

# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NUMMER 1 . 5. JANUAR 1959 . 59. ÅRGANG



Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

# ALFRED KRABbenhøFT

A/S

*Murer- og Entreprenørfirma*

Strandby Kirkevej 303

ESBJERG

Telefon 1054

Aut. isolatør for Rockwool hulmurisolation

Forlang tilbud

# HANSEN & RASMUSSEN

*Malerfirma*

**A. Engdal Hansen**

*Malermester*

Høstgade 4, 2. Sal

Nykøbing F.

Telf. 85 01 37

**N. Fr. Rasmussen**

*Malermester*

Hospitalsvej 41, St. tv.

Nykøbing F.

Telf. 85 21 99

*Alt Malerarbejde udføres*

*Forlang Tilbud*

**Trykluftbeholdere**

**Hydroforer**

**Gasflasker o. lign.**

**Sænksmedning**

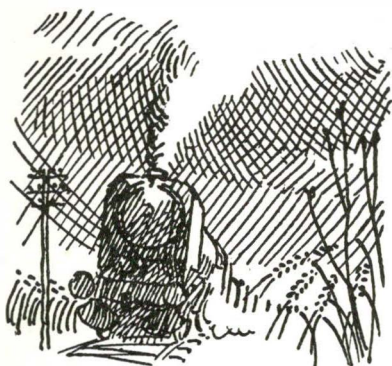
Vi leverer også halvfabrikata

Forlang tilbud

**A/S JYDSK STAALFLASKEFABRIK**

**ODDER**

**Tlf. 825 – 826**



## DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 1 - 59. ÅRGANG

5. JANUAR 1959



### Indhold:

DLF's 60-årsdag . . . . .	3
Vi giver ordet til den gamle garde . . . . .	8
Om Sporveie i Fædrelandet . . . . .	11
Fra de gamle dage . . . . .	17
Landsoplysningsudvalget . . . . .	21
Porcelain . . . . .	22
Fra medlemskredsen . . . . .	23
Danmarks økonomiske status . . . . .	24
1. distrikts samarbejdsudvalg . . . . .	25
Statsbanepersonalets Sygekasse . . . . .	26
Danske Jernbaners Idrætsforbund . . . . .	26
DSB's nytårshæfte . . . . .	27
DSB og dansk arbejde . . . . .	27
»Stjernen«s studiefond . . . . .	28
Fra DSB's årsberetning . . . . .	28
Den pludselige død . . . . .	28
Nytårsgratialsernes land . . . . .	29
Emolumenter m. v. . . . .	29
Statsbanepersonalets Sygekasse . . . . .	30
Under DLF . . . . .	30
Forslag til kongressen . . . . .	30
Personalía . . . . .	30
Medlemslisten . . . . .	30
Kongressen 1959 . . . . .	30

### Forsidebilledet:

Afgang fra Københavns Hovedbanegård i solskin og farver.



### Redaktører:

E. Greve Petersen

(ansvarshavende)

K. B. Knudsen.

### Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.

Telefon Hell. 7269.

Kontortid 10-16.

### Annonce-ekspedition:

Stuðiestræde 49, København K.

Tlf. Central 12327 og Palæ 1142.

Giro 22289.

Kontortid kl. 8,30 til 16.

Frederiksberg Bogtrykkeri

Howitzvej 49.

## 60 år

Tiderne skifter, og årene går,  
der hænder adskilligt, vi ikke forstår,  
men et mål har vel sikkert en mening.  
Til fælles gavn og til fælles respekt  
en verden blev bygget for slægt efter slægt  
af gammel og ung i forening.

Et tempo er skabt ved moderne teknik,  
og stadig skal lyttes til fremtidsmusik  
i kampen mod tvivl og intriger.

Fra damp til motor – fra M.Y. til atom  
skal kræfterne nyttes som god økonom –  
kritiken og kravene stiger.

Man blev voksen den dag, hvor der rundes 50 –  
kan med værk og virke man være tilfreds,  
er de 60 sagtens konfirmationen,  
hvor der frejdigt bekræftes en barnetro,  
på at viljer og viden fik bygget en bro,  
og med takten tilpasset tonen.

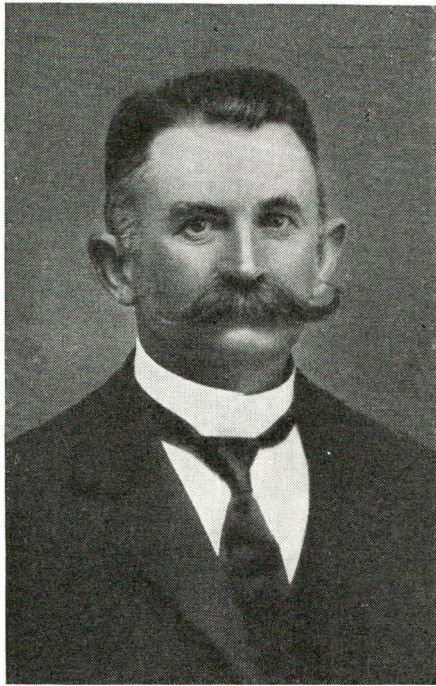
En verden er nu i sin støbeske  
og venter tålmodig – hver ny ide  
gav tillid den rette betoning.  
En skyfri himmel med strålende sol  
kan blive et vægtigt varigt symbol  
på frihed, fred og forsoning.

Hver mærkedag er en mindefest,  
hvor fortiden møder som selvbuden gæst  
og giver besyv med i laget.  
Med nutidsmod til et fremtidsprospekt  
blev ord til handling, og viljer fik vægt –  
ved de 60 år hejser vi flaget.

H. GEORG CHRISTENSEN

Brydningerne i forrige århundredes sidste halvdel blandt arbejderne, deres hårdnakkede indsats for dannelse af fagforeninger til kamp for bedre lønforhold og kortere arbejdstid bredte sig også til tjenestemændene, og den 1. januar 1959 er det 60 år siden, at Dansk Lokomotivmands Forenings oprettelse fandt sted. Et spand af år er forløbet med en udvikling for lokomotivmændene præget af godt og ondt.

Gennem foreningens arkiv og de få dokumenter der findes fra året 1899, er det ikke mu-



Lokomotivfører C. W. Roosen, foreningens, første formand fra 1899 til 1900.

ligt at fastslå den direkte årsag til at lokomotivmændene samlede sig i en forening.

Man har – bl. a. i festskriftet fra 25 års jubilæet i 1924 ment – og vel til dels også fastslået – at en nødvendig hjælp til nogle lokomotivmænd i forbindelse med en jernbanekatastrophe (Gentofteulykken 11. juni 1897) og en på samme tid tilfældig forbindelse med svenske kolleger ved »Bergsläger Järnväger« var den direkte årsag til at »Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøder Forening« så dagens lys.

Men det fremgår også af det sparsomme materiale, at foreningstanken længe havde gæret hos forskellige lokomotivmænd.

Det lå i luften, som C. M. Christensen skrev i 1924.

Den danske fagbevægelse var på det tidspunkt i stærk vækst, og grundstenen til den store sammenslutning »De samvirkende Fagforbund« blev lagt på mødet d. 3. januar 1898.

Også banerne havde gennemgået en organisering.

Danmarks første jernbane København–Roskilde og de øvrige sjællandske baner blev statsdrift i 1880.

Efter en årrække fra 1862 at have ejet bane-nettet men ikke materialet og driften på de jydsk-fynske baner overtog staten i 1867 såvel materialet som driften – for i 1885 at samle alle tre baner under eet og under den kendte betegnelse »Danske Statsbaner«.

Denne organisering kom lokomotivmændene på endnu nærmere hold i 1893, da maskinafdelingen samledes under en chef, den velkendte og afholdte maskinchef Busse.

Der var altså samling i æteren, såvel ude i rækkerne blandt lønmodtager som inden for administrationen.

Alt dette – fremgangen i organisationerne og udviklingen i banedriften har utvivlsomt styrket foreningstanken blandt lokomotivmændene.

Men – mon ikke det var smeden – håndværket – forbindelsen med den organisation »Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund« der siden fagbevægelsens barndom altid har været rigt og stærkt repræsenteret indenfor dansk fagbevægelse, der har ført lokomotivmændene på »det rette spor«.

En lille munter vise om den danske smed slutter sine vers med omkvædet:

Ja alle er vi smede,  
fra vugge og til grav.

Disse ord har gyldighed selvom smedebetegnelsen ændres til en tjenestemandsstilling med en udvidet uddannelse og et arbejdsfelt der stadig er håndværkspræget, men alligevel har fjernet sig fra skruestik og drejebænk.

Og det må være denne direkte kontakt med den faglige side, og lokomotivmandens faglige stolthed over det håndværk som gennem årene har kendetegnet hans uddannelse, der ligger som den egentlige baggrund for »Dansk Lokomotivfører- og Fyrbøder Forening«s stiftelse d. 1. januar 1899.

Foreningen blev stiftet på et forholdsvis løst grundlag, men de spredte træk og de tidligere anførte kendsgerninger styrkede organisations-tanken som på daværende tidspunkt ikke var almindelig og kun af meget ringe størrelse blandt tjenestemændene.

Man må vel huske på, at forsikringsopgaven ikke mindst arbejdsløshedsforsikringen – som

bidrog til forøget tilgang til fagbevægelsen ikke havde betydning for tjenestemanden med den faste stilling.

Dertil kom, at den opfattelse datidens tjene- mand havde overfor grænsen for, hvad han tur- de tillade sig og kræve som ret, virkede hæm- mende for en samling af stats- og kommunal ansat personale i fagorganisationer.

De samme motiver var da også en medvir- kende årsag til, at man i de tjenestemandso- rganisationer der stiftedes før 1899 brugte det sel- skabelige som grundlag for at samle de spredte kræfter og fremme kollegialfølelsen.

Det er derfor nærliggende at tro, at i vor for- ening har »smeden« eller med andre ord faget også den gang haft sin indflydelse.

Dansk Lokomotivmands Forening grundlag- des nemlig straks som en faglig organisation.

Fra sin stiftelsesdag og indtil nu har den om- fattet al det personale som betjener »Danske Statsbaner«s fremdrivelsesmidler på skinneve- jen og i en kortere periode end også privatba- nerne.

Men selvom vor organisation så dagens lys på et tidspunkt, hvor landets fagorganisationer efter 25 års faglig og politisk kamp havde samlet arbejderne i den fagbevægelse, som i dag er et værdifuldt led i samfundet, var DLF's tilblivelse ikke kampløs.

Starten gik efter datidens forhold strålende, men de følgende år skulle vise, at stærke mænd var nødvendige for at bevare enighed og samling.

Det var ikke ydre vanskeligheder, men også indre uroligheder besværliggjorde arbejdet for de mænd, der ofrede deres tid, evne og arbejds- kraft, og dertil havde lagt det mod for dagen, som dengang var påkrævet for at føre tanken ud i livet.

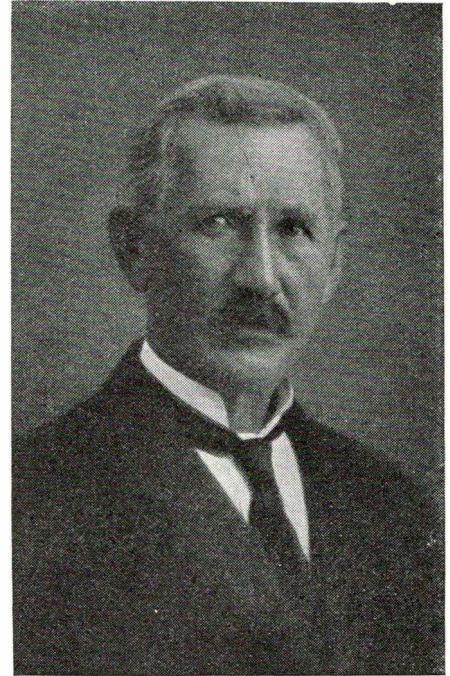
Men med en strålende energi og en beun- dringsværdig evne til at foretage de nødvendige manøvrer i form af omorganiseringer, blev van- skelighederne overvundet og foreningen ført frem til et stade som i dag fuldt ud står på højde med lignende organisationer.

Udviklingen op til foreningens 50 års beståen er tidligere indgående beskrevet, hvorfor vi ved dette 60 års jubilæum vil se lidt på de sidste 10 års udvikling, en periode der ikke har været mindre rig på interessante og betydningsfulde opgaver end de forudliggende.

En ny tjenestemandsløst få år før denne peri- ode, nye tjenestetidsregler i jubilæumsåret, sam- arbejdsudvalgstankens gennemslag ved statseta-

terne og ikke mindst statsbanernes planlægning for modernisering og omlægning af trækraften fra damp- til motordrift skulle komme til at præge arbejdet.

Lønningssloven af 1946 var tiden i nogen grad allerede løbet fra ved dens ikrafttræden, idet de økonomiske forhold i landet i meget stærk grad blev præget af den verdenspolitiske situation. Gennem særlige lønforhandlinger med finans- ministeriet måtte tjenestemandso- rganisationerne hvert andet år gennemføre lønoverenskomster



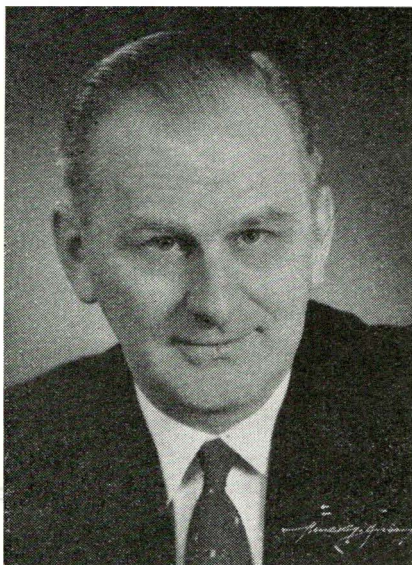
Lokomotiv-  
fører Chr.  
Christensen,  
foreningens  
formand fra  
1900 til 1918.

for at få kompenseret de eksplosive prisstignin- ger, og forholdene omkring disse antog efter- hånden en sådan karakter, at kravene til en re- vision af den forholdsvise nye lønningsslov tog stærkere og stærkere fart. Ikke mindst de af lønoverenskomsterne flydende skævheder gen- nem nivellering af lønnen imellem lønklasserne og deklassering i forhold til arbejdsmarkedet be- virkede et pres for at få lønmæssige ændringer hos de højere og højest aflønnede tjene- stemænd, men også hos tjenestemændene i de la- vere lønklasser var der stærke ønsker om løn- mæssig kompensation som følge af stadigt sti- gende priser.

Følgen blev, at finansministeren i 1954 ned- satte en kommission til at foretage en revision af lønningssloven. Forholdene havde således 8 år efter et så omfattende kompleks gennemførelse betinget, at man måtte i gang påny. I sig selv et tydeligt billede af de inflatoriske virkninger,

verdenssituationen havde for landets og dermed også tjenestemændenes økonomiske kår.

På samme tid kunne der dog være anledning til at nære svære betænkeligheder ved at udarbejde og gennemføre en ny lønningslov, fordi landets valutariske stilling var meget ømtålelig og statens udgifter af en størrelsesorden, der spændte statsbudgettet til bristepunktet, hvorfor ingen ansvarlig kunne påregnes positivt indstillet på, over en ny lønningslov, at lade et stort antal millioner tilflyde tjenestemændene, me-



Lokomotiv-  
fører E. Greve  
Petersen,  
foreningens  
nuværende  
formand.

dens man for at styrke valutastillingen og bremse udgifter gennemførte tvangsforanstaltninger til nedsættelse af befolkningens købekraft.

Det skulle da også vise sig, at lønningskommissionen af 1954 blev nødt til at trække vejret, indtil der af statsfinanserne blev skabt den økonomiske basis. Det ville også være bittert, om resultatet skulle have været som 46-loven.

I 1957 fandt man tiden inde til at bringe kommissionens arbejde i de afsluttende baner, og resultatet har vi i frisk erindring med lønningsloven af 1958. Dens indhold er der sagt for og imod, men taget som helhed er den udtryk for solidt arbejde, hvis virkninger sikkert viser sig gavnlige på langt sigt.

For lokomotivmændene løste den ikke fuldt ud de særlige problemer, vi havde i henseende til lønmæssig placering. Vore lokomotivfyrbødere fik vi givet en bedre status, medens spørgsmålet om manglende imødekommenhed overfor lokomotivførerstillingen gav anledning til lange, trange forhandlinger, der på et vist tidspunkt skabte en af de alvorligste situationer i organisationens historie, thi lokomotivmændene var

parat til at forlade tjenesten som en understregning af nødvendigheden i at stille lokomotivførerstillingen i forhold til arbejde og ansvar.

En hånd blev i sidste time udstrakt, og fremtiden vil vise i hvor høj grad, vi får linien fulgt op. Et er nemlig givet, organisationen vil ikke hvile på de opnåede resultater, vi må videre med udviklingen, der er fortsat berettigede ønsker, som bør efterkommes, lokomotivmændene kan ikke henvises til eventuelle konsekvenser.

Tjenestetidsreglerne står overfor fornyelse. Som en udløber af Lønningsloven af 1958 er nedsat et udvalg til at omarbejde tjenestemændenes arbejdsforhold, idet den arbejdstidsnedsættelse, det private arbejdsmarkeds lønmodtagere har aftalt, også må medføre ændringer for tjenestemændenes vedkommende. Udvalgets arbejde skal afsluttes 1961, idet det med lønningslovens vedtagelse var en udtrykkelig forudsætning, at der ikke måtte ske arbejdstidsnedsættelse for tjenestemændene før i 1961.

Som kørende personale har vi alle med dette arbejde forbundne ulemper i henseende til ubekvem arbejdstid, og ikke mindst døgnets mørke timer skaber problemer sammen med enervende, intensiv drift ved jernbanerne. Derfor må der sættes kraftigt ind for at afbøde ulemperne ved denne tjeneste – mindre gennem økonomisk kompensation – end ved en arbejdstidsforkortelse, der er følelig som frihed. De sidste ti år under de eksisterende tjenestetidsregler har tydeligt vist os nødvendigheden heraf. De mere eller mindre kunstige bestemmelser med en trediedel, halv og to trediedel afregning for visse udførte tjenester er ikke i overensstemmelse med kompensation for arbejdet, thi perioden fra arbejdets begyndelse og til dets slutning må være det reelle. At graduere arbejdstiden efter det man laver, må vi til livs. Den eksisterende bestemmelse om opholdet mellem hovedtjenesterne må derimod smidiggøres, idet erfaringerne viser det ønskeligt, for at kunne opstille tjenesteture, der er til at arbejde i.

Omend organisationerne har haft det stærkest mulige samarbejde med de administrative myndigheder, så har man dog ikke ladet muligheden for at udbygge det passere, og der næres derfor forhåbning til at sammentømre det gennem adgangen til at oprette samarbejdsudvalg ved statens virksomheder. Bestemmelserne herom blev fastsat i april 1949, og derved åbnedes adgang til at tale med om statsbanevirksomhe-

den. Når man imidlertid havde visse forhåbninger til resultaterne af disse udvalgs fremkomst, så kan man til gengæld med dette tilbageblik ikke sige, at forhåbningerne er blevet opfyldt. I statsvirksomhederne er deres opbygning forløbet trevænt, og de resultater, som er fremmet, er få og magre. Årsagerne hertil er vel flere, men som de væsentligste kan peges på udvalgenes begrænsning i henseende til at behandle virksomhedens sager – beføjelserne er lig nul – forlods har man frataget dem opgaver, som fortsat ønskes behandlet direkte gennem organisationerne, og på denne baggrund er udvalgenes arbejde i højere grad refererende, fremfor at man i samdrægtighed virkelig behandlede problemerne, hvad for statsbanernes vedkommende i forholdet rationalisering og personalets stilling er meget nødvendigt. Af samme årsag er personalets stillingtagen til udvalgene temmelig valen. Imidlertid må det vel antages – når man rettelig burde udbygge disse udvalg til at give personalet medbestemmelsesret over virksomheden – at der nogle steder ligger en indre modstand til bekæmpelse af entop denne tendens. Dog skal man ikke vedblivende indtage en negativ holdning til samarbejdsudvalgene, thi skal deres effektivitet fremmes, da må man tage en tørn for at nå det.

