



NØ 1

5. januar 1950

50. årgang

## Ved årsskiftet.

Når den daglige gerning er endt, og man i en stille stund kan samle tanker om livets mange problemer og dagens oplevelser, støder man ofte på skuffelser og tildragelser, der fremtvinger det lille ord — hvorfor. Med tvivlen i sind overfor den forståelse og vilje, som man mente herskede i de kredse, med hvem et samarbejde så ofte er blevet proklameret, spørger man sig selv, om tiden og udviklingen nu også har ført parterne nærmere hinanden, og om der virkelig i året 1949 herskede så enestående forhold, som der ved flere lejligheder har været givet udtryk for. Man fortsætter og søger efter et bevis for rigtigheden af, at i et demokratisk samfund er et hvert individ et hjul i maskineriet, og jo bedre hjulenes tænder griber ind i hinanden, jo bedre arbejder maskinen og desto mindre bliver reparationernes antal. Tvivlen herom vokser, og dens størrelse bliver omfangsrig, efterhånden som et antal af de samarbejdende hjul skurrer imod partneren og endog bestræber sig for at knække en tand eller flere. Antagelig i den ulyksalige tro, at dette er den fornemste opgave, og uden at have opfattet, at udviklingen er gået i en hel anden retning. Det burde ligge så fjernt fra nutidens forhold, at nogen søger at udnytte sine medarbejdere efter for godt befindende. Dette også selv om man er et af de hjul, der har en af de første opgaver, før hele maskinen er i gang.

En af de mest skurrende lyde indenfor Danske Statsbaners maskineri i det gamle års sidste

måneder, er fremkommet ved den uforståelige og ganske urimelige måde, hvorunder man fra administrationens side har søgt at gennemføre de nye tjenestetidsregler. Uden hensyntagen til, at et udvalg gennem en årrække har gennemgået personalets arbejdstidsregler for at forbedre — naturligvis ikke for at forringe — de gamle og uden mindste trang til at opfatte samme udvalgs betænkning, som den er udformet, fortolker man en del af bestemmelserne som et tilbageskridt for personalet og forringer bestående forhold.

Når en opgave skal løses, og dens mange detaljer skal revideres, er det nødvendigt, at en kreds af repræsentanter fra samtlige interesserede parter får sæde i det udvalg, hvem det bliver pålagt at finde frem til et resultat, der — om end ikke tilfredsstillende alle — i hvert fald kan tiltrædes. Tjenestetidsudvalget har haft en sådan sammensætning, og betænkningen er underskrevet af udvalgsmedlemmerne, også af dem, der repræsenterede administrationen. Medlemmerne fra ledelsens side har bl. a. haft som opgave at udregne og dokumentere det økonomiske, der har været forbundet med sagens løsen. Det er ganske naturligt, at udgifterne bliver en betydelig faktor i et sådant udvalgs arbejde, men til gengæld må de oplysninger, som fremkommer i udvalgsperioden, ikke kunne drages i tvivl, når forslagene skal gennemføres i praksis. Dette er unægtelig tilfældet, og menigmand har den opfattelse, at det materiale og



den fortolkning, som er lagt til grund for beregningerne, ikke benyttes ved reglernes anvendelse i kørselsfordelingerne.

Den personalevenlighed, som til tider bliver publiceret, må ligge fjernt fra de mennesker, til hvem man har overladt at indflette de nye regler i kørselsfordelingerne. Der er ingen, der forlanger urimeligheder eller langt mindre blødsødenhed, men kun forståelse af, at når påkrævede forbedringer er gennemført, og disse endda i begrænset omfang, så skal en behandling af disse ikke forkvakles, når de bringes til anvendelse i distrikterne. Der kan formentlig ikke være nogen, der er af den opfattelse, at de mennesker, der har siddet i udvalget, ikke har taget alle forhold i betragtning, eller at grundlaget for tjenestetidsreglernes revidering ikke er at finde i tidens udvikling og de forøgede krav, der er stillet til personalet. Resultaterne kan ikke betegnes som strålende, men dem, der opnåedes enighed om, og som er gennemført, giver personalet en del af de ønskede og stærkt påkrævede lettelser. Betingelsen herfor er imidlertid en rimelig og menneskelig forståelse fra dem, der skal tilrettelægge tjenesten. Denne har desværre manglet nogle steder, og vi skal i det følgende fremhæve enkelte af de mest graverende tilfælde:

Skønt der siden afslutningen af tjenestetidskommissionen af 1934 aldrig har været tvivl om, at den normale længde for en fridag var 36 timer, og skønt der i kommissionsbetænkningen af 1947 ikke er foretaget en eneste ændring, der åbner adgang til at forringe dette forhold, men tværtimod forbedrer ved at forhøje de 36 til 40 timer, har man nu fundet ud af, at det normale for en fridag er mellem 33 og 40 timer. Det er tydeligt fra udvalgets side fremhævet, at der kun undtagelsesvis må tildeles fridage på 33 timer og dette kun, når de lægges indenfor den ganske bestemte ramme. Til trods herfor modtager vi adskillige henvendelser og beklagelser over, at man fra distrikternes side lader hånt om denne bestemmelse og tilrettelægger kørselsfordelingerne med normerede fridage på under 40 timer.

Beregning af tjenestetid for tjenestefrit ophold på fremmed depot blev ligeledes forhøjet, foruden at der blev åbnet adgang til at medregne en del af opholdstiden med  $\frac{1}{3}$ , såfremt et ophold udenfor hjemstedet var af længere varighed end 2 timer og i tiden fra 21—6 3

timer, dog ikke over 4 timer. Udgifterne hertil blev af statsbanerne beregnet til 820 000 kr. Det er derfor forståeligt, at man fra personalets side ryster på hovedet, når det viser sig, at man for at omgå denne bestemmelse i de nye regler foretager forberedelses- og afslutningstjeneste for personalet, således at det nødvendige ophold tilvejebringes. Ja, man går endog så vidt, at man beordrer personalet til at afløse på peronen, hvortil man så har foranlediget maskinen kørt. Ved denne foranstaltning ændrer man ikke alene ved en gammel hævdvunden skik og et absolut nødvendigt krav, nemlig at det lokomotivpersonale, som skal benytte maskinen, selv foretager den fornødne forberedelses- og afslutningstjeneste, men man misbruger også en anden gennemført ændring i tjenestetidsreglerne. Under hensyn til, at nedbrudsreserven har telefonvagt og under hele sit ophold skal være klar til udrykning og derfor må sørge for, at nedbrudsmaskinen hele tiden er i en sådan tilstand, at den omgående kan stilles til disposition, såfremt et større eller mindre uheld indtræffer, opnåedes der i udvalget enighed om, at rådighedstjenesten for nedbrud betragtes som fuld tjeneste. Dette har man ved adskillige maskindepoter nu omsat således, at nedbrudsreserven må foretage alt forefaldende arbejde og deriblandt det arbejde, som er nødvendigt for at sikre fremmed personales tjenestefrie ophold. Det er utroligt, hvor hurtigt man glemmer. Efter Vigerslevulykken i 1919 indførte man både første anden og tredje nedbrudsreserve, således at man altid var sikker på, at havde man udnyttet den ene, var der omgående en anden klar. Dette forhold er igennem årene blevet forringet, og nu har man yderligere tilsidesat den pligt, det må være for Danske Statsbaner at have en nedbrudsreserve klar, såfremt det uforudsete skulle indtræffe og omgående hjælp blive nødvendig. Ganske vist vil udrykning med ambulance o. lign. blive foretaget fra de forskellige redningsstationer, men det uheld kan fremkomme, hvor det bliver nødvendigt at rykke ud med statsbanernes eget hjælpemateriel, såsom kraner o. lign. for at frigøre eventuelle inde-spærrede. Det er derfor ganske ufatteligt, at man tør udnytte den nødvendige nedbrudsreserve på en sådan måde, at man aldrig kan forvente at finde et udhvilet sæt personale, når tiden kræver det. Vi skal i denne forbindelse helt se bort fra det nødvendige i, at statsbanerne



også kan få anvendelse for sin nedbrudsreserve i tilfælde af mindre uheld, hvor en hurtig udrykning kan være påkrævet for en omgående oprettelse af normal trafik, et formentligt ikke uvæsentligt spørgsmål i denne konkurrencerige tid.

