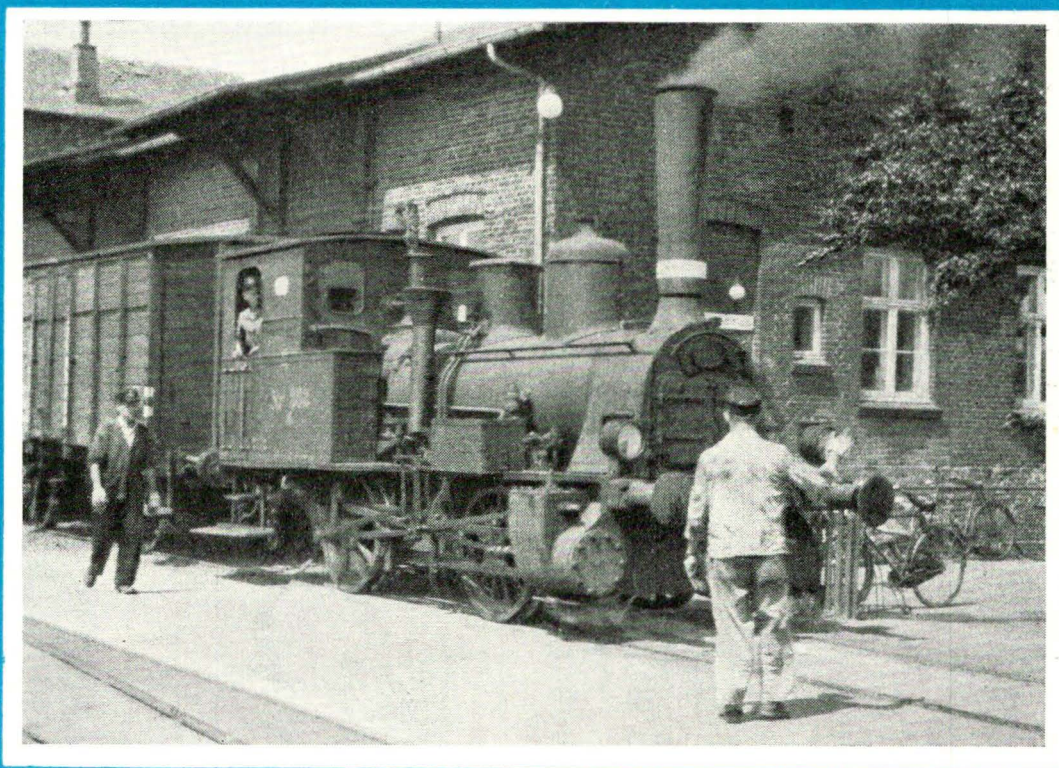


DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 9 . 5. MAJ 1958 . 58. ÅRGANG



Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse (Vejlekassen)

FIONETTE

Regnfrakker

Ligeså **UUNDVÆRLIG**
jernbanen er for trafikken er



Statsanstalten for Livsforsikring

Hovedkontor: Kampmannsgade 4, København V

Uden Udbetaling



Som Tjenestemand kan De købe Herre- og Damekonfektion, Kjoler, Dreng-, og Pige-tøj samt Herrelingeri paa vor populære

10 Maaneders

FAMILIE-KONTO

J. ALBERTSEN

NØRRE FARIMAGSGADE 68-70

Husk: Den høje Stue

Linie 5-7-14-15-40 til Frederiksborggadekrydset

Har De tonen?



Den friske, milde læskedrik fra Tuborg

HB

GIRKEL



KAFFE

Vesterbros Ligkistemagasin

Chr. F. Christensen
Enghavevej 31
Telefon: Eva 1404
Søn- og Helligdage privat: Hørdumsgade 37, Telefon Eva 5193

Begravelse og Ligbrænding
besørges paa bedste
og billigste Maade

Uniforms-skrædderi, målkonfektion, skrædderi
Spørg om vort ny kontosystem

I. B. Schilder

Nørregade 7
København K

Støt vore
ANNONCØRER

BOGTRYK
L. A. Jørgensen
Rosengården 13
Tlf. Byen 1502
København K



Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132

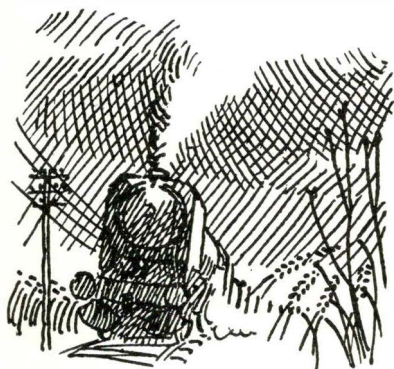


SIGI
Hygiejniske Gummiwaren
Katalog gratis

Amk. Gummiwaren Industri
Vestergade 3 · København K
Tlf. Byen 4195

Dansk Maskinpakning A/S

Amaliegade 41
København
C. 12528



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 9 - 58. ÅRGANG
5. MAJ 1958

★

Indhold:

Lønsituationen	147
ITF meddelelser	148
2 mand på diesellokomotiver ..	149
Alsbanen	150
Den britiske arbejderklasse efter krigen	154
Det 25. samarbejdsudvalgsmøde i 1. distrikt	155
Jernbanen og menneskeheden ..	156
Under DLF	158
Tak	158
Opmærksomhed frabedes	158
Jubilæumsfest i Århus	158
Personalialia	158
Foreningen af pensionister ved DSB	158
Det sjælland-falsterske stats- banepersonales bibliotek	158

Forsidebillede:

*Fra rangerarbejdet på Kalundborg
station.*

★

Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Lønsituationen

Fredag den 18. april forelagde finansminister Viggo Kampmann i folketinget det af lønningskommissionen udarbejdede forslag til ny tjenestemandsløvslov.

I en ca. 1½ time lang tale redegjorde finansministeren for de mange ændringer, kommissionen havde stillet til den hidtidige lov af 1946, hvoraf det mest bemærkelsesværdige rent principielle vel nok var ændringen af aldersgrænsen fra 65 til 67 år for at afgå fra tjenesten uden lægeattest og med højeste pension, samt ændringerne med hensyn til udbetaling af enkepension, der efter den nye lov kun udbetales til enken, for så vidt manden var pensionsberettiget, altså fyldt 35 år. Dør manden efter tilskadekomst i tjenesten, gælder denne regel dog ikke, men nærmere enkeltheder herom vil senere fremkomme, når loven til sin tid er vedtaget.

Den nye aldersgrænse må givetvis vække anstød hos vore medlemmer, thi den helbredsmæssigt krævende gerning, som tjenesten på lokomotiv, motorvogn og andre trækraftmidler nu engang er, bevirker, at lokomotivmanden, når han fylder 65 år, i almindelighed føler sig tjenlig til at kunne gå hjem og nyde sit otium.

Imidlertid forstår vi godt, at med den lovgivning, som har fundet sted med hensyn til indførelsen af folkepension og hvor aldersgrænsen blev sat til 67 år for at få denne, vil det støde på meget store vanskeligheder at få ændret dette, inden loven vedtages, men tilbage har vi dog det, at der i lønningskommissionens betænkning er anført i bemærkningerne til lovforslaget, at der skal ses med forståelse og med hensyntagen til arbejdets karakter, når en tjenestemand fremsender anmodning vedlagt lægeerklæring om afsked af helbredsmæssige grunde, inden 67 års alderen er opnået.

*

Finansministeren kom også ind på, at enkelte grupper af tjenestemændene ikke havde erklæret sig tilfreds med kommissionens placering af de pågældende i de respektive lønklasser, og nævnte herunder vor organisation samt gav en redegørelse for vore medlemmers placering i loven.

Det finansministeren sigtede til med hensyn til vor utilfredshed med lovudkastet, byggede naturligvis på den stilling, den ekstraordinære kongres tog til udkastet, hvilket vi i øvrigt gjorde rede for i det sidst udsendte medlemsblad den 20. april.

En konsekvens af kongressens beslutning blev også, at vore repræsentanter på Centralorganisation I's repræsentantskabsmøde givetvis måtte stemme imod lovudkastet, som forøvrigt blev vedtaget med 93 stemmer for og 13 imod.

De rent organisationsmæssige muligheder for ændringer var dermed udtømt, og vi har nu den politiske vej tilbage for at finde lydhørhed for vore velbegrundede krav.

Tirsdag den 22. april kom forslaget til debat i folketinget, og efter at være debatteret en hel dag, blev det – i overensstemmelse

ITF meddelelser

Storbritannien

Alvorlig situation i et lønsspørgsmål.

De to britiske jernbanemandsorganisationer, som omfatter såvel britisk jernbaneforbund som britisk lokomotivmandsforbund, har haft en konference med formanden for den britiske transportkommission for at finde en tilfredsstillende løsning på den alvorlige situation, som er opstået, efter at kravet om højere løn og kortere arbejdstid er afvist af kommissionen. Begge parter blev enige om, at spørgsmålet skulle forelægges for trafikministeren.

Tilbagevisningen af kravet skete efter en flertalsbeslutning, idet kommissionen består af tre medlemmer, hvoraf et valgt af organisationerne. Denne gik ind for kravet, men blev nedstemt af de to andre. Imødekomelse af kravet ville betyde en forhøjelse på 3 pct. af samtlige lønninger.

Norge

Lønaftale for de norske statsansatte tjenestemænd.

Efter et forslag stillet af statens mæglingsmand vedrørende nye lønninger for norske tjenestemænd er dette efter en urafstemning blandt samtlige ansatte tjenestemænd blevet vedtaget. Tre forbund er tilsluttet ITF, nemlig Norsk Jernbaneforbund, Norsk Lokomotivmannsforbund og Metalarbejderforbundet (det sidstnævnte forbunds tilslutning til ITF omfatter de ved civilflytningen beskæftigede).