Det er både ret og rimeligt at anvende disse udvalg i arbejdet med den omsmeltningsproces, som statsbanerne er inde i. I spørgsmålene om modernisering og rationalisering er det påkrævet at have personalet med i arbejdet. Det borger for det fornuftige resultat – vi skal samarbejde og ikke modarbejde hinanden.

Statsbanerne er inde i en omdannelse. Når trækraftomlægningen nævnes, åbnes vide perspektiver. Stærkest – bortset fra driftsresultatet – præges lokomotivmandens arbejdsvilkår af denne omlægning. Ikke alle sider ved den er lige gode for os, men lad det være sagt med det samme, at lokomotivmanden fuldt og helt trækker sammen med alle gode bestræbelser på at få dette store arbejde lagt i de rette rammer. Det er jo afgørende at få oparbejdet det gunstigst mulige driftsresultat, uden at der dog af den årsag alene skal fratages personalet deres berettigede andel i udbyttet fra en så omfattende rationalisering, som trækraftudviklingen betyder.

Lokomotivpersonalet har med accept af eenmandsbetjeningen på MY-lokomotiverne ydet sit bidrag til en fornuftig løsning af den hensigtsmæssigste økonomiske fordeling, ved samtidig at

få betjeningen placeret til en bedre økonomisk afkastning. Til den ende bør ganske vist bemærkes, at bortfald af tomandsbetjeningen naturligvis er en betragtelig lettelse af lønningskontoen. På den anden side er eenmandsbetjeningen en naturlig konsekvens af de sikkerhedsmæssige foranstaltninger, der er truffet på den eenmandsbetjente trækraft.

Hele udviklingen har langt fra nået sin afslutning. Den har først taget rigtig fart for fire år siden, og vi står foran en stærk udvidelse i forbindelse med regeringsbestræbelser på gennem det internationale lånemarked at fremskaffe kapital til det, idet man både følger statsbanernes trækraftprogram op og søger at stabilisere den hjemlige maskinindustri beskæftigelsesmuligheder.

Selvfølgelig er der andre ting end de lønmæssige, som berøres af hele udviklingen, men inden for rammen af dette blads spalter, er der en begrænsning for detaljeret gennemgang af alle disse. Det er da også kun tanken ved dette jubilæum at tage de hovedhjørnestene, hvorom organisationens virke har bevæget sig de sidste 10 år, og som har givet arbejdsvilkår, som udenforstående vanskeligt vil være i stand til at bedømme. Har vilkårene ellers været svære, er der dog en vis tilfredsstillende i at se tilbage og i en samlet vurdering tage resultaterne op til dato. I så fald må erkendes – hvad der end altid måtte være af pletvis utilfredshed – at det ikke står så dårligt til endda, men selv om man altid skal give sig stunder til at studere historien og drage læren heraf, så skal man have blikket fremad mod kommende opgaver.

Organisationen er en stadigt arbejdende maskine. De, hvis interesser den varetager, skal fortsat sikres de bedst mulige løn- og arbejdsmæssige vilkår inden for rammen af et demokratisk samfund. Det demokrati vi ønsker, og som fagorganisationerne står som medgarant for. Vi, som lokomotivmænd, har grund til at hævde vor organisations traditioner, hvis beståen, som tilforn, bygger på det faste sammenhold, thi uden det bliver resultaterne små.

Målet er ikke nået med markeringen af 60 års dagen for organisationens stiftelse, vi må ile videre og gør det med taknemmelighedsfølelse overfor de mænd, der fødte og bar organisationsideen, disse mænds tanke må vi følge op, de gik ikke på akkord med problemerne, men frem efter ærlig og god vilje.

# Vi giver ordet til den gamle garde!

*På jubilæumsdagen kan vi glæde os over, at mange tidligere tillidsmænd ude fra afdelingerne og fra hovedkontoret trods høj alder er i bedste velgående. Med en særlig hilsen til disse foregangsmænd bringer vi følgende:*



*Rich. Lillie,  
foreningens  
formand fra  
1918 til 1929.*

Dansk Lokomotivmands Forenings 60 års jubilæum den 1. januar 1959 er en mærkedag i foreningens historie. Et rundt år er nået, omend man ikke opholder sig derved, som man gør ved et 25 års eller et 50 års jubilæum.

Som en af de mange, der i det forløbne åremål har haft en periode som medarbejder i organisationens tjeneste, og som derved har fået kendskab til forhold og vilkår for, hvad der kræves af en organisation og dens ledelse, ønsker jeg foreningen, dens medlemmer og ledelse til lykke med 60 års jubilæet.

Når man opnår en vis alder og står over for at kunne fejre et rundt år, er man naturligvis tilbøjelig til at se tilbage på årene, der gik – drage sammenligninger mellem før og nu; således også i dette tilfælde, hvor min gamle organisation fylder 60 år.

Årene 1912 til 1929 var den periode, hvor min indsats for lokomotivmændene blev gjort. Begyndelsen var meget svær, lokomotivmændene stod splittet, honette ambitioner hos en del lokomotivførere bevirkede, at de ikke kunne stå i forening sammen med lokomotivfyrbøderne.

Bestræbelserne gik nu ud på at få en samling. Efter mange besværlige møder – ofre af ungdommens idealistiske betragtninger, omorganisering af

foreningen, ændring af vedtægter, lykkedes det om sider at nå en samling af alle lokomotivmænd i samme organisation i 1915.

Siden – og stødt på gennem årene har lokomotivmændene stået side om side bag ledelsen og overvundet mange vanskelige situationer. Derfor alt taget i betragtning er det det absolutte grundlag – enighed – for en handledygtig organisation, som DLF er på sin 60 års dag.

Vi havde i 1912 en fattig organisation; ingen penge i kassen. Derfor var det alt om at gøre at fremskaffe en kassebeholdning til bestridelse af de stadig stigende udgifter, som kravene medførte.

Ved en gennemført agitation såvel i lokomotivfører- som lokomotivfyrbøderkredsen lykkedes det ved ekstrakontingenter, ved oprettelse af fond – kampfond – nordisk lokomotivmands-hjælpefond – og stigende kontingent at skabe et sundt økonomisk grundlag for organisationens drift og ved en gennemført sparsommelighed at skabe en formue, som ved min afgang i 1929 nærmede sig over en kvart million.

I min ungdom hørte man ofte »hvor mange er I – hvor rige er I«, det var tidens betragtning og bedømmelse, der blev lagt for en organisations betydning. Derfor glæder det en gammel medarbejder, at også på det økonomiske område har de skiftende ledere fortsat. En rig organisation er et stærkt værn.

Det fundamentale grundlag for en organisations fremtid var for så vidt nået.

Det vil her føre for vidt at komme ind på de mange fremskridt, der gennem årene blev nået, hvor fristende det end er, – men – lokomotivmanden stillede mange krav, men også til sig selv. –

Ferie- og Rekreationshjemmet på Røsnæs var en bedrift af lokomotivmændene. Det var mange penge, der på andelsbasis blev givet, men resultatet af arbejdet blev en kendsgerning. Lokomotivmandens forståelse for, hvad et sådant foretagende havde af værdi for ham, har tjent ham til megen ære, gennemført mange år, før andre organisationers bestræbelser, men også her har de senere ledere på den smukkeste måde forstået at udbygge og modernisere, så denne institution står som et mønster, og vi gamle, der startede det, føler tak-



nemmelighed over for senere generationers værdsætning og offervillighed.

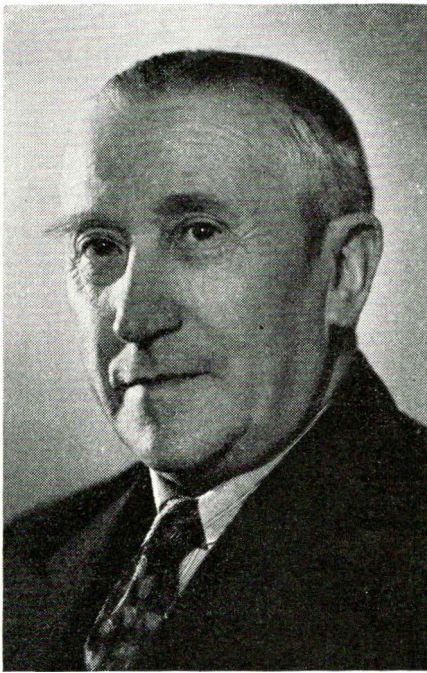
Jeg har haft den glæde at opleve organisationens 25 års, dens 50 års og nu dens 60 års jubilæum. – Gid den gamle ånd stadig må bestå i det gamle motto: Enighed – Kundskab – Hjælp«.

Altså et enigt lokomotivpersonale, en faglig dygtig og kundskabsrig medlemsstab og et gensidigt hjælpsomt kammeratskab.

Jeg bøjer mig i ærbødighed i mindet om de mange gode, gamle organisationsfæller – som nu ikke er mere – og for dem, der som jeg er passiv, alle, som i ungdommens og mandommens år bragte store økonomiske ofre til organisationen, som kæmpede side om side for en højnelse af standen og dens levevilkår.

Jeg ønsker DLF og dens ledelse en lykkelig fremtid.

*Rich. Lillie.*



*Soph. Jensen,  
foreningens  
formand fra  
1929 til 1947.*

Når Dansk Lokomotivmands Forening den 1. januar runder sine 60 år som organisation, kan lokomotivmændene med glæde og tilfredshed notere sig den udvikling, der er sket, og det arbejde, der er udført gennem årene, dels for at beskytte dem og dels for at højne deres kår og skaffe dem de bedst mulige forhold under udførelsen af deres arbejde.

Selv om jeg ikke var med i organisationens allerførste år, ved jeg, at det var en hård opgave, de første pionerer påtog sig ved organisationens start, thi der var problemer nok at tage fat på, og det tør roligt siges, at tillidsmændene ikke var velsete, når de mødte frem for at tale medlemmernes

sag. Embedsmændene betragtede det nærmest som en indblanding i deres arbejde, som de nok selv kunne ordne uden organisationens hjælp.

Indadtil var der også visse vanskeligheder at komme over. Adskillige af lokomotivførerne var ret konservativt indstillet og blændet af de to guldsnore, de havde på uniformshuen, så de kunne ikke forsone sig med at skulle stå i organisation sammen med lokomotivfyrbødere, der kun havde sølvsnore om huen, og disse lokomotivførere dannede derfor 9. kreds i Jernbaneforeningen, for her var de i selskab med det guld, de tørstede efter. Men det gav ofte anledning til gnidninger med de mange lokomotivførere, der ikke led af disse fine fornemmelser, men der skulle alligevel gå ca. 15 år, før dette forhold blev bragt i orden og 9. kreds ophævet.

Tjenestetidsregler var der ikke noget, der hed, og mange steder i landet fandtes ture med et time-tal, som ikke vil kunne forstås i dag, og med fridage, der ikke havde noget med fridage at gøre. Først omkring 1914 fik vi de første tjenestetidsregler, og selv om normen var sat til 234 timer, føltes de dog som en betydelig forbedring. Senere er reglerne forbedret gennem flere udvalgs- eller kommissionsbehandlinger og trænger nu igen til en omgang.

Uniform kendte vi ikke meget til, kun hue og kappe blev udleveret, så det var i mange tilfælde et noget tyndt påklædt lokomotivpersonale, man så, for slet ikke at tale om, at det jo ikke var stadstøj, man mødte i på arbejde. Først efter lønning-loven i 1919 blev der uniform for lokomotivpersonalet, forøvrigt en af de mest dramatiske forhandlinger i trafikministeriet, som jeg nogensinde har deltaget i.

Dette er kun enkelte af de mange problemer, som organisationen måtte beskæftige sig med, men der kunne fortsættes med ting som uddannelsesregler, forbedring af personalets værelses- og vaskerforhold, personalets retslige stilling, velfærdsforanstaltninger på lokomotiverne og meget andet, men det gælder næsten for det hele, at vi har måttet begynde på bar bund.

Hertil kommer så ting, som efterhånden måtte til for at følge med i udviklingen, og jeg skal nævne oprettelsen af kontor, konsolidering af organisationens økonomi, blandt andet gennem kampfonden, samarbejdet med andre inden- og udenlandske organisationer, nu sidst ved indmeldelse i De samvirkende Fagforbund, virksomheden med oplysningsarbejdet, det kooperative arbejde og oprettelsen af vort prægtige feriehjem.

Det kunne være fristende ved en sådan lejlighed at komme ind på en mere detaljeret beskrivelse, men jeg må af pladshensyn i bladet stoppe her, men det vil af det allerede nævnte fremgå, at det er et kæmpearbejde, der er udført af organisationen gennem de 60 år, og som kun er lykkedes gennem et udmærket sammenhold og god organisationsvilje blandt medlemmerne.

Når man gennem så mange år har arbejdet med damplokomotiver, kan det nok give et stik i hjertet, når man nu får at høre, at de kun skal benyttes ved festlige lejligheder, men pas nu alligevel på, der kommer måske igen alvorlige stunder, hvor det kan være rart at have damphesten i reserve.

Det ville være tåbeligt at stampe mod udviklingen, for det kan ikke bestrides, at motorerne går deres sejrsgang, således at lokomotivmændene må indrette sig efter det nye og se at få det bedste mulige ud af de ændrede forhold, selv om det kræver en vis indstilling.

Det skal være mit ønske på fødselsdagen, at organisationen altid må have mænd i spidsen, der forstår at indrette sig efter de eksisterende forhold, og de behøver ikke at være bange for at blive arbejdsløse, eller at organisationen skulle blive overflødig.

Held og lykke med arbejdet i fremtiden.

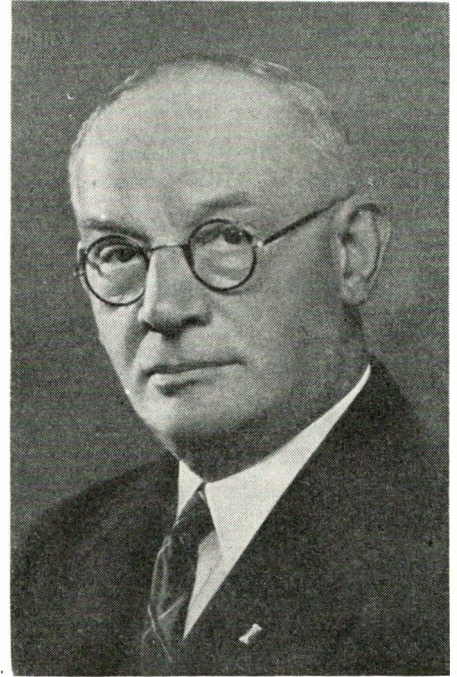
*Soph. Jensen.*

Som en af de tilbageværende lokomotivmænd, der var med ved starten af DLFF, nu DLF, vil jeg gerne efterkomme henstillingen om en udtalelse til DLF om forholdene for 60 år siden og i dag.

Jeg blev antaget som maskinarbejder den 18. april 1898 i København og ansat 1. december 1898 i Ribe netop i den tid, hvor agitationen over hele landet var stærk for at samle lokomotivmændene til fælles arbejde for bedre løn og arbejdsforhold samt et bedre forhold mellem over- og underordnede.

At lønforholdene var små, der for en faglært mand som fyrbøder af 3. kl. var kr. 67,05 pr. måned, når bidrag til pensions- og sygekasse var fratrukket, er indlysende, at arbejdstiden var lang og streng, ikke under 10 à 12 og tit flere timer i døgnnet med overbelastede tog og små maskiner, er også indlysende.

At der var god grobund hos de unge til at organisere sig er en selvfølge, når det tages i betragtning, at de fleste unge i forvejen var organiseret i smedeforbundet, hvorimod det kneb stærkt for lokomotivførerne, der for de flestes vedkommende



*L. M. Schmidt,  
foreningens  
hovedkasserer  
fra 1925 til 1943.*

var af en anden generation end vor og mente, det skulle være en selskabelig forening.

Altså vi startede 1. januar 1899. Selvfølgelig var der store hindringer, der skulle overvindes både overfor vore højere foresatte, der ikke var venligt stemte, men også inden for vore egne rækker, især når vi kom til møderne, hvor det ikke var velset at have en anden mening end den, lokomotivførerne angav; derfor gik der også år, før vi foreningsmæssigt fandt hinanden, men vi holdt sammen.

Jeg var i Ribe og kom tilbage til København 1. april 1899, hvorefter jeg 1. oktober 1900 blev sendt til Struer som 2. klasses fyrbøder. Det var nemlig sådan, at maskinchef Busse ville blande sit personale, så vi fik en større føling med hinanden. Dette var en god ide, syntes jeg, tjenstligt set, men også for os, derved kom vi i mere personlig kontakt, omend det gav nogen utilfredshed blandt dem, det ramte, men derved blev man kendt med forholdene både i øst og vest og fik indsigt i mange forhold, der måtte ændres, om også det gik langsomt.

Om en enkelt ting vil jeg gerne fortælle: På Sjælland skulle fyrbøderne selv rense fyr, hvilket den gang var rimeligt, men i Jylland skulle han både rense fyr, røggkammer og askekasse. Dette synes jeg var for meget, og påtalte det over for maskininspektør Duseberg, der sagde: »De tror vel ikke, De kan komme fra København og lave om på forholdene her«. Jeg opgav ikke sagen, og nogen tid efter blev vi fri for at rense askekasse. Jeg tror, når jeg ene mand påtalte det, ordnede det sig netop, fordi organisationen var i sin vorden.

Mange lignende ting er foregået gennem årene. Nu vil jeg gerne mindes de mere festlige tildragelser. Den første »Nordiske Lokomotivmandskongres« fra 1. til 6. maj 1901 i København, hvor jeg var repræsentant for fyrbøderne i Struer. Jeg ser i min regnskabsbog fra den gang at have modtaget 14 kr. i diæter for hele turen, der var nemlig ikke flere penge i kassen. Det var en oplevelse at være med. Disse kongresser fortsatte senere til Norge og Sverige gennem årene med hundreder af vore medlemmer som deltagere; det var synd de holdt op.

Ja, så var der jo vores 25 års jubilæum sat op i den store stil. Alle lokomotiverne i hele landet, der kørte ud om morgenen, var blomstersmykkede med guirlander og flag, og festen om aftenen med sine ca. 500 deltagere, hvor det store smukke banner blev afsløret, var foræret hovedbestyrelsen af foreningens damer.

Vi må heller ikke glemme 40 års og 50 års jubilæet hver med sine ca. 700 deltagere.

Af pladshensyn må jeg slutte, jeg kunne ellers blive ved i det uendelige at fremdrage episoder indenfor mine 45 år ved DSB og DLF, der ophørte

i 1943. Forinden har jeg i tankerne alle de mænd, som fra den første dag i 1899 har gjort det store arbejde; jeg vil ikke nævne navne, mange er gået bort, men alle har de jo sat deres eftermæle i erindringer hos alle lokomotivmænd, der så enigt har samlet sig under DLF's banner og motto: Enighed – Kundskab – Hjælp.