Hvorfor vil man absolut gennemtvinge disse urimelige tilstande? Hvorfor søger man stadigvæk at fremtvinge unødvendig bitterhed hos personalet? Når mænd fra samtlige interesserede parter så tydeligt har tilkendegivet, hvad man finder hensigtsmæssigt at gennemføre som fremskridt for personalet, kan det vel ikke være andet end manglende vilje til at gå sammen i det maskineri, for hvilket vi alle har sat os det mål, at det skal arbejde støt og gnidningsløst til fælles gavn for etaten og samfundet. Er man stadig af den opfattelse, at underordnede kan man behandle, som det passer en bedst? Er der stadig embedsmænd, for hvem det kniber at følge med i udviklingen?

### DSB's rutebiler.

Den 21. december indbød generaldirektør E. Terkelsen pressens repræsentanter til et møde for at tilbagevise uberettiget angreb på statsbanernes bilruter.

Generaldirektøren fandt det nødvendigt at lægge hele sagen frem, fordi der i visse provinsblade var ført en ganske utilbørlig agitation mod bilruterne med mangelfulde og urigtige oplysninger.

Man siger, at vore bilruter er blevet en underskudsforretning. Det er rigtigt, erklærede generaldirektøren, at bilruternes overskud fra 1947—48 til 1948—49 faldt fra 3,8 til 2,2 mill. kroner. Det er ligeledes rigtigt, at vi i 1948—49 havde underskud på 16 bilruter, men kun på 8 ruter i det foregående år. Forklaringen er den, at i 1947—48 havde DSB en højkonjunktur, man befordrede med et minimum af vogne maksimum af rejsende. DSB fandt det uforsvarligt vedblivende at køre som i 1947—48, derfor anskaffede man flere vogne og gjorde køreplanen bedre. Ingen af disse reformer var gratis.

I en enkelt landsdel har DSB mange rutebillinier, som har givet et samlet overskud på 22 000 kr., men da en enkelt sidelinie har givet et underskud på kr. 716,26, har dette sidste været baggrund for angrebet på DSB.

For en enkelt rute på strækningen Silkeborg—Herning havde man i 1947—48 et overskud på 7000 kr. I 1948—49 et underskud på 71 000 kr. Årsagen til underskudet var, at vognene var blevet hovedrepareret, hvilket havde kostet 78 000 kr.

Det er en kendsgerning, sagde generaldirektøren, at statsbanernes rutebildrift har givet et nettooverskud på 2,2 mill. kroner.

### Nogle indtryk fra en rejse i Holland.

(Sluttet).

I Rotterdams sydlige opland og på øerne syd herfor findes et betydningsfuldt net af lokalbaner med sporvidde 1067 mm kaldet R. T. M. (Rotterdam-Tram-Selskab). Hovedstationen og kontor ligger i Rotterdams sydlige del; herfra foregår kørselen først i den ene side af en gade (Roestraat); efter at have krydset N. S. ved Fijenord, går banen ad en bred boulevard ud af byen; ude på landet er banen anlagt langs landevejen. Stigninger findes så gods som ikke, til gengæld er der meget skarpe kurver, idet banen følger de almindelige vejsving. Kun ved banens ende- og forgreningspunkter er der egentlige stationer; desuden findes der en mængde ubetjente holdepladser og sidespor. Det eneste sted, hvor der er signaler, er ved krydsningen mellem N. S. og R. T. M. ved Fijenord; her tænder N. S. et stopsignal for R. T. M., når der gives signal for et N. S. tog. Enkelte sporskifter kan låses og har lygte. Når 2 tog skal krydse ved en holdeplads, kører det førstankomende tog ind, og afventer det andet togs ankomst. Al sporskiftning foretages af konduktørerne.

Alle loko tenderloko, de største er 3-koblede 20 tons loko med 800—900 mm hjul. Hjul og gangtøj er helt dækket af vandkassen, der ligger under rammen. De små loko er helt indkapslede, 2 koblede 10 tons loko. Der fyres med kulbriketter, og de fleste loko har 1 mands betjening; kun hvis overnatning på fremmed depot skal finde sted, medgives der en fyrbøder. Fører og fyrbøder skiftes til at passe maskinen om natten. I de sidste par år er der anskaffet et mindre antal motorloko og -vogne til de lettere tog. Alle personvogne er boggievogne med midtgang og åbne eller lukkede endeperroner. Der findes to vognklasser, der begge har betrukne sæder; en del af personvognene har et mindre rejsegodsrum. Post- eller rejsegodsvognene har 2 eller 4 aksler. Desuden findes der et stort antal godsvogne, både 2- og 4-akslede, med op til 20 tons lasteevne. Alle loko, motorvogne, person-, post og rejsegodsvogne samt en del godsvogne har vacuum-bremse.

Køreplanen er tæt, der løber fra 10 til 20 persontog + godstogene i hver retning daglig. Om sommeren indsættes der desuden gennemgående tog på de 3 vigtigste baner. Persontogene har fra 10 til 40 aksler; et enkelt udflugtstog på sommer-søndage består af 14 boggievogne + et C-tender loko på 20 t. Hastigheden ligger omkring 50 km/t. Godstrafiken er betydelig (fisk, grønsager og sukkerroer). Forbindelsen mellem fastlandet og de 2 nordligste øer foregår ad kombinerede jernbane- og vejbroer, mellem disse to og de øvrige øer besørger små dampskibe persontrafikken. Der kan overføres 300—400 rejsende pr. tur. Et enkelt sted er en lille motorbåd dog tilstrækkelig. Godsvognene overføres på små færgespramme trukket af bugserbåde. På grund af det stærke tidevand er der ingen færgeløjer og broklapper, men vognudvekslingen foregår ved hjælp af kraner.



Jeg havde sidste forår lejlighed til at køre på lokomotivet fra Rotterdam til Numandsdorp. Toget var et gennemgående bådtoget (kun 2 stop undervejs) og det blev fremført af et 20 t 3-koblet tenderloko (lidt mindre end Hs) trækkende 3 person-boggievogne, den ene med rejsegodsrum + 2 godsvogne, ialt 16 aksler. Ved afgang (Rotterdam) var fyret helt fyldt med briketter, og sikkerhedsventilerne blæste (14 atm.), der blev kun fyret 2 gange undervejs: 7 gange 2 briketter for 65 min. kørsel. Damptrykket lå hele tiden mellem 13 og 14 atm., og sikkerhedsventilerne blæste ofte, der blev kørt med  $\frac{1}{4}$  til  $\frac{1}{2}$  åben regulator og 50—60 pct. fyldning, hastigheden svingede mellem 45 og 55 km/t, og der blev ustandselig givet kraftige fløjte-signaler. Overfarten fra Numandsdorp til Zijpke foretoges med et lille, velindrettet dampskib. På strækningen Zijpke—Burg (øen Schönwen-Duive-land) fremførtes toget af en dieselvogn (ca. 35 pladser + rejsegodsrum) + en boggie personvogn; på tilbagevejen blev en ekstra personvogn tilkoblet i Zivrikzee. Kørselen forløb udmærket med 1 påhængsvogn, men det kneb med 2. Tilbage til Numandsdorp med den samme damper og til Rotterdam på et loko af samme type som på udturen, også samme køretid, men 3 stop undervejs. Togets størrelse var 2 boggiepersonvogne (den ene med rejsegodsrum. Kørsel:  $\frac{1}{2}$  til  $\frac{3}{4}$  åben regulator, ca. 35 pct. fyldning, damptryk 11—12 atm., fyldt fyr ved afgang fra Numandsdorp og 3 fyringer undervejs (8 + 7 + 8 briketter).

Hele det areal, jeg den dag gennemkørte, ligger 2 til 3 m under havets overflade, det er omgivet og gennemkrydset af svære diger. Under krigen sidste fase satte tyskerne det under vand (salt) og så godt som alt blev ødelagt. De fleste bygninger måtte ombygges eller repareres og alle diger, veje og baner delvis omlægges. Ved at tilsætte jorden forskellige kemikalier er det lykkedes at ophæve saltets skadelige virkninger. Så godt som alle træer med undtagelse af, hvad der stod på digerne, er dog helt ødelagt.

Både ud- og hjemrejsen foretoges med Scandina- vian Holland Ekspresen, der gennem Tyskland blev trukekt af et 03-loko (2 C1) fra Flensburg til Osnabrück, dog med maskinskiftning i Ham- burg; fra Osnabrück til Benthien (tyske grænse- stationer) kørte vi med en 38 (DSB T. 297—299).

