



NO 5

Marts 1945

45. Aargang

PERSONALEPOLITIK

At man efter de stedfundne meget væsentlige Reduktioner i Trafiken kunde bestride Toggangen med hvad dertil hører med et mindre Antal Personale end før den 1. Februar, maatte kunne forventes. Der blev som Følge heraf straks indledet Drøftelser om Foranstaltninger tilsigtende en foreløbig Beskæftigelse af nogle Tusinde Ekstraarbejdere, hvad omtaltes i sidste Nr. af Lokomotivtidende. Det overrasker os imidlertid, at man ude i Distrikterne synes at have ment, at Anledningen burde benyttes til en ny Bestræbelse for at lave uhyrlige Tjenestefordelinger for Lokomotivpersonalet.

Naturligvis kender vi ikke samtlige Kørselsfordelinger Landet over; men vi kender Tillidsmændene og Medlemmerne. Vi ved, at Lokomotivmændene i de sidste 5 svære Aar har forstaaet, at selv om det undertiden var svært, drejede det sig dog om at holde Humøret oppe. Har Forsinkelser end medført Tjenester, der laa langt ud over det tilladte Maksimum, er der blevet inddraget en Fridag i Ny og Næ, eller har det knebet med at faa blot 6 à 8 Dages Sommerferie, saa er Tjenesten dog blevet udført. Netop fordi vore Medlemmer har forstaaet Banernes Betydning under de eksisterende Forhold. Vi erindrer ogsaa Tilfælde, hvor der af Statsbanernes øverste Embedsmænd er givet Udtryk for, at man meget godt var bekendt med, at Lokomotivpersonalet ikke blot var spændt haardt, men næsten for haardt for, og at man takkede samme Personale for dets Præstationer og Forstaaelse af Situationen. Men det kan dog ikke være nogen ansvarlig Mands Mening, at disse 5 Aars ekstraordinære Forhold nu skulde anses for det normale, og at den Omstændighed, at der sker Indskrænkninger i Toggangen, skal benyttes til at skærpe Lokomotivpersonalets Tjenester. Det ser imidlertid dog saaledes ud.

Naar det foran er sagt, at vi naturligvis ikke har indgaaende Kendskab til samtlige Depoters Kørselsfordelinger, men at vi kender Tillidsmændene og Medlemmerne, er det fordi vi dermed vil tilkendegive, at de samme Mennesker, der nu i 5—6 Aar har haft god Forstaaelse af Situationen og af Statsbanernes Tarv, jo dog ikke paa engang alle bliver helt uforstaaende, men at man altsaa fortsat maa regne med deres Dømmekraft, og da maa det siges, at de Meddelelser, som er indgaaet til os, og det lige fra Hovedstaden til det fjerneste større Depot i det nordvestlige Jylland, praktisk talt alle gaar ud paa, at man nærmest er „paff“ over de Tjenestefordelinger, Distrikterne har budt Personalet (tænk f. Eks. paa Indsenderartiklen i forr. Nr. vedr. Nyborg-Turene). En saadan Fremgangsmaade turde dog være en Misforstaaelse fra de paagældende Embedsmænds Side. Vi henstiller indtrængende, at man ændrer Signaler paa dette Omraade. Mon det virkelig skulde være nødvendigt at bede Generaldirektoratet gøre Distrikterne opmærksom paa, at der som en Selvfølgelighed nu bør laves Tjenestefordelinger, som tager tilbørligt Hensyn til Personalet. I „Vingehjulet“ for 24. Feb. har Forfatteren af Artiklen „Alvorlige Dage“ ganske vist skrevet, at de færre Tog og de færre Forsendelser, saa paradoksalt det end lyder, nærmest giver Personalet mere Besvær. Af Sproget og Stilen i Artiklen mener vi at kunne udlede, at det er Trafikchefen, som har skrevet den paagældende Artikel, og da ved vi med Sikkerhed, at han ikke har ment, at fordi der er færre Tog, skulde man lave Kørselsfordelinger, som er Personalet endnu mere til Besvær end tidligere.

Hvad her er sagt om vore Medlemmers tjenstlige Forhold, skal vi illustrere ved at gengive en Dagbladsartikel for 24. Februar. Artiklen hedder:

„Strengt Tider for Lokomotivfolkene. Hvordan Embedsmændene anerkender Personalets Indsats“, og den lyder saaledes:

„Det er den almindelige Opfattelse, at Lokomotivfolkene efter de nye Køreplaner maa have gyldne Dage. Der kører jo næsten ingen Tog — og da Lokomotivfolkene er fast ansatte, saa kan de nu gaa og pjække den.

Ogsaa gennem Udtalelser fra Generaldirektoratet til Dagspressen har man Indtryk af, at de gennem Krigsaarene meningsløst overbebyrdede Jernbanemænd nu kan slappe af og tage en velfortjent Hvile efter mange Aars Strabadser.

Lokomotivmester N. N. i, som vi beder om en Udtalelse angaaende Lokomotivfolkernes Arbejdsvilkår i disse Dage, benægter imidlertid, at Tiderne skulde være bedre for Jernbanens kørende Personel.

— Det er en Misforstaaelse at tro, at vort Personale skulde have lettere Tjeneste nu, svarer han. Tværtimod kan man sige. Lokomotivfolkene maa være længere Tid borte fra Hjemmet. Før kørte de ud og kom planmæssigt tilbage med det næste Tog i Turen. Nu er de meget længere borte fra Hjemmet. Det er en Fejl at tro, at Jernbanefolk nu kan faa Rekreation.

Men iøvrigt maa en Lokomotivfører meget hellere udtale sig om det Spørgsmaal. Og han siger bl. a. i det sidste Nummer af Dansk Lokomotivtidende:

— Ganske afgjort havde vi Lokomotivmænd ventet en Afslappelse i de lange og urimelige Tjenester, vi nu paa sjette Aar har maattet udføre. Det var derfor med Skuffelse og Bitterhed, vi modtog de nye Kørselsfordelinger. Og saa skulde vi i Tilgift døje den Haan, at man omtrent havde ladet Dagspressen og dermed Befolkningen forstaa, at nu skulde vi ligefrem til at gaa rundt og „sutte paa Fingre“ af bare Mangel paa Arbejde. Men man benyttede Lejligheden til at gøre Tjenesten yderligere streng for derved at spare nogle Sæt Personale. Det er nu vore Embedsmænds Maade at anerkende Lokomotivmændenes Indsats igennem de forløbne Aar.

— — Som De ser, slutter Lokomotivmesteren, er Personalet alt andet end tilfreds med Forholdene.“

Som et andet Eksempel paa Spareiver, der viser svigtende Forstaaelse af Lokomotivpersonalets Bryderier, skal vi tale lidt om Maskinerne. Alle og enhver ved, at Lokomotivernes Tilstand baade med Hensyn til Renholdelse og Reparationer i flere Aar har ladet meget tilbage at ønske. Der har simpelthen ikke været Tid til at reparere dem; saa længe har de ikke kunnet holde stille. Nu drejer det sig imidlertid om at skaffe Beskæftigelse til det Ekstrapersonale, der er blevet overtalligt som Følge af Togindskrænkningerne. Man skulde derfor mene, at der kunde sysselsættes en Del Maskinarbejdere ved haardt tiltrængte Reparationer af Lokomotiverne, saa Lokomotivpersonalet kunde faa ordentlige Maskiner at køre med. Maskinbestyreren i København har dog aabenbart en anden Opfattelse heraf.

De fleste vil finde det helt naturligt, at naar en Maskine efter endt Hovedreparation i Centralværk-

stedet atter overgives til Distriktet, burde den hurtigst muligt sættes ind i Driften, saa Lokomotivpersonalet kunde have lidt Glæde af at køre med en god Maskine, og saa nogle Haandværkere kunde sættes i Arbejde med Reparation af en anden Maskine, der kunde sættes ud. Ikke sandt, saaledes vil vore Læsere finde det helt ligetil; men 1. Distrikts Maskinbestyrer mener noget andet. Han sætter den nyreparerede Maskine ud af Drift og lader den henstaa kold. Saa kan Lokomotivpersonalet døje videre med en daarlig Maskine; det er de nu blevet saa vant til.

Sluttelig skal vi skrive lidt om de delvis standsede Forfremmelser. Det var ikke Mening, vi vilde have beskæftiget os med dette Emne i Martsnummeret — Situationen vil formentlig være afklaret til April — men Telefonopringninger rundt omkring fra (Nyhederne spredes hurtigt) bevirker, at vi dog gør det.

Der skulde pr. 1. Marts have været udnævnt 7 Lokomotivførere i Stedet for et tilsvarende Tal, som er afgaaet, men vi fik kun 3. Generaldirektoratet stoppede Resten. Man ønskede en Undersøgelse af Behovet efter de gennemførte, og vel ogsaa efter de planlagte yderligere Trafikindskrænkninger.