Med denne lille opsats har jeg gerne villet give alle mine fhv. kolleger under enhver af vor organisations stillingsbetegnelser de hører et lille indtryk af tiden for 60 år siden, og så kan I selv lægge til og se, hvilken forskel der er i dag både løn- og arbejdsmæssigt, og hvilke værdier DLF har samlet i feriehjemmet og de øvrige fonds, alt sammen udført ved en fast sammentømret enighed i fælles bestræbelser blandt alle lokomotivmænd for fremgang og velfærd.

Mit inderligste ønske skal da være på 60 års dagen, at I samler jer tæt om den hovedbestyrelse, I selv har valgt, og som vi ved på alle måder arbejder for jeres fremgang og velfærd under jeres dygtige unge formand, E. Greve Petersen.

L. M. Schmidt.

---

Fra pens. lokomotivfører A. MØLLEBRO, tidligere Hgl, der er samler af historisk materiale med tilknytning til jernbane-driften, har vi modtaget nedenstående foredrag holdt i Industriforeningens møde den 19. november 1839 af professor dr. Georg Frederik Ursin.

## Om Sporveie med særdeles Hensyn til deres Anlæg i Fædrelandet

Den særdeles Opmærksomhed, som er viist det projecterede Sporveisanlæg imellem *Flensborg* og *Tønningen*, forsaavidt Regjeringen foranstalter det fornødne Nivellement eller Afveining af Terrainet, tilsiger sin Medvirkning til Terrainets Udviisning og muligt billige Erhvervelse, fritager for Toldafgifter ved de fornødne Materialiers og Maskiners Indførsel, vækker vistnok nu mere, end nogensinde forhen, Interesse for disse vor Tids mærkelige Anlæg, der i saa høj Grad have havt og end mere antages at ville have Indflydelse paa Samfærdselen imellem Land og Land og indenfor selve Landets Grændser, alt-  
saa til at hæve Handelen, gennem denne begunstige Industrien og tillige fremme og vedligeholde den Communication, som Venskabs- og Familieforholde i saa mange Tilfælde gjøre Krav paa.

Naar jeg her, for Dem, mine ærede Tilhørere, fremsætter de Hovedpuncter, der ved denne Sag kunne være mærkeligst, da er Meget Dem vistnok bekjendt, og jeg kunde henvise deels til fremmede Værker, og deels maa-  
skee nærmest baade til det af mig udgivne Tidsskrift\*) og til mit Foredrag over Dampmaskinen\*\*), hvor, formedelst den vigtige Anvendelse, denne mægtige Kraftyder faaer paa Sporveiene, disse særdeles maatte omtales. Dog hvad saaledes staaer adspredt, ønsker De maa-  
skee hellere her fremstillet samlet, dertil knyttet hvad den nærværende Tid, der ikke bruger Aarhundreder eller Menneskealdrer, for at lade techniske Opfindelser voxer, men i et enkelt Aar seer, ligesom Sæden paa Marken, deres Spire, deres

Fremvæxt og deres rige Frugt for Samfundet, i denne Henseende har frembaaret; og De ville da med mig undersøge: skal denne den menneskelige Tænkings Gave ogsaa høre vort Fædreland til?

Vi Danske boe, adskilte ved Sunde og Bælter; mellem Øst- og Vestboerne af Danmarks Halvø, der strækker sig op, som en Skillemuur, mellem Nord-  
søen og Østersøen, gaar den uvejsomme Hedestrækning, der staaer som et af Mangen uoversteget Skjel, hvilket hindrer Udvexlingen af Producter, altsaa standser Handelen, ja ogsaa Udvexlingen af Ideer, saa at der er en Grundforskjellighed i Sæder og Character mellem samme Lands, ja samme Provindses Indbyggere, større end den, der er imellem Østerjyden og Fyenboen, mellem Fyenboen og Sjællænderen. Skulle alle vi Lands-  
mænd have lige Adgang til Landets

\*) Magazin for Kunstnere og Haandværkere, især sammes anden Række, 4de og 5te Bind.

\*\*) Sammes 8de, 9de og 10de Forelæsning.

fælleds Producter, skulle vi med lige Lethed kunne tilegne os de, som vore driftige Sømænd tilføre os fra hiinsides Verdenshavet og fra Nord-Europas store, af frugtbare Kyster indsluttede Hav, Østersøen, da maa Landets enkelte Dele have lette Communicationer, der maa være Vei over Land og Hav, ad hvilken Varer og Personer let kunne føres.

I sidstnævnte Henseende har Dansken stedse vidst at finde Vei, skjøndt Kjølens ikke efterlod Spor; med Kraft har han trodset Vind og Vove, og Dampskibet, der hurtigere og bestemtere end Seilfartøiet, fører fra Havn til Havn, er ham ikke ukjendt; men over Landet gaaer paa mange Steder kun en høist ringe, mellem enkelte Puncter næsten ingen Vei, overalt savne Transporterne den fornødne Hurtighed, ihvorvel Anvendelsen af Hestekraft ingenlunde er forholdsmæssigen ubetydelig. Vi ville derfor betragte Betingelserne for Landtransporten, Midlerne, hvorved den kan lattes.

I et Land, hvor ingen Vei er dannet, er man næsten udelukkende indskrænket til at bruge Lastdyret, ikke *trækkende*, men *bærende*. Alle Reiser og Transporter i *Island* skee saaledes til Hest og med Pakheste. Gaaer Hesten ikkun i et jævnt Skridt, kan den bære betydeligt, 200–300 Pund; endnu mere bære andre Lastdyr, saasom Kamelen, der anvendes af Caravanerne i Østerland, og har saaledes faaet det betydningsfulde Navn Ørknens Skib. Men, hvor Veie findes, hvor Vogne kunne anvendes, vil med Dyrets vel mindre Trækkekraft kunne udrettes langt mere. Trækkekraften skal nemlig ikke som Bærekraften anvendes til umiddelbart at føre en Byrde frem, men ikkun middelbart ved at overvinde dens *Gnidningsmodstand*.

Lader os antage det simpleste Tilfælde, at en svær Byrde, en tung Steen, skal føres frem. Lad denne Vægtvære 1000 Pund og lad den hvile paa et nogenlunde lige Jordsmon; men som dog tildeels er blødt, tildeels har Ujævnheder, forsaavidt det er bevoxet med Græs o. desl. Byrden vil da frembyde imod Jordsmonnet en betydelig *Gnidningsmodstand*, og, for at flytte den afsted, vil der maaskee be-

høves en Trækkekraft af 300 til 400 Pund, omtrent  $\frac{1}{3}$  af Byrden, som endvidere vil tiltage, hvis den enten trykker sig ned i Jordsmonnet, eller ogsaa dette er mere ujævnt. Arbejderne, som skulle føre en saa betydelig Byrde frem, hjælpe sig vel da, ved at lægge Ruller under samme, og *Gnidningsmodstanden*, der før var *slæbende*, bliver nu *rullende*, og saaledes betydeligen formindsket. Maaskee vil man nu med mindre end den halve Trækkekraft, eller endnu med mindre, føre Byrden frem. Skulde mindre Sager transporteres, der ikke indbyrdes have noget fast Sammenhæng, f. Ex. Steen, Jord, Gjødning, Brændsel, Korn, der pakkes i Sække, som beqvemt kunne bæres af een Mand, saa er det rimeligt at styrte disse i en Kasse, men under denne ligeledes at anbringe Ruller eller Hjul. Saaledes fremkommer *Lastvognen*, indrettet til med to eller fire forspændte Heste, at føre betydelige Læs af de nævnte eller lignende Sager frem.

Ogsaa *Persontransporten* besørger beqvemt paa lignende Maade. Man behøver ikke at lade, som i Fortiden, Damen ride paa *Pasgænger*, naar hun skal foretage en Reise, eller lade den Syge transportere i en *Rosbaare*; thi *Karmen* frembyder dog flere Bequemmeligheder og vil, som Erfaringen viser, kunne uddannes til et ret beqvemt *Befordringstøj*.

Men hertil kræves, at *Gnidningsmodstanden*, saavidt muligen er formindsket. Lade vi *Jordsmonnet* forblive uforandret, da vil som oftest dette ikke gjøre behørig *Modstand* mod *Hjulenes Indtrængen*, især hvis disse ere smalle; har det paa *Overfladen* Sand eller *Gruus*, da ville opstaae *Hindringer* mod *Vognens Fremskriden*. Man nødes derfor næsten stedse til at sørge for, at *Veien* gjøres behørig *haard*, saa at *Hjulene*, selv om de bære et tungt Læs, ikke synke ned; og at den faaer en nogenlunde glat *Bedækning*, der, foruden at den formindsker *Gnidningen*, tillige bevirker, at *Læsset* skaanes, forsaavidt det mindre lider af *Rystninger*.

Er *Veien* en sædvanlig, dog tør *Jordvei*, bedækket med *Gruus*, altsaa vel ingenlunde særdeles fuldkommen, bliver *Gnidningsmodstanden* dog kun

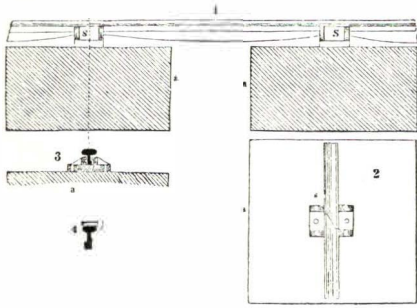
$\frac{1}{12}$  til  $\frac{1}{15}$  af *Trækkekraften*. Tænke vi os altsaa en *Vogn*, forspændt med to Heste, for hvilke vi kunne ansætte, hvis de gaae i et jævnt *Skridt*, 125 Punds *Trækkekraft* for hver, i Alt 250 Pund, ville de kunne trække et Læs frem af 3000 Pund eller noget derover, deri beregnet *Vognens Vægt*. For en bedre Vei, f. Ex. *Chauseen*, den *macadamiserede Vei*, belagt med sønderslagne *Steen*, eller *Steenbroen*, bliver *Gnidningsmodstanden* mindre,  $\frac{1}{20}$ – $\frac{1}{24}$  af *Læsset*, saa at to Heste vilde kunne føre 5000–6000 Pund frem, deri dog ogsaa beregnet *Vognens Vægt*.

Om vi nu endog formindsker dette Læs en Deel, ofte til det Halve, eller endnu mindre, fordi vi ønske en større *Hurtighed*, end den, hvormed Hesten kan gaae, naar den skal udøve en saadan *Trækkekraft*, eller ogsaa tage *Hensyn* til, at *Veien* paa enkelte Steder kan have *Huller*, ikke er tør o. s. v., indsee vi dog, at *Læsset*, selv fraregnet *Vognen*, nu er langt betydeligere, end hvor Hesten udøvede sin *Bærekraft*.

Men *Veien* kan endnu yderligere forbedres; vi kjende i *Metalterne* *Stoffer*, som forene med deres eiedommelige *Haardhed* den *Egenskab*, at kunne opnaae en høi *Grad* af *Glatthed*; og saaledes bliver *Jernveien* langt fuldkomnere end nogen af de *Veie*, man har lagt med de tilfældigviis paa *Stedet* værende *naturlige Materialer*.

For at forene den høieste *Grad* af *Styrke* med den størst mulige *Besparelse* af *Materiale*, har man indskrænket sig til saaledes at bedække med *Jern* ikkun den Deel af *Veien*, hvorover *Hjulene* gaae, altsaa *Sporene*, i en passende *Brede* af ikkun faa *Tommer*. *Sporene*, dannede af fortløbende *Jernskinner*, gives, enten ved at styrke dem forneden ved *Metalribber* og lægge dem fast paa *Steenblokke*, den fornødne *Stivhed*; eller ogsaa fæster man dem paa stærke *Bjælker*, fastgjorte til *Tværbjælker*, der ere lagte paa *Pæle*, nedslagte i *Veien*.

Omstaaende *Figur* viser den *Indretning*, som nogle af de fortrinligste engelske *Sporveie* have; a a ere svære *Steenblokke*, tildeels nedgravede i *Jorden*, og der aldeles fastliggende;

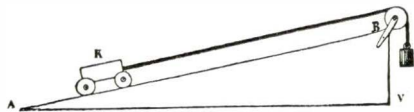


paa dem ere anbragte jernstøbte Stole *ss*, som ere viiste fra Siden i Fig. 1, ovenfra i Fig. 2 og i Gjennemsnit i Fig. 3, hvilke bære Sporene; disse ere Jernstænger af udvalset Smedejern, foroven af behørig Brede, dog noget afrundede; nedentil ende de sig i en Ribbe, der i Midten, hvor Sporstængerne ligge frit, gaaer dybere ned, som det er viist i Gjennemsnit Fig. 4. Sporstængerne have en Længde, der gjør, at de strække sigover flere Stole, saa at kun ved hver 3die er en Samling, som den, der er viist i Fig. 2. Vognene, som gaae paa disse Spor, ere forsaavidt forskjellige fra sædvanlige Vogne, at paa Siden af Hjulskinnen er anbragt en Rand, see Fig. 4, som griber om Sporet og saaledes forbyder Vognen at glide; en lignende Rand, paa det modsatte Hjul, fatter om det andet Spor, og Vognen kan saaledes ikke glide ud til nogen af Siderne.

Hvor Steenblokkene ikke let kunne tilveiebringes, og under mange andre Forholde, især i Lande, hvor Jernet ikke kan have til saa billig Priis som i England; Træet derimod er mindre kostbart, har man valgt Træ til Underlag; ogsaa hos os fortjener maaskee denne Construction især Opmærksomhed. Fig. A viser Sporveien i et Tværgjennemsnit; Fig. B samme ovenfra; a er Bøgepæle, 9 til 10 Tommer tykke; b ere Tværtræer eller Tværsveller af Fyr, 6 Tommer brede, omtrent 13 Tommer høie, som ere fastgjorte med Jernbolte til Pælene. Disse Tværsveller blive i 7 til 8 Alens Afstand lagte enten enkelte eller dobbelte, som Tegningen viser, og over dem strækkes Længdebjælkerne af Fyrretræ, 9 Tommer brede og 6 Tommer høie, hvilke bære Jernskinnerne, der ere fastgjorte til samme ved stærke Søm eller Skruer, hvortil Hullerne ere viiste i Fig. C.

En saadan aldeles fast, fra Begyndelsen og fremdeles ved Bruget behørigt glat Sporvei, vil i høi Grad formindske Gnidningsmodstanden; denne bliver ikkun  $\frac{1}{240}$  af Trækkekraften. En eneste Hest, ansætte vi dens Trækkekraft, som forhen, til 125 Pund, vil trække 30 000 Pund; regne vi endog her  $\frac{1}{3}$  fra, som Vognens Vægt, trækker den et Læs af 20 000 Pund, altså i Alt 8 til 10 Favne Brænde.

Men der ere flere Betingelser, som maae tages under Overveielse, ved ethvert Veianlæg og saaledes ogsaa ved Sporveiene. Naar vi have nævnet Gnidningsmodstanden, som den eneste Hindring, der skal overvindes, have vi forudsat, at Veien er aldeles horizontal eller vandret. Gaaer det opad Bakke, vil Tyngden tildeels komme til at virke. Vi kunne bedst oplyse dette ved en liden Model, liig hostegnede Figur. Er *AB* en Skraaning, der stiger f. Ex. 1 Alen paa 5 Alen, vil Vognen *K* vel ingenlunde behøve sin fulde Vægt, for at holdes oppe; men

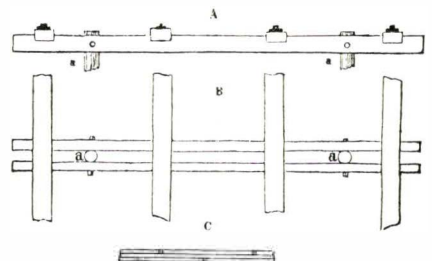


et Lod *V*, liig  $\frac{1}{5}$  af Vognens Vægt, er her tilstrækkeligt, eller overhovedet en Vægt, der staaer i samme Forhold til Læssets Vægt, som Skraaningens Stigning til dens Længde. Anvende vi dette paa vore Veie, er vel ingen af dem saa steil; men, om der ogsaa blot i ringe Grad er en Bakke, bliver strax en betydeligere Trækkekraft fornøden. Lader os antage, at vi have en sædvanlig Vei, hvor Gnidningsmodstanden er  $\frac{1}{12}$  af Læsset, da vilde en Hest trække 12 Gange 125 Pund eller 1500 Pund; men, var denne Vei lagt opad en Bakke, hvor Stigningen var 2 Tommer paa Alen, behøvedes endvidere en Trækkekraft af 125 Pund, for at holde Læsset, altså i Alt 250 Pund; eller man maatte forspænde to Heste. Var Veien endnu bedre, saaledes at Gnidningsmodstanden var ikkun  $\frac{1}{24}$  af Læsset, og man, paa Grund heraf, havde givet Hesten et Læs af 3000 Pund, vilde en saadan Bakke, som den nævnte, kræve endvidere en

Trækkekraft af  $\frac{1}{12}$  af 3000 Pund eller 250 Pund; altsaa maatte Trækkekraften være deels af den Grund, deels formedelst Gnidningsmodstanden, i Alt 375 Pund, eller man maatte forspænde 3 Heste i Alt, og endeligen ved Sporveien vilde Gnidningsmodstanden være vel i høi Grad formindsket, men, havde man paa Grund heraf, forøget Læsset til 30 000 Pund, vilde paa en Bakke, som den nævnte, kræves i Alt 21 Heste, nemlig 20 Heste for at udøve 2500 Punds Trækkekraft, hvorved Læsset, der er 12 Gange 2500 Pund eller 30 000 Pund, holdes paa Bakken, og 1 Hest, for at overvinde Gnidningsmodstanden.

Men det er aabenbart, at en saadan Sporvei ikke vilde medføre synderlig Fordeel; det maa derfor være nødvendigt paa Sporveien endnu i høiere Grad, end paa den sædvanlige Kunstvei, Chauseen, at undgaae alle Bakker. Herved opstaaer nu ved Anlægget særdeles store Vanskeligheder. Intet Land, selv ikke vort flade Land, er saa aldeles frit for Bakker, at jo betydelige Udgravninger og Opfyldninger maae udføres; og disse Jordarbejder, ligesom Broanlægene, der blive fornødne, ikke blot over Vandløb, men ogsaa ofte i et moradset Jordmon, udgjøre stedse en væsentlig, ja ofte den største Andeel af de Bekostninger, hele Anlægget koster. Ja stundom vilde Udgravningerne blive saa betydelige, eller omvendt Opfyldningerne, at man har foretrukket at føre Veien ad de saakaldte *Tunnels*, d. e. underjordiske Gange, hvorved da rigtigt nok vindes den Fordeel, at man ikke har Noget at gjøre med det overliggende Terrain (altsaa Gader o. s. v. kunde forblive, som de vare); men man tillige er underkastet ikke faa Uleiligheder ved behørigt at skaffe Luft og Belysning i disse Kjældergange.