Trods den meget hårde medfart, de tyske baner har fået under krigen, ligger sporene med få undtagelser godt, og vi havde ikke et minuts tabt tid under kørselen. De store banegårde så forfærdelige ud, af de store perronhaller er der kun et rustent jernskelet tilbage, og stationsbygninger og signalposter er yderst forfaldne, især er manglen på maling iøjnefaldende. Mange steder stod der endeløse rækker af loko og vogne, som enten var ødelagte eller udslidte under krigen, og som det endnu ikke var muligt at få repareret.

Vi havde en meget interessant og udbytterig tur. At alt forløb så udmærket, skyldes dels vore værter vel gennemtænkte arrangement, dels den velvillighed, der blev vist os fra jernbanernes side.

## Danske Statsbaners virksomhed i driftsåret 1. april 1948—31. marts 1949.

Ved årsskiftet har statsbanerne udsendt en oversigt over virksomheden i driftsåret 1948—1949. Det indholdsrige hefte omfatter som sædvanligt alle oplysninger vedrørende etatens økonomi, banenettets længde, driftsmateriellet, alt vedr. personalets lønninger, gennemsnitsalder og sygeperioder, ulykkestilfælde og meget andet.

Vi bringer i det nedenstående en oversigt over de økonomiske resultater og andre afsnit, som kan have interesse for vore medlemmer.

Det økonomiske resultat af driften har været ca. 43,4 mill. kr. dårligere end året før. Driftsindtægterne udgjorde 339,2 mill. kr., d. v. s. 2,0 mill. kr. mindre end året før, og driftsudgifterne udgjorde 366,6 mill. kr., d. v. s. 41,4 mill. kr. mere end året før, således at driftsåret er sluttet med et driftsunderskud på 27,4 mill. kr. mod et driftsoverskud på 16,0 mill. kr. i 1947/48. Det til afskrivning opførte beløb har udgjort 6,8 mill. kr., og forrentningen andrager 13,2 mill. kr. Det regnskabsmæssige resultat er da det, at der fremkommer et underskud (tilskud til driften) på 47,4 mill. kr. mod et underskud på 0,7 mill. kr. i 1947/48.

Både indtægter og udgifter er påvirket i opadgående retning af overtagelsen af Slangstrupbanen den 1. april 1948 og udvidelse af omnibusruterne.

Ved bedømmelse af indtægterne må det endvidere erindres, at der fra 22. februar d. å. gennemførtes en takstforhøjelse for billetter for voksne samt for abonnementskort på Københavns Bybane, medens der til gengæld er tilført driftsåret 1948/49 en noget mindre indtægt af billetsalget til påske-rejser end året før. Stigningen i udgifterne er påvirket af forhøjelsen af tjenestemændenes reguleringsstillæg med 1 portion fra 1. oktober 1947 og yderligere 1 portion fra 1. oktober 1948, forhøjelse af en række vederlag for særlige ydelser til tjenestemænd (natpenge, kørepenge m. v.), ydelse af et midlertidigt løntillæg med virkning fra 1. januar 1948 og forhøjelsen af dyrtidstillægget til arbejderlønninger. Endvidere er udgifterne påvirket af de stigende priser for brændsel og mange materialer samt af de større driftspræstationer, særlig for personbefordringen.

Persontrafikken på banerne var omtrent af samme omfang som året før. Der blev foretaget ca. 95 mill. rejser, hvilket er en nedgang på 0,6 mill. (0,6 pct.), der falder på strækningerne uden for Københavns nærtrafik. På omnibusruterne blev der foretaget ca. 14 mill. rejser, hvilket er  $1\frac{1}{2}$  mill. flere end året før (stigning 12,3 pct.).

Indtægten af person- og rejsegodsbefordringen har været 4,4 mill. kr. (2,3 pct.) større end i 1947/48. Af stigningen hidrører 1,9 mill. kr. fra omnibusruterne, der har givet et netto-overskud på ialt 2,2 mill. kr. De elektriske tog besørger ca.



44 pct. af rejserne, men rejserne svarer kun til ca. 12 pct. af personkilometerne. Lidt over tre femtedele af samtlige rejser på banerne faldt på Københavns nærtrafik, og ca. 83 pct. af samtlige rejser faldt på korte afstande (inden for 50 km). Som følge af den udvidede trafik med udlandet er antallet af rejser på 1. kl. steget med 8,1 pct. Rejserne på fællesklasse er derimod gået ned med 0,8 pct. Kun ca. 1,6 pct. af samtlige rejser blev foretaget på 1. vognklasse.

*Godstrafikken* er gået noget tilbage. Befordringsmængden af fragtpligtig gods og levende dyr, der udgjorde 7,5 mill. t, var ca. 0,7 mill. t (8,4 pct.) mindre end året før, og indtægten 7,3 mill. kr. (6,0 pct.) mindre.

Nedgangen berører både stykgods, vognladningsgods og levende dyr. For de to førstnævnte befordringsarter har nedgangen været på omkring 7 pct., men for levende dyr over 50 pct.

Nedgangen i befordringsmængden af vognladningsgods skyldes bl. a. én mindre befordring på 286 000 t tørv ( $\div$  35,6 pct.), 163 000 t kul ( $\div$  43,7 pct.) og 90 000 t kartofler ( $\div$  40,1 pct.). Stigning forekommer bl. a. for brunkul (+ 4,5 pct.), sukkerroer (+ 13,7 pct.) og foderstoffer (+ 14,3 pct.). Antallet af befordrede heste er gået ned med 15,9 pct., af hornkvæg og kalve med 61,1 pct. og af svin og grise med 31,7 pct.

Indtægten af *postbefordringen* er steget med 0,6 mill. kr. (4,7 pct.) som følge af forøget postbefordring. De forskellige *andre indtægter* er ca. 0,3 mill. kr. eller ca. 2,5 pct. større end året før.

Togkørslen og færge- og skibssejladserne har været 9,4 pct. større end året før. På omnibusruterne er antallet af kørte vognkilometer steget med 28,5 pct.

*Driftsudgifterne* er som foran nævnt steget med 41,4 mill. kr. Udgifterne til lønninger m. v. til tjenestemænd og andre fast ansatte er steget med ca. 10,8 mill. kr. og udgifterne til løst antaget personale med 4,4 mill. kr. Stigningen skyldes dels højere lønsatser, jfr. foran, dels stigning i antallet af personale som følge af Slangstrupbanens overtagelse, den større toggang m. v. samt til driftsmateriellets vedligeholdelse.

Udgifterne til vedligeholdelse af færger og skibe har været 1,5 mill. kr. større, til vedligeholdelse af anlæg — ekskl. lønningsudgifter — ca. 1,8 mill. kr. større og til vedligeholdelse af driftsmateriellet — ekskl. lønningsudgifter — ca. 5,6 mill. kr. større end året før. Udgifterne til brændsel (herunder elektricitet) til driftsmateriellet har som følge af stigende priser og forøget kørsel været 15,4 mill. kr. større end året før.

Statsbanernes samlede *personale* (fast og løst antaget) har i driftsåret gennemsnitlig været 29 467 imod 28 926 i det foregående driftsår. Stigningen skyldes de ovenfor angivne forhold.

Af *driftsmateriellet* (inkl. det fra Slangstrupbanen overtagne) ejede Statsbanerne ved driftsårets udgang bl. a. 606 lokomotiver (heraf 8 dieselelektriske), 8 lyntog, 167 motorvogne, 16 439

person-, post-, rejsegods- og godsvogne, 22 færger og skibe samt 296 omnibusser. Statsbanernes personvognsmateriel omfatter 101 807 pladser (foruden 8 581 pladser i rutebilerne), og godsvognsmateriellet har en bæreevne af ca. 218 300 tons. Der er i årets løb anskaffet 2 damplokomotiver, 143 godsvogne samt 51 ruteautomobiler. Af ældre statsbanemateriel er der bl. a. udrangeret 2 personvogne, 281 godsvogne og 11 ruteautomobiler. Endvidere er en del af det med Slangstrupbanen overtagne materiel blevet udrangeret eller ombygget.

Ved ulykkestilfælde er i driftsåret 3 rejsende blevet dræbt ved egen uforsigtighed, medens 14 af Statsbanernes personale mistede livet i tjenesten. Endvidere har 23 personer, som hverken var rejsende eller knyttet til banerne, mistet livet; af disse sidste ulykkestilfælde skyldes 22 egen uforsigtighed.

### *Tog-, lokomotiv- og vognbevægelsen.*

Antal kørte togkilometer er i forhold til det foregående år steget fra 28,3 mill. til 31,0 mill., altså med 2,7 mill. eller 9,4 pct.

Ved bedømmelse af denne stigning må det erindres, at banenettet 1. april 1948 blev udvidet med Slangstrupbanen.

