget denne Post til alles Tilfredshed.

Afdeling 27 ønsker hjertelig til Lykke, og haaber vi, at du endnu i mange Aar maa være at finde i de aktive Lokomotivmænds Rækker. Tak for Aarene, der svandt.

*E. N. R. J.*



*P. K. Storm.*

Torsdag den 15. Februar kan Lokomotivfører *P. K. Storm*, Padborg, fejre 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Storm kom fra Vamdrup til Padborg ved Depotets Opretelse her, og har ved sit gode og friske Humør kun vundet sig Venner. Han er en interesseret Organisationsmand og har i en lang Aarrække været Afdelingens Kasserer.

Med Tak for godt Samarbejde ønsker Afdelingen dig hjertelig til Lykke.

*A. A. J.*

Endvidere har Lokomotivfører *T. Nørgaard*, Aalborg, 25 Aars Jubilæum den 20. Februar.

### Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 15. Februar frabedes.

*Lokomotivfører V. Jørgensen*, Roskilde.

### Taksigelse.

Min inderligste Tak til alle, som viste Deltagelse ved min kære Mands, Lokomotivfører *J. M. Pedersens* Død og Begravelse. Tak for hver en Krans og Tak for Fanerne, som var til Stede ved min Mands Baare.

*Karen Pedersen,*  
Provst Hjortsvej,  
Nyborg.

### Papir til Afdelingsbrug.

Paa Grund af de stedfundne betydelige Stigninger i saavel Papir som Arbejdsløn har *Frederiksberg Bogtrykkeri*, som leverer de Meddelelser, Kuverter o. a. Tryksager, Afdelingerne bestiller, set sig nødsaget til at forhøje de i Cirkulære herfra af 9. April 1938 meddelte Priser med 20 pCt.

Prisforhøjelsen, som gælder fra Begyndelsen af Februar Maaned, vil blive tillagt Regningens samlede Beløb.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge *Gunnar Thamsen*, Vesterbrogade 68, København, afholder fremtidig Konsultation Hverdage Kl. 12—14, Lørdag dog Kl. 9½—11.

### Sjælland-falsterske Bibliotek.

Fra den 1. Maj d. A. fratræder:  
som Bestyrelsesmedlemmer:

Overassistent *A. A. Petersen* og Remisearbejder *R. E. Clausen*,

som Suppleanter:

Rangerformand *I. S. Juhl* og Kontorassistent *Frk. G. Fischer*,

som Revisor: Stationsforstander *E. Heuerlin*,

som Revisor-Suppleant: Fuldmægtig *I. Rohleder*.

Alle er villige til at modtage Genvalg.

Eventuelle Kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være Bestyrelsen i Hænde senest den 1. Februar d. A. under Adresse: Københavns Hovedbanegaard. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg.



### Pensionsforbedring i Holland.

Den hollandske Regering har forelagt Rigsdagen et Forslag gaaende ud paa, at den for nogen Tid siden gennemførte Nedsættelse af Jernbanepersonalets Pensioner ophæves.

*I. T. F.*

### Det hollandske Jernbanepersonale kræver 10 pCt. Lønforhøjelse.

Pristallet i Holland, som i Juni f. A. var 136, er efterhaanden steget, saa det i November var naaet op paa 144,3.

og da Priserne fortsat viser Stigning, har det hollandske Jernbanepersonale krævet et Dyrtdstillæg paa 10 pCt. af Lønnen.

*Lyntogstrafikken fuldstændig indstillet.*

Paa Grund af Issituationen i Storebælt besluttede Generaldirektoratet sig til at standse Lyntogstrafikken fuldstændig fra og med den 20. Januar. De betydelige Forsinkelser ved Færgcoverfarten vanskeliggjorde Lyntogsløbene og førte desuden med sig, at der maatte lægges større Vægt paa Opretholdelse af Overførselsen af Godsvogne.

*Danske Godsvogne til Udlandet.*

I Tyskland er der opstaaet Vanskeligheder med at skaffe Materiel og Personale til de fornødne Tog. Som Følge deraf har man ikke været i Stand til at afse Vogne til Transport af Brændsel her til Danmark.