Dette vilde der vel i Almindelighed ikke være noget at sige til; men i Betragtning af, at for blot 1½ Maaned siden var ca. 400 Motorførere og Lokomotivfyrbødere fast beskæftiget ved Lokomotivførertjeneste og under Hensyn til, at 2. Distrikt fremdeles er i saadant Bekneb for Lokførere, at der, da dette skrives, endnu er udstationeret 15—20 Mand fra Sjælland til Jylland til Udførelse af Lokførertjeneste dér, skulde man mene, at der fremdeles er en saadan Mangel paa Lokomotivførere, at alle de 7 Forfremmelser pr. 1. Marts uden mindste Skrupler kunde have været effektueret. Det er altid saa forfærdelig trist at se, hvor langsom Administrationen er, naar det drejer sig om Forøgelse, men hvor hurtig den er i Vendingen, naar der er Tegn til, at det kan gaa den anden Vej.

Til de Kammerater, der pr. Brev eller Telefon i mere eller mindre harmfulde Vendinger har ironiseret over, at Generaldirektoratet i Vingehjulet for 24. Feb. opslaar et ikke helt lille Antal Avancementsstillinger, der endnu ikke er Normeringslovhjemmel til, men samtidig stopper vore normerede Forfremmelser, vil vi sige, at det passerede ikke definitivt betyder, at Lokomotivførerforfremmelserne er stoppet. Generaldirektoratet har som nævnt blot ønsket foretaget en Undersøgelse. Denne vil forhaabentlig resultere i, at man indtil videre stadig kan erstatte afgaaende Lokomotivførere.



DOMMEN I ALDERSGRÆNSESAGEN

Endelig den 16. Februar, netop som sidste Nr. af vort Blad blev bundtet og pakket for at sendes paa Posthuset, faldt den med saa megen Spænding imødesete Landsretsdom i Sagen om Aldersgrænsen.

Det er akkurat 1 Aar siden, Lokomotivtidende kunde meddele, at 4 af Statsbanernes Embedsmænd havde rettet Henvendelse til Finansministeren, over for hvem de fremsatte Ønske om en Tilbagevenden til den i 1933 forladede 70-Aars Aldersgrænse. Ministeren var imidlertid ikke tilstrækkelig hurtig i Vendingen med at opfylde de Herrers Ønske, d. 26. Juni blev derfor den ene af dem, Stationsforstander C. O. Rasmussen, Lyngby, opsagt til Fratrædelse 1. Oktober, hvorefter han gik til Domstolene med Krav om at faa denne Afskedigelse paa Grund af Alder kendt ulovlig og ugyldig, i hvilken Forbindelse han og de Kredse, der støttede ham, hævdede, at Normeringslovanordningen 1944/45 var ugyldig, og at der derfor ikke var Hjemmel til at afskedige ham. Dette vakte en Storm af Forbitrelse blandt de mange Tusind, der holder paa, at Tjenesten for den jævne Jernbanemand er saa haard og opslidende, at Aldersgrænsen bør nedsættes i Stedet for at forhøjes. Det vil desuden endnu være i frisk Erindring, at den dertil indrettede Presse talte om Fagforeningstyranni, fordi alle fire Jernbaneorganisationer bestemt fastholdt, at 67-Aars Aldersgrænsen gennem de aarlige Normeringslove var godkendt af Lovgivningsmagten, og at de ikke kunde tiltræde nogen Ændring paa dette Punkt.

Da Sagen 23. Nov. f. A. procederedes i Landsretten, betegnede Statsbanernes Repræsentant, Højesteretssagfører H. O. Hansen, Stationsforstander Rasmussens og hans Fællers Bestræbelser ved det rigtige Navn; han karakteriserede dem nemlig som en udpræget Separatistbevægelse. Han pegede paa det ubegribelige i, at nogle af Statens Embedsmænd vilde hævde, at Normeringslovanordningen var ulovlig; thi dersom dette var Tilfældet, vilde nemlig ogsaa de i H. t. denne Lovanordning udbetalte Pensioner være ulovlige. Højesteretssagføreren konkluderede i, at naar man før den 29. August 1943 havde haft en 67 Aars Aldersgrænse, vilde det have været et statsretligt Overgreb og direkte stridende mod Forudsætningen for den nuværende Administration og Lovgivning, dersom Administrationen ved Lovanordning havde forhøjet Aldersgrænsen til 70 Aar. Og som det viste sig, sluttede Retten sig til dette sidstnævnte Synspunkt.

Fra Organisationernes Side følte vi os sikre paa, at 67-Aars Grænsen var fuldt lovlig, naar forskellige Bestemmelser, som knyttede sig dertil, Aar efter Aar var godkendt af Rigsdagen; men det kan ikke nægtes, at man alligevel med en vis Spænding af-

ventede Landsrettens Afgørelse. Da det imidlertid ved et Retsmøde d. 1. Februar blev bekendt, at Regeringen i et Møde d. 26. Aug. 1943 ganske enstemmigt havde besluttet, at der ikke skulde ske nogen Forandring m. H. t. Aldersgrænsen, var dette egnet til at underbygge Rigtigheden af vor Opfattelse.

Som allerede nævnt afsagdes Dommen d. 16. Februar, og den blev et Nederlag for Stationsforstander Rasmussen m. fl. Af Dommens Præmisser fremgaar, at Retten har lagt Vægt paa, at Rigsdagen har givet sin Tilslutning til den lavere Aldersgrænse for Statsbanernes Vedkommende, endvidere er Retten enig i, at der efter 29. Aug. 1943 ikke af Administrationen kan ændres paa dette Forhold. Vi gengiver et Uddrag af Præmisserne:

For Statsbanernes Tjenestemænds Vedkommende er Undtagelse fra 70 Aars Grænsen vel ikke sket ved Lov, men af det under Sagen oplyste fremgaar imidlertid, at Rigsdagen overfor Regeringens Hævdelse af at have Hjemmel til at foretage Afskedigelse under 70 Aar ikke blot har tolereret, at Regeringen faktisk gennemførte 65 Aars — respektive 66 og 67 Aars — Aldersgrænsen, for de omhandlede Tjenestemænd, men ogsaa har lettet Gennemførelsen ved Normeringslovbestemmelser. At Rigsdagen har fastholdt dette Standpunkt uden Hensyn til, at det oprindelige Motiv til Aldersgrænsens Nedsættelse: Hensynet til Personalereduktionen, ved den indtraadte Personalemangel havde mistet sin Baggrund, fremgaar af, at Bestemmelsen om Pensionsbegunstigelse er gentaget i de paagældende Normeringslove, og af, at et helt nyt Motiv er fremhævet i Bemærkningerne til Normeringslovsforslaget for 1941/42 — til hvilke der derhos som angivet henvistes i Bestemmelserne til Normeringslovsforslagene for 1942/43 og 1943/44 nemlig, at Overvejelserne med Hensyn til en eventuel Ændring af Aldersgrænsen for samtlige Statstjenestemænd ikke var afsluttet, og at det derefter var Tanken at fortsætte med Afgangsalderen 67 Aar for Statsbanetjenestemændene foreløbig i det paagældende Kalenderaar.

Af det for Retten angaaende det i Ministermøderne den 10. og 26. August 1943 passerede oplyste fremgaar, at Regeringen ikke har ændret det engang indtagne Standpunkt i Tiden forud for den 29. August 1943, ligesom der intet er oplyst om, at Rigsdagen skulde have tilbagekaldt sin Tilslutning hertil.

I hvorvel det maa erkendes, at der ikke foreligger Lovhjemmel for den for Statsbanetjenestemændenes Vedkommende skete Ændring i den ifølge Tjenestemandsløven gældende 70 Aars Aldersgrænse, findes den indtil den 29. August 1943 i saa Henseende foreliggende midlertidig Ordning — hvis Lovlighed ikke paa et tidligere Tidspunkt er søgt underkendt ved Domstolene — at maatte anses godkendt af Lovgivningsmagten.

Der maa herefter gives Sagsøgte Medhold i, at Administrationen vilde have være ubeføjet til efter den 29. August 1943 at foretage en Ændring i den indtil da anvendte Regel for Afskedigelse af Tjenestemænd under Statsbanerne ved 67 Aars Alderen, hvorfor den skete Afskedigelse af Stationsforstander C. O. Rasmussen maa anses for gyldig.

Dommen har vakt Tilfredshed hos langt den overvejende Del af Statsbanernes Personale, og selv om vi ganske vist havde ventet og haabet paa dette Resultat, vil vi dog give Udtryk for vor Tilfredshed. Man skulde have troet, at der nu kunde blive Ro om Aldersgrænsen, indtil Lønningskommissionen til sin Tid har taget Stilling til Spørgsmaalet, men de faa utilfredse har været af anden Mening og har appelleret Sagen.