Af stigningen falder 1,6 mill. (+ 9,9 pct.) på damptog, 0,7 mill. (+ 9,3 pct.) på dieselelektriske lokomotiver og motorvogne (ekskl. lyntog) og 0,2 mill. (+ 10,8 pct.) på lyntog. For elektriske- og benzinmotorvogne har der været mindre stigninger. I forhold til 1938/39 har der været en stigning i antal togkilometer på 0,9 mill. eller 3,0 pct.

Af de kørte 31,0 mill. togkilometer er 18,3 mill. eller 59,0 pct. kørt af damptog, 7,5 mill. eller 24,2 pct. af dieselelektriske motorvogne, 2,4 mill. eller 7,7 pct. af elektriske tog, 2,0 mill. eller 6,5 pct. af lyntog og 0,8 mill. eller 2,6 pct. af andre motortog. Af de af rene personførende tog præsterede togkilometer blev 45,3 pct. kørt af damptog, 8,1 pct. af lyntog, 10,6 pct. af elektriske motorvogne og 36,0 pct. af andre motortog.

Ved driftsårets begyndelse var køreplanen for de personførende togs vedkommende bragt op til ca. 80 pct. af den normale køreplan før krigen (elektriske tog ikke medregnet).

Samtidig med overgangen til det nye driftsår overtoges driften på den tidligere privatbane København L.—Slangstrup.

Sommerkøreplanen trådte i kraft den 9. maj.

Ved denne køreplan blev kørslen bragt op på ca. 85 pct. af kørslen før krigen.

Sommertid indførtes den 9. maj og ophørte den 8. august, fra hvilken sidste dato planerne for togene i forbindelse med udlandet blev tidligerelagt ca. 1 time.

Vinterkøreplanen trådte i kraft den 3. oktober 1948.

Det gennemsnitlige daglige antal kørte kilometer med personførende plantog efter sommer- henholdsvis vinterkøreplanen var:



Køreplanen	Sjælland-Falster	Jylland-Fyn	I alt
9. maj 1948 .....	25 156	35 617	60 773
Heraf damptog ...	12 461	14 679	27 140
motortog ...	5 341	17 340	22 681
lyntog .....	880	3 598	4 478
elktr. tog ..	6 474	—	6 474
3. oktober 1948 ...	24 594	34 980	59 574
Heraf damptog ...	12 244	14 180	26 424
motortog ...	5 266	17 202	22 468
lyntog .....	880	3 598	4 478
elktr. tog ..	6 204	—	6 204

Af særtogskilometer (herunder arbejdstogskilometer) blev der ialt i driftsåret kørt 1,9 mill., hvoraf 0,7 mill. af persontog og 1,2 mill. af godstog. De tilsvarende tal for det foregående år var henholdsvis 2,0, 0,8 og 1,2 mill. Særtogskørselen har udgjort 6,0 pct. af samtlige togkilometer mod 7,2 pct. året før.

Af lokomotivkilometer er der kørt 48,3 mill. mod 45,6 mill. året før, således, at der har været en stigning på 2,7 mill. eller 5,9 pct. Lokomotivkilometerne fordeler sig således på de enkelte trækraftarter:

	I togkørsel				
	Forreste lokomotiv hhv. motorvogn (= togtkm.) Tus.	Øvrige lokomotiver hhv. motorvogne (forpand o. lign.) Tus.	Range-ingskilometer Tus.	Tomkørsel og reservehold Tus.	I alt Tus.
Damplokomotiver ..	18 300	150	2 264	449	21 163
Rangerlokomotiver .	—	—	8 259	—	8 259
Lyntog .....	2 010	1 985	—	—	3 995
Elektriske tog ....	2 370	2 887	—	—	5 257
Øvrige motortog ..	8 278	660	645	1	9 584
I alt .....	30 958	5 682	11 168	450	48 258

Antal vognakselkilometer på banerne er steget fra 801,2 mill. til 831,8 mill. eller med 3,8 pct. For persontogsmateriellet har der været en stigning på 9,8 pct., for godstogsmateriellet en nedgang på 1,3 pct.

På omnibusruterne er der kørt 14,0 mill. vognkilometer mod 10,9 mill. året før, en stigning på 3,1 mill. vognkilometer eller 28,5 pct.

Af pladserne i de fremførte personvogne var gennemsnitlig ca. 49 pct. udnyttet mod ca. 53 pct. året før. Udnyttelsen er stærkt varierende for de forskellige arter af tog. For lyntogenes vedkommende var den således for samtlige gennemkørte strækninger gennemsnitlig ca. 91 pct., fordelt således på de forskellige tog:

Kronjyden .....	96 pct.
Østjyden .....	96 -
Nordjyden .....	100 -
Englænderen .....	72 -
Midtjyden .....	87 -
Vesterhavet .....	93 -
Sønderjyden .....	75 -

I de elektriske tog var udnyttelsen i gennemsnit for hele driftsåret ca. 54 pct. mod 57 pct. året før.

### Banennettets og overfarternes længde.

Ved driftsårets begyndelse er længden af det af staten drevne banenet blevet forøget med 34,2 km fra 2 408,4 km til 2 442,6 km ved overtagelse af privatbanen København L.—Slangerup.

Længden af de af Statsbanerne drevne overfarter udgjorde ved udgangen af driftsåret 186,3 km, hvoraf 97,3 km færgeoverfarter og 89,0 km skibsstrækninger.

Den samlede virkelige længde af banerne og overfarterne udgjorde herefter 2 628,9 km.

Gennemsnitsdriftslængden af baner og overfarter har for året 1948—49 udgjort 2628,9 km, hvilket tal er benyttet ved beregninger pr. bane- og overfartskilometer af indtægter, udgifter og overskud. Gennemsnitsdriftslængden af banerne har for året 1948—49 været 2442,6 km, hvilket tal er benyttet ved beregninger pr. banekilometer af antallet af kørte lokomotiv-, tog-, vognaksel- og brutotonkilometer. Til beregninger pr. bane- og overfartskilometer af det befordrede antal rejsende og af personkilometer m. m. er benyttet den samlede gennemsnitslængde af baner og overfarter af 2612,7 km (længden af baner, åbne for personbefordring 2426,4 km + længden af færgeoverfarter og skibsstrækninger 186,3 km), og til beregninger pr. bane- og overfartskilometer af det befordrede antal tons gods og tonkilometer m. m. er benyttet en samlet gennemsnitslængde af baner og overfarter af 2506,8 km (længden af baner, åbne for godsbefordring 2409,5 km + længden af færgeoverfarter 97,3 km).

Antallet af ekspeditionssteder var ved driftsårets udgang 539.

### Forbedring af Slangerupbanens spor- og sikringsanlæg.

Efter Statsbanernes overtagelse af Slangerupbanen den 1. april 1948 måtte man omgående gå igang med en forstærkning og ombygning af sporanlægget, der på en del af banelinien var udført med 22 kg skinner og derfor ikke var i stand til at tåle den for en forbedring af driften nødvendige indsættelse af Statsbanernes O-maskiner og almindelige vognmateriel. Stationsanlæggene måtte ligeledes i stort omfang ombygges — længere krydsningsspor, forbedrede perronanlæg m. v. — ligesom man delvis må tilvejebringe et nyt signal- og sikringsanlæg. Sporforstærkningen udføres med 31,16 og 33,4 kg skinner indvundne fra Sønderjylland.

I driftsåret er sporforstærkningen på strækningen Buddinge — Farum, km 7—19, fuldført, medens udvidelse af spor- og perronanlæggene på Vangede, Buddinge, Bagsværd, Hareskov, Værløse og Farum stationer er under udførelse.

Den samlede udgift er anslået til 2 700 000 kr. Forbruget pr. 31. marts 1949 har andraget 1 640 000 kroner.



*Brændsel m. m. til lokomotiver, motorvogne,  
rutebiler, færger og skibe m. v.*

Af kul er anskaffet ialt ca. 459 000 t.

Beholdningen af udenlandsk brændsel ved driftsårets begyndelse udgjorde ca. 118 500 t. bogført til en værdi af ca. 107,46 kr. pr. t; det samlede forbrug udgjorde ca. 464 200 t, og beholdningen ved driftsårets udgang var ca. 113 300 t, svarende til ca. 3 måneders forbrug og bogført til en værdi af ca. 109,65 kr. pr. t.

Indkøbsprisen (inklusive losningsomkostninger) for kul udgjorde som gennemsnit ca. 107,70 kr. pr. t mod ca. 90,31 kr. det foregående år.

**Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales  
Bibliotek — 100 år.**

I januar 1950 har dette bibliotek bestået i 100 år. Jubilæet vil ikke blive fejret med nogen art af fest, da bibliotekets økonomiske forhold ikke tillader dette, men der vil vel ved denne sjældne lejlighed være anledning til en kort omtale af dets virksomhed og start.

Dets stiftelse skyldtes ingen ringere end direktøren for Danmarks første jernbane (København—Roskilde), *Gustav Schram*, der i december 1849 udsendte følgende cirkulære til det ansatte personale:

*CIRCULAIRE*

til

*samtlige Embedsmænd og Betjente  
ved den Sjællandske Jernbane.*

Efter en af mig under 15. f. M. udstedt Opfordring er det ved velvillig Imødekommen fra flere Sider lykkedes mig at samle et efter Omstændighederne endog temmelig betydeligt Læsebibliothek, bestående af over 500 saavel danske som tyske og franske, ældre og nyere, lærerige og morende Bøger.

Denne Samling er det jeg paa de Bidragydendes Vegne har den Fornøjelse herved at skjænke samtlige den Sjællandske Jernbanes Embedsmænd og Betjente som Julegave, og det er mit inderligste Ønske, at dette Grundlag til gavnlig Oplysning for den, der ei har havt den Lykke at nyde en omhyggelig Opdragelse og Lærdom, og til morende Adspredelse for den mere Dannede, maa ved almindelig Afbenyttelse vinde den Understøttelse, uden hvilken Hensigten dermed ei vil kunne opnaaes, og Bibliotheket i Tidens Løb ei vil kunne bestaae.

Den 1ste Januar 1850 vil der efter visse bestemte Regler, som nærmere skulle blive bekendtgjorte, blive udlaant Bøger til alle interessenter, som maatte ønske det.

Et Catalog er i den Henseende under Arbejde, og Exemplarer deraf skulle snarest muligt blive henlagte paa alle Stationer. Bibliotheket selv bliver opstilt paa Roeskilde Banegaard.

De, der især have bidraget til mit Forslags Realisation, og som altsaa skyldes en væsentlig Deel af den Tak, man muligen under Bibliothekets Afbenyttelse kunde falde paa at yde Stifterne, ere:

Bogholder Gotschalk,  
Capt., Inspecteur Hoffmann,  
Inspecteur Jensen,  
Doctor Thostrup,  
Secretair Looft og Directeur Rothe,  
Directionsbudet Flack,

der alle have ydet Bidrag i Bøger, foruden Hjælp ved Catalogets Udarbeidelse m. m., samt

Assistent Weber i Valdby, der især har assisteret i sidstenævnte Henseende,  
Billetteur Schjønning, der gratis har paataget sig Indbindingen af Bøger,  
Bogtrykker Qvist, Papirhandler Friedländer og Billetteur Bille, der hver bidrage Sit til Catalogets gratis Trykning, og Billetteur Olsen i Roeskilde, der velvillig har paataget sig den ikke ringe Uleilighed at være Bibliothekar i den første Tid.

Sjællandske Jernbane, den 22de December 1849.

*G. Schram.*

Biblioteket skulle altsaa herefter begynde sin virksomhed fra nytåret 1850, hvilket skete under meget beskedne former. Det første års samlede kontingent beløb sig til 42 daler eller 84 kr. Der udsendtes en meddelelse om, at samtlige ansatte fra den øverste til den nederste skulle være interessenter, et forhold, som man mener, først ændredes et stykke op i 1880'erne. Bogbeholdningen var kun nogle få hundrede bind. Langsomt steg kontingentet: 1860 588 kr., 1870 624 kr., 1880 1330 kr., 1890 3423 kr., 1900 4393 kr., 1903 5475 kr. Indtil da var bogantallet gradvis vokset til 12 500 bind og interessenternes antal steget til 2 076. Endnu var kursen stadig opadgående. I 1910 var kontingentet 8500 kr., i 1920 21 130 kr., i 1925 24 500 kr. Medlems-tallet var da på sit maksimum ca. 2 700, og siden da har tilgangen af medlemmer ikke kunnet dække den gradvise afgang, hvilket ganske naturligt skyldes tilkomsten af kommunebibliotekerne landet over. Nedgangen er år for år fortsat således, at der nu kun er ca. 1000 medlemmer. Lokaleforholdene har altid været et meget stort problem. Idelige flytninger har måttet finde sted: de første år var biblioteket anbragt på Ringsted station (efter Roskilde—Korsør banens åbning 1856), 1871 i kvistetagen i hovedkontorbygningen på Københavns gamle banegård, bygget 1864. I 1897 i Colbjørnsensgade nr. 5, få år derefter i Statsbanernes ejendom, Helgolandsgade 12, senere i Istedgade nr. 3, og herfra den sidste flytning i 1934 til tagetagen i administrationsfløjen på Københavns nuværende hovedbanegård. Disse flytninger, der bl. a. har medført meget store udgifter til nyt og passende inventar, har tynget stærkt på bibliotekets økonomi, og hertil kommer i de senere år de voldsomt stigende priser på bøger og indbinding. Det har derfor — alt tilsammenlagt



— været trange år for biblioteket, så spørgsmålet om dets vedvarende beståen let kan blive et problem, hvis ikke en tilgang af medlemmer i de kommende år kan forventes. Det, der skulle tale for, at dette bør ske, er den meget righoldige samling, der bl. a. rummer så betydelig et antal bøger af den *ældre* litteratur, som næppe findes i kommunebibliotekerne, den lette adgang for udenbys ansatte til at få bøger sendt pr. jernbanesag til alle stationer, den lette adgang for de, der selv bytter bøger, til frit at færdes mellem reolerne og der udtage de bøger, der ønskes.

Bogsamlingen består nu af over 35 000 bøger fordelt på 24 300 selvstændige værker. Mellem skønlitterære bøger, der omfatter så godt som alt indenfor dansk og oversat litteratur af blivende betydning, kan nævnes Goldschmidt, Herman Bang og Pontoppidans samlede værker, og i afdelingen »Dramatisk Litteratur« findes alt af J. L. Heiberg, Hertz, Holberg, Ibsen og Drachmann, og foruden afsnittet »Personalhistorie« på over 1400 bind, hvori der ikke alene findes Julius Clausen's og P. F. Rist's samlede memoirer og breve, ialt 49 bind. Georg Brandes samlede skrifter og en meget rig Søren Kirkegaard afdeling. Danmarks, Nordens og Verdens historie findes i så rigt udvalg, at det omfatter næsten alt om historie skrevet på dansk og udgivet i oversættelse. Foruden rejsehåndbøger findes geografiske værker og rejsebeskrivelser. På fremmede sprog findes svensk, fransk, engelsk og tysk omkring 1500 bind.

Kontingentet, der for 1.—12. lønningsklasse er 1,25 kr., for øvrige lønningsklasser og herunder pensionister og enker 90 øre, alt pr. måned, bliver indeholdt i lønningen.

Biblioteket ledes af en bestyrelse på 4 medlemmer, blandt hvilke dets formand vælges. De er ulønnede. Den daglige drift varetages af den mangeårige bibliotekar, pens. trafikkontrolør I. A. Møller, der for et beskedent honorar i en lang årrække har passet dette hverv på en ganske udmærket måde.

Biblioteket er åbent for udlån tirsdag og torsdag fra kl. 16 til 17,15 og lørdag fra kl. 13 til 14,15.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

På den i december måned f. å. udsendte fortegnelse over »Københavnske jernbanelægers og specialisters konsultation« bedes følgende rettelser foretaget:

2 E. lægedistrikt, jernbanelæge Esther Møller: Fra 1. januar 1950: Konsultation (og privat bolig) Nørregade 18, 1., konsultationstid kl. 8½—10, mandag dog kl. 17—19, telefontid kl. 8—9, tlf. Palæ 1094.

3 B. lægedistrikt, jernbanelæge W. Ottesen: Fra 4. januar 1950: Konsultationstid kl. 12—13, onsdag dog kl. 17—19 og lørdag kl. 9—10.

9 A. lægedistrikt, jernbanelæge M. Skat Illum: Fra 27. december 1949: Konsultationstid kl. 12½—13½, mandag dog kl. 17—19, telefontid kl. 8—9.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

### De nye Mo-vogne.

I anledning af min artikel i DLT nr. 17 angående forskellige ønsker på de nye Mo-vogne, ser jeg i DLT nr. 18, at generaldirektoratet har meddelt foreningen nogle af de ønsker, der vil blive opfyldt. Det er altid en opmuntring, når man på den måde mærker, at redaktionen tænker på os andre ved omgående, når en artikel har vist sig virkningsfuld, at oplyse det i bladet, derved at forstå, at generaldirektoratet ret hurtigt har meddelt, hvilken af ønskerne, der vil blive udført på den nye vogne.