Tyskland

45 timers uge for ugelønnede jernbanemænd fra og med oktober 1958.

Tysk Jernbanemandsforbund har afsluttet overenskomst med Tyske Forbundsbaner om en forkortelse af arbejdstiden for ca. 290 000 ugelønnede ansatte. Den nuværende arbejdsuge på 48 timer bliver forkortet til 46 timer den 1. juni i år og til 45 den 1. oktober.

Samtlige øvrige månedslønnede ansatte ved Tyske Statsbaner, som omfatter ca. 200 000, får deres arbejdstid reguleret ved aftale med den tyske regering, og man vil nu sætte kraft ind på at få de samme goder i form af en kortere arbejdstid, som de ugelønnede har opnået.

med praksis i tinget – henvist til et udvalg på 21 medlemmer valgt af de forskellige politiske partier, og formanden for udvalget blev folketingsmand, overlærer K. Andreasen fra Horsens.

Til dette udvalg har foreningen udarbejdet og fremsendt en skriftlig redegørelse, og siden er den mundtligt uddybet overfor udvalget.

En af grundene til, at foreningen har et problem med klassificeringen efter det foreliggende lovudkast, er den kendsgerning, at statsbanernes styrelsesrepræsentanter ved de siden 1946 stedfundne normeringslovsforhandlinger har tilbagevist vore ønsker om oprykning af lokomotivførerne med den motivering, at så omfattende placeringsændringer kun ville kunne finde sted i forbindelse med en revision af lønningsloven.

Vore sagligt underbyggede ønsker fra disse forhandlinger har foreningens hovedledelse således måttet lægge i skuffen, indtil en lønningskommission så dagens lys. Vi har måttet stille os afventende, og havde i tillid til en kommissions forståelse af udviklingen indenfor vort arbejdsområde ventet, at der med kommissionsbetænkningen og lovudkastet forelå en anerkendelse af lokomotivførernes arbejde og ansvar. Dette blev imidlertid ikke tilfældet. Selv om styrelsen gik ind for et antal oprykninger af lokomotivførere til 15. lønklasse, så kunne dette ikke vinde tilslutning hos alle parter i kommissionen, hvorfor forslaget faldt bort.

*

Det er naturligvis rigtigt, at der sker en lønfremgang for lokomotivpersonalet også med de nye lønningslovsforslag, men denne lønremgang er generel for samtlige lønklasser, med de forskelle, der fremkommer ved eliminering af deklassering og nivellering. Medens vore ønsker sagligt bygger på en vurdering af arbejdet stillet i relation til en højere placering på »klassifikationsstigen«, kan det derfor ikke nytte, at man vil henvise os til den generelle lønforhøjelse.

Dette var også grundsætningen, da hovedbestyrelsen og den ekstraordinære kongres tog stilling til lønningskommissionens betænkning. Der findes i den mangt og meget, vi kan give vor tilslutning, men tilsidesættelsen af vort specielle klassificeringsproblem kunne kun føre til den alvorlige beslutning at afvise betænkningen, og de mange tilsendte udtalelser fra de seneste dages fællesmøder i afdelingerne giver hovedbestyrelsen en stærk følelse af at være i fuldstændig overensstemmelse med medlemmerne.

*

Vor arbejdsplads er et lukket land for den øvrige befolkning, under hensyn til det ansvar, der påhviler os under togets fremførelse, hvorfor der ikke gives andre lejlighed til ophold i lokomotivers og motorvognes førerrum, men lokomotivmænd ønsker heller ikke at træde frem i rampelyset i almindelighed, dog føler vi os nu uretfærdigt behandlet med den efter lovudkastet foreslåede placering af lokomotivføreren, hvorfor vi håber, at dette problem vil blive rettet af folketingets udvalg, som nu gennemarbejder lønningslovsforslagene.

*

To mand på diesel-lokomotiver

Udviklingen med hensyn til trækraften ved jernbanerne er i fuld gang i de fleste lande i verden. Dampdriften bliver afløst af elektrisk- eller dieseldrift, og selv om ikke så lidt af poesien omkring jernbanerne lidt efter lidt smuldrer, når de stolte »dampheste« sættes på stald, er der intet at gøre, »Moren« har gjort sin pligt, »Moren« kan gå.

Givetvis medfører denne udvikling adskillige vanskeligheder og ikke mindst på det personalemæssige område. Der eksisterer en århundredgammel tradition for, at der altid er to mand i førerhuset på et lokomotiv, som fører tog over strækningen, uanset af hvilken art, og det er naturligt, at når en så gammel tradition brydes, går det ikke stille af.

I Canada findes to jernbaneselskaber, et privat og et statsdrevet, og i januar 1957 gik lokomotivpersonalet beskæftiget ved det private selskab i strejke på spørgsmålet om bemanningen af diesellokomotiverne, som selskabet havde anskaffet til afløsning af damplokomotiverne.

Det var især bemanningen af dieselloko, der anvendtes til kørsel med godstog og rangering på stationerne, striden drejede sig om. Selskabet hævdede, at de nævnte loko skulle betjenes af een mand, men da lokomotivmændene fastholdt deres krav om to mand, og enighed ikke kunne opnås, blev arbejdet nedlagt af samtlige lokomotivmænd ved dette selskab.

Konflikten var forsidestof i samtlige canadiske aviser i de 14 dage, den varede, og i Canadas parlament gav den anledning til en langvarig debat, hvorunder der blev fremsat forslag om regeringsindgreb for at standse strejken. Canadas premierminister tog ordet og sagde bl. a., at det for ham at se ville være en langt alvorligere og farligere krise for hele det demokratiske samfundssystem at forbyde strejken, end denne i sig selv indebar. Endvidere sagde ministeren, at retten til strejke er arbejdernes naturlige våben i kampen for opnåelse af deres krav, og enhver demo-

kratisk land, som afskærer en hvilken som helst gruppe af arbejdere fra at strejke, har taget det første skridt henimod den totalitære stat og svækket de demokratiske grundpiller, hvorpå demokratiet hviler.

Som nævnt var strejken forsidestof i pressen, og det skal bemærkes, at denne som helhed er præget af liberale og konservative synspunkter, idet fagbevægelsen i Canada, ligesom forøvrigt i USA, ikke har noget specielt talerør i dagspressen.

Interessant var det at se, hvorledes pressen behandlede de to stridende parter. Begges opfattelse blev trykt i bladene side om side, og der blev ikke udtalt sympati for nogen af dem. Kun i lederartikler blev givet udtryk for, hvilke alvorlige økonomiske følger konflikten havde for hele landet, og det blev henstillet, at alt måtte sættes ind for, at strejken blev afsluttet så hurtigt som muligt.

Det ser måske lidt ejendommeligt ud, at blade, der ellers overvejende er konservativt indstillede, behandlede den opståede strid fuldt og helt neutralt, men forklaringen herpå er ret ligetil.

Forholdet er nemlig det, at alle de aviser, der udkommer i Canada, har købere blandt alle grupper i befolkningen, og det ville være ødelæggende for det enkelte organ, hvis der tages uforbeholdent parti for den ene eller anden part i en konflikt på arbejdsmarkedet.

Man kan mene om en sådan problemstilling, hvad man vil, og her i vort land findes vel mange, som er tilhængere af, at modsætningerne skal diskuteres og absolutte standpunkter skal tages såvel i pressen som forsamlinger. Alligevel er der noget at lære af canadierne på dette område, thi hvis denne form vandt indpas i dansk presse uanset partifarve, ville det uden tvivl medvirke til at styrke og højne den demokratiske livsopfattelse.

Efter 14 dage blev strejken afsluttet på et grundlag, som begge parter accepterede. I henhold hertil blev nedsat en kommission, hvis opgave

skulle være at finde frem til, hvem af parterne der skulle bøje sig i spørgsmålet om en eller to mand på dieselloko ved fremførelse af godstog samt under rangering på rangerbanegardene.

Efter et lille års tid, i hvilket adskillige møder blev afholdt, og hvorunder begge parter fik anledning til at fremføre sine synspunkter, traf kommissionen den afgørelse, at jernbaneselskabet havde ret, og i overensstemmelse hermed påbegyndtes en gradvis afvikling af to mand på de nævnte maskintyper.

Ganske naturligt reagerede de canadiske lokomotivmænd mod afgørelsen, og de hævdede særligt, at kommissionen ikke var upartisk, idet den allerede fra første færd havde tilkendegivet større sympati for jernbaneselskabets synspunkter end for lokomotivmændenes.

Endvidere skete der det, at det statsdrevne selskab »Canadian National Railway«, som i 1956 var indgået på en overenskomst med lokomotivmændenes organisation om, at der skulle være to mand på alle dieselloko, nu opsagde overenskomsten og krævede, at kommissionens afgørelse også måtte omfatte lokomotivpersonalet beskæftiget ved dette selskab.

Lokomotivmændene er ikke gået i strejke i sidste omgang, men er gået ind på, at spørgsmålet gøres til genstand for mægling parterne imellem. Den almindelige opfattelse er, i henhold til en notits i pressemeddelelser fra Internationalt Transportarbejder Forbund, at det vil blive vanskeligt at finde frem til et mæglingsforslag, da begge parter står stejlt på deres standpunkt, og indtil nu er der ikke fundet frem til et forslag, som man må formode, at begge parter vil acceptere.

Det er usædvanlige midler, lokomotivmændene i Canada har taget i brug i kampen for deres rettigheder, og det kan diskuteres, om strejken som våben stadig har berettigelse, selv når virkelige vitale interesser står på spil. Det må dog ikke glem-

mes, at hvor mange aftaler og overenskomster, der eksisterer arbejderorganisationer og arbejdsgiversammenslutninger imellem, så kan der opstå situationer, hvor den menneskelige natur reagerer, og hvor man må gå til yderligheder for at understrege alvoren i sine synspunkters rigtighed.