Vi have hidtil kun nævnet *Hestekraften*; dog det er ingenlunde den,



der udelukkende, ei engang hyppigst anvendes paa Sporveien. Vel har den een, og det en væsentlig Fordeel, som er eiendommelig for Kraften af levende Væsner overhovedet, at Hesten kan, ansporet af Kudsken, en føie Tid anstrenge sig betydeligt mere, og saaledes kan den overvinde paa Sporveien en liden Stigning, der dog ikke varer i for lang en Strækning, ogsaa tilfældige, mindre Ufuldkommenheder ved Sporene; men, naar vi forlange en betydelig Hurtighed, vil Hestekraften i høi Grad formindskes; ja vi træffe ret snart en Grændse, som Hesten, selv om vi gave den aldeles Intet at trække, ikke kan overskride, især naar vi forlange af den uafbrudt Arbeide i flere Timer af Dagen. Trækkekraften 125 Pund, som vi hidtil have forudsat, svarer næmliq til et jævnt skridt, hvorved Hesten gaaer ikkun  $2\frac{1}{2}$  Fjerdingsvei i Timen (250 Fod i Minutet, lidet over 4 Fod i Secundet). Ville vi have den dobbelte Hurtighed, saa at Hesten gjør  $1\frac{1}{4}$  Miil i Timen, altsaa den Hurtighed, vi forlange paa Reiser, kan Trækkekraften ikke ansættes til mere end 30 til 40 Pund; vi ville altsaa paa en god Chaussee, hvor Gnidningsmodstanden kan ansættes til  $\frac{1}{24}$ , med en Hest kunne trække ikkun 800 Pund; paa Sporveien 10 Gange saameget eller 8000 Pund; en Hurtighed, der var 3 Gange saa stor,  $1\frac{7}{8}$  Miil i Timen, er vel almindelig ved den offentlige Befordring i England; men den forudsætter fortrinlige Heste, og at disse ombyttes saare hyppigt, hver anden Miil, og gjøre kun en enkelt saadan Tour dagligen; Trækkekraften maa i saa Tilfælde nedsættes endnu mere; for endnu større Hurtighed af 2 til  $2\frac{1}{4}$  Miil i Timen, bliver Hestens Trækkekraft kun 10 til 12 Pund, og den udholder en saadan Anstregelse kun een Time dagligen. Hesten maa da tillige være af en særegen kraftig og dog hurtig Race, maa fodres og røgtes med største Omhyggelighed, og er

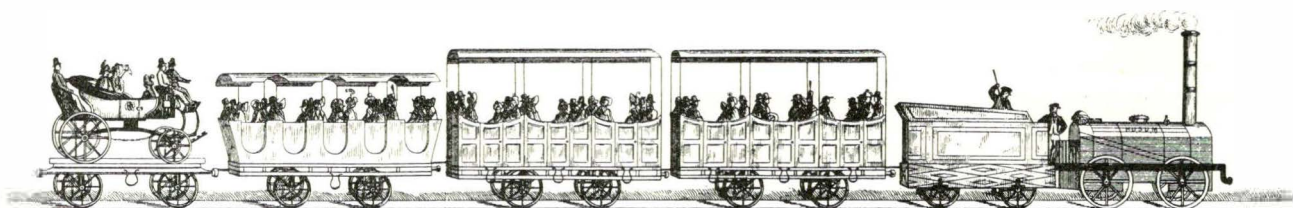
dog, inden faa Aar, uskikket til videre Brug af saadan Art.

Man har derfor tyet til *Dampen*, for at faae en rigelig Kraft og stor Fart. Det vilde være for vidtløftigt her at beskrive *Dampmaskinen*, hvorom man desuden vanskeligen faaer en Idee, uden at betragte den i Gang, eller ved Modeller, Tegninger og udførlige Beskrivelser nøie at gjøre sig bekendt med samme; og vi kunne saaledes ene bemærke, at den uhyre Kraft, Vanddampene formaae at udøve, naar de ved en fortsat Opvarmning efterhaanden optage mere Vand, og deres Spændighed forøges, bliver her taget i Brug til i en Pumpecylinder eller stærkt Rør at drive et tætsluttende Stempel, fra hvis Stempelstangatter udgaaer Bevægelse. Dampvognen, som vi her nærmest have for Øie, fører med sig sin Ovn og Kjedel, hvor igjennem gaae en Mængde tynde Metalrør, der lede den stærke Hee fra Ovnen, hvori brændes Cokes (forkullede Steenkul, hvilke, ligesom Trækul, ikke give Røg); disse Rør omgives af Vand, som saaledes forvandles til Damp. Fra denne Kjedel gaaer Dampen over i Dampcylinderen eller Dampstøvlen, hvori Stæmplet bevæger sig, og fra hvis Stempelstang udgaae Ledestænger til Hjulene, som saaledes omdreies. Ved Haner og Ventiler, som Maskinen selv driver, skeer Dampens Indladen i Cylinderen til rette Tid, ligesom dens Udladen op i Skornstenen, hvor den tjener til at befordre Lufttrækket; en Maskinist, der er med paa Vognen, sørger blot for, at Alt bestandigen er i Orden, og forsyner Ovnen efterhaanden med Brændsel, ligesom Kjleden med Vand, af hvilke tvende Fornødenheder Maskinen i en Bivogn fører den til Reisen tilstrækkelige Mængde med sig; eller ogsaa forsyner man den paa Mellemstationerne hermed.

Saadan en Dampvogn med Vand i Kjleden, Cokes paa Ildstedet, har vel en betydelig Vægt, 16 000 Pund, og

dens Bivogn med det til en Reise af 3 til 4 Miil fornødne Brændsel og Vand veier omtrent 8000 Pund; men den har en saa betydelig Kraft, at den, med en Fart af 3 til 4 Miil, altsaa større end den, hvormed Heste kunne løbe, undtagen for en aldeles føie Tid, og da uden at trække Noget, formaaer at trække et Læs af over 80 000 Pund eller 250 Skippund, læssede paa flere Vogne, saa at den hele Vægt, hvormed Dampvognen farer afsted, dens egen iberegnet, kan ansættes til 400 Skippund. Ja en større Fart er endog mulig; man har Exempler paa, at Dampvogne have paa Sporveie i en enkelt Time gjort 6 til 7 Miil. Saaledes vilde f. Ex. en Reise herfra til *Helsingør* kunne tilendebringes i een Time; Reisen fra *Flensborg* til *Tønningen*, fra Øst til Vest, tværs over Sønderjylland, ligeledes omtrent i samme Tid.

Mod Anvendelsen af en saadan Kraft, hvis mægtige Virkninger til at besørge hurtigt selv de største Transporter vi have lært at kjende, har man gjort flere Indvendinger. Man har anført mod samme den Fare, som Dampkjledens Sprængning kunde afstedkomme. Men, uanseet at Passagererne føres paa aldeles særskilte Vogne, ofte først efter en lang Kjæde af andre Vogne, der følge paa Dampvognen, og at det vilde være let at opføre et aldeles betryggende Skjold mellem denne og Passagerervognene, saa er ved Dampkjledens egen Indretning saadan Sprængning afværget. Et enkelt Rør i Kjleden kan vel gaae itu; men heraf afstedkommes ingen Ulykke, uden at Vandet vilde komme i Ilden og slukke den, og Maskinen saaledes standses; vi vide heller intet Exempel fra de senere Aar, efter at Dampvognene ere blevne almindelige og deres Kjledler væsentligen forbedrede og betryggede, at en eneste saadan Kjedel er sprungen. Stundom hører man derimod Ulykker afstedkommes ved Paakjøren paa andre Dampvogne, som



ved Uforsigtighed findes paa samme Sporveielinie o. s. v., eller ogsaa paa andre Vogne, Kreaturer, Mennesker, der ikke behørigen have agtet det givne Varsel at fjerne sig; men det er indlysende, at ved dette nye Befordringsmiddel kan Erfaringen endnu ikke have lært alle nødvendige Forsigtighedsregler; og dog er selv nu, naar vi tage Hensyn til den uhyre Masse Mennesker, der færdes paa og ved Sporveiene, Ulykken langt mindre, end den, der indtræffer ved løbske Heste, væltede Vogne og alle lignende dagligt forekommende Uheld, som, just ved at de ere sædvanlige, ikke omtales; medens Alt, hvad der passerer paa en Sporvei nu, i disses Nyhed, forkyndes gennem alle Verdens Aviser.

Endvidere har man indvendt, at Hestekraften jo paa denne Maade vil blive unyttig; men, erindre vi, at denne Kraft er stedse kostbar, at den tærer en stor Deel Producter af den Jord, ved hvis Afgrøde Mennesker kunde ernæres, at, om vi fra vore Transporter kunde spare nogen Hestekraft, vort Landbrug med Fordeel stedse kan anvende den, saa ville vi heri just finde et betydeligt Fortrin ved Dampvognen. Og, om man nu endog skulde mene, at en talrig Klasse af Medborgere, f. Ex. Fragtmænd, Vognmænd, Postholdere o. s. v., som nu søge deres Erhverv ved at anvende Heste til mangfoldige deels private, deels offentlige Befordringer, skulde ved Sporveiene og Dampvognene miste deres Fortjeneste, saa vil man betænke, at deels Sporveies Anlæg kun skeer efterhaanden, og Hine ville saaledes imidlertid kunne opsøge anden Virksomhed for deres Flid og Drifts-capital, deels vilde Transporterne med Heste, om de endog forandres, ingenlunde formindskes; strax kræver næmmlig Sporveien, ved sit første Anlæg, betydelige Transporter af Jord og Bygningsmaterialer, af Opsynsmænd og Arbeidere, og senere vil det

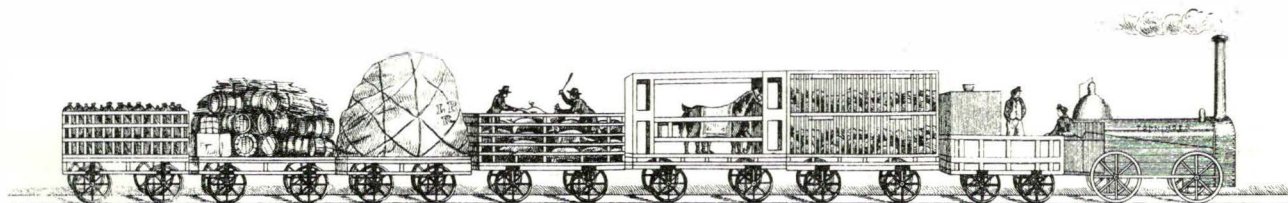
blive en væsentlig Sysselsættelse for Mange at transportere til og fra Sporveien Gods og Passagerer, som der færdes.

Dog vi vende os fra disse formeentlige, mindre Mangler til de virkelige, store Fordele, som Sporveiene medføre, i Følge hvad man ei blot kan ane, men efter hvad Erfaringen paa saamange Stæder allerede med Bestemthed lærer.

Vi kjende Alle den store Fordeel, som de selskabelige Forholde yde Menneskeslægten, hvorved denne optræder som Menneskesamfund, den gunstige Indflydelse, de have paa Menneskets Aandsudvikling. Vel dølg vi ikke for os, at den stigende Civilisation fremkalder Udskeielser; vel vide vi, at ved Samlivet af mange Mennesker i de store Stæder opstaae Laster, som just trives bedst i disses qualme Luft; men, ligesaa lidet vi kunne, ønske vi derfor, at see disse Stæder, hvor saa mange Bequemligheder, ei blot for vor legemlige, men ogsaa for vor aandige Tilværelse findes samlede, ødelagte, at see Slægtninger, der nu boe os nær, skilte halve eller hele Dages Reiser fra os, eller maaskee os selv drage bort, flytte fra Læreanstalter, Kunstsamlinger, Stads- og Regjeringscollegier. Men skulde, med en stedse stigende Folkemængde, disse Fordele forblive, da sammenpakkes vi paa et snævert Rum, da lide vi mangfoldige Ubequemligheder; vi boe dyrt i indskrænkede Boliger; vi kjøbe dyrt og ofte slet vore Livsfornødenheder. Dog, kunde vi udvide Stædernes Omfang, uden at gjøre Veien fra Mand til Mand længere, da vilde vi ikke være bekymrede for den i Stæderne stigende Folkemængde; kunde vi sætte os i Berøring med et mere udstrakt Opland, da vilde vi fra dette have Levnetsmidler og andre Fornødenheder, som den, der ikke er Landbruger, maa tilkjøbe sig. Sporveiene og Dampvognene, farende paa samme, udstrække *Rummet*, medens

*Tiden* bliver den samme. En *Berlinerinde* har sin i det fire Mile borte liggende *Potsdam* boende Datter ikke længere fra sig, end en *kjøbenhavnsk* Moder et kjært Barn, der boer ved *Damhuset*. »Es ist eine kleine Stunde dahin«, siger hun, som kjører med Dampvognen; »jeg behøver næsten en Time«, siger denne, »for at komme til mit Barn, om jeg ogsaa vil kjøre.« Stræk en Jernbane til *Helsingør*, og vi ville til Pintsen deeltage i Folketfesten ved *Hammermøllen* paa *Sjællands* skønne nordlige Strand. Lad fra *Kjøbenhavn* udgaae Sporveie i Nord, i Vest og Syd, hvor nu Hovedlandveiene gaae, vi kjøre paa hine dobbelt, tredobbelt, firedobbelt saa hurtigt som paa disse; men vort Opland strækker sig da til en Halvtreds, af den dobbelte, 3 Gange, 4 Gange saa store Diameter, altsaa selv i *Fladerum* ikke 2, 3 og 4 Gange saa stor, men 4 Gange, 9 Gange, 16 Gange saa stor; fra 4 Gange, 9 Gange, 16 Gange saa stort Ager- og Græsland, fra fjerne Skove og Moser, hvorfra Hovedstaden hidtil ikke med Fordeel kunde forsynes, ville saaledes nu tilføre os Producter; der ville komme nu 4, 9, 16 Gange saa mange Kjøbere fra Landet til Stadens Handlende.

Der er ingen Befordring, der kan sammenlignes med den, Sporveien og Dampvognen yde. Havet omgiver os; og Mangen, hvem Søsøge ikke piner, reiser vel helst over dette, fra *Provinds* til *Provinds*; men Seilskibet fører ofte kun langsomt, stedse usikkert os fra *Kyst* til *Kyst*; Dampskibet har vel forkortet, men ikke ophævet *Søreisens* Besværligheder, og i Hurtighed naaer det ikke det Halve af Dampvognens *Fart*. Vi have først nu lært at bruge *Chausseen*, hvormed vor Regjering, afbenyttende *Fredens* Velsignelser, allerede i det foregaaende Aarhundrede, som i saa meget, gik forud for *Nabolandene*; thi *Agepostens* og *Extrapostens* i dyre *Domme* betalte *Sneglefart* tilhørte kun *Sand-* og *Mo-*



radsveien; men vore Diligencer, der svare til Chausseen, og som vi haabe ville være en Anledning til, at dens Forbedring og Vedligeholdelse strengt kræves, staae langt tilbage for de paa Sporveien, ved Dampkraften førte, Diligencer; hine, skjøndt beqvemme, i Sammenligning med den gamle Postvogn, befordre dog endnu ikke det diende Barn, den Syge, den Gamle, der maa reise i Mag. Dette gjør Vognen paa Jernsporet. Den ene Reisende seer man læse den fiintrykte engelske Avis, *the Times*, den anden slaaer efter i et græsk Testament i Lommeformat; den fremmede Beskuer, der første Gang føres med Dampvognen, undrer sig, forsøger om det lykkes at nedskrive sine Reisebemærkninger; de staae i hans Dagbog, skrevne med sikker, uvaklende Haand, som Vidne om, at det er kun Øiet, forbi hvilket de omgivende Gjenstande ile, der sporer Farten\*).

Canalen, der gjennemskærer store Landstrækninger, paa hvis Vande bæres stundom Seilskibe, oftere Lastpramme, tillader kun en langsomt Fart, ideligen afbrudt ved Sluser; skjøndt Canalarten er mere bestemt end Flodfarten, afbrydes den dog i tørre Somre ved Vandmangel; om Vinteren ligge Canalprammene, Træskøiterne lænkebundne af Nordens Iis. Elve og Floder ere ofte aldeles ikke, næsten stedse kun vanskelige at befare. »Jernbanerne ere Strømme, der bære Eder selv, Eders Handelsomsætnings Varer hundrede Gange hurtigere, sikrere og for det Meste billigere, end *Donau, Elben, Oder, Rhin* og *Main*; de ere Strømme, der flyde paa een Gang mod Dal og mod Bjerg, der ikke fryse om Vinteren, ikke udtørres om Sommeren, aldrig træde ødelæggende over deres Breder\*\*).

\*) See *Thiele's Breve* paa en Reise i England og Skotland.

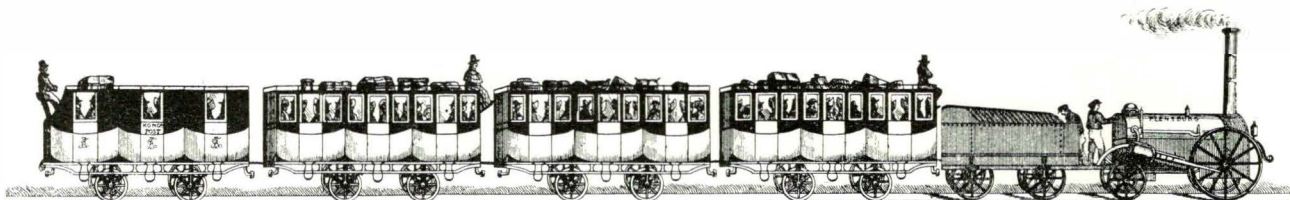
\*\*) »Die Eisenbahnen eine europäische Rothwendigkeit« in »Scherz und Ernst, Leipzig 1836.«

Saaledes aabner da Jernbanen de vigtigste Handelsforbindelser mellem Havne, beliggende ved Have, adskilte ved store mellemliggende Landstrækninger. Som omtalt, strækker Danmarks Halvø sig op imellem Nordsøen og Østersøen. Den af Naturen dannede Vandforbindelse Nord for samme, *Skagerak*, er eet af de vanskeligste Farvande og aabner kun Adgang gjennem de danske Sunde, til Østersøen. Gamle Privilegier gjøre Verdenshandelen, som afbenytter de danske Fyr paa Skagen, i Kattegattet og skatskyldig til den danske Krone. Der er altsaa en dobbelt Grund, hvorfor man ønsker at undgaae denne Seilads. Danmark har bidraget Sit, ved Anlægget af Kieler-Canalen, til at lette Forbindelsen mellem de to Have; men her maatte ogsaa en Canal, erstattende Sundtolden, vedblive, og Canalen, skjøndt mærkelig som den første og een af de faa, der ere dannede for Seilskibe, tillader kun mindre Skibe at passere igjennem hine Sluser, saaledes at den kun lidet søges af de Skibe, hvormed Verdenshandelen drives. Men, skal en Omladning finde Sted, da kommer til Omkostningerne og Opholdet herved den langsomme Canalart, og saaledes ophører Canalen at være brugbar. Man har derfor ei uden Grund nu henvendt Opmærksomheden paa det nye Befordringsmiddel, spurgt om og attraaet en Sporveisforbindelse mellem *Nordsøen* og *Østersøen*. Hansestæderne, Danmarks Handelsrivaler fra Arildstid, saae maaskee helst Sporveien dragen fra *Hamburg* til *Lübeck*; men den danske Krone kan ligesaa lidet offre sine Indtægter ved Sundtolden, som den kan see sine Undersaatter udelukkede fra den Deelagtighed, de hidtil have i en Handel, der naturligt gaaer over det danske Territorium. Der er dog her ikke nogen Tid at tabe; thi ved den Interesse, Sporveiene have vundet i Tyskland, turde muligen, under en for lang Betænkning af os, en Con-

current opstaae i en Sporvei, som forbandt *Hamburg* med en østersøisk Havn, f. Ex. *Rostock*, omgaaende den danske Stats Enemærker.