De danske Statsbaner har derfor stillet 500 Godsvogne til Raadighed, saa vort Lands Forsyninger med Kul og Koks nogenlunde kan opretholdes.

Som Følge af hele den forhaandenværende Situation er der endvidere sket det bemærkelsesværdige, at danske Jernbanevogne nu benyttes til Fisketransport helt ned i Italien. Det menes at være første Gang, vore Godsvogne kommer saa langt mod Syd.



*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—40:*

Lokomotivfører C. F. V. C. Bendixen, Struer, til Næstved.

*Afsked:*

Lokomotivfører A. V. Lynggaard, Aarhus H., efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—40 (min. Afsked).

*Dødsfald:*

Lokomotivfører J. M. Petersen, Nyborg, den 10.—1.—40.

*Dødsfald blandt Pensionister:*

pens. Lokomotivførere:

K. J. G. Sørensen, Viborg, den 10.—12.—39.

S. A. Hegelund, København, den 14.—12.—39.

P. M. Jørgensen, Viborg, den 31.—12.—39.



*Lokomotivførerafdelingerne.*

*Brande Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: C. V. Sørensen, Linde Allé 6.

*Brande Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Mikkelsen, Blichersvej 24.

*Næstved Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: C. J. Islund, Skyttemarksvej 25.

*Lokomotivfyrbøderafdelingerne.*

*Næstved Afd.:* Formandens Navn og Adresse rettes til: J. C. G. Rasmussen, Hvedevænget 38.

*Næstved Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. E. Borring, Farimagsvvej 70.

*Helsingør Afd.:* Kassererens Navn og Adresse rettes til: M. P. Lauer, Café »Hold an«, Torvet.



*Optaget som ekstraordinære Medlemmer:*

*pr. 1.—12.—39:*

pens. Lokomotivførere:

J. C. C. Larsen, Sct. Jørgensvej 6, 1., Roskilde.

L. V. A. Nielsen, Torvegade 78, 1., Esbjerg.

pens. Lokomotivfyrbøder P. J. Petersen, Stougaard pr. Ragebøl.

*pr. 1.—1.—40:*

pens. Lokomotivførere:

E. G. Dreyer, Sommerstedgade 2, 1., Kbhvn. V.

N. C. Olesen, Torvegade 8, 1., Struer.

C. A. Knoll, Bogensegade 1, 2., Aarhus.

*pr. 1.—2.—40:*

pens. Lokomotivførere:

J. Knudsen, Sjællandsvej 7, Næstved.

L. V. Aagaard, Sdr. Boulevard 87, Kbhvn. V.

G. F. C. Olsen, Enghave Plads 8, 3., Kbhvn. V.

**STATSBANEPERSONALETS  
BIBLIOTEKER**

Sj.-Følster Jyl.-Fry

**Nye Bøger.**

18908	18338	Fahlberg, C. H.: I Dag flytter vi — sagde Nissen.
18909	18381	Fleuron, S.: Familien Gravesen.
18910	18368	Gejlager, A. J.: Den gamle Provstegaard.
18911	18370	Hertog, A. den: Kvinder til Jacatra.
18912	18340	Hoffmann, E.: Der sker altid noget!
18913	18353	Jensen, Johs. V.: Fra Fristaterne.
18914	18343	Korch, M.: Bertil Lynge.
18915	18383	Williamson, T.: Paa Pampassletten.
18916	18391	Solonewitsch, I.: Et Folk i Lænker.
18917		Wallquist, E.: Kan Doktoren komme?
18918	18364	Rosenkrantz, P.: Tordenskjold.
18919	18345	Maurier, D. du: Rebecca.
18920	18341	Jacobsen, J.-F.: Barbara.
18921	18318	Andersen, L.: Over Stok og Sten i England.
18922	18327	Munch-Steensgaard: Dalskov-Drengens Daad.
18923		Churchill, Winston S.: Skridt for Skridt.
18924	18388	Varé, D: Den leende Diplomat.
18925	18385	Dagmar, Prinsesse af Danmark — Kejserinde af Rusland.