Her i vort land har spørgsmålet om tjenestemændenes strejkeret ved visse lejligheder været under debat, og fremragende jurister har deltaget heri. Noget klart og tydeligt svar herpå er ikke givet, idet juristerne ikke er enige om spørgsmålet, men uanset, hvilke fortolkningsmåder der anvendes, er det vel rigtigt, hvad

Canadas premierminister, som tidligere nævnt, har udtalt, nemlig:

»Ethvert demokratisk land, som afskærer en hvilken som helst gruppe af arbejdere fra at strejke, har taget det første skridt henimod den totalitære stat og svækket de grundpiller, hvorpå demokratiet hviler.«

S.



Som det sikkert vil være de fleste bekendt, i alt fald jernbanefolk, så findes der på øen Als en lille stump af DSB's samlede jernbanenet, nemlig den såkaldte Alsbane. Ser man på Danmarkskortet, så vil man kunne se, at Alsbanen er et naturligt led i den sydligstgående tværrute fra Syddjylland til Sjælland. Af grunde, som ikke her skal omtales, blev ruten imidlertid slet ikke brugt som sådan, og det nævnes da også kun for fuldstændighedens skyld.

Hvad derimod er mindre kendt end selve Alsbanens eksistens, det er vel dens historie, dens særlige ejendommeligheder i linieføringen, og sidst, men ikke mindst, den lille banes hverdag. Det er for at øge kendskabet til den ting, at jeg føler trang til at skrive derom. I en tid som denne, hvor alt synes at skulle opsluges af det stærke og vældige, kort sagt de store forhold, da kan det være forfriskende for en tid at dvæle ved det jævne og mere langsomme, altså de små forhold, og jeg håber med det efterfølgende at kunne give eventuelle læsere denne forfriskning.

Skal man berette om Alsbanens historie, så må man i virkeligheden begynde år 1897, da de dengang værende tyske amtsmyndigheder fandt på at bygge en smalsporet jernbane her på øen Als. Om det var et forlangende fra de højeste tyske myndigheder, at de nordslesvigske amter til sin tid skulle bygge jernbaner hovedsagelig i mobiliseringsøjemed, det tør jeg ikke påstå, men således er det blevet sagt. Og det er da også en kendsgerning, at med amtsbaner både i Haderslev, Åbenrå og Sønderborg amter ved siden af, at de tyske statsbaner hernede havde flere stikbaner forskellige steder hen, da var landsdelen den gang særdeles godt udbygget trafikalt og ville i en mobiliseringstid være meget effektiv. Men i dag er alt dette borte. Tilbage er kun de 20 km jernbane fra Sønderborg H. til Mommark. At den blev og stadig er der vil fremgå af det efterfølgende.

Det siger sig selv, at skal man fortælle om noget, der ligger forud for ens egen tid, så kan det meste blive af tvivlsom værdi, dersom man ikke

Et og andet i forbindelse med Alsbanen



Af en lokomotivfører
i Sønderborg

forud fremskaffer sig oplysninger, der stammer fra virkeligheden. Derfor har jeg henvendt mig til kontrolør Brodersen, Sønderborg by, der bedre end nogen anden har kunnet give mig de ønskede oplysninger om den lille amtsbane, idet han selv i 1933 overgik fra denne banes administration til DSB. Jeg er hr. Brodersen tak skyldig for hans beredvillighed, og jeg takker derfor herigennem.

Som sagt før byggede man altså i 1897 den første Alsbane, og i 1898 begyndte man at køre på den. På den meget frugtbare og derfor tæt befolkede ø var det dengang et mægtigt fremskridt trafikalt, og selve erhvervslivet tog da et stort opsving. Øen Als med sin 30 km længde og 20 km bredde blev banemæssigt udfyldt ved en bane fra Sønderborg til Nordborg og en anden fra Sønderborg til Mommark og Skovby. Selve banelegemet var efter vore forhold i dag temmelig primitivt. Sporvidden var kun 1 m, og både skinner og sveller var noget af det kleineste man kendte. F. eks. vejede skinnerne kun 15 kg pr. løbende meter. Både gods- og per-

sonvognene var meget små, og de havde allesammen kun een puffe i hver ende, hvorved det kunne lade sig gøre at køre i de meget skarpe kurver, banen havde. Trækraften bestod næsten udelukkende af damplokomotiver, der hvad størrelse og kraft angik var at sammenligne med vore gamle F-rangermaskiner. Den højeste tilladelige fart var 50 km/t, så man har ikke kørt med det store sus. Men alligevel må man have nydt at køre med det lille tog, for det var dog langt hurtigere end med hest og vogn. På strækningen fra Sønderborg til Nordborg, der var den længste og 28 km, var der sådan noget som 15 stationer og holdepladser, og det siger sig selv, at for at få så mange steder at holde måtte banen så at sige sno sig ud og ind, ja, næsten rundt omkring, for at få alle landsbyer og flækker med. De frodige og idylliske landskaber er langsomt gledet forbi, og har man skullet krydse eller holde for et eller andet, så har man godt kunnet gå ind på stationen og få sig en forfriskning, da det nemlig var sådan, at samtlige stationer foruden også var kroer.

I de første år var banen, bade hvad gods- og persontrafikken angik, meget godt benyttet, og der rørte sig et mægtigt liv ved og omkring banen helt op til midten af tyverne. Så blev den lille bane langsomt sat til side ved bilernes fremkomst. Trods de store anstrengelser for at holde udgifterne på det mindst mulige og forsøg med motorvognskørsel, lagde sværere skinner så farten kunne sættes op, samt anskaffede sig små undervogne, hvorved man kunnet transportere godsvogne af normal sporvidde og derved undgå de dyre omlæsninger, så voksede alligevel underskudet fra år til år, og man blev klar over, at Alsbanens levetid var talt.

På samme tid gjorde den stadigt stigende landevejstrafik det tilsidst nødvendigt, at man i Sønderborg måtte erstatte den gamle pontonbro, som var den eneste broforbindelse mellem øen Als og det øvrige Jylland, med en større og mere moderne bro. Denne ønskede man gjort til en kombineret vej- og jernbanebro, dels for at kunne betjene den største del af Sønderborg havn, der ligger på Als-

siden, med statsbanemateriel, og dels for at kunne føre en statsbanelinie tværs over øen Als fra Sønderborg til Mommark, så linien Tønder, Sønderborg, Mommark, Faborg, Nyborg derved blev sluttet. Alt dette skete i årene fra 1828–1933, og med vedtageisen af at bygge Chr. d. X's bro i Sønderborg begyndte egentlig den nuværende Alsbanes historie.

Ligesom den lille amtsbane på Als fik kærligheden at føle fra bilernes side, således mærkede også DSB landet over trykket fra samme. Dennes ledelse var klar over den hurtigt voksende konkurrence særligt fra rutebilernes side, og for i nogen grad at imødegå den, søgte man at gøre DSB landevejskørende. Da så man byggede den nye bro over Alssund ved Sønderborg, øjnede DSB en chance for at få begyndt med rutebiltrafik og slog derfor til, da den ved forhandling med Sønderborg amtsmyndighed kunne få overdraget eneretskoncession på samtlige bilruter indenfor amtet mod, at DSB samtidig ved jernbanekørsel opretholdt forbindelsen fra Sønderborg H. til Mommark færge. Da den lille amtsbane så den 28. februar 1933 holdt op med at køre, gjorde DSB øen Als og Sundeved til forsøgskanin, hvad rutebilvæsenet angik. De store udvidelser dermed til andre egne af landet lader formode, at DSB i sin tid var heldig med forsøget på Als.

Den 1. marts 1933, i år netop for 25 år siden, begyndte man så at køre på DSB's Alsbane, af alle vi andre kaldet Mommarkbanen. Dette sidste vel sagtens, fordi som bekendt et kært barn ofte har flere navne. Og sandt at sige, så kommer man virkeligt til at holde af sådan en lille jernbane, som Mommarkbanen nu engang er. Man holder af den for de smukke landskabers skyld, hvad den kører igennem, for dens særegenhed og ejendommeligheder, hvad linieføringen og meget andet angår, og fordi man på så kort en strækning – 20 km – nok har følelsen af at køre i jernbanetog, men dog alligevel noget mere end det, idet man efterhånden kommer til at kende alt og alle langs banen så godt, at man bliver dus med det hele. Når dertil kommer, at alsboerne er nogle af de flinkeste og

mest ligefremme mennesker, man kan møde, så vil man vel kunne forstå, at man kan lide at køre en sadant sted.