Den Sporvei, der nu omstunder derfor er nærmest Gjenstand for Omtale, Sporveien mellem *Flensborg, Husum* og *Tønningen* fortjener, fra hvilken Side vi end betragte den, al vor Opmærksomhed. Af ikke ringe Vigtighed er *Flensborg*. Indsigtsfulde Kjøbmænd have vidst der, selv under ugunstige Handelsconjuncturer, at bevare og udvide deres Handel. Kunde den, ved en Forbindelse med Vesterhavet, blive at ansee ogsaa som Havn ved Nordsøen, visseligen den vilde endnu mere oplomstre; den vilde, beqvemt beliggende mellem Danmarks rigeste Provindser, kunne baade indkjøbe disses Producter til Udskibning over Verdenshavet og tilsende disse og Østersøens Lande Varer fra hiinsides Havet. *Tønningen*, hvis Brugbarhed som Havn vi, ukjendte med samme, aldeles ikke kunne nærmere omtale, vil dog, ved naturlig Beliggenhed og ved den Kunst, som ogsaa er vor Tids Eie, vel formaae at optræde, ikke som Medbeiler i Rigdom; men som Medbeiler i Beqvemmelighed til at være Søjstation, med det dybt inde i Elben liggende *Hamburg*.

Saa være Spørgsmaalet da, ved hvilke Midler lader den sig tilveiebringe. Veien gaaer over et gunstigt Terrain, er omtrent  $7\frac{1}{2}$  Miil lang. Vi behøve derfor ikke at regne for den hvad den næsten ligesaa lange *Liverpool-* og *Manchester-Sporvei* kostede (omtrent 7 Millioner Rbd.); thi, da den kan udføres for langt billigere Priis, i det man tildeels følger andre Principer, næmlig vælger som Underlag Træ, vil man snarere kunne regne, efter hvad Exempler, hentede fra den udførte Sporvei imellem *Berlin* og *Potsdam* (der har kostet for  $3\frac{1}{2}$  Miil omtrent 1 200 000 Rbd., eller for Milen 343 000 Rbd.) eller fra Sporveien mellem *Brüssel* og *Antwerpen*, (der, 6





Miil lang, kostede henimod 1 800 000 Rbd. eller 300 000 Rbd. for Milen) vise. Den tilsvarende Sum for den slesvigske Sporvei, 2 000 000 Rbd. vil endvidere sandsynligvis betydeligen kunne nedsættes, da Grunden vil have langt billigere end andetsteds, i Følge Jordsmonnets ringe Beskaffenhed og de Begunstigelser, hvorom Regeringen allerede har givet Tilsagn; og maaskee vil et nøiere Overslag og Virkeligheden, som vi ville have, naar Arbeidet bliver gennemført, bringe os ned til den Sum, vi rigtignok ansee som et *minimum*, som Hr. Chr. Hansen jun. har anført i sit Skrift: »Die projectierten Eisenbahnen in den Herzogthümern Schleswig und Holstein«, hvor han med varm Interesse afhandler den nævnte Sporvei, næmlig 550 000 Rthlr. Cour. eller 880 000 Rbd.

Hvorvidt nu et rigeligt Udbytte vil erstatte Actionairerne Anvendelsen af deres Capital, kunne vi, fjerne for alle mercantilske Beregninger, ingenlunde afgjøre; men kun det vide vi, at Handel og Passageerfart har samlet sig ved Sporveie i langt højere Grad, end selv de dristigste Forventninger lode ane. Vi antage endvidere, at der findes i vort Land patriotisk sindede Ca-

pitalister, som formaae at gjøre ikke Offre, men Forsøg med en for hver kun liden Deel af deres Formue. De ville høste, som Handlende herved ei blot rimeligvis et Udbytte directe; men ogsaa indirecte af den forøgede Handel, hvori de ville deeltage; de ville, som Borgere, høste deres Medborgeres Tak, fordi de fremmede et for Landets Vel priseligt Foretagende.

Vi vide ikke, om det vil tilgives os, at vi fra dette maaskee ikke længere fra Udførelsen fjerne Project, tør lede Tanken hen paa et andet, som tidligere er nævnt, næmlig en Sporvei mellem *Kjøbenhavn* og *Helsingør*. Afstanden er kun lidet over 5 Miil. Bekostningen, hvis vi antog ogsaa her Træunderlag med Jernskinner, vilde, da Terrainet ikke synes at frembyde synderlige Vanskeligheder, næppe overstige een Million Rbd. Men, bringes nu *Helsingør* til at være *Kjøbenhavns* Forstad, da turde dog vel Handels-Interesse, Forretninger og Fornøielser drage Gods og Reisende af alle Aldre og Kjønn i tilstrækkelig Mængde, til at forrente denne Capital, hen paa Jernbanen. Sporveiene ere et populært Befordringsmiddel. Det er ikke Toge af Fyrster og deres Vasal-

ler, der færdes paa samme, med Bekostninger, som ikkun de formaae at udrede; det er ikke for den Rige, som vil efterligne Hines Pragt, at Sporveien aabnes; thi lad Saadanne skride langsomt frem, for at udfolde deres ofte indbildte Herligheder; de have ofte intet Formaal med deres Reise, uden just dette. Men den aabnes, for at spare for alle Mennesker den Capital, hvoraf Alle ere i Besiddelse og hvortil Alle dog trænge, Tid. Ved billige Priser ville Sporveiene afbenyttes selv af Daglønneren, Almuesmanden, som hidtil ene reiste til Fods; thi ogsaa han vil indsee, at det er hans Fordeel hellere at tage et lidet Forskud paa sin Fortjeneste, end først seent at naae det Maal, hvor samme skal erhverves. Men, er ved et givet Exempel i et Land Sporveienes Brugbarhed godtgjort, da er for dette nye Befordringsmiddel, hvis Virkninger vore Efterkommere maaskee ville kunne regne lige med hvad Compasset, Krudtet og Bogtrykkerkunsten have udrettet, visseligen ført Sag kraftigere, end hvilket som helst Ord kunne gjøre, end sige disse faa, hvorved jeg har villet hos mine Herrer vække Interesse for dette Dagens Anliggende.

---

## Tyve timer i døgnet på maskinerne i gamle dage

*To gamle lokomotivmænd, der har været gennem ild og vand og sne, fortæller om driften ved århundredskiftet og om deres hobbies og kære maskiner.*

To af Dansk Lokomotivmands Forenings ældste medlemmer er den 85-årige fhv. lokomotivfører *J. F. Hviid*, Dronningensvej 20, Nyborg, og den næsten 84-årige fhv. lokomotivfører *C. M. Høier*, Ny Carlsbergvej 4, København, hvem vi i anledning af foreningens jubilæum har aflagt et besøg.

*J. Hviid* er strålende oplagt og i et vigør som ikke mange i hans alder. Han er inkarneret ungkarl og bor med udsigt over jernbaneterræn, Nyborg Syd, og kan ogsaa fra sit vindue se ud over havnen og et hjørne af færgelejet. Hans hukommelse er enestående, og man tror i den henseende, at man har en mand, som ikke er fyldt de halvtreds foran sig.

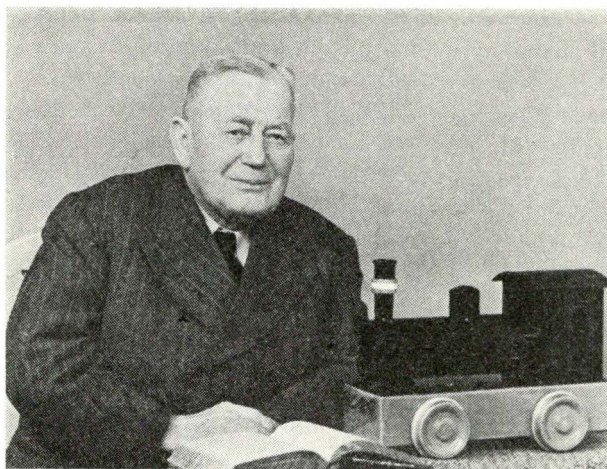
– Det kniber bare lidt med hørelsen og ben-tøjet, siger *Hviid* og tænder en cigar. Det er

ligesom, der af og til bliver noget væk heroppe i »bøtten«, men så anstrenger jeg blot hørelsen et øjeblik, og så er jeg med igen. Ellers har jeg gudskelov et jernhelbred, men det er måske, fordi jeg har stået i så mange år på maskinens jern! Om jeg har gigt? Ja, det kan De stole på. I den retning er jeg et barometer og kan mærke vejrforandring. Men ellers bor jeg jo på en tredjesal og er op og ned ad trapperne flere gange daglig.

*Bader fra maj til september.*

– Hvordan kan man være så rask som 85-årig?

– Jeg lever efter et bestemt program og lige på klokkeslæt. Det er nok lokomotivmanden, som her gør sig gældende! Her er min dag: Op kl. 7,30. Så gør jeg gymnastik og giver mig selv massage fra tærne til hovedet. Så får jeg en



J. F. Hviid, Nyborg.

lille tallerken øllebrød inde hos min husvært – jeg spiser hos ham, for jeg har aldrig været gift – pigerne ville sgu ikke ha' mig, for jeg er for lille, skoggerler Hviid. Nå, men efter øllebrøden får jeg en halv, kogt spegesild med en snaps til og så kaffe med franskbrød. Så går jeg havnen rundt på min morgentur og inspicerer hver dag skibsværftet.

Efter hjemkomsten må jeg ned i kælderen og snedkerere eller lave el-arbejde. Folks låse tager jeg mig også af i en snæver vending. Jeg er nemlig udlært låsesmed, og jeg går og laver en del arbejde for værten, bl. a. reparation af vinduesrammer i ejendommen. Man må have noget at rive i, og det er rent galt, når et menneske skal sidde med hænderne i skødet.

– Hviler De ikke midt på dagen?

– Det kommer! Kl. 12 spiser jeg hos værten, så hører jeg radioavisen, læser aviser og sover en halv times tid til kl. godt 14. Så går jeg igen på arbejde i kælderen, holder op kl. 16,30 og tænder mig en cerut eller cigar. Efter aftensmaden går jeg op til mig selv ved 20-tiden og læser til kl. 21,30. Derefter går jeg i seng, hvor jeg også læser lidt. Forresten har jeg glemmt at fortælle, at jeg bader fra maj til september og ofte tager på en cykeltur.

– Hvad læser De? Hviid har en stabel tykke bøger liggende på bordet.

– Rejsebeskrivelser. Dem kan jeg slet ikke undvære og låner dem på biblioteket. De fire bøger, siger han og peger på de tykke, læser jeg i løbet af en måned. Der er bøger af Hakon Mielche, Göran Schildt og H. P. Hansen-Nørremølle. Hans erindringer holder jeg også af at læse, men rejsebeskrivelser er alligevel nummer eet.

#### *Fremstilledes for Busse.*

– Men vi skal høre noget om årene i DSB.

– Ja, jeg var på Nordisk Cykelfabrik i Frihavnen, men den gik ikke, og så søgte jeg lige efter Gentoftelykken i sommeren 1897 ind ved DSB. Jeg blev fremstillet for maskiningiør Busse, ham, vi alle kender fra maskinerne. Han spurgte, hvor jeg var fra. Lundforlund, svarede jeg. Busse vidste ikke, at det var på Vestsjælland. Her var min far møller og drev en af de gamle stubmøller, som før havde stået i København, men byen solgte ud af dem for mange år siden. Nå – men jeg blev antaget som reservefyrbøder og rangerede som 2. mand på Hovedbanegården. Her glemte de mig imidlertid, og så ville de ikke smide mig tilbage til Centralværkstedet, men flyttede mig ned til remisen, som dengang lå ved Sct. Jørgens Sø langs Svine ryggen.

Her var jeg til maj 1898 og blev da forflyttet til Slagelse, hvor der netop var åbnet en bane til Værsløv. Jeg boede i Slagelse næsten elleve år og kørte de sidste år som lokomotivfører. I maj 1909 kom jeg til Nyborg og har boet her siden.

– Hvornår tog De Deres afsked med DSB?

– Det var i foråret 1938, så jeg har altså været pensionist over tyve år. Der var noget galt med hypofysen, og når jeg kiggede i vejret, blev jeg svimmel. Jeg gik hjemme i elleve måneder, uden at det blev bedre, og så tog jeg min afsked.

#### *DSB's bedste maskine.*

– Hvor mange forskellige lokomotiver har De kørt?

– Næsten dem alle. I 1910 var jeg på verdensudstillingen i Bruxelles, og her var udstillet vor første P-maskine, bygget i Tyskland, men endnu ikke leveret til DSB. Jeg har kørt A, D, B, S, K, P og E-maskiner, og jeg husker, at Busse i sin tid bestilte hundrede K-maskiner, fordi han var glad for den tyske fabrik. Det store indkøb blev bebredt ham i pressen, og de følgende maskiner kom i stedet for fra Italien. Det var ganske vist samme tyske fabrikat, men i Italien fik maskinerne et andet navn! Jeg kørte statsbanernes første P-maskine for et godstog fra Strib, og mellem Holmstrup og Odense gik det ned ad bakke, og en aksel løb varm. Da jeg kom til Nyborg, havde vi kun 3-4 P-maskiner her, men nåede til sidst op på 33.

– Hvilken maskine betragtede De som den bedste?

– Afgjort P-maskinen. Når man kendte den, kunne man få den til at trække på utrolig måde. Ganske vist var denne maskine tilbøjelig til at spille med hjulene, men den var blød at stå på i modsætning til K- og S-maskinerne, som var korte og hårde på grund af løberens og drivhjulets placering. En pinsemorgen skulle jeg køre et iltog fra Strib med P-maskine. Der var 48 ladninger, og den vagthavende kom og spurgte, om jeg kunne tage flere. Jeg tog 56 og holdt tiden.

De store svenske E-maskiner på et par tusinde hk trak dejligt, men det kneb med fyringen på grund af det store fyrhul, der varmede så stærkt.

#### *Forstand og forstand er to ting.*

– Et par pudsige oplevelser fra tjenesten?

– Man lærte jo snart at få forstand på kul og deres ydeevne. Da jeg kom til banen, brugte vi engelske kul, men skiftede senere over til tyske, fordi de var renere og varmede bedre. I de forskellige maskintyper skal fyres på særskilt måde, og når vi gjorde vrøvl over kullene, fik vi af de høje herrer én over snuden. Kullene måtte ikke kritiseres. Den slags havde vi ingen forstand på! Jeg var engang for længe siden ude for trafikinspektører, som ikke havde megen forstand på jernbane og maskiner. Jeg havde imidlertid læst til maskinisteksamen, og da en maskinbestyrer udtalte sig om P-maskinen, som han åbenbart ikke havde så megen forstand på, gav jeg ham instruktion, som han var forbløffet over.

Senere kaldte han mig aldrig andet end »den lille mand med maskinerne«!

– Har De været ude for farlige episoder?

– Ja, flere gange, og da var der nerver på. Jeg husker engang, at jeg kørte ind på Gelsted station, og en kvinde gik da ned i sporet halvtreds alen foran maskinen. Jeg kunne faktisk ikke afværge påkørsel, men den vagthavende assistent sprang resolut ned i sporet, lagde hende bagover og med benene hængende ned over peronkanten. Så sprang han tilside, og i samme øjeblik kørte vi forbi dem. Jeg omtalte sagen, og assistenten blev belønnet af Carnegiefonden.

Jeg har rejst meget, også i udlandet, fortsætter Hviid, syv gange har jeg været i Paris, to gange på Middelhavstur, i Ægypten og Afrika, i fjor fløj jeg til Mallorca, og næste år kan jeg tænke mig en tur til Madeira! Jeg får udbetalinger på en livrente og har aldrig haft en



C. M. Høier, København.

kvinde til at bruge mine penge, tilføjer han med et glimt i øjnene. Rundt omkring har jeg boet på mange udmærkede hoteller, men jeg tør sige, at lokomotivmændenes ferie- og rekreationshjem står på højde med det bedste. Jeg er den sidste af 13 søskende – mor manglede to måneder i at fylde 100 år, men jeg vil være hundrede, siger den 85-årige J. Hviid, og skænker et nyt glas rom. – Skål, unge mand!

#### **Maskinerne blev væk i sne**

Den snart 84-årige C. M. Høier var også fyr og flamme, da vi begyndte at tale om hans arbejde og maskinerne, der også var hans hobby.

– Som lokomotivfører levede jeg som en sportsmand, fortæller han, det gælder nemlig om at passe på nattesøvn og spiritus. Undertiden kunne det knibe med søvnen, fordi vi ofte havde op til 20 timers tjeneste. Jeg kom ind ved statsbanerne i april 1897 som fyrbøder i København og har aldrig været andre steder, og jeg husker tydeligt Hviid fra remisen ved Svineryggen. Dengang gav overordnede tit personalet øgenavne, fordi der var så mange, der hed Jensen, Nielsen, Petersen og Hansen. Vi havde adskillige sønner af overordnede, som meget hurtigt avancerede. Det var blot et ord; jeg havde ingen

til at støtte mig, da jeg i 1909 søgte om forfremmelse til lokomotivfører – men jeg blev det.

Spændende oplevelser? Jo, De kan tro, jeg har været ude for mange. I vinteren 1929 sad en række tog fast rundt om på Sjælland. Til sidst var der ingen lokomotivførere hjemme i København. Jeg var ude med sneplov for at assistere og havde selv siddet fast med et tog ved Masnedsund. Omkring Køge sad fire tog fast i driverne. Jeg kørte med en vogn med otte snekastere og en overbanemester. Denne vogn blev koblet fra, da vi kom til en drive, der nåede op mellem første og anden sals højde.

– Maskinen bliver nok på sporet, sagde jeg til fyrbøderen, nu skal vi ha' den helt op på knasten og fyr på! Vi kørte tilbage og satte så fuld fart på. Alt blev hvidt omkring os, og vi kunne intet se. Så tilbage igen og atter ind i driven. Jeg brugte fløjten flittigt for at advare. Pludselig så vi noget flyve oppe i luften. Det var et signalhus, som havde stået ved sporet. Det kunne ikke modstå trykket og blev slynget over snemasserne langt ind på marken.

#### *Brugte sne til maskinvand.*

Under kampen med sneen kom man også ud for vandmangel, fortæller C. Høier videre. Så skovlede man simpelthen tenderen fuld af sne og klarede sig med smeltevandet.

– Omkring år 1900 kørte jeg som fyrbøder med den gamle Greve Petersen, vor nuværende formands onkel. Han var en stout, ældre mand med et omfangsrigt fuldskæg og en meget kendt fører. Vi havde været på snerydning mellem Borup og Viby. Sneploven var konstrueret sådan, at den kun kastede sneen ud til den ene side. Derfor blev det ene spor blokeret. Fra Korsør kom et iltog med to maskiner for. Man tog sig ikke i agt for sneen på sporet. Den trykkede ruderne i lokomotivet ud og væltede ind på fyrpladsen, hvor en fyrbøder fik hovedet trykket op mod bremsen og kvæstedes slemt.

– Har De også kørt mange af DSB's maskiner?

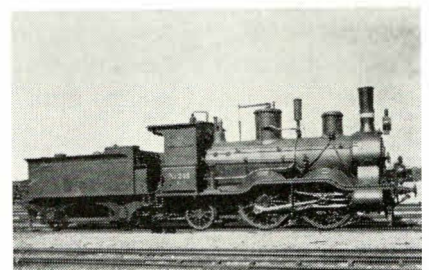
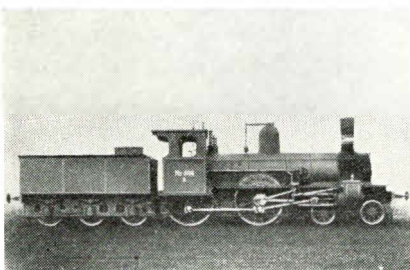
– Ja, faktisk dem alle lige undtagen dem med de høje skorstene. Jeg syntes bedst om K- og P-maskinerne, men også G, som Busse konstruerede, var fantastiske til at trække. Den var beregnet til 36 vognladninger på horisontal bane, men jeg havde tit 42 vognladninger på stigningen op til Roskilde. Må jeg lige fortælle en oplevelse til. Min onkel var også fører, og en dag var hans maskine koblet foran min, da der som regel var to til at trække toget fra Hovedbanen og ud forbi Roskildevej, hvor der dengang lå en lille station. Her fandtes et afløbsspor, men min onkel overså det i tågen, hans maskine løb af sporet og væltede om i grøften. Jeg råbte til min fyrbøder, at han straks måtte lukke af for alt. Jeg har nemlig før set lokomotivfolk blive skoldet ihjel af dampen. I næste øjeblik blev den efterfølgende godsvogn trykket op over min maskine og knust, og på samme måde gik det med flere andre vogne.