18926	Illion, T.: Forklædt gennem Tibet.	18943	18365	Rame, D.: Den ædle Vin.
18927	Ledet, M.: Vendelboer.	18944	18369	Golowanjuk, J.: Paraplymagerens Børn.
18928	18363 Hansen, Aase: Drømmen om i Gaar.	18945	18372	Buchholtz, J.: Vanda Venzel.
18929	18344 Martin, H.: Tidevand.	18946	18358	Gunnarsson, G.: Trylle.
18930	18379 Korch, J.: Lindegaarden.	18947	18375	Walker, M.: Dr. Nortons Hustru.
18931	18371 Young, F. B.: Dr. Bradley ser tilbage.	18948	18380	Branner, H. C.: Om lidt er vi borte.
18932	18376 Fallada, H.: Ulv blandt Ulve.	18949		Sjöman, H.: Der brænder en Ild.
18933	18154 Gudmundsson, K.: Gudinden og Oksen.	18950		Erskine, J.: Farlige Kvinder.
18934	18377 Aabye, K.: Der er langt til Paris.	18951	18333	Brunngraber, R.: Radium.
18935	18337 Ehrencron-Kidde, A.: Bronchehaanden.	18952	18404	Rieffestahl, G. P.: Jeg er ikke fri endnu.
18936	18374 Bertelsen, E.: Mænd paa Havet.	18953	18397	Gotta, S.: Tre Kvinder elskede.
18937	18392 Osvald fortæller.	18954	18405	Farson, N.: Historien om en Sø.
18938	18366 Muusmann: Befrielse.	18955	18403	Nordkild, G.: Høsekræmmeren og hans Søn.
18939	18373 Isheerwood, C.: Mr. Norris skifter Tog	18956	18398	Herdal, H.: En Egn af Landet.
18940	18378 Tejn, M.: Den glemte Vej.	18957	18401	Krey, L.: Hvor Stormen drog frem.
18941	18339 Forbes, E.: Generalens Frue.	18958	18396	Torrild, Ib: Hæng i.
18942	18332 Bartz, K.: Fire Kammerater.			



**Arbejdernes Landsbank,**  
Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

**Bøger paa Ratebetaling!**

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5-10 Kr. pr. Maaned - uden Forhøjelse af Prisen. - **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

**EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.**

**Pension.** Lokomotivfyrhødere, som skal paa **Motorkursus**, anbefales Pension. - God, borgerlig Mad, pæne, billige Værelser i **privat** Hjem, 5 Minutter fra Jernbaneskolen. - **Fru Olga Hansen, Blegdamsvej 58, 3. S. th.**

**Andersen & Bardram** A/S  
Studiestræde 10, Telf. 8638  
**KØBENHAVN K.**  
● Alt i Pakninger og Stempelringe til Motorer ●



**Cykler, Radio, Symaskiner „STABIL“**  
Alt i førende Radio, forlang Demonstration  
Reparationer af Cykler, Radio, Symaskiner **Chr. Christiansen,**  
Telefon 2214

**Køb Deres Forbrug af Tapet - Malerverer etc.**  
Specialitet: hos **Johannes Faarup**  
**Glansolin Gulvlakfernis** Telf. 315.

**Brdr. Markusen**  
Middelgade Nr. 13  
Herreekvipering  
Konto aabnes

**KØB**  
**Møbler, Tæpper og Gardiner**  
det rigtige Sted hos  
**M. Jensen, Torvegade 8, Randers**

**E. BONDORPH NIELSEN**  
**Farveri og kemisk Tøjrensning**

Fabrik: Viborgvej 82 Indlev.: Middelgade 12  
Telefon 916 Telefon 521

Randers største og billigste **Beklædnings-Oplag**  
**ANTHON NIELSEN - MIDDELGADE 11**

**TRIKOTAGE** B. Johansen,  
**Simon Olesens Eftf.**  
Houmeden 12 Randers

**Vesterport Barbersalon** A. HOLLERUP.  
Ilgeløkke Banegaarden - Telefon 1759

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.