Som før nævnt er strækningen kun 20 km lang, men ikke desto mindre er der mellem Sønderborg H. og Mommark færge 9 holdesteder, og så har man endda nylig slettet eet og et andet er i køreplanen officielt slet ikke nævnt. Det giver et lille begreb om, hvor tæt øen Als er bebygget. Men kører vi fra Sønderborg H., så møder vi umiddelbart efter passeringen af Alssundbroen banens første ejendommelighed, idet den her er ført midt ud på Jernbanegade, der foruden at være en af Sønderborgs hovedgader også er hovedlandevej nr. 8. Det siger sig selv, at denne noget uheldige linieføring, der tilmed hvad stigning angår ikke er mindre end A 7 og kun må befares med 15 km i timen, at den her op gennem så at sige Sønderborgs hjerte er noget til gene for den øvrige trafik. Til trods for, at Sønderborg med Dybbøl som sin nære nabo såvidt ikke er uden store turistattraktioner, så siger man alligevel, at jernbanekørslen gennem gaderne er den største. Den flittighed, hvormed turisterne om sommeren her benytter fotografiapparaterne, kan tyde på, at det passer. Midt i Sønderborg by kører vi ind på et holdested af samme navn. Det er den oprindelige amtsbanestation, der nu er omdannet til en moderne rutebilstation med garager, værksteder og alt andet vedrørende rutebiler. Det er her Mommark-toget optager eller afsætter de fleste rejsende. Kører vi derefter videre, kommer vi umiddelbart efter under jorden og igennem en ret stor viadukt, og der fører Kongevejen over. Ret snart efter kommer vi op på jorden igen og kører over Goethegade og Ringgade. Desværre har jernbanen her haft en del uheld med dødelig udgang, og disse har formentlig en del af skylden for bybefolkningens, særligt bilisternes, modvilje imod Mommarkbanen. Men efter at vi i udkanten af Sønderborg kører igennem dens nyeste boligkvarter, hvor tusinder af mennesker bor i få, men store beboelsesejendomme, kommer vi pludselig ud på landet. På afstand ser det ud, som om vi kort

efter vil køre igennem en større skov – det er Sønderskov, der med sine næsten tusind tønder land er øens næststørste, men vi bøjer af kort før vi når den og kører derefter ind på den første landstation Spang. Hvorfor stationen hedder sådan, eftersom den ligger klods op ad Ulkebøl by og kirke, det har jeg ikke kunnet få oplyst. Men det skyldes formentlig det store antal stednavne, som øen Als er så rigt velsignet med, at denne lille plet fra gammel tid har heddet Spang og derfor har beholdt sit navn trods sin nære beliggenhed ved Ulkebøl. Fra Spang til Vollerup, som er den næste station på vejen, kører vi igen et meget lavt, men særligt frugtbart terræn. Husmænd og gartnere kappes hvert år om at fremtvinge de første nye kartofler, og når det er overstået, skynder man sig at plante kål eller andet, så de på en sommer kan høste to gange, og det lykkes næsten altid.

Vollerup landsby, vi nu er kommet til, er ret stor, og i gammel tid, da amtsbanen endnu kørte, var byen en betydelig knudestation, idet banen her delte sig i to, een til Nordborg og een til Mommark-Skovby. Ud over, at Vollerup i den nyere tid er blevet stedet, hvor en større maskinfabrik og en husholdningsskole har til huse, så er landsbyen i virkeligheden af meget gammel dato, noget af det ældste man har på Als. Ser man lidt nøje efter, opdager man det ved, at byen næsten udelukkende består af såkaldte små kornejendomme, det vil sige små landbrugsejendomme, bestående af et lidt aflangt hus med beboelse i den ene ende og stald og lade i den anden med tilhørende op til 4 tønder land. Mange af dem er af bindingsværk og har stråtag. Det er smukt og ser meget idyllisk ud. Hvorfor alle disse små ejendomme netop ligger her, skal sikkert tydes som et af datidens erhvervspørgsmål. Det har nemlig aldrig været sådan, at man med en familie har kunnet ernære sig på så lille en ejendom. Man har måttet have andet arbejde ved siden af, blandt andet på andre og større gårde, og det har man haft god lejlighed til at få herfra. Vollerup var i sin tid flankeret af 4–5 større herregårde, disse er i dag alle

udstykket, og så har man herfra haft den korteste vej til dem alle, hvilket jo har betydet meget, fordi man dengang skulle gå sig til rette med alting. Som daglejere har alle disse små husmænd sikkert været en del af disse store herregårdes arbejdskraft.

Efter alle disse betragtninger fortsætter vi med at køre fra Vollerup til Kirkehørup. Det sker i nogle mægtige sving og på en stigning af A 4. Jo højere vi kommer op imod Kirkehørup, desto kønnere bliver udsigten til begge sider. På venstre hånd har man i et mægtigt vue det meste af øen Als liggende for sig. Først ser man Augustenborg fjord og for enden af den Augustenborg by. Man ser dele af byens gamle slot, hvis rige historie går meget langt tilbage i tiden. Vi ser det store Augustenborg sidsygehospital, som slottet nu er en del af, og videre ser vi landsby ved landsby helt op til Nordborg, der herfra, hvor vi kører, vel sagtens ligger i en afstand af 20 km borte. På højre hånd ser man langt ud over halvøen Kegnæs, der kun med en ganske smal landtunge er forbundet med Als. Endnu længere ude ser man dele af Østersøens vande blinke i solen, og netop her begynder indsejlingen til Flensborg fjord. På den anden side af vandet kan man helt ude i det fjerne skimte en smule af Tyskland, eller rettere sagt Angel i Sydslesvig.

Men vi kører derefter ind på Kirkehørup station. Sådan kalder vi jernbanefolk det, men for beboerne der i sognet er det aldrig andet en Hørup stationskro. Stationen her et levn fra amtsbanernes tid, det sidste af sin art, og kromanden er – selv i DSB's tid – også stationspasser.

På vor videre kørsel møder vi Mai-bøl, Over Tandslet, Neder Tandslet og Lille Mommark. Også her ser vi langs banen et frugtbart og smukt landskab. Men det, som gør dette stykke af strækningen særlig interessant, er den så at sige rutchebaneagtige fornemmelse, man får ved at befærde den. På hele Mommarkbanen findes der så godt som ikke et eneste ærligt lige stykke skinnevej at køre på, men her mellem Kirkehørup og Lille Mommark er den helt ustyrlig. Liggende næsten komplet oven på jorden, følgende markskellene ud og ind

samt bakkerne op og ned, så ser banen her fuldstændig ud som en rutchebane, som det ikke er uden charme at køre på.

Lille Mommark, som vi derefter er kommet til, var i amtsbanernes tid også et lille knudepunkt, idet banen her skilte sig i to stik, til Mommark Færge og til Skovby. Skovbybanen er helt slettet, og vi fortsætter videre efter Mommark. Kort før vi når til trinbrættet Sarup kører vi op på Als' højderyg, der, ligesom højderyggen op gennem hele Jylland, mærkværdigvis nok ligger helt over i den østlige side. Her oppe fra har vi igen en pragtfuld udsigt, men denne gang i ligefrem og østlig retning. Foran os ligger et stort stykke af Østersøen, netop hvor Lillebælt tager sin begyndelse. Vi kan herfra se Fyn, Ærø, Læsø og endnu flere småøer i det fynske hav, og er man naturelsker, så kan man en smuk sommerdag dårligt finde noget skønnere syn. Men lige så smukt synet heroppe fra til tider kan være, lige så grusomt og grimt kan det være, når Østersøen i en storm fra sydøst for alvor viser tænder. Så kan det se ud, som om alt det, man før syntes smukt, nu pludselig skal udslettes, begraves i vand, vand og atter vand, og i sådant vejr kan kun tanken om, at sådan har naturen vekslet i tusind af år, igen skaffe een ro i sindet.

Men vi kører forbi Sarup og igen ned ad en stor bakke, der den modsatte vej også har stigning A 7, for derefter at være på endestationen Mommark færge. Her er bygget en lille hav nu, vel sagtens en af landets mindste idet den næsten udelukkende rummer færgelejet. Færgen Mommark besørger her sejladserne til og fra Fåborg, en sejlads, der under det skiftende vejrlig og med så gammel og umoderne en færge kan være en blandet fornøjelse. Men dette er en sag for sig. Ved Mommark færge ligger et stort hotel af samme navn, og det er et meget yndet opholdssted for badegæster om sommeren. Men lige så dejligt og myldrende fuldt af glade mennesker, der er her ved den tid, lige så øde, koldt og råt er det her om vinteren, så det må være noget af en prøvelse for stationspersonalet at være der i den tid.

Jeg har i det foregående forsøgt at tegne et billede af den lille Mommarkbane, og jeg håber, det er lykkedes nogenlunde. Man vil måske kunne forstå, at banen ingenlunde er trist eller kedelig at køre på. Nu har jeg kørt på den næsten uafbrudt siden 1942, og jeg synes stadig, det er som at køre i en frodig have. Det er mere, end hvad jeg kan sige om andre strækninger. Kun en ting kan man beklage, og det er, at den ikke bliver mere benyttet, end tilfældet er. Men det er vel et tidens tegn, udviklingen, parret med en vist modvilje mod at gøre noget, særlig hvad færgematerialet angår, der må tage skylden derfor. Desværre må vi vist se i øjnene, at Mommarkbanen synger på sit sidste vers. Det tyder alting på. Som først nævnt har banen i år bestået i 25 år, og det er for en bane at være ikke ret meget. Men vi, som har kørt her det meste af dens tid, vi får dog lov at beholde minderne derfra. Og vi har virkelig minder fra den lille Mommarkbane, som vi aldrig kan glemme.

I sidstnævnte forbindelse vil jeg gerne i et sidste afsnit fortælle om en hverdag på Mommarkbanen, træk fra kørselen derpå. Det vil jeg gøre, fordi man et sted som her, hvor vi har hele banen for os selv, idet kun Sønderborg H. og Mommark færge er togtølgestationer og tillige, hvor vi er i så nær kontakt med befolkningen, nemt kommer ud for hændelser, man andre steder må være foruden og derfor af den grund godt kan være til nogen morskab for andre. Vi har i Sønderborg en 5-mands motortur, hvori de to dage køres på Mommarkbanen, de 2 andre på Tinglevbanen, og den sidste dag er altså fredag. Den dag, her skal berettes om, er femtedagen, dagen før fredag, der består af 3 samlede formiddagsture til Mommark. Tjenesten begynder om morgenen kl. 5,25, lidt halvtidligt, men om sommeren, sådan som på herværende dag, er det dejligt at begynde så tidligt, for dels har sommeren gerne ved den tid sit smukkeste tøj på, og dels får man gerne noget mere ud af en længere dag.