#### *E-maskinerne var godt brugt.*

De sidste 10 år, jeg var i DSB indtil 1940, virkede jeg som instruktør for E-maskinerne, som blev købt brugte i Sverige. De var godt brugte, og jeg gik nede ved centralværkstedet og kiggede dem efter i sømmene, også nedenunder og indvendig. De måtte skilles ad og repareres fra grunden. Flere af dem havde revner og andre grove defekter.

Høier taler sig varm om de gamle, kære maskiner og støtter sig til sin lommebog med udførlige data om dem. Nu lever mor og jeg på de mange gode minder, også om foreningens fester, siger han, men jeg har skam også travlt herhjemme. Og så viser Høier ikke uden stolthed fine, udhamrede ting i kobber, messing og jern: askebægre, fade og rammer. – Jeg har haft den glæde at lave askebægrene til lokomotivmændenes feriehjem. Der holder vi meget af at komme, siger Høier og kan dårligt skjule sin begejstring over stedet.

*Bach.*





## Landsoplysningsudvalget

### Ved årskiftet

Som altid ved årskiftet benyttes lejligheden til en status, hvor man gør op med det gamle års resultater, og der ud af søger at drage en lære, der forhåbentlig skulle komme til indtægt i det nye år.

Nu er det vist desværre altid sådan, at de tanker – nytårsforsætter er der nogle der kalder dem – man gør sig ved nytårstid er noget af en cocktail, hvis vigtigste ingredienser dels består af minderne fra den søde juletid, og dels af det man med et godt gammel ord kalder bagklogskab.

Nytårsforsætter er til for at brydes, påstås det, og noget er der nok om snakken. Man lover sig selv såvel som andre, at meget skal forandre sig til det bedre, og meget af det lovede holder man, men – desværre, ligeså meget går altfor hurtigt i glemmebogen igen, hvor det så ligger og hygger sig indtil næste nytår.

Mon ikke det er sådan, at de nytårsforsætter, der hurtigst glemmes er de, der kræver noget ud over det almindelige, af den der lovede? Vansens magt er jo underfuld, og alt for hurtigt kommer man ind i den gamle slendrian, og lader sig rive med af alt det, der populært sagt kræver mindst ulejlighed.

Der er ellers plads nok for gode nytårsønsker i den verden, vi lever i, og vel at bemærke ønsker, der ydes en retfærdig chance for at overleve den nærmeste fremtid.

Ufreden lurer overalt i verden, og den kolde krig syntes til tider at være uhyggelig tæt ved at blive varm. Aviserne fortæller os dagligt om den ufred og uro, der lurer, og nerverne slides tyndere og tyndere i den stadig vekslende mellem håb og frygt.

Bliver det fortsat muligt at opretholde freden i det år, der ligger foran os? er vel nok det spørgsmål, der ganske enkelt stilles af de fleste i denne tid, og desværre er det af den slags spørgsmål, der kun vil kunne besvares med et: forhåbentlig. Ønsket har uden for al tvivl langt den overvejende del af menneskeheden, og var dette ønske nok i sig selv, kunne man se fremtiden i møde med den største fortrøstning, men desværre, problemerne klares ikke dermed.

Der må aktiv handling bag hvert eneste ønske. Vi, i de såkaldte veludviklede lande, må lære at forstå, at vor høje levestandard ikke er noget vi alene har monopol på. Der findes verden over medmennesker, der frister en tilværelse, vi end ikke ville byde vore dyr, mennesker for hvem den fred, vi håber må blive bevaret, ikke har andet at byde, end fortsat nød og elendighed.

Alt for mange syntes at være af den opfattelse, at spændingerne, der gør sig gældende verden over, alene er af ideologisk karakter. Nu skal det indrømmes, at ideologierne – de forskellige opfattelser af samfundssystemerne – er en meget stor årsag til den nuværende verdenspolitiske situation, men den egentlige årsag er ikke alene at finde på dette felt, men nok så meget i den kendsgerning, at denne verdensgoder er så forbandet ulige fordelt.

Et af de smukkeste udtryk for medmenneskelig forståelse har for nyligt fejret sin 10 års fødselsdag, og er blevet fejret verden over med en understregning af, at vedtagelsen af »Verdenserklæringen om menneskerettighederne« den 10. december 1948 ikke blot og bare må være udtryk for velvillig indstilling og smukke talemåder, der må handling bag disse erklæringer, således at de, der ser deres største håb for fremtiden gennem disse erklæringers efterlevelse, får deres håb gjort berettiget.

Desværre er der lang vej igen, inden de mest elementære menneskerettigheder ydes fuld retfærdighed i denne verden. Det er så absolut uforståeligt, at de, der forårsagede blodbadet i Ungarn, har underskrevet verdenserklæringen, og ligeså uforståeligt er det, at knægtelsen af Alger og andre nationers ret til selvstændighed kan opretholdes, samtidig med at man vedgår underskriften i 1948.

Nu vil man måske synes, at denne form for nytårshilsen fra landsoplysningsudvalget er noget ualmindelig, og i hvert fald udenfor de emner, vi skulle beskæftige os med. Og dog – skal vi gøre os håb om at få denne verden gjort fredelig og menneskeværdig at leve i for alle, da er det en nødvendighed, at der stadig rives op i gamle sår, også selv om det kan virke aldrig så ubehageligt.

Det, der skal til, er oplysning om forholdene således som disse er, og denne oplysning må gives til stadighed, og hver gang lejlighed byder sig. Intet er vel derfor mere naturligt, end at også landsoplysningsudvalget tager disse problemer under behandling, og at vi gør det ved

årsskiftet, hvor der skal forsøges at vække til dåd i tiden fremover. Vi besmykker os på ingen måde med en opfattelse af, at være særlig betydningsfulde i dette oplysningsarbejde, snarere tværtimod. Vi har derimod en absolut tro på, at det vil kunne nytte, også med den indsats vi kan gøre, og vi har troen på, at der også i vor medlemskreds vil være en voksende forståelse for, at et aktivt oplysningsarbejde på dette område er nødvendigt.

Landsoplysningsudvalget vil derfor, samtidig med at vi bringer alle de bedste ønsker for det nye år, udtrykke håbet om fortsat fremgang for oplysningsarbejdet indenfor Dansk Lokomotivmands Forening, et oplysningsarbejde, der gerne skulle vise sig grænseløst, i ordets egentlige forstand.

J.

## Porcelain

Mon ikke vi alle har været ude for dette at blive præsenteret for et kunstværk, der såvel i form som i sit farvespil aftvinger een den dybeste beundring?

De forskellige retninger inden for den bildende og udøvende kunst vil sikkert til alle tider skabe diskussion og derigennem modstandere af eller tilhængere for denne eller hin kunstretning.

Denne diskussion, eller skal man vel rettere sige, denne vækken til selvstændig stillingtagen, er vel nok den ægte kunsts inderste væsen. Ingen kan være absolut ligegyldig, man studerer og prøver at forstå. Man forarges eller glædes, og man nyder i de fleste tilfælde farvespillet fra en dristig malers palet eller henfalder i stille forundring over billedhuggerens resultat i sit hårde og ofte ugæstfrie materiale.

Mon ikke porcelainskunsten er den blandt alle kunstarter, der møder den største og mest umiddelbare forståelse indenfor alle kredse? Hvem har ikke være præsenteret for en vase, hvis enkle antikke facon og vidunderlig klare farvespil ligesom taler til det bedste i hver enkelt af os, og hvem har ikke i beundring over en smuk porcelainsfigur inderst inde ønsket: gid det var min.

Dansk porcelain rangerer blandt det smukkeste, der fremstilles i verden, og i vor hjemlige keramiske industri er det vist ikke for meget at sige, at Den kongelige Porcelainsfabrik er den mest kendte, og det er nok så meget den kunstneriske standard som navnet, der har skabt denne virksomheds internationale berømmelse.

Kendskabet til fremstilling af porcelain i Europa er, set med historiske øjne, af forholdsvis nyere dato, idet man først i 1709 fandt hemmeligheden ved hårdt porcelain. Denne opdagelse blev dengang betragtet som epokegørende, og det blev i første omgang den sachsiske Meissner fabrik, der tog sig for at udnytte opdagelsen.

Før den tid var porcelain kun kendt som et ek-

sotisk produkt fra det fjerne Kina, og det er her bemærkelsesværdigt at erfare, at også på dette område har det årtusindgamle kulturrige bag den berømmelige mur været langt forud for vor kultur.

Herhjemme blev det kemikeren og mineralogen Frantz Heinrich Müller, der blev foregangsmanden. Han startede i 1775 sin virksomhed i Købmagergade ved siden af Rundetårn, hvor han hurtigt skabte beviset for, at hans opdagelser i forbindelse med fremstillingen af hårdt porcelain var netop det, der var datidens store ideal.

På grund af pengevanskeligheder overgik Müllers fabrik i 1779 i kronens eje under enkedronning Juliane Maries personlige protektorat og fik ved samme lejlighed navnet: Den kongelige Porcelainsfabrik.

Fabrikkens mærke, de tre bølgelinier, har været benyttet lige siden den overgik i kronens eje. Man ved ikke, om det var enkedronningen selv eller andre fra hendes nærmeste kreds, der har foreslået dette mærke, men hvorom alting er, de tre bølgelinier er verden over kommet til at stå som en borgen for såvel teknisk som kunstnerisk kvalitet. Symbolikken i varemærket skal ses på baggrund af Danmarks datidige store navn som søfartsnation, og hver af bølgelinierne repræsenterer de urgamle vandveje fra Vesterhavet til Østersøen: Øresund, Storebælt og Lillebælt.

F. H. Müller kom i ganske udpræget grad til at præge Den kongelige Porcelainsfabrik lige fra starten. Han var ikke selv aktiv kunstner, men derimod en meget stor keramisk begavelse, og når der til kommer hans store evne til at knytte de rigtige medarbejdere til fabrikken, forstås sikkert den Nimbus virksomheden den dag i dag omfatter Müllers navn med.

Det kunne for så vidt være fristende at give en meget mere indgående redegørelse fra denne gamle fabrik, dels ved en gennemgang af alle de kunstnere, der op gennem tiden har været tilknyttet fabrikken, og ikke mindst ved en omtale af de kunstværker, der i tidens løb er udgået herfra, kunstværker, hvoriblandt Flora Danica stellet, der var tiltænkt Katharina II af Rusland, vel nok er det, der er mest kendt.

Ved landsoplysningsudvalgets besøg på Den kongelige Porcelainsfabrik den 11. februar vil der imidlertid blive rig lejlighed til ved selvsyn at erfare nærmere om porcelain og porcelainsfremstilling, ligesom vi ved denne lejlighed vil stifte nærmere bekendtskab med fremstillingen af stentøj og fajance, to produkter, der også har været medvirkende til fabrikkens berømmelse verden over.

Hvad angår resultaterne af fabrikkens produktion, er der vist ingen herhjemme, der ikke har stiftet personligt kendskab hermed. I de enkelte hjem landet over vil man kende og skatte varemærket, de tre bølgelinier, hvad enten det drejer sig om varemærkets placering i et kaffestel eller i en af de kendte figurer, der smykker de mange hjem som en erindring om en eller anden glædelig begivenhed.

Vi lokomotivmænd har på vort feriehjem de smukkeste beviser for dansk porcelainskunst.

Diktatur anno 1958 —  
eller manglende betænkksomhed

Når disse linier skrives, er den af D. S. B. tilrettelagte, storstilede transportafvikling i forbindelse med roekampagnen ved at have nået sin afslutning.

Det ville være glædeligt, ikke alene for D. S. B.s administration, men også for den enkelte ansatte, om det økonomiske resultat af denne indsats vil vise at have efterladt et spor i positiv retning til bedring af D. S. B.s samlede driftsregnskaber, da vi jo alle kender den opmærksomhed offentligheden (omend ofte med forkerte forudsætninger) skænker statsbanernes regnskaber.

Men allerede nu kan det fastslås, at transporterne i forbindelse med roekampagnen hos lokomotivpersonalet i 2. distrikt har efterladt sit spor, men desværre i negativ retning, idet vi, ligesom det også var tilfældet i fjor, hvor lokomotivpersonalets orlovsmuligheder uden forudgående varsel og uden at det var absolut nødvendigt, reduceredes pr. udsendt cirkulære, også denne gang føler os tilside-satte som følge af de af 2. distrikt i forbindelse med roetransporterne pr. 25. september 1958 til maskindepoterne udsendte tjenestefordelinger.

Der skal ikke herfra gøres indvendinger mod, at personalebenyttelsen ved roesærtogene har været tilrettelagt af distriktet i modsætning til tidligere år, hvor maskindepoterne har foretaget personalets tjenesteopstillinger, da dette formentlig giver en mere rationel tilrettelægning, men når der her er tale om, at samtlige maskindepoter, der berøres af roetransporterne, tilstilles tjenestefordelinger for lokomotivpersonalet, og herunder både enkeltstående dages tjeneste og egentlige personale-ture, uden at de stedlige personalerepræsentanter så meget som adviseres om indholdet deraf, kan der næppe være tvivl om, at bestemmelserne i ordreserie A om de stedlige repræsentanters adkomst til drøftelse og godkendelse af personalets tjenestefordelinger, har været tilside-satte, uanset at nævnte personaleure kun er af midlertidig karakter.

Uafhængig af administrationens eventuelle fortolkning om, hvorvidt dette punkt i ordreserie A også er tænkt gældende for midlertidige ture, må det anno 1958 være rimeligt, at personalerepræsentanterne adviseres, så der bliver mulighed for at opponere mod eventuelle urimelige tjenester. Denne mulighed har hidtil været til stede i forholdet over for maskindepoterne, når disse tilrettelagde personalebenyttelsen ved særtogskørsel, men når personalebenyttelsen som her fastlægges af distriktets kørselsfordelingskontor (en mindre del i sektionerne) og der ikke samtidig finder en advisering sted, bortelimineres denne mulighed, hvorefter de udsendte tjenestefordelinger af personalet kun kan opfattes som dikterede. Medvirkende til denne opfattelse er den af distriktet almindelige tendens til at undlade underretning til personalerepræsen-

tanterne, når der uden for køreplansskifte sker ændringer i bestående kørselsfordelinger.

Ved gennemgang af de enkelte dages tjenester i forbindelse med dette års roetogskørsel fristes man endog til at tro, at den manglende underretning kan være sket for at undgå eventuelle indsigelser, idet de opstillede tjenester ikke, såfremt de havde været indlagt i normale kørselsfordelinger, ville kunne have opnået personalets velsignelse, og da endnu mindre under en trafikstærk periode som roekampagnen, hvor der må regnes med forsinkelser.

Som grundlag for det anførte taler efterfølgende udpluk af opstillede tjenester ved mdt. Ar og Fa.

Ar My-pers. til roesærtog: s. 10919-10920-10308-30377 Ar-Lg-Fa-Bm-Fa pass. 65 Fa-Ar. Tjenestetid 9,05-18,29 (18,29-21,20) 21,20-23,06 ialt 11,37 timer. Efter en præsteret uafbrudt tj. på 9,24, et ophold i Fa under 3 timer, herefter pass.rejse i tiden 21,20-23,06, altså i realiteten ubrudt tjeneste fra 9,05 til 23,06.

Lø. 10919-10920-70941 Ar-Lg-Fa-Ar, uafbrudt tj. 9,57, en efter vor opfattelse for lang uafbrudt tjeneste, med en margin på kun 3 minutter for overskridelse af 10 timers reglen, hvilket i praksis vil være uundgåeligt.

Tilsvarende gælder for tjenesten ti.-fre. 10919-10920-10921. Ar-Lg-Fa-Ar. 9,05-18,35, uafbrudt tjeneste 9,30.

Fa My-personaletur. 6. lkf.: 1. dag 10304-10452-10453, pass. 317. Fa-Bm-Tdr Bm-Es-Fa, tjenestetid 2,10-12,48, 9,57.

Fa My-pers. u. t. 86-6071-6906. Fa-Od-Ar-Fa, uafbrudt tjeneste 9,34 i tidsrummet 21,00-6,34.

Fa My-pers. til 2022-10025.Fa-Ng-Fa, uafbrudt tjeneste 9,40 i tidsrummet 23,25-9,05.

Sidstnævnte alt for lange uafbrudte tjeneste er yderligere udført i et tidsrum af døgnet, hvor tjenesten er så krævende, at et tysk arbejdsfysiologisk institut på grundlag af en række undersøgelser har fastslået, at arbejde i disse tidsrum direkte undergraver sundheden, forringer arbejdsydelsen og medfører en række lidelser af forskellig art.

For samtlige tjenester gælder, at de er opstillet i henhold til de før 1. november 1958 gældende for korte forberedelses- og afslutningstider for My, hvorved marginen i henhold til 10 timers reglen synes endnu mindre, eftersom det ikke kan have været distriktet ubekendt, at forberedelses- og afslutningsarbejderne på My i praksis krævede længere tid end de da gældende.

Taget i betragtning, at en rationel udnyttelse af My-køretøjerne kan være i nogen grad sammenhængende med personalebenyttelsen, forekommer de fremdragne eksempler på tjenester at være af en unødigt hård karakter (flere af dem kunne uden ændring af My-køretøjernes løb være delt), og personalets bedømmelse af dem bliver af psykologiske grunde ikke mildere, når der afskæres fra en drøftelse af de tjenester, der skal udføres.

Skulle de af mig her anførte synspunkter fremefter afføde større forståelse med deraf følgende kursændring hvad angår fremgangsmåden og tjenesternes karakter, vil hensigten være nået.

E. G. Appel, Ar.

# Danmarks økonomiske status

## ved årskiftet 1958–59

### *Den overraskende valutastilling.*

Hele befolkningen følger efterhånden de regelmæssige meldinger om landets valutastilling med stor interesse og adskillige endog med stor forbauselse. Enhver politisk interesseret ved nu, at vort valutaoverskud i den forløbne del af 1958 har rundet milliarder – en udvikling, som end ikke de mest optimistiske politikere og økonomer havde tænkt sig mulig. Finansminister Kampmann udtrykte i slutningen af 1957 frygt for, at lønforhøjelserne i 1958 og en eventuel stigning af pristallet ville flytte mange millioner over i det brede publikums lommer og at det ville give forøget import og svække vor valutastilling. Også andre faktorer gav anledning til en vis pessimisme. – Men det skulle gå helt anderledes. Den økonomiske situation har helt vendt billedet. Det frygtede valutaunderskud blev til et stort valutaoverskud, renten er blevet nedsat, og pengelikviditeten styrket, og priserne er først i slutningen af 1958 begyndt at stige, således at deres virkning på pristallet og dermed på købekraften først vil give sig udslag efter januarpristallets fremkomst i 1959.

### *Årsagen til valutaforbedringen.*

Årsagen er først og fremmest en langt gunstigere handelsbalance. I de første 10 måneder af 1958 importeredes for 180 mill. kr. færre varer end i 1957, og der eksporteredes for 467 mill. kr. mere. Resultatet var, at den samlede merimport i nævnte tidsrum kun var halvt så stor som i samme tidsrum året forud, nemlig på 632 mill. kr. mod 1279 mill. kr. året forud. – Årsagen til stigningen i eksportbeløbet på 467 mill. kr. må hovedsagelig søges i en større eksport af industrivarer, der tegnede sig for 229 mill. kr., medens landbrugsvarerne kun tegnede sig for 110 mill. kr. af den samlede stigning. Konserveseksporten, der indtager en mellemstilling mellem industri og landbrug, tegnede sig for ca. 70 mill. kr. Fiskeeksporten viste i de ti første måneder en opgang på 34 mill. kr.