YDERLIGERE INDSKRÆNKNINGER

End ikke Nødkøreplanen af 1. Februar med sine kun 20 pCt. af Persontogstrafiken fra før Krigen, en Nedsikring som bragte den personførende Toggang ned under, hvad den var paa det daarligste Tidspunkt under forrige Krig, blev af lang Varighed. Allerede d. 19. Feb. traadte nye Indskrænkninger i Kraft. Sagt i Korthed medførte disse, at 1 personførende Togpar mellem Fredericia og Padborg og 1 do. mellem Fredericia og Esbjerg helt er inddraget, medens samtlige øvrige personførende Tog paa Fyn og i Jylland samt Eksprestogene 25 og 50 paa Sjælland kun kører Tirsdag, Torsdag og Lørdag; desuden gennemførtes en saa omfattende Begrænsning i Godstransporterne, at praktisk talt kun Brændsel, Fødevarer, Medicinalvarer og enkelte andre Ting kan sendes med Bane uden for Sjælland. Endeligt bebudedes tilsvarende Foranstaltninger paa Sjælland.

De saaledes varslede Indskrænkninger er d. 5. Marts traadt i Kraft i den elektrificerede københavnske Nærtrafik; for de øvrige Strækninger sker dette fra og med 15. ds.

Paa de førstnævnte Strækninger inddrages Hverdage i Tiden fra Kl. 9 til Kl. 14 to Togpar i Timen paa hver Strækning, saa der i det nævnte Tidrum kun bliver 1 Tog pr. Time i Stedet for normalt 3 Tog. Mand., Onsd. og Fred. bortfalder desuden sidste Aftentog paa alle Strækninger. Om Søndagen bliver der ingen Morgenkørsel med de elektriske Tog, idet Trafiken paa disse Strækninger da først begynder Kl. ca 9,30.

Persontogstrafiken udenfor Roskilde bliver tilrettelagt efter samme Retningslinier som de gennemførte Indskrænkninger paa Fyn og i Jylland, saaledes at der paa saavel Syd- som Vest- og Nordvestbanen udenfor Roskilde kun bliver Persontogstrafik Tirsdag, Torsdag (dog ikke Skærtorsdag, som jo er Helligdag) og Lørdag. De Tog, som normalt kører udover Roskilde, og som nu skal aflyses Mandag, Onsdag og Fredag, inddrages paa disse Dage ogsaa paa Strækningen København—Roskilde og omvendt.

Af Hensyn til de mange Tusind Mennesker, som har deres Beskæftigelse i København, men Bopæl i Oplandet, saa de dagligt rejser over en bestemt

Strækning, bliver Kystbanen, Nordbanen, Frederiksbundbanen og Vestbanen til Roskilde ikke helt togløs Mand., Onsd. og Fred., men der inddrages dog en Del Tog paa disse Dage, for Kystbanens vedkommende stryges desuden Rungstedtogene fuldstændigt. For disse sidst omtalte Strækninger er der desuden fastsat visse Restriktioner m. H. t. Køb eller Fornyelse af Abonnementskort. Dette sker for at sikre de Helaarsrejsende Transportmuligheder fremfor Landliggerne. Endelig bebudes for disse Strækninger en Begrænsning i billetrejsendes og frirejsendes Rejser, saaledes at disse f. Eks. kun kan rejse med visse bestemte Tog. — I denne Forbindelse oplyses, at der i Aar ikke vil blive udstedt Fripas til Søbaderejser; det samme gælder Skovfripas og Skovkort.

Der forventes yderligere visse Restriktioner for Godstransporterne; nærmere herom er dog endnu ikke fastlagt da dette skrives.

Brændselssituationens Alvor fremgaar dels af den Kendsgerning, at man i Jylland maa aflyse mange Godstog, ja at man saa at sige maa disponere fra Dag til Dag, dels af de fremkomne Meddelelser om, at der kun kan produceres Gas til 1. Juli. Der er derfor intet at sige til, at de ansvarlige Myndigheder foretager gennemgribende Restriktioner. Det er en Livsbetingelse for Samfundsmaskineriet, at Trafiken holdes i Gang, og nødvendige Forsyninger kan komme frem. Nu er det selve Livsfunktionerne, det gælder; saa maa Behagelighederne vige.

Nye Togattentater.

Der er endnu ikke forløbet 5 Maaneder, siden Tog 25 lidt Nord for Hobro var Genstand for et Bombeattentat, som krævede mange døde og saarede. Befolkningen Landet over blev derfor stærkt grebet, da det erfarede, at Eksprestogsforbindelsen mellem København og Aalborg Lørdag den 24. Februar atter var Genstand for et Bombeattentat tæt uden for Hobro, ja, endog praktisk talt paa samme Sted, som Attentatet i Oktober f. A. Denne Gang var en Fosforbombe anbragt i forreste Vogns Toiletrum. Den eksploderede som sagt ganske kort Tid efter, at Toget, der iøvrigt var 3—4 Timer forsinket, var kørt fra Hobro. Virkningerne var frygtelige; det indvendige i forreste Vogn i Toget brændte helt op, og den næste blev stærkt beskadiget.

10 Passagerer mistede Livet ved Ulykken, 11 blev haardt saaret og 25 lettere saaret.

Blandt dem, der med Mod og Ihærdighed deltog i Redningsarbejdet, bør nævnes Ekstrahaandværker A. Nielsen, Aalborg, som var Lokomotivfyrbøder paa Uheldstogets Maskine. Han sprang flere Gange ind i den brændende Vogn for at redde saarede. En ved Uheldsstedet boende Banearbejder

hustru udviste en tilsvarende Hjælpsomhed, idet hun forbandt ca. 20 af de tilskadekomne.

Den 28. Februar eksploderede en Bombe under bageste Truck i Personvognen i Godstog 2163 tæt uden for Roskilde. Togfører *H. C. Christensen* og Portør *K. C. Jensen*, begge København, samt en Del Passagerer saaredes, de fleste dog kun i lettere Grad.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Tidens Spørgsmaal.

Spørgsmaalet om en bedre lønmæssig Placering af Lokomotivmændene har i den senere Tid bl. a. givet sig Udslag i nogle indsendte Artikler til Lokomotivtidende, og det har vel ogsaa været drøftet paa Afdelingernes Generalforsamlinger i Januar. Herom vil jeg gerne gøre nogle Bemærkninger.

Lad mig med det samme sige, at selv om Lønningskommissionen arbejder, er der endnu ikke taget Stilling til Lønningerne for de mange forskellige Kategorier indenfor Statstjenesten. Der kan vel ogsaa være Enighed om, at det paa nuværende Tidspunkt ikke vilde være klogt for nogen af Parterne at diskutere de rene Pengelønninger, dertil ligger selv den nærmeste Fremtid altfor uklar i økonomisk Henseende.

Det er ikke nødvendigt her at genopfriske den overfor Tjenestemændene førte økonomiske Politik i den forløbne Krigsperiode. Det kan siges i faa Ord, og det er, at vi er blevet lurvet og smaaligt behandlet. Det har ikke manglet paa smukke Talemaader og smaa Skulderklap om den Indsats til Samfundets Gavn, Tjenestemændene har gjort og stadig gør, men naar vi er mødt med Krav om lidt Kontanter til Afhjælpning af Dyrtiden, saa har det knebet med at møde Forstaaelse. Sandheden i Ære skal det dog nævnes, at det sidste Aar har bragt nogen økonomisk Forbedring, der havde haft større Betydning, hvis den var ydet noget før, medens der endnu var Varer af ordentlig Kvalitet at faa.

Mærkeligt er det derfor ikke, at en vis Bitterhed er kommet til Udtryk hos Tjenestemændene; visse Grene indenfor Samfundet er jo sluppet betydelig lettere igennem Krigstiden og uden at yde nogen tilsvarende arbejdsmæssig Indsats.

Som nævnt i Begyndelsen af denne Artikel er der i flere Indlæg i Lokomotivtidende givet Udtryk ikke alene for Ønsket om en bedre lønmæssig Placering af Lokomotivmændene, men ogsaa om Ændringer i Forhold til det nuværende; man ønsker Lokomotivassistenter, 1. Grads Lokomotivførere og Overlokomotivførere.

Jeg vil gerne pege paa, at dette for saa vidt ikke er noget nyt. Spørgsmaalet om ændret Stillingbetegnelse for Lokomotivfyrbøderne har været fremme før, sidste Gang i Kongresdagsordenen 1941; men man maa nu ikke tro, at en saadan Ændring umiddelbart vil betyde bedre lønmæssig Placering, saa let gaar det ikke. Argumentet om Husassistent

og Mælkeassistent er uden sammenlignende Værdi i den Forbindelse, det skyldes helt andre Grunde, som jeg ikke skal komme ind paa her. Til Forslagene vedrørende Lokførerne vil jeg ogsaa erindre om, at Hovedbestyrelsen jo i Fjor gik ind for Oprykningen af et vist Antal Lokomotivførere til en højere Placering (hvad man skal kalde dem, finder vi vel nok ud af), men naar det er sagt, vil jeg gerne tilføje: Det maa og skal ikke være paa Bekostning af engang opnaaede Goder, vi er nu engang 1800 Medlemmer i D. L. F. og baade Motorførere og Lokomotivfyrbødere har Ret til at ogsaa deres Krav møder Forstaaelse.