Men jeg efterser på remisen i Sønderborg motorvognen i alle ender og kanter, så jeg ved, at der ikke er no-

get i vejen med den. Det er godt nok MP 543, en halvsløj vogn, men det skal gå. Vognen, togføreren og jeg forsvinder med første tog til Mommark fra Sønderborg H. kl. 6,05 og holder 5 minutter senere på Sønderborg by station. Her får vi udleveret dagens post og aviser til uddeling på landstationerne, og det er det eneste, vi har at køre med på den første tur. På vejen derned sidder jeg og glæder mig over det dejlige vejr og det travle dyreliv, som allerede er godt igang. Der sker ikke sådant noget videre. Blot lægger jeg mærke til, at det sidste aftentog dagen før har kørt hele 2 harer ned, een mellem Neder Tandstet og Lille Mommark og een mellem Lille Mommark og Sarup. Jeg mærker mig haresnes beliggenhed temmelig nøje, for skulle de være der endnu, når vi kommer tilbage – det er jo sådan, at både banearbejderne og ræven også gerne vil have haresteg – så holder vi og samler dem op. Kl. 6,43 er vi i Mommark, og vi kører igen derfra kl. 6,52. Denne gang er det meningen, at vi skal have arbejdere og skolebørn med ind til Sønderborg, og vi plejer som regel at have et halvt hundrede stykker med. For det tilfældes skyld, at haren skulle være borte på tilbagevejen, undlader jeg at fortælle togføreren om dem. Man skal jo helst undgå at vække forhåbninger, der kan bryde. Men den første hare ligger stadig på sin plads, og jeg holder og samler den op. Togføreren sender den et langt blik. Han vil også gerne have havesteg. Det får han, for vi holder et øjeblik efter for anden gang, da også den anden hare endnu ligger der. Skolebørnene, vi har med, kigger lidt. Det er for dem ikke ualmindeligt, at vi holder en enkelt gang, men to gange lige efter hinanden er noget nyt. Men efter at de har set, hvad årsagen er, falder de til ro igen. Resten af turen gennemføres uden nogen genvordigheder, og kl. 7,34 er vi igen på Sønderborg H. Allerede kl. 7,42 skal vi køre igen, og vi får derfor hurtigt koblet en Fe-personvogn til, så vi har 8 med 76. Desforuden kommer der også en pakmester til. Da det er en ret hurtig københavnerforbindelse, skal vi gerne rettidigt af sted, og det kommer vi også, præcis kl. 7,42.

På den tid af dagen er der endnu ingen særlig stor gadetrafik, så vi kommer uden vanskeligheder gennem Jernbanegade til Sønderborg by station. Her skal vi kun holde et minut, men da der er temmelig mange rejsende, så regner jeg med, at det er deres skyld, vi holder et par minutter for længe. I virkeligheden sker der noget, jeg senere får kendskab til. Umiddelbart før vi skal køre, kommer et helt ungt ægtepar løbende med deres lille dreng i en barnevogn. Og da de skal have barnevognen indskrevet som rejsegods og de selv have billetter til Odense, går tiden, men med en smule forsinkelse kommer vi afsted. Det unge ægtepar har imidlertid vanskeligheder med deres lille dreng, idet han hyler og er temmelig utilfreds. Da pakmesteren, som er et godt og gemytligt menneske, lidt senere billetterer dem, spørger han selvfølgelig til drengens befindende samtidig med at lade et ord falde om, at drengen måske har ondt for tænder eller ondt i maven, da han bliver ved med at hyle. Men ret hurtigt opklares det, at forældrene i skyndingen havde glemt narresutten, og at det sikkert var den, drengen nu manglede. Pakmesteren gjorde det unge ægtepar på en pæn måde forståeligt, at noget sådant måtte ikke glemmes, men han lovede samtidig at skaffe dem en anden narresut. Ægteparret kiggede lidt bebrejdende på hinanden, men livedes dog samtidig op ved muligheden for at få en ny sut. Alt dette får jeg via pakmesteren kendskab til på vejen fra Sønderborg by til Kirkehørup. Herfra telefonerer han så til købmanden i Maibøl om, at han skal være på perronen med en narresut. Da vi nogle minutter derefter kører ind på Maibøl station, står købmanden der ganske rigtigt med en ny narresut smukt indpakket i cellophanpapir. Over denne service blev det unge ægtepar meget glade, drengen blev stillet tilfreds, og de andre rejsende fik ro i vognen, så der er intet at sige til, at pakmesteren blev dagens mand. Og da vi kl. 8,20 ruller ind på Mommark færgestation for at aflevere de rejsende til færgen, kan vi godt mærke, at personalet i Mommarktoget i dag ikke får noget dårligt omdømme. (fortsættes).

Den britiske arbejderklasse 12 år efter krigen

50 pct. organiseret - 1½ pct. arbejdsløse - Lidt stigende realløn

Mentalitetsændring nødvendig.

I mange retninger indtager de engelske arbejdere en »særpræget« stilling, der bl. a. kendetegnes ved, at ikke engang halvdelen af samtlige lønarbejdere er organiseret, og at de ikke vil finde sig i, at der kommer fremmede arbejdere til landet, selv om der er god brug for dem i kulminerne. Noget lignende oplever man ikke i andre lande. I Schweiz arbejder omtrent ½ million udlændinge, i Sverige ca. 100.000. – Men da den britiske regering for et par år siden importerede en del italienske arbejdere (med fagforeningernes sanktion), måtte den sende dem hjem igen, idet de engelske minearbejdere ikke ville tolerere dem (bl. a. fordi italienerne efter sigende kurtiserede minearbejdernes koner). – Man må dog ikke deraf slutte, at arbejderne selv er gentlemen over for deres koner, thi da regeringen nylig foreslog, at arbejderne skulle have løn udbetalt i form af checks (på grund af de mange røveriske overfald på pengebudene, når de fra banken kørte hjem med kontanterne), måtte man opgive denne tanke, idet arbejderne fremførte det argument, at konerne da kunne få at vide, hvor stor lønnen var!

England tæller som bekendt en befolkning på ca. 52 mill., og deraf er omtrent 24 mill. lønarbejdere (8 mill. kvinder), men i de 647 fagforbund er kun organiseret 9,7 mill., dog således, at ca. halvdelen af mændene, men kun ¼ af kvinderne er fagligt organiserede. For os i Skandinavien er dette en »slap« indstilling. Ganske vist stiger organisationsprocenten stadig, men kun temmelig lidt, og det er hovedsagelig kvinderne, der melder sig til organisationerne. Hvilken magt ville ikke den britiske arbejderklasse repræsentere, hvis den var sig sin styrke bevidst!

Den gode beskæftigelse.

En af årsagerne til organisationsligegyldigheden kan vel søges i den gode beskæftigelse i England efter krigen. Der er kun ca. 1½ pct. arbejdsløse (330.000 af 24 mill.). Dette tal er dog svagt stigende, men naturligvis kun ubetydeligt i forhold til mange andre lande. – Regeringens pengepolitik strammer arbejdsmarkedet som følge af vanskeligheder ved investeringerne. Også i England er der inflation. Pristallet er steget med ca. 7 pct. i løbet af sidste år. Ganske vist er arbejdernes lønninger steget lidt mere, nemlig godt 10 pct., men tendensen er urovækkende. Regeringen tør ikke svække valutaen og pundets købekraft, der som bekendt et par gange har været i farezonen.

Fagbevægelsens gode resultater.

Når det er lykkedes de engelske arbejdere at opretholde reallønnen og tilmed forbedre den lidt, skyldes det fagbevægelsens indsats. Man har dog ikke kunnet holde stillingen uden åben kamp. Der

var adskillige strejker i England sidste år, især i kulminerne, på skibsværfterne, i transportvæsenet og i metalindustrien. Antallet af tabte arbejdsdage som følge af strejker androg 8,3 mill., medens det i 1956 androg ca. 2 mill. Tallet i 1957 er det højeste siden 1926, da den store generalstrejke fandt sted, og da minearbejderne alene strejkede i ½ år. Dengang mistede landet 162 mill. arbejdsdage. De 8,3 mill. tabte arbejdsdage gør et voldsomt indtryk, men bliver dog kun til ¼ dag pr. arbejder, hvilket er langt mindre end f. eks. i U. S. A. De områder af erhvervslivet, hvor strejkerne er sat ind, er naturligvis også meget følsomme: Kulminerne, skibsværfterne, metalindustrien og transportvæsenet er det moderne samfunds livsnerve. I reglen kan disse sektorer af samfundslivet ikke sættes ud af funktion ret mange dage, og når det gælder lønnen, er fagforeningerne altså ikke bange for at slå til. Det ses også af den kendsgerning, at stigningen i den britiske industriproduktion kun androg 2 pct. i 1957, medens lønningerne steg med ca. 5 pct. – Der er yderligere stillet stærke lønkrav i den senere tid, og selv om regeringen dels af frygt for sterlingens stabilitet, dels fordi den går arbejdsgivernes ærinde – henstiller til fagorganisationerne at være mådeholdne i deres krav, finder disse henstillinger ikke ret megen genklang. Den britiske fagbevægelse lægger ligeledes megen vægt på at kunne opretholde sine frie tarifforhandlinger uden tvungen voldgift af nogen art. Fagbevægelsen selv gennemgår en langsom moderniseringsproces. Af de 647 forbund er de 555 ganske små. De 350 har under 1000 medlemmer. Derimod har de 17 største forbund ialt over 6½ mill. medlemmer. Denne organisatoriske struktur, der er historisk begrundet, har naturligvis sine skyggesider, og man arbejder stadig på at koncentrere organisationerne. På dette punkt som på andre områder er den britiske arbejderbevægelse væsensforskellig fra de fleste andre landes. De årlige kongresser er mønstringer af styrken, men også retningsgivende for aktionerne. Arbejderpartiet er opbygget af fagbevægelsen og de socialistiske og kooperative foreninger. Men fagbevægelsen er fuldkommen dominerende i kraft af sit forholdsmeæssigt høje medlemstal, der er ti gange så stort som de andre grene af arbejderbevægelsen.