### *Detailpristallet stiger.*

Pristallet, der har været ret stabilt i de senere år, hvilket også har været en overraskelse for mange, er nu begyndt at stige, og det ser ud til, at det i det hele får en stigende tendens i de første måneder af 1959, hvor både boligposten og skatteposten vil gå i vejret. Pristallet steg fra 435 i oktober 1957 til 444 i oktober 1958, altså 9 points på eet år. Fra oktober 1956 til oktober 1957 steg pristallet med 8 points. Det lønregulerende pristal var i oktober 1958 438, men først januarpristallet giver udbetaling af det dyrtidstillæg, som både arbejderne og tjenestemændene har til gode, idet arbejderne skulle have dyrtidstillæg, hvis særpristallet steg til 435, og tjenestemændene, hvis det steg til 436. Begge grupper har altså overskydende points. Efter

alle solemærker at dømme vil også pristallet i juli 1959 give udbetaling af en eller to portioner dyrtidstillæg. Engrospristallet ligger meget fast og viser kun meget små udsving.

### *Industriproduktionen stagnerer.*

Den danske industriproduktion gør så ringe fremskridt, at man må betegne den som stagnerende. Først i månederne september–oktober 1958 kunne der ses en lille stigning i produktionsindekstallet, der endnu i august 1958 blev opgjort til 109 (1955 = 100), men også var 109 i august 1957. I september steg indekstallet til 114 og holdt sig her også i oktober 1958. Til denne lille stigning svarer også en lille stigning i beskæftigelsesindekstallet, som var 108 i oktober 1958 mod 106 i oktober 1957 (1955 = 100).

Fra alle sider beklager man, at industriproduktionen i Danmark viser så ringe stigning, medens den i mange andre lande i de senere år er steget meget betydeligt, bortset fra den allerseneste tid. Muligvis kan de indtrufne ændringer i vort økonomiske klima og de større kreditmuligheder bevirke stigning i investeringerne. De utrygge økonomiske forhold i forbindelse med uvisheden vedrørende fællesmarkedsplanerne kan have bevirket nogen tilbageholdenhed. Det samme gælder den økonomiske depression i USA, som dog nu må anses for overvundet. Når der kommer en afklaring af fællesmarkedsproblemet, er der større sandsynlighed for mere initiativ i dansk industri.

### *Høstudbyttet normalt.*

Der har rådet nogen usikkerhed med hensyn til størrelsen af høstudbyttet for 1958. Først bedømte man det optimistisk, senere mente man, at det lå noget under normal høst, men den sidste opgørelse viser, at høsten har været normal. Den var på 139,1 mill. afgrødeenheder mod 137,7 i 1957. En normal høst regnes at ligge på ca. 140 mill. enheder. Danmark havde i 1953 alle tiders største høst, nemlig 143 mill. afgrødeenheder. Den laveste høst i mange år havde vi i et af de første efterkrigsår, hvor udbyttet kun var ca. 100 mill. enheder.

Desværre for vor valutakasse er *kornhøstens* størrelse gået ned med 280.000 tons i forhold til 1957, hvilket betyder, at der må importeres korn for ca. 200 millioner kr. i 1959, hvis svineproduktionen skal opretholdes, og intet tyder på nedgang i denne. Til gengæld er der mulighed for en lidt mindre import af oliekgager (formentlig omkring 100 mill. kr. mindre end i 1957), således at udgiften til korn delvis udlignes. – Roehøsten steg fra 43,8 mill. enheder til 44,3 mill., og den samlede værdi af hør, græs og grøntsager steg fra 39,7 til 41,8 mill. enheder. Da der som bekendt har været betydelige prisstigninger på landbrugsprodukter, f. eks. smør og bacon, kan landbruget med nogenlunde tryghed se fremtiden imøde.



Arbejdsløsheden blev mindre.

Fra nogle sider har man påstået, at arbejdsløsheden skulle være steget i løbet af 1958. men tallene viser det modsatte.

	5-11-1956	6-11-1957	7-11-1958
Ialt arbejdsløse . . . . .	42.450	57.900	52.900
Arbejdsløshedsprocent . . . . .	6,0	8,2	7,8

Ledighedstallene kan som bekendt svinge stærkt fra uge til uge, da vejret og tilfældige forhold påvirker beskæftigelsen. Men tallene viser en reel nedgang i forhold til 1956 og 1957.

Året 1958 blev altså et lyst år for Danmark, idet både økonomien, høstudbyttet og beskæftigelsesforholdene viste bedring.

## 1. distrikts samarbejdsudvalgsmøde

Formanden åbnede mødet med at udtale minderord om rangerformand N. Meldgård Kristensen og meddelte, at teksp. Børge Aanæs, Jyt., indtræder som DJF's repræsentant i udvalget. Aanæs valgtes som sekretær.

Der blev derefter givet nogle talmæssige oplysninger om statsbanernes regnskab, som sammenlignet med tilsvarende periode i fjor udviste en forbedring. Formanden oplyste, at der havde været nogen nedgang i antallet af beskæftigede indenfor alle arbejdsområder i distriktet, men at det fortsat var bydende nødvendigt at sørge for en naturlig personaletilpasning på alle arbejdspladser, og at han fortsat forventede organisationstillidsmændenes gode medvirken hertil.

Organisationernes repræsentanter udtalte skepsis overfor affolkningen på stationer og arbejdspladser, når der fortsat kræves udstrakt ekspeditionservice og kundebetjening samt trafikerkhvervelse. Ønskede større hensyn til personalets ønsker og motiveringer.

Formanden svarede, at man altid var lydhør overfor personalets ønsker, men styrken måtte ned, hvis vi ville gøre os håb om at være med i konkurrencen.

Obing. E. Thybo gav supplerende oplysninger om nedlæggelse af bevogtning af overkørslerne, som skred fremad i takt med vejdirektoratets tilladelser. Gav ligeledes udførlige oplysninger om sporombygninger og sporforstærkninger, som er påbegyndt og ventes påbegyndt i kommende finansår.

Der arbejdes med ombygning af stationerne i Helsingør, Korsør, Kalundborg og Nykøbing Fl. samt med planer til en ny station i Rødbyhavn. Ved disse ombygninger skulle der skabes muligheder for en mere rationel afvikling af gods- og personbefordringen, og for personalets vedkommende vil der på flere punkter opnås en lettelse i det daglige arbejde. Strækningen Nf-Rødbyhavn anlægges som enkeltspor, og der bliver fjernstyrede krydsningsstationer.

Osing. G. J. Grønbæk gav en udførlig redegørelse for udførte arbejder siden sidste møde og meddelte det foreløbige arbejdsprogram for nye elektriske stationssikringsanlæg og strækningssikringsanlæg samt fjernstyringsanlæg. Meddelte herunder, at

der bliver fjernstyringscentral i Roskilde for Hh., Vy., Bo. og Ky. samt i Nykøbing Fl. for Vø. og Fi.

Oming. E. Hansen oplyste, at distriktet siden sidste møde havde modtaget 4 Mo-vogne, 3 Ardelt traktorer og ialt 4 diesellokomotiver. De store traktorer anvendes på Gb. og er her med til at løse det mere og mere generende røggproblem i København.

Otinsp. Aarkrog meddelte, at køreplanen, der trådte i kraft den 1. juni d. å., og som stadig gælder, bortset fra at de særlige ferietog er bortfaldet, stort set har virket tilfredsstillende, og der kunne derfor ikke ventes vidtrækkende ændringer for persontrafikens vedkommende i kommende køreplan.

Den hurtige stykgodsbefordring fra København til Jylland med 2069 havde givet et stort opsving i godsindleveringen, men natomlæsningen på Gb. synes nu at kunne afvikles indenfor den tid, der er til rådighed.

Togpersonalets turlister var omarbejdet, og der havde fundet en betydelig besparelse sted, uden at betjeningen i togene var ændret, men man havde søgt at undgå unødvendig passagerkørsel og fjernet overflødige ture.

Der arbejdes på at gøre billetudstedelsen i togene så enkel som mulig i forbindelse med den øgede overgang til at lade visse stationer være ubetjent i togtid.

Der blev herefter forevist en lille let håndsignallygte, som i nogen tid havde være prøvet på Kh. Formanden mente forsøgstiden nu måtte afsluttes, og såfremt pågældende personalegrupper kunne sige god for lygten, ville den kunne anskaffes til rangerbrug.

På forespørgsel oplystes, at alle personalelokaler er omfattet af den i ordre K omtalte halvårlige grundige rengøring, som skal udføres af stationernes rengøringsentreprenører.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Til valget af bestyrelsesmedlemmer og suppleranter til Statsbanepersonalets Sygekasse er kun fremsendt en liste, som efterfølgende for de ubemidlede og bemidlede medlemmer, hvorfor de af listen fremgående kan betragtes som valgt for perioden 1. april 1959 til 31. marts 1963.

Valgt for ubemidlede medlemmer:

Som kandidater til bestyrelsen:

1. Håndværker E. J. Danielsen, cvk. Kh.
2. Overmatros V. E. Hansen, Korsør.
3. Overportør J. K. Jensen, Kh.
4. Banebetjent N. A. Jensen, Århus.
5. Pens. banebetjent S. Jørgensen, Næstved.
6. Trafikkontrollør C. A. Larsen, Kh.
7. Forretningsfører P. Madsen (rangermester i Nyborg).
8. Togfører J. P. Pedersen, Århus.
9. Lokomotivfører E. Greve Petersen, Gb.
10. Remisearbejder E. A. Munk Sørensen, Kh. vops.

### Som suppleanter:

1. suppleant for den under 1) anførte:  
Kobbersmed Johs. Møller, cvk. Århus.
1. suppleant for den under 2) anførte:  
Broformand S. B. Smith, Stb.
2. suppleant for den under 2) anførte:  
Overskibsfb. K. H. Laugesen, Stb.
1. suppleant for den under 3) anførte:  
Overportør N. Kolding, Ab.
2. suppleant for den under 3) anførte:  
Pakhusformand A. J. Ludvigsen, Kd.
1. suppleant for den under 4) anførte:  
Baneformand C. H. Koch, Had.
2. suppleant for den under 4) anførte:  
Banearbejder H. Stampe, Vg.
1. suppleant for den under 5) anførte:  
Remisearbejder J. K. Kristensen, Ar.
2. suppleant for den under 5) anførte:  
Pens. togfører N. J. Olsen, Fa.
1. suppleant for den under 6) anførte:  
Overkontorassistent frk. Ragna Christensen, Kd.
2. suppleant for den under 6) anførte:  
Trafikassistent C. H. Jensen, Gb.
1. suppleant for den under 7) anførte:  
Sekretær E. Rasmussen (togfører, Kh.).
2. suppleant for den under 7) anførte:  
Sekretær H. E. Hansen (overbaneform., Gb.).
1. suppleant for den under 8) anførte:  
Pakmester L. O. Madsen, Ng.
2. suppleant for den under 8) anførte:  
Togfører J. V. Melohn, Kh.
1. suppleant for den under 9) anførte:  
Lokomotivfører G. A. Rasmussen, Gb.
2. suppleant for den under 9) anførte:  
Lokomotivfører E. E. Tandrup, Str.
1. suppleant for den under 10) anførte:  
Magasinpasser Holger Christensen, Ar.
2. suppleant for den under 10) anførte:  
Vognopsynsmand P. K. Hansen, Nø.

### Valgt for bemidlede medlemmer:

#### Som kandidater til bestyrelsen:

- Stationsleder O. H. Malchau, Århus H.  
Overtrafikassistent E. Svendsen, Kh.

#### Som suppleanter:

- Lokomotivfører E. Suneson, København Gb.  
Trafikkontrollør E. Christiansen, Nyborg.  
Skibsfører K. V. Svensson, Korsør.

Opmærksomheden henledes på, at indtægts- og formuegrænserne for ubemidlethed i folkeforsikringslovens forstand med virkning fra 1. oktober 1958 af socialministeriet er fastsat til følgende beløb:

#### Indtægtsgrænser.

- a. København, Frederiksberg og Gentofte  
m. fl. kommuner ..... 15.200 kr.
  - b. Købstæder, Marstal samt flækker og by-  
mæssige bebyggelser på landet med over  
1500 indbyggere ..... 13.900 kr.
  - c. Det øvrige land ..... 12.700 kr.
- For forsørgere forhøjes de anførte beløb med 1075 kr. for hvert barn under 15 år.

#### Formuegrænser.

52.000 kr. for forsørgere og 38.000 kr. for enligstillede.

Om en persons årsindtægt overstiger ovennævnte grænser retter sig *ikke* efter vedkommendes *brutto* indkomst, men efter den *skattepligtige* indkomst.

Af hensyn til at størrelsen af statens tilskud til sygekassen er afhængigt af antallet af ubemidlede medlemmer, og at mindstebidraget til sygekassen er forskelligt for ubemidlede og bemidlede interessenter, henstiller sygekassen, at de af dens medlemmer, der mener ikke fortsat at høre til den medlemsgruppe – ubemidlet henholdsvis bemidlet – hvortil de efter det på medlemskortet anførte er henført, snarest underretter sygekassen derom.

## Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbund

Danske Jernbaners Idræts- og Fritidsforbunds hobbyafdeling vil gerne gøre opmærksom på sin eksistens.

For øjeblikket er kun 5 jernbaneorkestre, 2 fotoklubber, 1 esperantoforbund samt een amatørklub tilsluttet denne afdeling af forbundet.

Der må være mange flere foreninger, klubber eller enkelte personer, der beskæftiger sig med en eller anden hobby, og forbundet vil gerne i kontakt med disse.

Hvad f. eks. med alle dem, som deltog i udstillingerne i København, Århus og Hamburg?

Af hobbyafdelingens fritidsinteresser kan nævnes: ballet, folkedans, skuespil, fotografi, films, maling, skulptur, tegning, musik, sang, arkæologi, esperanto, filатели, filosofi, folkløse, litteratur, historie, radioamatører, modeljernbaner o. m. a.

Øg når der efterlyses personer eller foreninger, som beskæftiger sig med nævnte hobby's, er det ud fra den opfattelse, at der inden længe vil være mere fritid til rådighed for os alle, og for at udnytte denne fritid på en fornuftig måde, må der også være en organisation til at varetage sådanne interesser, ligesom vi også er organiseret på vor arbejdsplads.

Det kan resultere i et nationalt samkvem gennem konkurrencer, udstillinger og koncerter, lig det man har i andre lande.

Yderligere kan der også etableres samarbejde ud over landets grænser, og herigennem kan der af os jernbanemænd gives et bidrag til den internationale afspænding, som verden i så høj grad trænger til.

Det så man tydeligt ved den store internationale jernbane-esperantist kongres i Århus i maj måned 1958.

Et eksempel på jernbanemænds samkvem ud over landegrænserne og jerntæppelandene endog medregnet.

Derfor vil hobbyafdelingen gerne høre fra personer eller foreninger, der endnu ikke er tilsluttet DJIF. – Lad os høre, hvad I beskæftiger Jer med i jeres fritid, og hvorledes arbejdet går for Jer.

Vi kan til gengæld sende DJIF's lovsamling, så man kan se hvilke retningslinier forbundet arbejder efter.

Skriv derfor til DJIF's hobbyafdeling, hvis formand er pakmester S. A. Løwert Nielsen, Indre Ringvej 7, 3., Fredericia, eller til afdelingens sekretær, håndværker J. Christoffersen, Rosenvangs Alle 20, Århus, samt afdelingens kasserer, håndværker Villy Beyer, Peter Fabersvej 45, Århus, og endelig forbundets kontor, Københavns Godsbanegård, København V.

## DSB's nytårshæfte

Som tidligere år har statsbanerne udsendt sit nytårshæfte, og selvom dets indhold og tekniske udseende altid har været udtryk for godt og solidt arbejde, overgår det denne gang om muligt de tidligere udgivelser.

Man har i det nye hæfte valgt at beskrive den sikkerhedsmæssige side af statsbanernes virksomhed, den sikkerhed der først og sidst er garanten for hele transportvirksomheden i forhold til de store mængder rejsende og gods, som statsbanerne dag efter dag, år ud og år ind transporterer mellem alle landets egne. Præcist og hurtigt skal det ske, og forudsætningerne herfor får man et ganske godt indblik i ved at gennemlæse det smukke nytårshæfte, hvor man som nydannelser bringer de teksten ledsagende billeder farvelagte.

Grundlaget for, at den rejsende trygt kan lade statsbanerne transportere sig fra og til, baseres naturligvis ikke på det rent mekaniske sikkerhedssystem alene, men en lang række mennesker står bag udøvelsen af dettes funktion, og ikke mindst de mennesker, der betjener trækraften ved togenes førelse, er en vigtig faktor i dette forhold.

Med det stadig stigende antal rejsende og større hastighed forstærkes kravene til statsbanernes sikkerhedsforanstaltninger, men enhver jernbanemand er parat til at yde sin indsats for det bedst mulige resultat til gavn for statsbanernes virksomhed og dermed også til gavn for befolkningen eller det danske samfund.

At opfylde disse krav er naturligvis kostbart, men værdien heraf er indiskutabel, når alle implicerede interesser skal tilgodeses selv med mere eller mindre usaglig kritik, som fra tid til anden fremkommer i forbindelse med statsbanevirksomheden.

For at gøre driften mere rentabel, rationaliserer man blandt andet også stærkt på det sikkerhedsmæssige område, og statsbanerne er derfor godt i gang med at gøre lange banestrækninger fjernstyrede.

Gennem nytårshæftet får den udeforstående et ganske godt indblik i signalernes mangfoldighed og dermed også nogen forståelse af, hvad det økonomisk betyder at sikre liv og gods den tryggest mulige befordring.

I hæftets nytårshilsen skriver generaldirektør Skov:

»I modsætning til mange andre trafikmidler må banerne selv bære alle udgifter ved deres sikkerhedstjeneste – og det er ikke små beløb, det drejer sig om. Det er næppe for meget at sige, at uden udgifter til sikkerhedstjeneste ville driftsudgifterne ikke overstige indtægterne. Men derfor ønsker vi ikke at slå af på sikkerheden, og det er så heldigt, at nye, moderne sikringsanlæg, der er mindre personalekrævende, samtidig yder større sikkerhed. Og sådan må og skal det være. Et kørsignal skal

yde absolut garanti for videre kørsel, men heraf følger, at det ikke kan undgås, at et tog nu og da møder et stop-signal. Et ekstraordinært stop virker næsten altid irriterende, men hellere det end løbe nogen risiko. Det første og vigtigste bud for os er, at vore kunder trygt kan betro sig til os.

Måske har De nu og da spekuleret over, hvad de signaler, et tog møder undervejs, betyder. Vi vil gerne oplyse Dem herom, men skal alt med, er det en større historie. Nogle af de signaler, De møder hyppigst, vil De finde på de følgende sider – også som en hilsen fra os til Dem om, at vi med taknemmelighed husker, at De ville betro Dem til os i året, der er gået, og at vi står parat til i den kommende tid at betjene Dem på bedste måde.«

## DSB og dansk arbejde!

Generaldirektoratet udsendte d. 22. følgende:

»Under ledelse af ministeren for offentlige arbejder har der i dag i generaldirektoratet været afholdt et møde med repræsentanter for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund til drøftelse af den beskæftigelse på danske virksomheder, som kunne komme på tale, såfremt den motorisering af Danske Statsbaners trækraft, som var forudsat for det internationale låns optagelse, blev gennemført.