Organisationen skal fremføre sine Krav, søge at faa det bedst mulige ud af de socialøkonomiske Forhold som Efterkrigen vil byde paa, men med fuld Hensyntagen til alle Medlemmerne.

Naar jeg nævner de socialøkonomiske Forhold efter Krigen, er det ud fra den Betragtning, at vi som Tjenestemænd selvfølgelig ogsaa er underkastet det økonomiske Livs Love. Jeg vil dog gerne udtrykke Ønsket om, at Embedsmændene samt andre afgørende Instanser ved Lønningslovens Revision møder med en anden Indstilling end den negative Nej-Mentalitet, vi i Krigstiden har været præsenteret for.

S. Suneson.

Under og efter Krigen.

Ligesom Institutioner og Virksomheder gør deres Status, kan ogsaa vi Lokomotivmænd stille vor Status op og se tilbage paa vore økonomiske og tjenstlige Forhold under Krigsaarene. Det kan ogsaa være paa sin Plads at fremsætte et Fremtidsønske om forbedrede økonomiske og tjenstlige Forhold.

Betragter vi vore smaa økonomiske Reserver før Krigen og vor nuværende Beholdning, da er der saa godt som tomme Skuffer tilbage. Lønnen har ikke været af den Art, at den har kunnet strække til Nyanskaffelser i større Udstrækninger.

Før Krigen var der mange Røster fremme om Pristallets Mangler. At dette Pristal maatte give os endnu mindre under Krigen er givet, og man kan med fuld Ret sige, at Pristallet har været meget uretfærdigt overfor Tjenestemænd og andre Lønmodtagere.

Rammerne for Pristallet blev fastlagt i Lønningsloven af 1930. I en Tid hvor ingen tænkte paa en langvarig Krig med unormale Prisophobninger. Naar Efterkrigstidens Lønniveau engang skal fastlægges, vil det være rimeligt, om de Erfaringer, Organisationerne og Lønmodtagerne har haft, maa komme til at veje stærkt ved Fastlæggelse af den fremtidige Lønstandard.

Da Lønmodtagerne afgjort har mistet mest under Krigsaarene, kunde det være rimeligt, om Lønstandard efter Krigen ikke alene blev fastholdt, men gennemsnitlig forhøjedes, saa Anskaffelse af en nødvendig og tiltrængt Reserve til Hjemmene var mulig.

Ser vi os paa samme Maade tjenstlig tilbage, er der sikkert ingen, som vil paastaa, at der tjenstlig blev strøet Blomster paa Lokomotivmandens Vej.

Mangt et drøjt Stykke Arbejde udførtes i vort Lands Interesse. Tjenester, vi aldrig havde tænkt os Muligheden af, blev budt os. — Fik vi Blomster af den Grund?

I Krigens første Tid troede de fleste paa store Indskrænkninger overalt, med stor Arbejdsløshed og en Overflod af Personale. At dette ikke blev Tilfældet, er nok det eneste Lyspunkt, vi har haft under Krigen.

Tjenestetidsreglerne diskuteredes før Krigen meget i Lokomotivmændenes Kredse. De Kørselsfordelinger, vi har været underlagt i disse Krigsaar, har været af den Art, at mange Lokomotivførere blev tvunget til at søge deres Afsked i en temmelig tidlig Alder. Vi Lokomotivmænd behøver ikke at protestere mod 67 Aars Aldersgrænsen, men kan med god Ret kræve Aldersgrænsen nedsat til 60 Aar og med en Forhøjelse af Pensionsskalaen og en Gennemførelse af $\frac{1}{6}$ Aars Beregning.

De Erfaringer, vi har haft under denne Krig, maa afgjort føre til en stærk Aktivitet for en Revision af Tjenestetidsreglerne.

Samtidig vil der være god Grund til at fordre, at Kørselsfordelingerne skal fremlægges saa betids, at det er muligt for Afdelingerne at behandle dem, inden de sættes i Kraft. Som Forholdet har været i en Aarrække, fremkommer Turforslagene 8 Dage og mindre før Kørselsfordelingernes Ikrafttræden. I mange Tilfælde har Turen først været færdigbehandlet flere Maaneder senere, og Personalet har maattet udføre Tjeneste i ikke anerkendte Ture. Denne Forstaaelse af Forhandlingsreglerne er en Parodi og Aarsag til megen Bitterhed i Afdelingerne.

Skal vi gøre vor Status op over Krigsaarene, kan vi med fuld Ret sige, at Tiden i økonomisk Henseende var haard og uretfærdig, og at Normeringsloven 1944 yderligere gav os Lokomotivmænd et Slag i Ansigtet. Tjenstlig set har vore Forhold været af den Art, at en Ændring af Tjenestetidsreglerne maa staa paa Dagsordenen i Fremtiden.

Aalborg, d. 20. Februar 1945.

C. A. Jespersen.

SPORBREDDER VED JERNBANER I FORSKELLIGE LANDE OG DERES HISTORISKE OPRINDELSE

I.

Som Maal for Sporbredden ved Jernbaner regnes den mindste lodrette Afstand mellem Inderkanten af Hovederne paa de to Skinnestrengene. Det har tidligere været praktiseret i Frankrig at regne Sporbredden mellem Midten af de to Skinner, men det viste sig senere at være baade upraktisk og ulogisk, da Hjulringens Flange maa følge Inderkanten af Skinnehovederne og er afhængig af Afstanden mellem disse. Ved Ombytning med Skinner med større eller mindre Bredde paa Skinnehovedet vil Afstanden mellem Skinnehovederne paa de to Skinnestrengene da ogsaa blive noget forandret — blive mindre eller større end tidligere — og dette kan blive

til Ulempe for de uforandrede Vognhjul. Da Skinnerne kun slides paa Indersiden af Skinnehovedet, vil Sporbredden forøges lidt med Slidtagen, hvis der ikke foretages en Flytning af Skinnerne i Forhold hertil. Dette gøres dog sjældent, da der altid tillades at være en vis Afstand mellem Hjulringens Flange og Skinnehovedet. Saa længe denne Afstand ikke bliver for stor paa Grund af Slidtagen paa Skinnehovederne, vil Hjulringens Bredde som Regel være stor nok til at sikre Hjulene tilstrækkelig Køreflade paa Skinnehovedet. I Kurver — særligt de skarpeste — bruges som Regel ogsaa en Udvidelse af Sporbredden med 10 til 30 mm, og her slides Skinnehovedet mest paa Indersiden af den ydre Skinnestreg paa Grund af Centrifugalkraften, som under Kørselen presser Hjulene mod denne. En bestemt normeret Sporbredde vil derfor altid have smaa Variationer efter Forholdene paa de forskellige Steder af en Jernbane, men dette regnes ikke som en Forandring af Sporbredden.

Af Sporbredder er der mange forskellige Maal ved Jernbanerne rundt paa Jorden. Antallet angives til over 120 og varierer fra det smalleste af alle Smalspor med den mærkelige Bredde af kun 278,6 mm paa en 460 km lang Bane i Ecuador til det bredeste Bredspor paa $7\frac{1}{4}$ " engelsk Maal = 2140 mm, der blev indført af Ingeniør Brunell ved Anlæg af Great Westernbanen i England, men som i 1892 efter megen Strid blev ombygget til det saakaldte Normalspor med en Bredde af $4\frac{8}{12}$ " engelsk Maal = 1435 mm. Det var den Sporbredde Georg Stephenson ved Anlægget af den første Jernbane i 1826 anvendte. Man troede tidligere, at Stephenson havde valgt sit Spormaale efter den sædvanlige Hjulafstand paa Datidens almindelige Vogne. Men efter sikre Kilder var denne $4\frac{3}{4}$ " = 1295 mm, saa det passer ikke. Derimod havde Hestebanerne ved Kulgruberne i Northumberland den Gang en Sporbredde af $4\frac{8}{12}$ ", saa det er af den Grund, at Stephenson bestemte sig for dette Spormaale til sin Jernbane. Han var nemlig saa fremsynet, at han vilde holde ens Sporbredde for at kunne køre de samme Vogne overalt uden Omlæsning. Han var ogsaa inde paa Tanken om, at det engelske Parlament skulde lovfæste Sporbredden for at undgaa Forvirring paa dette Omraade. Men det fik han desværre ikke gennemført, Tiden var den Gang ikke moden til offentlig Rationalisering, og man forstod vel heller ikke Jernbanens Betydning og Fremtidsmuligheder. Man vilde ved lovfæstede, normerede Sporbredder have sparet Verden for en Masse Strid og unødige Bekostninger, som i Tidens Løb er paaført Jernbanerne af denne Grund.