Mange venter, at arbejderbevægelsen kommer til magten igen i England i løbet af indeværende år, og at den konservative regerings dage er talte. Derfor er der stærke meningsbrydninger om den taktik og politik, der skal føres i den nærmeste fremtid, især om man skal slå ind på nationaliseringerne igen, eller om der findes andre veje at gå, der ikke er så doktrinære og mere er i overensstemmelse med nutidens politik. En vis forsigtighed vil dog sikkert komme til at præge udviklingen på det økonomiske område.

Det 25. samarbejdsudvalgsmøde i 1. distrikt

Formanden omtalte statsbanernes samlede indtægter og udgifter for perioden april–december 1957 og forelagde de sædvanlige skematiske oversigter over drifts- og trafikmæssige præstationer i 1. distrikt m. v i perioden april–november 1957 sammenlignet med tilsvarende periode 1956.

Formanden udtalte sin bekymring for fremtiden foranlediget ved den stadig stigende konkurrence fra landevejstransporterne og påpegede her, hvor bydende nødvendigt det var, at enhver medarbejder efter yderste evne medvirkede til fastholdelse af bestående kunder og erhvervelse af nye lønnende transport, og her kunne hver mand være med, bl. a. ved at vise den største elskværdighed og hjælpsomhed over for enhver kunde, man kom i forbindelse med. Videre bemærkede formanden, at det var bydende nødvendigt at søge en naturlig personaletilpasning ved gennemførelse af rationel driftsmåde overalt på vore arbejdspladser, og han ventede her en fortsat positiv indstilling fra organisationstillidsmændenes side.

Vedr. de på det 24. møde omtalte bevogtede overkørsler tilføjedes følgende:

Sg-Væ. Overkørsel 4 havde nu fået aut. halvbomme, 3 af de resterende ventedes nedlagt i løbet af foråret og sommeren 1958, medens man ikke for de 2 sidste kunne sige noget bestemt om tidspunktet for nedlægningen.

Ba-Fs. Bevogningen af 11 af de 14 overkørsler var nu nedlagt. Ved den ene af de resterende 3 ventedes aut. advarselssignalanlæg fuldført i løbet af februar 1958. En var ikke færdigbehandlet i § 2-udvalget og for den sidste var undersøgelserne endnu ikke afsluttet.

Sg-Næ. For 27 af de 29 overkørsler havde vejdirektoratet bestemt, at der ved 22 skulle være aut. advarselssignaler og 5 aut. halvbomme, og bevogningen ved disse ventedes nedlagt i løbet af sommeren 1958. For een var der endnu ikke taget endelig stilling, og den sidste var endnu ikke behandlet i pågældende § 2-udvalg.

Oh-Ge. For 15 bevogtede overkørsler syd for Nf havde der været afholdt § 2-udvalgsmøde i november 1957, hvor der var enighed om at etablere aut. advarselssignaler ved de 14, medens behandlingen af overkørsel 143 var blevet udskudt.

Ro-Kj-Næ. Her er 16 bevogtede overkørsler, og gdt. havde den 16. og 20. januar 1958 tilskrevet vejdirektoratet om nedlægning af bevogningen ved de 14 og 1 overgang. Der var foreslået aut. halvbomme ved 1 og aut. advarselssignaler ved 13 overkørsler og 1 overgang. De 2 sidste overkørsler og den anden overgang var beliggende på Kj. station, og gdt. havde ikke taget stilling til, hvad der burde ske.

Oversignalingeniøren omtalte den nye post i Hg., hvortil betjeningen af stationens sydligste sporskifter var henlagt. Efterhånden som sporanlægget ombyggedes ville de nye sporskifter blive inddraget under postens område ved nøgleafslåsning, og den gamle post vil derefter blive nedlagt. Omtalte, at man havde begyndt projekteringen af det nye sikringsanlæg på Kh. for fjerntrafikken. Endelig at

man skulle igang med nyt sikringsanlæg i Nv. og Tn., efter at et nyt anlæg var taget i brug i Ek.

Overmaskiningeniøren oplyste, at distriktet nu havde 18 My og nu gerne skulle have 5 MO-vogne, hvoraf de 4 var sikrede. Af traktorer til rangerkraft ventedes midt i året 2 DH 440 fra Tyskland, men ellers var der ikke truffet afgørelse vedrørende fordelingen af de 20 bestilte rangertraktorer. Omtalte det nye forvarmeranlæg på Kh. med tilslutning til Ørstedsværkets varmecentral. De tidligere remisearbejdere ved det gamle anlæg var overgået til andet arbejde, og for kedelpasserkorpsets vedkommende ville der blive foretaget en undersøgelse af turrenes arbejde, hvilket skete i samarbejde med turistkontoret og i forståelse med kp. tillidsmand.

Omtalte den ødelæggelse, der desværre ofte fandt sted af lædersæderne i S-togsmateriellet. Sagen var forlængst overgivet til politiet, men det ville være af værdi, om personalet også hjalp til ved opklaringen for at uskadeliggøre den sygelige person, der fandt fornøjelse i at flænse lædersæderne med en eller anden skarp genstand.

Overtrafikinspektøren gav en udførlig redegørelse for den kommende køreplan, der var udarbejdet som en helårskøreplan, hvilket bl. a. for tjenestekøreplanens vedkommende skulle medføre, at man blev fritaget for de køreplansarbejde, der hidtil havde været udført om sommeren.

Den nye Hg. station ville muliggøre gennemkørende godstog Hg.-Kø. fremført af My, en ordning, der ikke blot ville aflaste Ler., men tillige fremskynde godsbefordringen. Tidlige morgengodstog fra 2. dc. til Gb. ville gøre det muligt, at endnu større godsmængder ville være klar til udlevering på Gb. i morgentimerne, og man skulle gerne sluttelig nå dertil, at alle jyllandsforbindelser, der virkelig havde stykgods til København, nåede frem til udlevering i morgentimerne dagen efter indleveringen.

Tog 2180 ville blive ført over Rg. i stedet for som nu over Kj. Standsning af tog 2160 i Hz. inddrages, og arbejdet i Hz. besørgeres af lastbiler og MO-tog fra Næ.

Der inddrages et godstogspar mellem Gb. og Hi. og tog 2707 bliver gennemkørende, også i Ly., hvis morgentrafik vil blive besørget af et nyt godstogspar Gb-Ly-Gb.

De lokale chefer var ved cirkulære af 22. januar 1958 gjort opmærksom på betydningen af, at der til enhver tid arbejdedes intensivt med erhvervelse af transport, ligesom distriktet ved opslag på samtlige tjenestesteder appellerede til hver enkelt beskæftiget om dels at behandle kunderne, så de følte sig tilfredse og dels at medvirke ved fremskaffelse af nye kunder.

De forhøjede RIC-vognlejesatser og en særlig kontrol med udenlandske RIV-vogne og DSB-kølevogne blev omtalt, og opmærksomheden henledtes på den økonomiske betydning det havde for banerne, at hver enkelt ansat, der var beskæftiget med vognbevægelsen, gjorde en virkelig indsats for, at disse vogne kun blev opholdt så kort tid som muligt i distriktets område.

Det blev videre oplyst, at der fra 1. maj 1958 ville blive indført en nyordning, hvorefter al godsbefordring med S-tog ville ophøre, og godset overført til lastbiler. Det var meningen at sende lastbiler fra Gb. mod nord kl. 5, 8, 11, 14, 17 og 20, og mod nordvest på samme tider. Der ville blive oprettet 6 nye chaufførture, suppleret med buddrenge på de ture, hvor der var meget arbejde.

Fra 1. juni 1958 ville omladehallen i Kø. være nedlagt, og i den anledning måtte der ske en omlægning af omlæsningen af stykgods til Jylland.

Fra stationer vest for Ro., dog ekskl. Hz. og Kj., påtænkes omlæsningen at foregå i Od., og man regnede med at have vognene der kl. 6 dagen efter indleveringen i 1. dc., og for at opnå en hensigtsmæssig vognudnyttelse måtte man i disse vogne i muligt omfang sammenlæsse fyns- og jyllandsgods. Stykgods fra distriktets øvrige område, fra brostationerne, Nordsjælland, Hz., Kj., R., Gl. samt Hareskovbanen påregnes omlæst på Gb. til vogne med samme læsekredse som tog 2069, og disse vogne – 26 ialt – skulle opstilles om morgenen til pladslæsning på Nø. Ved 20 tiden skulle vognene derefter køres til pladslæsningsanlægget på Gb., der på dette tidspunkt vil være ledig, og i løbet af aftenen omlæses så vognen fra øvrige brostationer, Nordsjælland m. v. til Nørrebrovognene, og skulle så i et tidligere lagt tog 2029 køres til Kø., således at modtagerne i 2. ds. kan have godset lige så tidligt som i dag. Ved en sådan ordning, med samme læsekredse for vogne i 2069 og 2029, ville man opnå, at man på lørdage, hvor godsmængden kun er det halve af øvrige dage, kunne nøjes med et sæt vogne til de tog, idet tanken var at inddrage tog 2069 på lørdage og klare trafikken med tog 2029 på søndage, og herom forhandlede for tiden med 2. distrikt.

Formanden fremlagde et ønske fra pakhuspersonalet på Gb. om at få pultene ved pladslæsningsanlægget forsynet med et plasticforhæng. Efter en mindre diskussion om problemet blev det enstemmigt tiltrådt, at formanden skulle forelægge sagen til afgørelse på førstkommende hovedudvalgsmøde.