Jeg vil sige generaldirektoratet tak, fordi de har løftet en lille flig, så vi fik lidt forhåndsvidende om de forbedringer, der kommer på de nye vogne.

Der står blandt andet, at der vil blive installeret brummere, men der står ikke noget om, at de skal benyttes som afgangssignal. Det er forbavsende, at det skal trække så længe ud med at få brummerne taget i brug; jeg mente ærligt talt, at når de var installeret, så skulle de også benyttes, for ellers har vi ingen gavn af dem. Det kunne være interessant at få oplyst, hvor modstanden er.

At artiklen i »Vingehjulet«, skrevet af afdelingsingeniør O. Weberg, ikke indeholdt flere oplysninger af teknisk art, har sin årsag deri, at flertallet af »Vingehjulets« læsere ikke har nogen interesse i at få oplysninger om de mange detaljer vedr. bygningen af de nye Mo-vogne, det er fuldstændigt rigtigt. Det, der skrives om i det gode blad »Vingehjulet«, skal have almen interesse. Men — ja, der er et men — hvorfor sender man så ikke en fyldigere redegørelse til vort blad DLT, så lokomotivmændene derigennem kunne få et indblik i, hvad der er blevet ændret i forhold til de gamle Mo-vogne. Det er sjældent, man i DLT ser nogle artikler fra d'herrer teknikere.

I samme nr. af bladet står der en artikel om noget helt nyt, nemlig trykluffbetjent fyrdør, og da der ikke er navn i forbindelse med artiklen, går man ud fra, at det er redaktionen selv, som har skrevet den, antagelig efter B-cirkulæret, som er udsendt desangående. Havde det ikke været mere rimeligt, om generaldirektoratet eller distriktet havde skrevet en indgående redegørelse over fyrdøren ledsaget af en tegning og indsendt det til DLT, så havde samtlige lokomotivmænd fået et virkeligt indblik i, hvad det er, der foregår. Samtidig med, at sådanne artikler opmuntrer lokomotivmændene, kunne generaldirektoratet ganske gratis få det publiceret for dem, der er interesseret i det. Og var der noget, som skulle rettes i maskinlæren — hvornår får vi egentlig den nye? — kan det gøres i fred og ro hjemme. Man er noget forundret over, at DSB ikke benytter de forskellige fagpresser mere, end de gør, for i disse tider hvor, der tales så meget om, at vi skal interessere os for det arbejde, vi er gået ind til og udføre det så økonomisk som vel mulig, da synes jeg,



at DSB skulle gøre noget for at vedligeholde interessen på det tekniske område, og det kan som sagt bl. a. ske på den måde, at det bliver en pligt for d'herrer teknikere, at så snart der fremkommer noget nyt, eller der forsøges med et eller andet, så skal fagpressen have underretning om det. Det er et spørgsmål, som trænger sig mere og mere på, og kan det ikke løses på anden måde, så må samarbejdsudvalgene — når de engang træder i funktion — tage spørgsmålet op til indgående drøftelse. Jeg tror, DSB kunne spare adskilligt på tryksager.

Ja, hr. redaktør, det var det; må jeg så lige stille et spørgsmål, nu jeg har fat i pennen; det er i anledning af de nye tjenestetidsregler.

Jeg har ladet mig fortælle, at ved de maskindepoter, hvor der holdes nedbrudsreserve, har distrikterne pålagt nedbrudsreserven at udføre forberedelses- og afslutningstjeneste på maskinerne for på den måde at imødegå de nye tjenestetidsregler. Ja, jeg har så galt hørt, at ved et stort depot, hvor der er personale til løs rådighedstjeneste hele døgnet, lader man så vidt muligt den løse reserve gå i seng, og så udnytter man nedbruds-rådigheden i stedet for; hvis det passer, så er den vel nok skrap. Nedbrudsreserven, som altid har været »fredet«, ja, været lidt af en »helligdom«, lader man hånt om nu. Vi har heldigvis været forskånet for ulykker i mange år, og lad os ønske, at der aldrig må ske noget alvorligt, men, hvis ulykken skulle indtræffe, hvor kapabel tror man så lokomotivpersonalet er, hvis de skal afsted med hjælpe- eller ambulancetog, efter måske at have gået nede i remisen 6—7 eller 8 timer om natten, er der så nogen, der tror, at de er i fuld vigør, nej, ikke dem, som er i det, for er der noget, der er trættende, så er det dette evige renderi snart her, snart der. Jeg har læst i dagspressen, at DSB vil afskaffe ambulancetogene, da de forskellige redningsvæsener altid vil komme først, men endnu er de ikke afskaffet, hjælpekræfterne skal bibeholdes og benyttes i alvorlige tilfælde. Derfor, hr. redaktør, må der råbes »vagt i gevær«, medens tid er. Hvis det er rigtigt, hvad jeg har hørt.

Så er der fridagen; efter de nye regler mente man, at fridagen normalt skulle være på 40 timer, men hvad ser man, der bliver rask væk tildelt fridage i fast tur på under 40 timer; man spørger uvilkårligt, hvad er meningen med det hele? Man troede, at de nye regler var nogenlunde klare affattede, men det viser sig det stik modsatte for os, for det er fænomenalt, som distrikterne kan fortolke reglerne. Men antagelig er vi ikke den eneste kategori indenfor DSB, som er udsat for sådant noget, så der bliver vel rørt ved de forskellige spørgsmål.

Ja, hr. redaktør, kan de nye tjenestetidsregler virkelig have kostet — var det ikke 5 millioner kroner — så ved jeg ikke, hvem det er ofret på; vi har da ikke fået for meget.

Godt nytår hr. redaktør!

H.

Spørgsmålet om brummerens anvendelse er for lang tid siden rejst overfor generaldirektoratet, men svar er endnu ikke modtaget.

Om distrikternes fortolkning og misbrug af tjenestetidsreglerne henvises til foranstående artikel — »Ved årsskiftet« — yderligere kommentarer finder vi unødvendige.

Red.

## Nytårstanker.

Vi står igen ved årsskiftets tærskel, hvorfra vi for sidste gang lader blikket og tanker glide tilbage over det forløbne tidsafsnit. Og særlig for lokomotivpersonalets vedkommende er der rigelig anledning til, nu da vi i ordets dobbelte forstand står over for en ny tid, at genopfriske minderne for den forløbne tid.

Nytårsnatten nærmer sig, og den ene spørger om hvad uret viser, hvorfor spørger man således, opfyldt af en hvis spænding efter tiden? Af den simple grund, at enhver vil være den første til at ønske sine pårørende »et glædeligt nytår«. Også jeg vil ved denne lejlighed spørge alle lokomotivmænd uden undtagelse, om de nu har iagttaget tiden på uret i overbevisningens tårn, og om de samtidig har lagt mærke til, hvad det er, der er sket i det svundne år. Har i lagt mærke til, at viseren i slutningen af året er gledet et mærkeligt stykke frem ad.

Og i kollegaer i den modnere alder, hvor langt er viseren i forståelsen af sammenslutningstanken rykket frem hos jer? Er der endnu nogle iblandt jer, som tøver med at tiltræde tanken om en fast sammenslutning. Og i yngre, hvor langt er viseren i forståelsen af sammenslutning rykket frem hos jer?

Når man i Dansk Lokomotiv Tidende nr. 18 af 20. december og i dagspressen læser om den sammenslutning, som er sket i London, hvor 48 nationer med et medlemstal på 50 millioner har sluttet sig sammen og genoprettet den gamle »Internationale«, så siger man til sig selv, nu må viseren være kommet dertil hvor lokomotivmændene siger, nu er tiden inde til at vi melder os ind i »De samvirkende Fagforbund«.

Idealismens tid er forbi; materialismens, der er trådt i dens sted, ødelægger alle dem, som ikke følger denne eller som erkender faren ved det, og ikke beskytter sig. Overvej derfor om sammenslutning ikke er mest af alt. Lad os ikke forglemme dette, men håbe, at den nye tid inden alt for længe må bringe lokomotivmændene derhen, hvor vi burde være forlængst.

Omgås ikke med den tanke at en fællessammenslutning er overflødig eller til skade. Føl jer overbevist om, at en sådan sammenslutning kun er resultatet af tidens udvikling, og til gavn for hele arbejderbevægelsen.