Begge de vigtigste og mest udbredte Sporbredder, nemlig Normalsporet paa $4\frac{8}{12}$ " = 1435 mm og Smalsporet — ogsaa kaldet Kapsporet — paa $3\frac{6}{12}$ " = 1067 mm er opstaaet i England og efter engelsk Maal. Sidstnævnte Sporbredde er ogsaa blevet overført til Meterspor og afrundet til 1000 mm i de Lande, som har det metriske Maalsystem. Den eneste Sporbredde, som kan udtrykkes i hele Tal baade i Fod og Meter, findes i Irland, Australien og Brasilien, hvor Sporbredden er $5\frac{3}{4}$ " = 1600 mm.

Den Omstændighed, at England er Moderlandet for vort nuværende Jernbanevæsen, er Grunden til, at Sporbredderne altid regnes i engelsk Maal (Fod og Tommer), hvor intet andet er opgivet. Fordelen ved en ensartet Sporbredde for al Samtrafik er naturligvis Grunden til, at saa mange andre Baner er bygget med Normalspor eller omlagt dertil. Det er dog mærkeligt, at alle Sporbredder, som opstod i den Tid, da Fod og Tommer var eneraadende Maal, er valgt i ujævne Tal i dette Maalsystem, og først de nyere Sporbredder i Metersystemet er valgt i runde Tal som 600, 750 og 1000 mm.

Foruden Baner med normale og smalle Spor blev der i den første Tid i England ogsaa bygget mange, særlig kortere Banestumper med andre Spormaale fra 2' til 5' foruden den store Great Westernbane med en Sporbredde paa hele $7\frac{1}{4}'' = 2140$ mm, der, som allerede nævnt, er forandret til Normalspor i 1892.

Mange Jernbaner i England blev i den første Tid bygget med tre Skinner for at Vogne med forskellig Sporbredde kunde befordres paa dem. Det var en Udvej for at undgaa Omlæsning. Men Forudsætningen var da, at Forskellen paa Sporbredderne var saa store, at den tredje Skinne kunde indlægges uden at vanskeliggøre Vedligeholdelsen af Sporet. Afvigelser til Sidespor paa Stationerne nødvendiggjorde derved mere komplicerede Sporskifter, som baade blev mere kostbare og vanskelige at betjene.

Fra England bredte Jernbanebyggeriet sig til de fleste Lande i den første Halvdel af det forrige Aarhundrede, da man jo overalt var klar over Nyttens og Fordelen ved den nye Opfindelse paa Kommunikationsvæsenets Omraade. Men fra Begyndelsen blev der ofte valgt andre Sporbredder end Normalsporbredden, Stephenson havde indført i England, da man dengang ikke var klar over Samtrafikens Betydning og fremtidige Udvikling ved et saadant internationalt Befordringsmiddel som Jernbanen. Før havde man kun Vogne, som blev trukket paa Landevejen af Heste eller Æsler, og da var Hjulsporenes Bredde af lille eller uden Betydning. Men der var vel ogsaa andre Grunde til, at andre Lande ikke uden videre bestemte sig for Stephensons engelske Normalspor. Og en af disse har sikkert været, at man vilde være lidt „original“ og have sin egen „nationale“ Sporbredde for ikke at efterabe England. En anden Grund var mere forstaaelig af politiske Hensyn, nemlig for at hindre en let Overgang fra Nabolandene under en Krig. Det var ialtfald bestemmende for Rusland, da der ved Anlæg af den første Jernbane i Rusland i 1834 mellem St. Petersburg (Leningrad) og Pawlowsk blev valgt en Sporbredde paa $6' = 1828$ mm. Denne er dog senere forandret til $5' = 1524$ mm, som fremdeles er det russiske Normalspor og gennemført paa de fleste bredsporede Baner baade i selve Rusland og tilhørende Lande som f. Eks. Polen og Finland, som var under Rusland, da Finland i 1862 fik sin første Jernbane mellem Helsinki og Hemmenluma.

I Tyskland begyndte man ogsaa en egen, større Sporbredde paa $5\frac{1}{2}$ badiske Fod $= 1600$ mm ($5' 3''$ engelsk), da den første Jernbane i 1839 blev anlagt i Baden fra Mannheim til den schweiziske Grænse.

Og denne Sporbredde blev beholdt til 1855 til Trods for, at Nabolandene tidligere havde indført det engelske Normalspor. Indførelsen af Normalsporbredden paa Badens Jernbaner skete i Forbindelse med Fornyelse af Skinnerne og blev udført i Løbet af et Aar paa den 485 km lange Bane. Det blev den Gang betragtet som et teknisk Vidunder, at Linien med 33 Stationer og alt rullende Materiel — 66 Lokomotiver og 11—1200 Vogne — blev ombygget paa saa kort Tid.

Nu har alle tyske Hovedbaner og de fleste Sidebaner det engelske Normalspor. Men foruden findes der i Tyskland en Del Lokalbaner (de saakaldte Kleinbahnen), som har mindre Sporbredder helt ned til 600 mm, endskønt de trafikere længere Strækninger. De fleste Lokalbaner har dog 750 mm Sporbredde.

Den franske Statsbanes Strækninger har alle Normalspor, som dog opgives til 1440 mm i Stedet for det engelske 1435 mm. Dette er dog ingen Hindring for Samkøring. Derimod har de fleste Privat- og Lokalbaner Sporbredde paa 1000 mm. Som nævnt foran blev Sporbredden paa de franske Baner i den første Tid regnet mellem Midten af Skinnerne i Stedet for mellem Iderkanterne af Skinnehovederne. Men denne Beregningsmaade er senere forladt, da den viste sig at være uhensigtsmæssig.

I Spanien har Jernbanerne en Sporbredde paa 6 spanske Fod $= 1672$ mm, som ifølge en Jernbanelov af 1877 blev afrundet til 1670 mm. Det er derfor en Fejl, naar det spanske „Normalspor“ opgives til 1676 mm — en Fejl, som muligvis kommer af Forveksling med enkelte andre Lande, som har en Sporbredde paa $5' 6'' = 1676$ mm. Foruden Normalsporet paa 1670 mm er der smalsporede Baner med 1000 mm Sporbredde samt to korte Baner med det engelske Normalspor paa 1435 mm. Desuden blev det i 1928 bestemt, at Mellemrigs-Banen til Frankrig skulde have denne Sporbredde paa den 157 km lange Strækning fra Barcelona til den franske Grænse. En anden kortere Bane har 1200 mm Sporbredde.

Østrig, som fik sin første Jernbane omkring 1830 med en Længde af 130 km, valgte en Sporbredde paa $3' 6\frac{1}{2}'' = 1120$ mm. Senere er den ombygget til Normalspor, som ogsaa er indført paa alle Østrigs Hovedbaner. Der findes ogsaa en Del smalsporede Baner.

Paa Italiens Statsbaner er den største Del eller over 1600 km temmelig nær Normalsporet, idet de har Spormaale paa 1445 mm, altsaa 10 mm over det virkelige Normalspor. Privatbanerne har foruden denne Sporbredde ogsaa Meterspor, og en Bane har Sporbredde paa 850 mm og en anden kort Bane paa 620 mm.

I Irland, som jo er en Ø og ikke har Samtrafik med andre Lande, valgte man sit eget Normalspor paa $5' 3'' = 1600$ mm for Hovedbanerne og $3' = 914$ mm for Lokalbanerne allerede i 1836, og man har siden beholdt disse Sporbredder. Den første Jernbane, som blev anlagt i det nordlige Distrikt Ulster, blev dog den Gang anlagt med en Sporbredde paa $6' 2'' = 1879$ mm, men blev senere i 1849 med Bidrag fra de tilstødende Jernbaner om-

bygget til det irske Normalspor for at faa ens Sporbredde paa alle Øens Hovedbaner.

De svenske Statsbaner og mange af Privatbanerne i Sverige har det engelske Normalspor, 1435 mm. Men der er tillige mange Baner med smalt Spor; der findes Kapspor 1067 mm, Spor paa 3 svenske Fod = 891 mm, Spor paa 2' 7" = 802 mm, Spor paa 3 svenske Fod $6\frac{3}{4}$ " = 1093 mm og endelig Spor paa den usædvanlige Bredde af 2 engelske Fod $11\frac{1}{4}$ " = 890 mm.