Vedrørende problemet håndsignallygter til brug for rangertjenesten oplyste formanden, at han havde indhentet oplysninger om tilsvarende i Tyskland, Schweiz og Norge, men ingen af disse steder havde man en lettere lygtetype. Der var imidlertid fuld enighed om, at den nuværende lygtetype var for uhandig, og det vedtoges sluttelig, at dc. skulle forsøge tilvejebragt en halv snes af en stavlygtetype af fabrikat Thaisen, og udlevere disse til rangerledere eller maskinledsagere på Kh., men med påbud om, at man med disse måtte afgive rangersignalerne korrekt til lokopersonalet, og viste disse lygter sig da hensigtsmæssige, kunne man på et senere møde tage stilling til anvendelse heraf i større udstrækning.

Sluttelig udspandt der sig en diskussion mellem overmaskiningeniøren og H. J. Sunke vedrørende passage langs sporene mellem Dbt. remise og Dbt. station ved færdsel til og fra arbejde. Diskussionen endte med, at man til næste møde nærmere skulle have undersøgt, hvilke forskellige ulemper en sådan passage medførte.

M. K.

Jernbanen og menneskeheden –

Jørgen Petersen.

At ville udtale sig om de enorme fremskridt jernbanen har ført med sig gennem tiderne, må i første øjeblik synes overflødig. Det kan få en til at føle sig som et af de små bogstaver i teksten til en verdensomvæltende afhandling.

Det er imidlertid vel værd at huske, at disse fremskridt og resultater var gradvise – og at tage dem »en bloc« er i høj grad at miste en betydelig del af deres almene historiske interesse.

Tro heller ikke, at man anerkendte jernbanens velsignelse uden forbehold. Allerede tidligt forfattede man skrifter imod det »nye«. – »Jernbanen betragtet fra et moralsk og religiøst standpunkt af en åndelig vagtmand fra den engelske kirke« – var den imponerende titel på en afhandling fra 1845, der tilsyneladende skulle være religiøs, men snart viste sig at være skrevet ud fra mere materielle end åndelige interesser. I sit forord siger forfatteren, at »et frygteligt og vidtforgrenet onde er brudt frem i vort folk, som søger at nedbryde samfundets fundament og at forgifte moralens og dydens brønde. Tusinder af ofre er bukket under for dets frygtelige indflydelse.« – Dette kunne måske referere til de opblomstrende finansielle transaktioner, jernbaneudviklingen førte med sig, men forfatteren siger videre, at »bønderne lokkes med toner om at få deres produkter afsat hurtigere og billigere til langt fra liggende markeder og områder, skønt den eneste praktiske betydning man kan vente, er jævnlige lemlæstelser af køer og får. Og som tak for tab af land og ejendom kan kun loves lejlighedsvis fornøjelsesudflugter til fjertniggende industrier med deres laster og snavs. Børnene vil få adgang til disse Sodoma og Gomorha, hvor de udenfor deres forældres rækkevidde og beskyttelse vil få smag for det letlevende byliv og dermed falde for dets utalrige fristelser«.

Lad os håbe, at intet af disse frygtelige resultater kan lægges jernbanen som sådan til last – og at den bedre forbindelse mellem land og by har bidraget til en udvikling, der har gavnet i stedet for at skade samfundet og dets børn.

Med hensyn til bonden og hans forhold til jernbanen findes dog også fra den tid positive indlæg. Således skriver en anden engelsk forfatter, at »bortset fra roedyrkningen er jernbanen den betydeligste faktor i landbrugets tjeneste« – og i samme forbindelse nævner han, hvordan man transporterede 400 kreaturer fra Carlisle til Norwich på et døgn uden at miste så meget som et pund kød.

En mere underbygget indvending mod jernbanerne var deres fare for liv og lemmer – en fare, der en overgang var virkelig alvorlig. I Amerika var begejstringen for jernbanen så stor, at ulykker højst blev beklaget, men aldrig fordømt – og selv i England afødte de kommentarer, som nærmest svarede til de, men fjøede til sportsbegivenheder.

Men også indenfor digtningen kom jernbanerne ind i billedet. I 1841 udskrev man digterkonkurrence om vers, der havde relation til jernbaner – og for de berømte universiteters vedkommende – Oxford og

Cambridge – affattede man digtene på latin – til beskrivelse af et lokomotiv låner man ligefrem hos Virgil – »Monstrum horrendum, informe engine« – og utallige er de studentikose udtryk, man i lærde kredse benyttede i jernbanens ungdom.

En ting man i almindelighed beklagede, var, at jernbanerne fortrængte kareterne og diligencerne, men man må huske, at disse hestetrukne befordringsmidler mellem byer og steder ikke heller var af så gammel dato. Den første mellem London og Edinborough omtales i 1712 og annonceredes følgende:

»Edinborough, Berwick, Newcastle, Durham og London diligencen begynder den 13. 10. 1712. Alle som ønsker at transporteres fra Edinborough til London eller noget steds undervejs på ruten, kan henvende sig til undertegnede hveranden lørdag. Rejsen kan gennemføres på 13 dage uden uheld (om Vorherre vil) og der er 80 velplejede heste til rådighed langs hele ruten«.

Det var dog først imod slutningen af 17-tallet, at vejene blev i en sådan stand, at der overhovedet kunne køres med hest og vogne på dem. Landevejenes tilstand omtales sjældent, men ganske normalt var det, at kun eet enkelt spor kunne benyttes – og kun af vogne med meget brede hjul – i almindelighed var landevejene et morads og et ælte, hvor dårligt nok ryttere kunne komme frem i mere end skridtgang. Iøvrigt spærrede bøndernes store vogne ofte for al anden trafik, og timelange standsninger var jævnlig foreteelser.

Mange af de betragtninger og synspunkter, der fremkom i jernbanens ungdom, er blevet sammenholdt og nedskrevet af Thomas Gray i 1821. »Observations on a General Iron Railway« er navnet på det kendte værk, der udkom i adskillige oplag.

»Det har i den senere tid stået for mig som en jern-spor-vej fra London til Edinborough med forbindelser til alle de vigtige byer på strækningen og i nærheden af denne ville være af uvurderlig betydning for landet som sådant. Og her ville bygningen af strækningen mellem Manchester og Liverpool være til gavn for den nødlidende befolkning i dette område alene ved den beskæftigelsesmæssige side af sagen.

Dette ville tjene til en fordelagtig befordring af såvel varer som personer enten ved hjælp af dampvogne på spor eller ved hestetrukne vogne ad samme. Også postbefordringen ville opnå store besparelser sammenlignet med de kostbare og langsomme landevejstransporter, idet een vogn ville være tilstrækkeligt til at befordre al post fra London mod nord.

Muligheden for at skaffe frisk fisk til landets indre ville åbne større beskæftigelse for vort betrængte fiskeri og muligvis også medføre nye anlæg af fiskerihavne til at betjene det derved opståede større marked.

De samme forhold ville gøre sig gældende for landbrugets vedkommende for en bedre forbindelse mellem de forskellige markeder og ikke mindst være af betydning for tilførelsen af friske varer til de store byer. Efter at støtte kan opnås fra Parlamentet kunne finansiering foregå ved tegning af aktier på 50 eller 100 £.«

Denne stemme i mørket – for den var dengang aldeles upåagtet – havde allerede sået profetiens sæd – og det følgende stykke synes umuligt at kunne være skrevet så længe før een eneste af ideerne blev realiseret. –

»Befolkningen kunne ligeledes på en billig og behagelig måde rejse fra sted til sted for at nye sommeren og naturen andre steder end de hjemlige og der ville åbnes mulighed for også at kunne besøge havet og dets særprægede natur. Selv om disse ting måske ikke har nogen national betydning, bør de nævnes for at få et billede af alle muligheder. En reduktion i rejseomkostningerne ville være af nationaløkonomisk betydning og samtidig give John Bull en større aktionsradius for hans søndags-ture.«

Dette er sikkert den tidligste brug af ordet udflugt i forbindelse med jernbanedrift – og hvor har han ikke mindst denne profeti vist sig at slå til.

Og skal vi tale om profeti, der virkelig gik i opfyldelse, skal vi også nævne Erasmus Darwin, der længe inden lokomotivets opfindelse alene på grundlag af dampmaskinen skrev følgende strofe:

»Soon shall by arm, unconquered steam, afar
Drag the slow barge, or drive the rapid car
Or on wide-waving wings expanded bear
The flying-chariot through the fields of air.
Fair crews triumphant, leaning from above,
Shall wave their fluttering kerchiefs as they move;
Or warrior bands alarm the gaping crowd
And armies shrink beneath the shadowy cloud.«

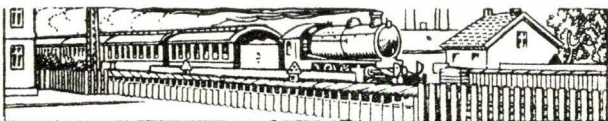
De fleste af disse triumfer er allerede nu benzin- eller reaktordrevne og har forlængst overfløjet dampmaskinen, men de første profetier og de første drejende hjul viste den retning, det primitive menneske stræbte imod – bort fra den dyriske verden og med dampmaskinen – og dermed jernbanen – har menneskeheden taget det største skridt i udviklingens historie.

Et århundrede er en ganske kort tid i denne udvikling, men vi må allerede på baggrund af det, der er sket i denne korte tid, se målet for den udstrakte forbindelse i og mellem landene – nemlig etableringen af et venskab mellem alle nationer og en fri mulighed for at nyde den komfort i dagliglivet, som også betinger den videre udvikling af vore kræfter og energi.