— jens —



## Ved stationsforstander D. O. Høgsgaards død.



Efter en lang og svær sygdomsperiode afgik Jernbaneforeningens tidligere formand, stationsforstander D. O. Høgsgaard, natten til den 22. december ved døden.

Høgsgaard var født den 24. marts 1882 i Nørre Nissum sogn. Som 16 årig blev han den 1. oktober 1898 ansat som trafikelev og trådte således i statens tjeneste på et tidspunkt, hvor Jernbaneorganisationerne havde deres brydningstid. Måske denne opvoksen med organisationerne netop blev en stærk medvirken til hans gode organisationsevner. Allerede som ganske ung kom han med i foreningsarbejdet og blev ret tidligt en betydende forgrundsfigur indenfor Jernbaneforeningen. Skønt gennemgående samme omflakkende tilværelse, som er almindelig for tjenestemanden, straks hans rige evner til på begge fronter, og både uddannelsen som statens discibel og kammeraternes talsmand, formåede han at passe. Efter nogle år at have været tjenestgørende ved forskellige jyske og fynske stationer, kom Høgsgaard i 1912 til København, og var i 20 år beskæftiget i generaldirektoratet, hvor han i 1922 blev udnævnt til fuldmægtig. Denne stilling beklædte han til sin udnævnelse i 1934 som stationsforstander på Nørreport.

Lige fra sine første dage som organisationsmand var Høgsgaard med i det politiske arbejde og har ved flere valg været opstillet som socialdemokratisk folketingskandidat. Indenfor Jernbaneforeningen beklædte han flere forskellige tillidshverv, bl. a. som formand for assistentkredsen og kredsen af fuldmægtige m. fl. Nogle år var han Jernbaneforeningens sekretær og i 1935 valgtes han som formand, et hverv han røgtede til 1944, hvor han af helbredshensyn måtte trække sig tilbage. I sin formandsperiode beklædte han ligeledes den meget krævede stilling som Centralorganisation II's førstemand.

Med Høgsgaards død er en menneskekærlig sjæl og en organisationsmand af format gået bort. Ikke alene for den forening, han fra ungdomsårene ofrede alt for at fremme medlemmernes økonomi-

ske og tjenestlige forhold, men for jernbanemanden i sin helhed og en kreds af mennesker, blev han en forkæmper, for hvem det menneskelige og retfærdige altid var det afgørende. Han var venen og kammeraten, der aldrig var sig selv nok, men altid rakte hånden frem, når hans hjælp var nødvendig.

## Notitser.

### *Storstrømbroens piller sunket.*

De 51 bropiller, der bærer en stålvægt på godt 21 000 tons samt vægten af cementvejbanerne, er sunket 2 cm, men dette var forudset, da broen blev taget i brug. Med visse mellemrum foretager statsbaneingeniørerne belastningsprøver og besigtigelse af bropillerne. Ved eftersyn er det konstateret, at denne Europas største bro er sunket 2 cm og nu står fast forankret i bunden af storstrømmen.

### *Lillebæltsbroens piller hælder!*

Før broen blev bygget mellem Fyn og Jylland, diskuterede sagkundskaben; der var nogle, som mente, det ikke lod sig gøre at bygge en bro på dette sted, men teknikerne arbejdede videre og løste problemerne.

En af de største vanskeligheder var at sætte bropillerne fast, da havbunden består af plastisk ler, som forskyder sig under fundamentet, medens pillerne sætter sig. Pillerne er 80 m høje, og det kan ikke undgås, at toppen får hældninger snart til den ene side, snart til den anden, derfor blev pillerne konstrueret med kamre i alle fire sider, hvori der kan pumpes vand, så pillerne retter sig op igen. Det er en simpel, men fortrinlig opfindelse. 4 gange om året bliver broen målt for at konstatere, til hvilken side pillerne hælder. Hvis det viser sig, at de hælder mod Fyn, pumpes vand ind i kamrene, som vender mod Jylland, og pillerne går tilbage i lodret stilling. Gennem de år, broen har eksisteret, har bropillerne hældet til forskellige sider, men er stadig blevet rettet op igen ved indpumpning af vand i kamrene. Hældningerne bliver stadig mindre, og man regner med, at de vil komme til at stå fuldstændig fast.

### *Nyt dobbeltspor Hellerup—Holte.*

Statsbanerne vil—som bekendt—foretage en meget betydelig udvidelse af nærtrafikken. S-togene skal fremtidig køre uafhængig af damptogene og motortogene. Med andre ord: S-togene skal have egne spor. Den første udvidelse i den retning vil ske ved anlæg af et nyt 3. og 4. spor på strækningen mellem Hellerup og Holte. Under ledelse af kgl. kommissarius Th. Ternstrup er der begyndt en ekspropriationsforretning.

### *Canadiske jernbaner øger trafikken.*

De to canadiske jernbaneselskaber Canadian Railway (statsbaner) og Canadian Pacific Railways, har øget trafikken i sidste år i ganske betydelig grad. Samtidig har de åbnet nye linjer, som Barraut—Kiask Falls og Nevis—Alix i provinsen Alberta. Begge bane-selskaberne har også udvidet materiellet med 250 elektriske lokomotiver over 1300 vogne, 6 damp- og 13 diesellokomotiver.





### »Lanternen«.

»Lanternen« ønsker sine medlemmer et godt nytår og indbyder til 29 års fødselsdagsfest torsdag den 2. februar 1950 kl. 18 pr. i »Karnappen«, Niels Hemmingsengade 10. Der serveres Tartaletter — Wiener-schnitzel — øl — is — kaffe. Bal til kl. 1.

Pris pr. deltager kr. 9,00. Husk 15 gr. margarine.

Indtegningen til festen kan ske på de københavnske depoter samt til formanden, elf. B. A. Jensen, Syvens Alle 2, 1. th, København S. Indtegningen slutter mandag den 16. januar 1950 kl. 12.

*Bestyrelsen.*

### Oplysningsarbejdet.

*Københavnvske afdelinger.*

Afdelingerne 1, 2, 3 og 45's oplysningsudvalg indbyder til nedenstående arrangementer:

11. januar 1950 kl. 15: Besøg på Jernbanemuseet for medlemmer med damer. Mødetid og sted: Hovedindgangen til generaldirektoratet, Sølvgade 40, kl. 14,50 pr.

24. januar 1950 kl. 19,30: Københavns Maskinskole, Jagtvej 163.

Foredrag af sektionsingeniør H. P. Hansen.

Tryklufsbremstens betjening og afhjælpning af fejl.

Foredraget afholdes i tilslutning til foredraget i december.

29. januar 1950 kl. 10,00: Besøg på Christiansborg, de kongelige repræsentationslokaler og ruinerne under Christiansborg.

For medlemmer med damer.

Mødetid og -sted: Frederiks d. VII statue kl. 9,50.

### Taksigelse.

Min inderligste tak for udvist opmærksomhed ved min kære mand pens. lokomotivfører H. K. Hansens sygdom, død og begravelse.

*Dagmar Hansen.  
Strib.*

### Personalia.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 15-12-49.*

Lokomotivfyrbøder B. Therkildsen, Aarhus, til Brande.

*Forflyttelse efter ansøgning pr. 17-12-49.*

Lokomotivfyrbøder S. E. Schou, Padborg, til Aabenraa.