I Norge stod der ogsaa i sin Tid en bitter Strid om Sporbredden paa Jernbanerne, men her gjaldt det kun en Kamp mellem Normalsporet paa 1435 mm og Kapsporet paa 1067 mm. Dér er Forvirringen ikke øget med saa mange andre Sporbredder som i de fleste andre Lande, og Grunden hertil var væsentlig den, at Jernbanebyggeriet praktisk talt har været et Statsforetagende. Man mente i den første Tid, at man paa Grund af Norges vanskelige og bekostelige Terræn baade kunde og burde nøjes med Smalspor, og dette saa meget mere fordi man mente, at Jernbanetrafikken vilde blive saa lille, at smalsporede Baners Trafikevne vilde blive tilstrækkelig. Til Trods herfor blev dog den første Jernbane — Hovedbanen fra Kristiania (Oslo) til Eidsvoll — i 1854 bygget med Stephensons Normalspor (1435 mm) efter engelsk Mønster og af engelske Ingeniører. De fleste af de Baner, der blev bygget i de følgende Aartier, blev dog bygget smalsporede af Sparehensyn. Det var kun Mellemrigsbanerne til Sverige, der fik Normalspor og dette af Hensyn til Normalsporet paa Hovedbanerne i Sverige. Senere kom man dog ligesom Per Gynt „til andre Resultater“, og nu er de fleste af de smalsporede Baner, som blev bygget i 1870—90, ombygget til Normalspor, baade for at bestride den forøgede Trafik og for at slippe for Omstigning af rejsende og særligt for Omlæsning af Gods. Disse Ombygninger har i de senere Aar kostet mange Penge til Planeringsarbejder og ikke mindst til den samtidig foretagne nødvendige Modernisering med bedre Bygemaade og Udstyr. Men det kan godt være, at de smalsporede Baner i den første Tid var berettiget i Norge for at oparbejde Trafikken, da de var billigere i Anlæg og Vedligeholdelse.

Foruden de to nævnte Sporbredder ved Norges Statsbaner findes der i Norge nogle faa korte Lokalbaner med Sporbredder paa 1000 og 750 mm.

II.

Af Lande uden for Europa var naturligvis de Forenede Stater i Amerika de første, der optog Jernbanebyggeriet for at komme hurtigere frem over de derværende lange Afstande. Her var og er fremdeles alle Jernbaner private Selskaber, som i Begyndelsen valgte sin egen Sporbredde uden Hensyn til en sammenhængende Gennemgangstrafik, ja, som det ser ud til, ofte for at vanskeliggøre en saadan, saa der blev et Virvar af mange forskellige Sporbredder mellem 4' (1219 mm) og 6' (1828 mm) indtil 1850—60. En amerikansk Lokomotivfabrik skal have bygget Lokomotiver for hele 57 Sporbredder, dog var nogle af disse Lokomotiver til Udlandet. Fra

Tiden omkring 1870 fortælles det, at U. S. A. endnu havde 19 forskellige Sporbredder. Et Særsyn var det, et man fra 1867 til 1871 kunde køre den 2000 km lange Strækning fra New York til St. Louis paa gennemgaaende 1828 mm Sporbredde. I 1868 begyndte man at ombygge 1828 mm Sporene til 1435 mm Spor, og i Nordstaterne blev dette gennemført paa de fleste Baner. Pennsylvania-Banen holdt længe fast paa sit eget Spormaale (1448 mm), som kun afveg 13 mm fra det engelske Normalspor. Der forekom ogsaa Sporbredder paa 1473 mm, og saa utroligt det end lyder, skal dette Spormaale være foretrukket for at hindre Overgang af Materiellet fra den ene private Bane til den anden. Jernbanerne med det engelske Normalspor byggede derfor Vogne med bredere Hjulringe, saa disse kunde køre paa 25 mm større Sporbredder. Den derved manglende Føring af Hjulflangen spillede ingen Rolle ved den daværende lave Kørehastighed. De fleste Baner med afvigende Sporbredder laa i Staten Ohio, og da der dér var stor Gennemgangstrafik, blev mange Vogne paa disse Ruter forsynet med bredere Hjulringe.

Efter Borgerkrigen i 1868 mellem Nord- og Syd-staterne blev mange unormale Sporbredder omlagt til den normale Sporbredde, saa man fra 1887 kan tale om normal Sporbredde i U. S. A. Efter den sidste Statistik, som foreligger fra 1939, var 99,4 pCt. af Nordamerikas 378 971 km Jernbane normalsporet. De øvrige 0,6 pCt. eller 2344 km har for det meste 3' (914 mm) Sporbredde. 182 km Jernbane har 3 Skinner, saa der kan køres med baade normalsporet og smalsporet Materiel. Det smalleste Spor i U. S. A. er 2' (610 mm) og findes paa en 13 km lang og en 26 km lang Jernbane, begge i Staten Maine.

Ogsaa i de andre Verdensdele er der mange forskellige Sporbredder paa Jernbanerne, og disse er indført dels efter Mønster fra det Land i Europa, som har haft størst Indflydelse, eller af lokale Hensyn. Mange Steder er der et Virvar af Sporbredder, der vanskeliggør Trafikken, saaledes har f. Eks. Australien Sporbredder paa 1600, 1435, 1067, 990, 760 og 610 mm, endskønt en Lov af 1852 bestemte, at Banernes Sporbredde skulde være 1600 mm.

I Chile i Sydamerika har Statsbanerne tre forskellige Sporbredder, nemlig 1767, 1000 og 600 mm. Dertil kommer Privatbanerne, som foruden disse Sporbredder ogsaa har Sporbredder paa 1435, 1067 og 762 mm.

I Indien er den oprindelige Sporbredde paa 1000 mm udvidet til 1676 mm; den er dog ikke udnyttet helt, da Vognene ikke er bredere end ved Normalspor i andre Lande.

Japans Statsbaner er smalsporede (1067 mm), medens enkelte elektriske Baner har 1435 og andre 1372 mm Sporbredde.

I Palæstina forekommer de mærkelige Sporbredder paa 1495 og 1079 mm.

Iran — det gamle Persien — er uheldigt stillet med Hensyn til Sporbredder; thi der fører dertil en normalsporet Bane fra Tyrkiet, en Bane fra Rusland med dette Lands Spormaale paa 1524 mm, en Bane fra Vest fra Bagdad med 1000 mm Sporbredde og en fra Øst med det indiske Spor paa 1676 mm. En

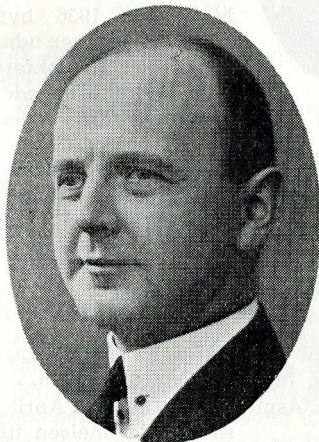
Syd—Nordbane paa ca. 1400 km skal være normal-sporet, og en øst—vestgaaende ligeledes.

En Verdensdel hvor det ser ud til, at der skal blive mere ens Sporbredde, er Afrika, hvor saa godt som alle Baner bygges med det smalle, saakaldte Kapspor paa 1067 mm — i alt Fald foreløbig.

Af denne Oversigt, som ikke gør Fordring paa at være fuldstændig og udtømmende, vil man dog faa Indtryk af det brogede Virvar af forskellige Sporbredder, der desværre endnu findes ved Jernbanerne rundt paa Jorden. Det maa vel siges at være uheldigt, at der efter 100 Aars Jernbanebyggeri og -drift endnu ikke er opnaaet en Standardisering ogsaa paa dette Omraade, f. Eks. 3 eller 4 „normale“ Sporbredder efter de forskellige Behov. Hvor meget vilde der ikke kunde spares ved Anlæg og Drift af alle Jernbaner, naar man fik fjernet alt eller blot det meste af det overflødig Arbejde og de Udgifter, der nu ofres paa Specialkonstruktioner rundt om i Landene? Hvornaar kommer Udviklingen — og Enigheden — saa langt, at dette Georg Stephensons Maal kan naas?

Efter Ingeniør E. Riege
i „Offentlig Tjeneste“.

Distriktschef Herschend — 60 Aar.



Skærtorsdag den 29. Marts fylder 1. Distrikts øverste Leder, Distriktschef *William Herschend*, 60 Aar.

Efter at have taget juridisk Embedseksamen blev Herschend 1. Maj 1909 i en Alder af 24 Aar ansat ved Statsbanerne som Aspirant og forrettet som saadan Tjeneste paa Stationerne i København H., Østerport, Roskilde, Køge og Tølløse, hvorefter han i Trafiksektionerne eller, som det dengang hed, Trafikkredsene i Aarhus, Fredericia og København havde Lejlighed til at uddanne sig i administrative Forhold.

1. Nov. 1913 blev Wm. Herschend konstitueret som Fuldmægtig i 5. Trafikkreds i København, hvor han 1. Okt. Aaret efter forblev ved den definitive Udnævnelse til Fuldmægtig. I 1916 flyttede Herschend op i Generaldirektoratet, og der virkede han i 16 Aar. Først som Fuldmægtig i 1. Tarifkontor og dernæst, fra 1. April 1919, som Kontorchef

for Statistisk Kontor. I Februar 1932 forlod han dog paany Administrationskontorerne i Sølvgade for at overtage det endnu betydningsfuldere Embede som øverste Chef for Statsbanernes 1. Distrikt.