Der var ved mødet enighed om, at arbejdet med fornøden hensyntagen til kvalitet og pris i muligt omfang skal udføres ved danske virksomheder, helt eller delvis (ved underleverancer), idet også tidsspørgsmålet må tages i betragtning, da det er en forudsætning for lånet, at motoriseringen gennemføres i løbet af højst 5 år.«

Med sin velkendte og beundringsværdige stædighed har formanden for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund, Hans Rasmussen, sat meget ind på at få diesellokomotiverne til Danske Statsbaner bygget på danske virksomheder. Lige siden den omfattende motorisering har taget sin begyndelse og de første fire litra MY blev leveret fra NOHAB i Sverige, har Hans Rasmussen været i aktivitet til gavn for dansk produktion. I forvisheden om, at dansk håndværk er af høj karat og at vi her hjemme ikke er novicer, når det drejer sig om bygning af dieselmotorer til skibsfart og stationære anlæg, var det naturligvis ønskeligt om samme resultater kunne præsteres ved lokomotivbygning. Statsbanernes forholdsvis store motorvognspark er jo dansk arbejde, og med dette forbillede tillige med motorer til skibsfart m. m. styrker troen på

et tilsvarende godt resultat for diesellokomotiver.

Enhver dansker måtte naturligvis slutte op bag Hans Rasmussens bestræbelser både af hensyn til den beskæftigelse, der ville følge med en ordre på større diesellokomotiver, og til den glæde det ville være at se et nyt fremskridt på dette område inden for dansk industri. Men vi er desværre pessimister i denne sag og nærer begrundet frygt for, at Danmark ikke kan tage konkurrencen op og opnå tilfredsstillende resultater i forhold til de lande, der allerede har driftsikre lokomotiver i et meget stort antal på skinnerne. Det er i dette tilfælde som f. eks. med flyvemaskinerne, når der er tale om de store typer, stilles der helt andre krav i konkurrencen og de er så store i henseende til teknik, erfaringer og kapital, at det lille land ikke kan følge med. Den største chance, der gives her, er at få licens til bygning af det gennemprøvede, men den mulighed har enten ikke været til stede eller ikke blevet udnyttet.

Efter vor opfattelse skal man fortsat lade de store (litra MY) diesellokomotiver bygge på samme grundlag, som hidtil, hvor NOHAB er hovedleverandør – fordi det firma har licensen – og de danske firmaer underleverandører. Thi det må ikke glemmes, at 33 procent af arbejdet på de allerede leverede er dansk arbejde og det kan vist siges at være en ret pæn andel på levering af varer ude fra, foruden det er en fornuftigere økonomisering med de penge, statsbanerne skal investere.

## Bryggeriet STJERNENS Studiefond

Der vil også i 1959 blive foretaget uddeling fra Bryggeriet STJERNENS Studiefond. Det er 11. gang, der foretages uddeling fra fonden.

Fondens første uddeling fandt sted i 1949, og siden da er ialt udbetalt ca. 700.000 kr. Uddelingen i 1959 finder sted i løbet af april-maj måned og vil blive på omkring 65.000 kr.

Bryggeriet STJERNENS Studiefond har til formål, fortrinsvis som rentefrie lån, at yde støtte til unge kvinder og mænd, der søger videre uddannelse af faglig karakter, eller som skal fuldføre deres akademiske studier.

Lånebegæringer til den forestående uddeling kan rekvireres fra fondens kontor, Dronning Olgasvej 61, København F., indtil den 1. februar, og begæringerne må være tilbagesendt inden udgangen af februar måned.

## Tal fra Danske Statsbaners årsberetning 1957-58

Driftsindtægterne steg i forhold til det foregående driftsår med 21,1 mill. kr. til 527,9 mill. kr., driftsudgifterne med 20 mill. kr. til 556 mill. kr. og afskrivning og forrentning med 8,2 mill. kr. til 68 mill. kr.; driftsunderskudet blev således 28,1 mill. kr. (mod 29,2 mill. kr. i forrige driftsår). Medregnes også afskrivning og forrentning bliver det endelige regnskabsmæssige resultat et statstilskud på 96,1 mill. kr. (mod 89 mill. kr. i forrige driftsår).

Indtægten af befordringen af personer og rejsegods samt af biler m. m. lokalt på overfarterne steg med 16,2 mill. kr. til 288,5 mill. kr.; en del af stigningen må dog tilskrives, at driftsåret – i modsætning til året før – som følge af forskydningerne i påskens beliggenhed har været særligt begunstiget af billetsalg til påskerejser. – Der blev i alt foretaget 111 mill. rejser mod 108,8 mill. i 1956-57, og på overfarterne overførtes 1,2 mill. biler eller godt 200.000 flere end året før (af denne stigning faldt ca. 150.000 på storebæltsoverfarten, hvor bilfærruten Halsskov-Knudshoved blev åbnet den 28. maj 1957).

Indtægten af godsbefordringen faldt med 3 mill. kr. til 176,1 mill. kr. – Der blev i alt befordret 6,6 mill. t gods mod 6,7 mill. t året før.

På posten »andre indtægter« har stigende omsætning i kiosker m. v. og salg af gamle materialer medført en indtægtsfremgang på 7,6 mill. kr.

Stigningen i driftsudgifterne skyldes især øgede lønningsudgifter (pristalsreguleringen) og større udgifter til vedligeholdelse af anlæg og færger; trods en nedgang i personaleantallet på 439 som følge af rationaliseringsforanstaltninger m. v. var de samlede lønudgifter til driftspersonalet 9,7 mill. kr. større end i 1956-57.

Omlægning til motordrift og modernisering af materiellet fortsattes i årets løb; således blev der leveret 21 motorlokomotiver, medens 40 damplokomotiver blev udrangeret, og 1 dampfærge blev ombygget til dieseldrift.

## Den »pludselige« død

I Amerika og England har man et meget betegnende navn for en af vor tids svøber: Manager-sygen (direktør- eller leder-sygen), der rammer tusinder af mænd i ledende stillinger midt under deres ansvarsfulde arbejde; – sygdommen, der som regel medfører pludselig død af et »hjerteslag« er velkendt i alle andre lande. Den har desuden bredt sig »nedefter« i alle samfundets lag, hvor der arbejdes i hårdt tempo eller med meget ansvarsfuldt arbejde.

Hvad kan der gøres mod denne folkesygdom, der berører samfundet og organisationerne deres værdifulde flok som regel i deres bedste alder? Den kan i hvert fald ikke bekæmpes på den måde, at de overbebyrdede ledere drikker stærk kaffe eller ryger mange cigaretter eller cigaretter. Det er vi enige om, men alligevel tyer adskillige overanstrengte personer til disse opstrammingsmidler, når de føler sig trætte og udkørte. Måske går de end ikke til lægen, hvis de har smerter i hjertet, lider af svimmelhed, søvnløshed eller lignende alarmerende symptomer.

Den eneste måde at undgå at slide sig selv for tidligt op ved at brænde sit lys i begge ender er at stå ind på en fornuftig levevis. Man må ikke ignorere den kendte inddeling af dagen i tre dele: Arbejde, hvile og søvn. Man må altså ikke tage »sager« med hjem fra kontoret til bearbejdelse om aftenen, og man må ikke sluge et måltid mad midt i arbejdstiden uden at give sig tid til at slappe af. Enhver véd, at det hævner sig, og at det er meget svært at rette skaden op. Træf derfor de fornødne forholdsregler i tide.

Hvad består disse da i? Først og fremmest i at spare på kræfterne og at gennemføre en virkelig afslapning. Hvile midt på dagen er det bedste, men er som regel vanskelig at gennemføre. En god lang spadseretur hver dag er udmærket, en virkelig middagspause – uden at tage problemerne med sig – er også en god ting. Hvis det kniber med at sove, fordi de mange uløste problemer kører rundt i hovedet, kan man tage de papirer, der ofte knytter sig til en ufærdig sag, og lægge dem i en mappe og smække mappen forsvarligt i. Dermed har man rent symbolsk, men ikke uden virkning, erklæret overfor sig selv, at sagen ikke kan bearbejdes videre, før mappen åbnes f. eks. næste morgen. – Naturligvis kan man også finde afslapning i form af en god bog, en underholdende film eller teaterforestilling, og om sommeren kan man måske arbejde lidt i sin have. Man må i det hele taget prøve at inddele sin dag på en sådan måde, at man tvinges til afslapning nogle timer hver dag. Det er ikke så umuligt, som det ser ud til, og man vil hurtigt påskønne det.

I storbyerne ser man som regel parkerne og anlægene ligge tomme hen næsten hele dagen. Det er en trøstesløs tilstand, som burde afskaffes ved at tage disse »åndehuller« i besiddelse så meget som muligt. Husk, at de hvidmalede bænke er beregnet til at bruges af andre end elskende par eller gamle mænd og kvinder. Efter en rask spadseretur i parken er et lille hvil på en bænk en herlig ting – og så koster det ikke noget!

## Nytårsgratialsernes land – Frankrig

I mange lande er det skik og brug at give nytårsgratials til personer, som i årets løb har ydet givener visse tjenester, men i intet andet land er denne skik så udbredt som i Frankrig. Her regnes der ligefrem med dette jule- eller nytårsgratiale som en fast bestanddel af lønnen, ja, i visse tilfælde som næsten hele lønnen.

Først og fremmest skal postbudene have deres part, d. v. s. 30–40 kr., ellers risikerer man at få sin post lidt »uregelmæssigt«; desuden skal avisbudene have 30 kr. Også telegrafbudene regner med mindst 10 kr. og dagrenovationsfolkene med 10–15 kr. Gadefejerne og kvarterets politibetjente samt andre bude, f. eks. fra elektricitetsværket, skal også have en passende sum. Under 150 kr. alt i alt kan man ikke regne med at slippe over årsskiftet, hvis man vil regnes for et ordentlig menneske.

Men heri er endnu ikke medregnet det ret store beløb, som man må give portnersken (Conciergen). I ethvert større hus i Paris og andre store byer findes der som bekendt en portnerske. Det er en meget vigtig person, der varetager en mængde små hverv. Hun tager imod posten og fordeler den, så postbudet blot behøver at aflevere den hos hende. Desuden tager hun imod pakker o. lign., hvis man ikke er hjemme. Hun opkræver naturligvis husleje og besørger små ærinder eller ringer efter en vogn, hvis hun har telefon. Hun ser sine folk an og lader ikke hvem som helst slippe ind i huset. Hun er derved også moralens vogter, og man

kan ikke stå i gadedøren med sin pige. Denne vigtige person får mindst 75 kr. af hver familie til nytår. Hvis Hvids der er 100 familier i et hus, bliver det altså 7500 kr. Heller ikke hende kan man spise af med et for lille beløb, hvis man vil regne med at få sin post op, når den kommer, eller at kunne benytte elevatoren efter behov. – Forøvrigt er portnersken, som man ser, en udmærket »institution«, som ville være meget nyttig i andre lande. Det ville i hvert fald være en revolution at afskaffe hende i Frankrig.

Man vil af ovenstående se, at det kan være vanskeligt at sammenligne lønningerne i Frankrig med lønningerne i andre lande – i hvert fald for adskillige branchers vedkommende.

## Rettelsesblad til lommebogen

Med henvisning til den tidligere omtale her i bladet om ændring af satserne for de særlige ydelser bringes nedenstående rettelsesblad til side 14 i foreningens lommebog for 1959. Opmærksomheden henledes blandt andet på forenklingen af beløbenes størrelse i forhold til lønningsklasserne, hvorefter der er ens satser for alle lokomotivmænd i 7., 10. og 12. lønningsklasse.

Emolumenter m. v.		Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.				
Lokomotivinstruktører, lokomotivførere (15. og 18. kl.)		0,96	18,00	12,45	15,60	5,15	7,70	0,77	0,38,5	1,15	—	—	32,00
Lokomotiv-, elektroførere og lokomotivfyrbødere og -aspiranter . . . . .		0,86	16,00	11,75	13,75	4,15	6,30	0,64	0,32	1,15	7,55	60,40	32,00
	Timepenge												
	Fullde dagpenge												
	Nedsatte dagpenge												
	Natillæg til fulde dagpenge												
	Natillæg til nedsatte dagpenge												
	Tillæg til fulde d. a. p., 2., 3. og 4. dag s. sted												
	Køretimepenge												
	Ranseretidkørsel												
	Natlimpenge												
	Overarbejdspenge												
	Godtgørelse for mistede fridage												
	Betalingsforbehold for ekstraordinær tjenestefrihed												

Størrelsen af betaling for ekstraordinær tjenestefrihed fastsættes af Statsbanernes Generaldirektorat. Størrelsen af alle de andre anførte ydelser fastsættes af finansministeren. Tillæg for 1., 2., 3. og 4. dag ydes kun i forbindelse med dagpenge. Kørepenge beregnes på den måde, at de fastsættes til ca. 2% af de til enhver tid gældende timepenge. Fremkommer der ved beregning af selve kørepenge-satsen brøkdelen af øre på 1/2 eller derover, forhøjes de til hel øre; mindre brøkdelen bortkastes.

## Statsbanepersonalets Sygekasse

Regnskabet 1957-58 for Statsbanepersonalets Sygekasse foreligger afsluttet. I den anledning kan de interessenter, der ønsker det, på forlangende få regnskabet udleveret ved henvendelse til sygekassens kontor.



### Forslag til kongressen

I anledning af at foreningens ordinære kongres afholdes i maj 1959 henledes opmærksomheden på, at forslag, der ønskes behandlet på kongressen, skal være foreningens formand i hænde senest den 1. februar 1959, jfr. § 10, stk. e i foreningens love.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed frabedes venligst i anledning af mit 40 års jubilæum.

*P. A. Grann,*  
lokomotivfører, Roskilde.

Opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*S. K. Th. Nielsen,*  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed ved mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

*Poul Andersen,*  
lokomotivfører, Fredericia.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*N. J. Thomsen,*  
lokomotivfører, København Gb.

Al opmærksomhed i anledning af mit 40 års jubilæum frabedes venligst.

*C. Nielsen,*  
lokomotivfører, Næstved.

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

*V. Nygaard Petersen,*  
lokomotivfører, Århus.



*Dødsfald.*

Pensioneret lokomotivfører C. S. F. Pedersen, København, er afgået ved døden den 20. december 1958.

### MEDLEMSLISTEN

*Overgået som ekstraordinært medlem pr. 1-1-59.*

Pensioneret lokomotivfører Sv. Aa. Thomsen, Provst Hjortsvej 50, Nyborg.

## Kongressen 1959

Til orientering for afdelingerne bringes efterfølgende oversigt over antallet af repræsentanter, som den enkelte afdeling med beregningsgrundlag pr. 1. januar 1959 kan sende til foreningens ordinære kongres d. 26., 27. og 28. maj 1959.

Zone I:		Lokomotivførere.	
Afdeling	1	243 medlemmer	7 repræsentanter
»	3	116 »	3 »
»	5	28 »	1 »
»	7	40 »	1 »
»	9	38 »	1 »
»	11	37 »	1 »
»	13	25 »	1 »
»	15	15 »	1 »
»	17	57 »	2 »

		Elektroførere.	
Afdeling	45	90 medlemmer	3 repræsentanter
Zone II:			
Afdeling	19	86 medlemmer	3 repræsentanter
»	21	157 »	4 »
»	23	45 »	2 »
»	25	11 »	1 »
»	27	16 »	1 »
»	29	65 »	2 »
»	47	58 »	2 »

Zone III:			
Afdeling	31	80 medlemmer	2 repræsentanter
»	33	12 »	1 »
»	35	43 »	2 »
»	37	60 »	2 »
»	39	223 »	6 »
»	41	28 »	1 »
»	43	17 »	1 »
»	53	14 »	1 »

Zone I:		Lokomotivfyrbødere.	
Afdeling	2	142 medlemmer	4 repræsentanter
»	6	16 »	1 »
»	8	20 »	1 »
»	10	15 »	1 »
»	12	15 »	1 »
»	14	17 »	1 »
»	16	4 »	1 »
»	18	39 »	1 »

Zone II:			
Afdeling	20	39 medlemmer	1 repræsentanter
»	22	53 »	2 »
»	24	19 »	1 »
»	26	3 »	1 »
»	28	4 »	1 »
»	30	27 »	1 »
»	48	9 »	1 »

Zone III:			
Afdeling	32	31 medlemmer	1 repræsentanter
»	34	7 »	1 »
»	36	13 »	1 »
»	38	20 »	1 »
»	40	59 »	2 »
»	42	8 »	1 »
»	44	10 »	1 »
»	54	1 »	1 »



**NYBO  
STRUER**

- et godt Sted at handle



**ALBANI PILSNER**

**KALUNDBORG**

**N. JENSENS SØNNER**

*Inventar og Bolig Montering*

**Tlf. Kalundborg 280**

**VARE-MESSEN  
BUUR-KNUDSEN**

Sengeudstyr, Gardiner, Hvidevarer  
Kalundborg - Tlf. 426

*Viggo Hansen*

Kystens Købmandshandel  
Sdr. Nyrup pr. Kalundborg  
Telf. Raklev 43

**Vestbyens Farvehandel**

C. O. ANDREASSEN

Thorvaldsensgade 36 . Aarhus

Telefon 25161 . Privat: 40617

★ *Leverandør til Indkøbsforeningen*

**STRUER**

**P. WEILING**

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt  
i moderne  
Blomsterbindert

Aut. installatør

*Henry Bertelsen*

Tlf. 691-191 . Giro 48003

Østergade 5 . Struer

**BeiERS TAPET & FARVER**

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Tlf. 254

Leverandør til Feriehjemmet

**Spis mere OST,**

ring saa kommer Fallesen  
Tlf. Kalundborg 1029

**A/s Struer Kulimport**

Telf. 777

*For Synet en Vinding,  
køb Brillen hos Sinding!*

★ **STRUER . Tlf. 119**

**STØT**

vore annoncører!

Blomsterforretningen **FLORA**

Chr. Jensen - Skibbrogade 53  
Kalundborg - Telf. 285  
Buketter, Kranse, Dekorationer, Kurve  
Lev. til Feriehjemmet

**A/s RONDO RADIO**

Stengade 24 og 28

Tlf. Helsingør 21 20 04

*Byens største udvalg*

*i FJERN SYN*

**A/s Kulimporten Dania**

★

*H. C. Andersens Boulevard 9, Kbhvn.*

*Central 3443*

**AARHUS**

**S. Bendtsen & Co.s Eftf.**

Skræderi  
og  
konfektion

**Skræderforretning**

Ryesgade 27, Aarhus

Uniformer af enhver art leveres

Telefon

Aarhus 2 3720

Leverandør  
til DSB

Aktieselskabet  
**AARHUUS PRIVATBANK**

AARHUS

KØBENHAVN

**Centralværkstedernes  
Marketenderi**

Da Marketenderierne i Centralværkstedet og Remiserne drives af Fællesorganisation D.S.B. og Dansk Lokomotivmandsforening, anbefaler vi Benyttelsen af disse.

Driftsudvalget

Uniforms-skrædderi  
målkonfektion  
skrædderi  
Spørg om vort ny  
kontosystem.

**I. B. Schilder**

Nørregade 7, København K

**FIONETTE**

Regnfrakker

**MOKKA Compagniet**

Frederiksgade 7 **SKIVE** Telf. 1067

**ARNE NIELSEN**

**Murermester**

Vilh. Birkedalsvej 3, NV

TELEFON TA 8288

★

**Beton-,**

**jernbeton-,**

**murer- og**

**jordarbejder**

**udføres**