*Forfremmelser pr. 1-1-50.*

Motorfører til lokomotivfører:

K. A. Hansen, Odense, i Lunderskov.

Lokomotivfyrbødere til motorførere:

H. C. Hansen, Nyborg, i Odense.

J. B. Nielsen, Aabenraa, i Odense.

Lokomotivfyrbødere til lokomotivførere:

J. E. M. Søgaard, Aarhus, i Herning.

J. R. T. Nielsen, Kh. Gb., i Tinglev.

H. Dalgaard, Aarhus, i Padborg.

P. W. B. Hansen, Kh. Gb., i Tinglev.

S. A. A. Hansen, Aalborg, i Aabenraa.

K. P. Frederiksen, Kh. Gb., i Aabenraa.

*Forflyttelser efter ansøgning pr 1-1-50.*

Lokomotivførerne:

V. N. Tribler, Lunderskov, til Korsør.

M. V. V. Rasmussen, Odense, til Korsør.

A. B. Johansen, Nykøbing F., til Næstved.

P. V. M. Rasmussen, Aabenraa, til Nykøbing F.

P. E. H. Lisvad, Nyborg, til Fredericia.

M. B. C. Johansen, Padborg, til Fredericia.

K. L. Olesen, Glyngøre, til Nyborg (med ophør af funktion som depotforstander).

N. A. Thomsen, Odense, til Nyborg.

E. N. Olesen, Herning, til Frederikshavn.

E. A. Lønquist, Padborg, til Langaa.

N. V. H. Haakonsen, Tønder, til Padborg.

R. Madsen, Padborg, til Odense.

F. O. Christensen, Brande, til Odense.

M. Gregersen, Tønder, til Padborg.

E. Bülow, Tinglev, til Fredericia.

H. Andersen, Kh. Gb., til Odense.

S. P. W. Giltrup, Fredericia, til Kh. Gb.

H. P. T. Nielsen, Tønder, til Fredericia.

K. P. Nielsen, Esbjerg, til Svendborg.

E. R. Hansen, Holbæk, til Esbjerg (med ophør af funktion som depotforstander).

K. O. Frandsen, Tinglev, til Fredericia.

Lokomotivfyrbødernes:

H. Petersen, Roskilde, til Korsør.

J. C. R. Petersen, Kh. Gb., til Helsingør.

J. Østerberg, Roskilde, til Kh. Gb.

W. L. Andersen, Næstved, til Aarhus.

V. E. F. Horn, Tønder, til Næstved.

G. Bjørn-Andersen, Padborg, til Roskilde.

S. E. Mikkelsen, Korsør, til Herning.

*Ansættelse som lokomotivfyrbødere pr. 1-1-50.*

Lokomotivfyrbøderaspiranterne:

H. F. Ribbung, Esbjerg, i Padborg.

N. P. Søndergaard, Aarhus, i Padborg.

M. J. Sørensen, Korsør, i Korsør.

P. E. Pedersen (Meinertsen), Korsør, i Korsør.

C. J. Kongsted, Korsør, i Korsør.

J. A. Johanson, Korsør, i Slagelse.

A. V. Nielsen, Korsør, i Roskilde.

*Dødsfald blandt pensionister.*

Pens. lokomotivfører H. K. Hansen, Strib, den 11-12-49.

### Medlemslisten.

*Optaget som ekstraordinære medlemmer fra 1-1-50.*

*pens. lokomotivførere:*

A. H. Hansen, Kalekovej 2, Faaborg.

K. Kristensen, DSB Maskindepot, Langaa.

C. T. Danielsen, Kongensgade 102, Fredericia.

J. M. W. Jørgensen, Rosenhaven 8, Valby.



**Statsbanepersonalets Sygekasse.**

I henhold til § 5 i lov af 25. juli 1940 om krigsulykkesforsikring skal denne forsikrings ydelser uddes af de personer, der er invalideforsikret, og som ved påligningen svarer bidrag til invalideforsikringen (d. v. s. medlemmer mellem 18 og 60 år). Bidraget til krigsulykkesforsikringen, der skal opkræves af sygekasserne, udgør for året 1950 2 kr. for ugifte og 4 kr. for gifte interessenter. Disse beløb vil for timelønnede ansattes vedkommende blive indeholdt i lønningen for januar måned, og for aspiranternes og tjenestemænds samt pensionisters vedkommende i lønningen, henholdsvis pensionen, der udbetales den 1. februar 1950.

**Rettelse til adressefortegnelsen.**

*Lokomotivførererafdelingen:*

Korsør: Formandens adresse rettes til: Helenevej 13.

*Lokomotivførerunderafdelingen:*

Faaborg: Repræsentantens adresse rettes til: Løkkebovej 4,1.

*Lokomotivfyrbøderafdelingen:*

Odense: Kassererens adresse rettes til: Thuresensgade 24, 2. th.

**Statsbanepersonalets biblioteker.**

		Nye bøger.	
Nr.	Falst	Jyll.-Fm	
20980	21732	Berto, Giuseppe:	Himlen er rød.
20881		Smith, Robert Paul:	Af lutter Kærlighed.
20982	21764	Gardner, Stanley:	Den forfulgte Ægte- mand.
20983	21751	Traven, B.:	Tre Mænd søger Guld.
20984	21768	Lafrence, Hilda:	Dukkens Død.
20985	21740	Gardner, Stanley:	Terningerne ruller.
20986	21773	Pontoppidan, Clara:	Et liv mange liv.
20987		Thorsen, Svend:	Danmarks Rigsdag.
20988	21762	Buck, Pearl S.:	Kvindernes pavillon.
20989	21772	Bakker, Piel:	Barndom i Gyden.
20990	21769	Lyttkens, Alice:	Stå op min elskede.
20991		Gramer, Inge:	Man ved aldrig.
20992	21765	Gill, Tom:	Gentleman i junglen.
20993	21771	Slater, Humprey:	De sammensvorne.
20994		Chamson, André:	De fire elementer.
20995		Dansk Lokomotivmands Forening	1899—1949.
20996	21777	Greig, Maysie:	Slot til salg.
20997		Bjørn Svensson:	Knud Kristensen og hans politik.
20998	21790	Caldwell, Taylor:	Melissa.
20999	21795	Gilbreth, Frank B. og Ernestine Gilbreth:	Det er mængden, der gør det.

21000	21775	Greig, Maysie:	Farlig leg.
21001		Baunvig, Johan H.:	Den onde sæd.
21002	21779	Laughtin, Ruth:	Blæsten kaster ingen skygge.
21003	21778	Knight, Eric:	Til trompeternes sang skal vi dø.
21004	21774	Aistrop, Jack:	Lysene brænder lavt.
21005	21770	Greig Maysie:	Kærligheden vågner.
21006		Jensen, Johannes V.:	Afrika opdagelses- rejserne.
21007	21802	Marshall, Edison:	Slottet i sumpen.
21008	21810	Swanson Neil, H.:	De ubesejrede.
21009	21812	Wohl, de Louis:	Horden fra Øst.
21010	21786	Baum, Vicki:	Hotel Shanghai.
21011	21793	Douglas, C. Lloyd:	Den store fisker.
21012	21811	Søderholm, Margit:	Al jordens herlighed.
21013	21803	Morton, Stella:	Denne vej er min.
21014		Brich, Viggo:	To må man være.
21015	21791	Charles, Therese:	Min sødster og jeg.
21016	21808	Salminen, Sally:	Barndommens land.
21017	21796	Juel, Karin:	Pigen med det glade hjerte.
21018	21792	Cronin, A. J.:	Vejen frem.
21019	21862	Michäelis, Karin:	Vidunderlige Verden.
21020	21821	Kellermann, Bernhard:	Dødedansen.
21021	21842	Sayers, Dorothy, L.:	Peter Wimsey i Oxford.
21022	21825	Roy, Gabrielle:	Blikfløjten.
21023	21837	Riwkin, Ester:	Hjemmet.
21024		Orsborne, Dod:	Kaptajnen paa Girl Pat.
21025	21842	Wolfe, Thomas:	De fjerne Bjerge.
21026	21819	Joseph, Donald:	Som Straa i Vinden.
21027	21828	Yerby, Frank:	Ham eller ingen.
21028	21814	Alm, Gerda:	Vi maa holde sammen.
21029		Rhine, J. B.:	Sjælens Evner.
21030	21823	Petersen, Josef:	Glodias Hævn.
21031	21838	Scocozza, G.:	Vandring langs Stranden.
21032		Swedenborg, Emanuel:	Signe Toksvig.
21033	21832	Hilton, James:	Viljer i Kamp.
21034	21800	Lee, Edna:	Uvejret drager forbi.
21035	21817	Cain, James M.:	Sommerfuglen.
21036	21832	Chandler, Raymond:	Det høje Vindue.
21037	21788	Bromfield, Louis:	Det fortryllende land.
21038	21835	Larsen, J. Anker:	Hansen.
21039	21820	Jørgensen, H. C.:	Og Mennesket vandt den hele Verden.
21040		Poulsen, Frederik:	Skitser fra Liv og Læsning.
21041	21852	Maugham, Somerset, W.:	Catalina.
21042	21859	Wilder, Thornton:	Cæsars sidste dage.
21043	21848	Deeping, Warwick:	Livet kalder.
21044	21858	Swinerton, Frank:	Far og Søn.
21045	21860	Hoosen, Bertha van:	Kirug i Skårter.
21046	21856	Sjöman, Vilgot:	Lektoren.
21047	21907	Heym, Stefan:	Korsfarere.

**REDAKTION:**

E. Greve Petersen (ansvarhavende), Aage Hansen.  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hellerup 7269.

**ANNONCE-EKSPEDITION:**

Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hellerup 7269. — Kontortid kl. 10—16.  
Postkonto 20 541.