Fra sin Virksomhed i Statistisk Kontor har Distriktschef Herschend med særlig Interesse beskæftiget sig med Tallenes Betydning. Hans Dispositioner er stedse truffet efter en omhyggelig og omfattende Beregning, saa man paa Forhaand kunde være klar over Resultaterne. Det er i tretten begivenhedsrige Aar, Wm. Herschend har varetaget Ledelsen af Statsbanernes Trafik paa Sjælland-Falster. Hurtigt efter Distriktscheffsudnævnelsen fulgte Udviklingen med Lyntog og S-Tog parret med den øvrige stigende Motortrafik. Med klart Udsyn og fast Haand har Herschend som en myndig og kyndig Chef bestandigt forstaaet at beherske og løse de nye Opgaver. Han har ikke blot været vaagen for Betydningen af Forbindelsen udadtil mellem Statsbanerne og Publikum, men har vist, at han ogsaa er helt paa det rene med, at Samarbejde mellem Ledelse og Personale kan være en Betingelse for Statsbanernes Sikkerhed og Præcision. Er der øvet Kritik, har Distriktschefen været rede til at se nøgternt paa det paagældende Forhold og til om nødvendigt at tage sit Personale i Forsvar, ligesom han, naar Personalets Repræsentanter har henvendt sig til ham, har vist god Forstaaelse overfor de fremførte Ønsker.

Til 60 Aars Fødselsdagen bringer vi Distriktschef Wm. Herschend vor Lykønskning og Tak for de svundne Aar under hans Ledelse.



Meddelelse fra Redaktionen.

Som bebudet i sidste Nr. har det paa Grund af Restriktionerne m. H. t. Forbrug af Gas og elk. Kraft været nødvendigt at foretage en Omlægning af Bladet. Fra og med dette Nr. sker der den Ændring, at Dansk Lokomotiv Tidende indtil videre kun udkommer en Gang pr. Maaned; det vil blive søgt udsendt i Dagene 5.—10. i hver Maaned.

Papir til Afdelingsbrug.

I en Række Aar har der efter Aftale med Frederiksberg Bogtrykkeri været den Ordning, at Aidelingerne gennem Foreningens Kontor kunde bestille Papir og Konvolutter til den organisationsmæssige Korrespondance, hvorefter Bestillingen blev effektueret fra Bogtrykkeriet.

Som Forholdene har udviklet sig, er Trykkeriet imidlertid ikke mere i Stand til at paatage sig denne Opgave. Restbeholdningen af de paagældende Tryksager er derfor solgt til Organisationen, som nu tilbyder det til Aidelingerne til de nedenanførte Priser. Under Hensyn til at det drejer sig om Salg af Restbeholdningen, er Priserne reduceret. Der forefindes følgende:

| | |
|---|----------------------------|
| Nr. 1 Meddelelser | Pris 1,65 Kr. pr. 100 Stk. |
| Nr. 2 Linieret Papir, enk. Ark. | 3,00 " " " " |
| Nr. 3 " " dobb. " | 5,00 " " " " |
| Nr. 4 Smalle blaa Kuverter | 2,50 " " " " |
| Nr. 5 Store " " " | 3,50 " " " " |
| Nr. 6 Dagsordens-Blanketter | 0,02 " " Stk. |

Afdelinger, som ønsker at købe større eller mindre Portioner af de nævnte Tryksager, bedes snarest indsende Bestilling til Foreningens Kontor. Beløbet indsendes i Frimærker samtidig med Bestillingen. Forsendelsen sker paa Organisationens Regning. Da Beholdningen ikke er særlig stor, forbeholder Kontoret sig evt. at reducere de indsendte Bestillinger.

Naar denne Restbeholdning er opbrugt, vil der indtil videre ikke kunne købes Tryksager gennem Organisationen, men Afdelingerne henvises til selv at lade saadanne fremstille.

JUBILÆER

Lokomotivfører V. Jensen (Viktor), Korsør, kan d. 28. Marts fejre sit 25-aarige Jubilæum. Jensen begyndte som Aspirant i Ro., blev Lokfyrbøder i Sj. 1. Juli 1923, forflyttet til Sg. 1. Febr. 1925, udnævnt til Lokfører 1. Jan. 1942 i Pa. og derfra til Kø. 1. Maj 1942.



Han har saaledes forrettet sin længste Lokomotivmandsgerning i Slagelse, og er endnu bosiddende dér. Slagelse Lokfyrbøder Afd. vidste ogsaa at værdsætte hans kollegiale Egenskaber, da denne Afd. har givet ham Tillidshvervet som Kasserer i 4 Aar og Formand i 2 Aar.

Jubilaren har ved sit rolige og ligevægtige Sind og sin samvittighedsfulde Udøvelse af sin Gerning kun Venner at notere indenfor sin Afd. i Korsør.

Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen, maa Sundhed og Lykke kendetegne din fortsatte Færd. Dertil føjer vi Ønsket om, at Familiefesten bliver dig en smuk Mindetag. P. C. C.

Lokfører A. H. P. Madsen, Korsør, kan d. 28. Marts fejre sit 25-aarige Jubilæum. Han begyndte som Aspirant i Hg. og udnævntes til Lokfyrbøder 1. Juli 1923 i Bb., forflyttedes til Kø. 5. Novb. 1924, til Gb. 1. Okt. 1927, tilbage til Kø. 1. Juli 1932, udnævnt til Lokfører i Tdr. 1. Jan. 1942, tilbage til Kø. 1. Febr. 1942.

Jubilaren har været ude for en tilsvarende Taaledighedsprøve, som den der er overgaaet Viktor for at opnaa sin nuværende Stilling. Han har dog stadig bevaret sit gode Lune, ej heller har han tragtet efter Tillidshverv, som han spøgefuldt fremhæver: „Jeg er til Dato sluppet fri, ikke fordi D.L.F. ikke har interesseret mig, men fordi jeg har ment, der var andre, der kunde gøre det bedre end jeg“. Nævnte Udtalelse rummer en for ham egenartet Prosa.

Jubilaren har ved sit jævne og bramfri Væsen vundet sig mange Venner indenfor sin Afd. i Korsør. Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen, og ønsker dig mange helsebringende og lykkelige Aar frem i Tiden. P. C. C.

Den 28. Marts kan Lokfører K. R. Hansen, Langgade 70, Gedser, fejre sit 25 Aars Jubilæum. Nærmere Om-tale af Jubilaren er for saa vidt overflødig. Robert er en meget kendt Mand her paa Sydhavs Øen, idet han gennem Aarene har deltaget i saavel Afdelingsarbejdet som Sogneraadsarbejdet — i mange Aar som Lokfyrbødernes Formand — og altid med godt Humør og en aldrig svigtende Interesse.



Afdelingen sender dig de bedste Ønsker paa Dagen med Haab om, at du endnu i mange Aar vil findes i vore Rækker med godt Helbred og Humøret i Behold. Chr.

Den 28. Marts kan Lokfører J. A. S. Lykner, Næstved, fejre 25 Aars Jubilæum.

Lykner begyndte som Aspirant i Roskilde 28. Marts 1920, hvor han et Aars Tid efter, d. 3. April 1921, ansattes som Haandværker. Han blev Lokfyrbøder i Orehoved 1. September 1923, forflyttedes tilbage til Roskilde 1. Februar 1924 og blev p. Gr. af Overtallighed i Ro. tvangsforflyttet til Gb. 1. September 1927, hvor han gjorde Tjeneste, indtil han 1. November 1936 byttede sig til Næstved. Lykner udnævntes 1. Februar 1942 til Lokfører i Pa, hvor han dog ikke naaede at gøre Tjeneste, idet han efter Ansøgning forflyttedes til Næstved 1. Marts 1942.



Lykner er en rolig og samvittighedsfuld Lokomotivmand, en god Kollega og Kammerat, som Afdelingerne i Næstved herved ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og Held og Lykke i Fremtiden. O. H.

Den 11. April kan Lokfører C. Pedersen, Knudshovedvej 85, Nyborg, fejre 25 Aars Jubilæum.

P. beg. som Aspirant i Struer 11. April 1920 og fortsatte Uddannelsen til Lokfyrbøder i Tønder fra 1. August s. A. Blev ansat som Lokfyrbøder 1. Oktober 1923 i Tinglev, forflyttet til Tønder 1. Novbr. s. A. 1. April 1932 blev P. forflyttet til Nyborg, hvorfra han 1. Febr. 1942 forfremmedes til Lokfører i Tønder for den 1. April s. A. at blive forflyttet tilbage til Nyborg.



Med sit lune, men harmløse Gemyt har P. altid interesseret sig for, hvad der rører sig i Afdelingerne. En god og hjælpsom Kammerat og en interesseret og pligtopfyldende Lokomotivmand. Fynske Lokomotivmænd takker dig for Samarbejdet i de svundne Aar og ønsker dig hjertelig til Lykke med Dagen i Haabet om mange gode Aar for dig i Fremtiden. C. S.

Kassererjubilæum.

Den 1. April har Lokfører *H. P. F. Petersen*, Skovbovænget Sideallé 9, været Kasserer for Roskilde Lokomotivførerafdeling i 25 Aar.

Hvis det ikke er enestaaende, saa er det i hvert Tilfælde en Sjældenhed inden for D. L. F. at være Kasserer inden for samme Afdeling i saa lang en Aarrække.