Kort sagt har jernbanedriften betinget en forbindelse menneskene imellem, som på sit nuværende trin i udviklingen kaldes industrialisme.

Som alle nyskabelser kan denne industrialisme synes et kvælende monstrum, men benyttet i menneskehedens tjeneste vil den vise sig ikke at være mere farligt end det første lokomotiv.

Lokomotivet – elsket af alle børn med sit fut-fut – er blot en enkelt manifestation af den industrialisme, der i sit naturlige forløb vil bringe velsignelse og lykke til os alle.





Tak

For al venlig deltagelse, som vistes lokomotivfører Chr. Hansen under hans sygdom og ved hans bisættelse, bringes herved min hjerteligste tak.

Ragnhild Hansen.

Opmærksomhed frabedes

På min jubilæumsdag er jeg bortrejst.

O. E. D. Madsen, lokomotivfører, Struer.

Al opmærksomhed ved mit jubilæum frabedes venligst.

O. Jensen, Viborg.

Jubilæumsforeningen og Aarhus afdelinger

afholder afskedsfest for de i årets løb afgåede kolleger torsdag den 8. maj 1958 kl. 12,30 i »Gartnernes Auktionshal«s restaurant.

Der serveres den store usandsynlige anretning til kr. 12,00.

Pensionisterne indbydes venligst.

Tegningsliste fremlagt på maskindepotet.

Vel mødt!

Bestyrelsen.

DLF Aarhus afdelinger, Festkassen

Festkassen afholder 25 års stiftelsesfest på restaurant »Søsporten« i Aarhus fredag den 30. maj 1958 kl. 17,30.

Pensionister kan deltage.

Nærmere ved formanden, lokomotivfører B. F. Grefsel, Skanderborgvej 14. tlf. 4 04 59.

Festkassen.



Afsked.

Lokomotivførerne 11. lkl.:

K. N. Krogbæk, Ålborg, er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-5-58).

J. P. Rasmussen, Fåborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (30-6-58).

Lokomotivfyrbøder:

J. V. Nielsen, København Gb, er afskediget pr. 2-4-58.

Dødsfald.

Lokomotivfører C. Hansen (Vindinge), Helgoland, er afgået ved døden den 19-4-58.

Pensioneret lokomotivfører T. A. A. Christiansen, København, er afgået ved døden den 22-4-58.

Pensioneret lokomotivfører V. A. I. Olsen, København, er afgået ved døden den 27-4-58.

Pensioneret lokomotivfører V. P. Hansen, Århus, er afgået ved døden den 14-4-58.

Pensioneret lokomotivfører A. P. M. Olesen, Nyborg.

Foreningen af pensionister ved DSB

Generalforsamling afholdes onsdag den 4. juni 1958 kl. 14,00 i forsamlingsbygningen (festsalen), Rømersgade 22, København, med følgende

dagsorden:

1. Generalforsamlingen åbnes. Valg af ordstyrer, sekretær og stemmetællere.
2. Forhandlingsprotokol og beretning.
3. Regnskabet for året 1. april 1957 til 31. marts 1958.
4. Indkomne forslag.
5. Forslag fra bestyrelsen.
6. Valg af formand.
7. Valg af 4 bestyrelsesmedlemmer, 1 revisor og suppleanter for disse.
8. Eventuelt.

Bestyrelsen.

Det sjælland-falsterske statsbanepersonales bibliotek

På generalforsamlingen den 27. marts 1958 drøftedes under behandlingen af dagsordenens punkt 3 spørgsmålet om bibliotekets fremtid under hensyn til det faldende medlemstal.

Herunder oplyste bestyrelsens formand, at et af statsbanerne nedsat udvalg med den opgave at undersøge muligheden for fremskaffelse af lokaler på Københavns Hovedbanegård til brug for administrationen har opmærksomheden henvendt på de til vort bibliotek vederlagsfrit overladte rum og har forlangt oplysning om, fra hvilket tidspunkt biblioteket vil kunne rømme disse. Som svar herpå meddeltes, at bestyrelsen ville forelægge spørgsmålet for en generalforsamling og der – i betragtning af, at en flytning med de dermed forbundne store udgifter ville betyde fuldstændig ruin for biblioteket – stille forslag om opløsning af bibliotekets virksomhed med udgangen af indeværende år.

Denne oplysning toges til efterretning af generalforsamlingen, men da denne ikke i et sådant spørgsmål kunne siges at være beslutningsdygtig, pålagdes det bestyrelsen at indvarsle til overordentlig generalforsamling med eneste punkt på dagsordenen: »Ophævelse af biblioteket med udgangen af året 1958 og fastsættelse af, hvorledes der skal forholdes med bibliotekets bogsamling, dets pengebeholdning og øvrige værdier«.

I overensstemmelse hermed indvarsles herved til overordentlig generalforsamling fredag den 30. maj 1958 i bibliotekets lokaler, Bernstorffsgade 16, 2. sal, København, med ovenomhandlede sag som eneste punkt på dagsordenen. Såfremt forsamlingen skulle vise sig ikke at være beslutningsdygtig, jfr. vedtægternes § 5, afholdes ny overordentlig generalforsamling samme sted og samme dag kl. 20,30 med samme dagsorden.

Bestyrelsen.

Weinrich Nielsens
Bageri og Conditori
anbefales



- i det lange løb vil De synes bedst om

ALBANI PILSNER

Besøg „Kurhotellet“
Nyborg Strand . Tlf. 112

Bevar
Beskyt
Forskøn
MAL!

Nyborg Tapet- og Farvelager

C. Østergaard Jensen
Nr. Voldgade 66 . Tlf. 283

A/s C. F. Schalburg

VINGAARDEN I NYBORG
Grundlagt 7. Juni 1817

**Nyborg Kulimport
og Nyborg Cichorietørreri A/s**

Telefon 15 og 23

NØRREGADES KIOSK

Nørregade 9 (Alfred Johansen) Telf. 261

Alt i Dag- og Ugeblade — Tobak og Spiritus

Bødtcher-Jensen

Kongegade, Nyborg, Tlf. 33

Bøger
Papir
Musik

Nyborg
JERN

Telefon 76

Drevsen & Nellemann

NYBORG - TELF. 25 og 189

Isenkram-, Støbegods-, Glas-, Porcelæn- og
Udstyrsforretning

**NYBORG DAMPVASKERI
OG TRI-RENSERI**

Kemisk Tøjrensning
Telefon 54

Cafe FÆRGEGAARDEN

Godt Madsted . Billige Priser . Tlf. Nyborg 582

Støt vore
ANNONCØRER

**JOHS. WICHMANN'S
Træskoforretning**

anbefales
d'Hrr. Lokomotivmænd

Forlang!

**Carlsminde
øl og vand**

HJ. MARTENS EFT.

v/ Peter Christensen

Guldsmed Nørregade 6.
& Gravør Nyborg, Tlf. 369

**WERNER HANSEN
Urmager og Guldsmed**

Briller med Dobbeltglas
anbefales til Tjenestebrug.
Deres Sygekasse giver Tilskud.

Forlang
KAFFE

fra P. M. BRUUN's Kafferisteri
(Ved A. M. Petersen)

HJORTSHØJ CHRISTENSENS Tandteknik

NYBORG - TELF. 920

Nyborg Ligkistemagasin
K. Jacobsen Snedkermester
Besørger alt vedr. Begravelse el.
Ligbrænding. Grdl. 1897
v/ Slottet . Tlf. 171

Radio-Magasinet
Østfyns største Gramofon-
Pladelager
Nørregade 13 . Tlf. 1060

C. Knackstredt

Tlf. Nyborg 550

Spec.: Kranse, Buketter,
Planter og Potte-Kultur
Direkte Salg fra Drivhus
Ingen Butiksleje
derfor billigste Priser



KJOLER & KONFEKTION

i
stort udvalg

Til daglig og Fest
»BORGERFORENINGEN«
altid bedst

Tlf. NYBORG 1313

H. Nicolaisen

N. Urban Sørensen

Nyborg

Telf. 111 2 L.

Altid 1ste Kl. Varer

Det er altid
TOP-tid

ØSTJYDSKE BRYGGERIER AKTIESELSKAB



Aarhus og Omegns Begravelsesforretning

Nørregade 1

Telf. 35183

Privat 67 373

Knud

BRØGGER Special Optiker

Aarhus - Østergade 28 - Tlf. 2 4768

S. Bendtsen & Co.s Eftf.
Skræderforretning
Ryesgade 27, Aarhus

Telefon
Aarhus 3720
Leverander
til DSB

RADIO-THYGESEN

Raadhuspladsen 1 . Aarhus . Telefon 21011

Førende Specialforretning i
RADIO - GRAMMOFONPLADER - FJERNSYN

Sig det med Blomster

P. B. VAHL

★
Paa faa Timer
overalt i Verden

Fr. Alle 149, Aarhus, Tlf. 25150



J. Lauritzens Kulforretning A/s

KUL . KOKS . BRIKETTER . BRÆNDELSOLIE

Esbjerg

Telf. 3900

Jensen & Nielsen

Kirkegaardsvej 1, Aarhus, Tlf. 1379

Stort
Udvalg i
Grav-
monumenter

Aktieselskabet

AARHUUS PRIVATBANK

Aarhus

København

Arbejder Spare- og Laanekassen for Aarhus og Omegn
de Mezasvej 1 Østergade 4 Tordenskjoldsgade 37
Tlf. 30333 Tlf. 26255 Tlf. 68166



Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

VOGNFABRIKKEN

SCANDIA

AKTIESELSKAB

R A N D E R S

Marketenderiet

*i Centralværkstederne
og Godsbanegaardens
Lokomotivremise
anbefales*



Driftsudvalget

ERIKSEN & CHRISTENSEN

AKTIESELSKAB

ESBJERG