Nu til Dags, da Kontingentet afdrages i Lønnen, er det jo nemt imod den Gang, da Kassereren skulde opkræve det hver Maaned. Da var der somme Tider Gnidninger, og under forrige Verdenskrig med Strejkebidrag at opkræve, var der lige ved at være Øretæver i Luften til Kassereren. Det er jo sjældent, man er velkommen, naar man rammer Folk paa Pengepungen, saa vi beundrer Frederik for hans Udholdenhed i Embedet.

Som Kasserer er han af den rette Støbning, ivrig for at faa Penge i Kassen, men paapasselig og paaholdende, naar de skal gives ud.

Vi bringer dig Afdelingens bedste Tak og Paaskønnelse for dit lange og trofaste Arbejde gennem Aarene med Ønsket om lyse og gode Dage for dig i Fremtiden.

L. O.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst.

P. J. Olsen, Lokfører, Gedser.

Taksigelse.

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Mand og Faders Død og Begravelse.

Anna Thorngaard og Børnene, Viborg.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Sygekassens Regnskab for Finansaaret 1943/44 er nu udsendt. For Indtægternes Vedkommende er Billedet nogenlunde det samme som i det foregaaende Aar. De nydende Medlemmers Kontingent udgør langt den overvejende Part, nemlig ca. 1,3 Mill. Kr. Statens Tilskud har været ca. 365 000 Kr.; Statsbanernes do. er de sædvanlige 50 000 Kr.; hvori ikke er medregnet det Beløb, Lønninger til Personale samt Afgivelse af Kontorer udgør. Den samlede kontante Indtægtsmasse er 1,8 Mill. Kr.

Af Udgifterne ligger Lægehjælpen højest med godt 1/2 Mill. Kr., men Medicinydelsen nærmer sig stærkt den halve Million, idet den nu er oppe paa ca. 440 000 Kr.; derefter kommer Sygehusbehandling o. l. med ca. 350 000 Kr. I Begravelseshjælp er udbetalt knapt 300 000 Kr., hvoraf dog ca. 140 000 er refunderet af Genforsikringen. Tandlægehjælp har kostet Sygekassen 122 000 Kr., hvilket er en Nedgang i Forhold til Aaret forud, og da Priserne næppe kan være faldet, tyder dette paa, at Medlemmerne ikke har været saa omhyggelige med Vedligeholdelse af deres Tænder, som de maaske burde være.

Alt i alt er Udgifterne ca. 70 000 Kr. større end Indtægterne, saaledes at Reservefonden har maattet dække dette Underskud, men den er dog fremdeles paa 548 000 Kroner.

Medlemmer, der ønsker sig Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar Anmodning herom indsendes til Sygekassens Kontor.

Personalia.

Udnævnelse fra 1.—3.—45:

Lokfyrbødere til Lokførere:
I. M. Jensen, Viborg i Glyngøre.
K. Poulsen, Brande, i Aalborg.
P. F. Behr, Tønder, i Padborg.

Lokfyrbøderaspiranter til Lokfyrbødere:
H. E. Andersen, Kbh. Gb., i Gedser.
K. K. Nielsen, Korsør, i Padborg.
R. Madsen, Korsør, i Padborg.
K. G. Eliassen, Kbh. Gb., i Padborg.
K. J. Engstrøm, Vordingborg, i Padborg.
I. A. Asmussen, Kbh. Gb., i Esbjerg.
O. V. D. Andersen, Næstved, i Næstved.
E. W. Olsson, Kbh. Gb., i Kalundborg.

Forflyttede efter Ansøgning fra 1.—3.—45:

Lokførere:
H. M. Mikkelsen, Langaa, til Aarhus.
C. H. Nielsen, Glyngøre, til Struer.
S. B. Christensen, Brande, til Viborg.
F. N. Hansen, Aalborg, til Langaa.
O. E. D. Madsen, Padborg, til Brande.

Lokfyrbødere:
K. G. Skarritsø, Brande, til Kbh. Gb.
B. A. Jensen, Gedser, til Kbh. Gb.
N. H. A. Petersen, Korsør, til Kbh. Gb.
P. E. Hinsby, Korsør, til Kbh. Gb.
J. J. Lorenzen, Helsingør, til Kbh. Gb.
P. E. Larsen, Padborg, til Korsør.
H. A. H. Thomsen, Padborg, til Korsør.
H. O. Andersen, Padborg, til Korsør.
P. A. Jensen, Kalundborg, til Korsør.
S. Ø. Hermansen, Esbjerg, til Helsingør.
A. Lauridsen, Padborg, til Brande.

Fritagelse for Hverv som Depotforstander fra 1.—3.—45:
Lokfører J. H. K. Deding, Skanderborg (Depotforstander), efter Ans. i Skanderborg.

Tildeling af Hverv som Depotforstander fra 1.—3.—45:
Lokfører E. Bondrop, Skanderborg, efter Ans. i Skanderborg (Depotforstander).

Afsked:

Lokfører C. Olsen, Kbh. Gb., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—45.

Lokfører N. P. Nielsen (Nyborg), Nyborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—45.

Paaskønnelser:

Generaldirektoratet har over for Lokfører N. Møller Jensen, Frederikshavn, udtalt sin bedste Tak og Anerkendelse i Anledning af, at han d. 26.—1.—45 i Hvorupgaard i Tide opdagede en opstaaet Faresituation og foretog Farebremsning, saa det lykkedes at undgaa en alvorlig Ulykke.

Generaldirektoratet har over for Lokomotivfyrbøder E. E. Sørensen, Kbh. Gb., udtalt sin bedste Tak i Anledning af, at han d. 9.—12.—44 paa Frederiksberg St. som Elektrofører har udvist god Agtpaagivenhed og rask Handlemaade.

Dødsfald:

Lokfører O. W. Thorngaard, Viborg, d. 5.—2.—45.

Lokfører J. P. Nielsen (Bogø), Kbh. Gb., d. 17.—2.—45.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokfører K. O. Jørgensen, Roskilde, d. 23.—1.—45.

REDAKTION:

Soph. Jensen og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende.

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 541.

Efter-lysning!

Med det Formaal at udvinde Brændsel (Pillekoks) har vort Firma med Statsbanernes Tilladelse gennemgravet nogle Arealer i Gedser, Kalundborg, Korsør og Roskilde, hvor der i sin Tid har været henkastet Slagger fra Lokomotivfyrr.

Vi ønsker imidlertid gerne Oplysninger om ar.dre Steder paa Sjælland, hvor Slagger fra Maskindepoter har været benyttet til Opfyld e.l. Personer, som er i Stand til at give positive Oplysninger i denne Henseende, vil blive honoreret med 1/2 Kasse gode Cigarer.

Af forskellige Hensyn tillader Statsbanerne ikke Opgravning overalt; den nævnte Godtgørelse vil derfor kun blive ydet for Oplysninger vedr. Arealer, for hvilke der erhverves Gravetilladelse.

Oplysninger af den her omhandlede Art bedes sendt til

Firmaet Lunning og Torp, Gothersgade 54, København K.

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Welsstrups Effl.) - Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

Tænker De paa Møbler?

Saa skulde De se ud hos VILLA MØBLER i Griffenfeldtsgade 47. Der faar De det helt rigtige til en fornuftig Pris, og Betalingen kan vi sagtens blive enige om.

VILLA MØBLER . Griffenfeldtsgade 47
(mellem Rantzausgade og Aaboulevarden)

Fællesforeningen for Danmarks Brugforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

Telefon 4015

Fa. C. WILH. NIELSEN

Islands Brygge 9

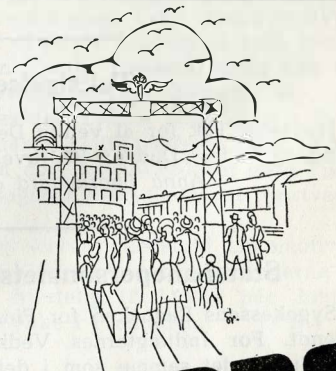
København

Telefon Central 3876

A/S Emdrup Dampvaskeri

Ryvang 6000

Danmarks
første
Pilsner



TUBORG
Pilsner

Grundlagt
1895



10 Aars Garanti

Der er en Del Folk

i faste Stillinger

som køber Deres

Spisestue og Dagligstue eller combinerede
Opholdsstue og Soveværelse

hos

HOLM & LARSEN A/S

Kun St. Nikolajvej 8 - C. 7155 - Nora 7129

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132

Statsbanetjenestemænd bør forsikre i

Statsbanepersonalets Brandforsikringsagentur og Understøttelses-Forening af 1891

Brand- Indbrudstyveri- og Familieansvarsforsikring

Foreningen har uddelt ca. 377500 Kr. i Understøttelser. Ulønnede Tillidsmænd over hele Landet.

Ekspeditions kontor: Stormgade 6², København, Telefon 66 26.

Lav Præmie - Uden Gensidighed - Kulant Erstatning