



NO 2

20. Januar 1940

40. Aargang

NYE LOKOMOTIVER TIL STATSBANERNE

I Anledning af Aarsskiftet har Generaldirektør P. Knutzen over for Dagspressen fremsat nogle Udtalelser om Statsbanerne i 1940. Han har bl. a. meddelt, at der vil blive anvendt ialt ca. 30 Mill. Kr. til forskellige Arbejder; 20 Mill. Kr. til Baneafdelingen og 10 Mill. til Maskinafdelingen.

Hvad de først nævnte angaar skal vi f. Eks. pege paa, at der vil blive foretaget Sporforstærkninger paa Københavns Hovedbanegaard og paa Strækningen Hellerup—Klampenborg. Der vil blive indlagt et 4. Spor paa Strækningen Enghave—Valby, og det er Meningen, at det betydelige Arbejde med Sporudfletningen Vest for Roskilde skal tilendebringes i Løbet af Aaret. Desuden skal der rundt om i Landet laves en Række Viadukter. Udflytning af de fremskudte Signaler paa en Del Hovedstrækninger vil blive fortsat. Centralværkstederne udvides, og ved Godsbanegaardens Depot vil den i mange Aar ønskede Anlæggelse af et moderne Kulforsyningsanlæg blive paabegyndt.

Som naturligt er, er det dog særligt de 10 Mill. Kr. til det rullende Materiel, som interesserer os. Henved 2½ Mill. Kr. vil medgaa til Trykluftbremseudstyrelse af Lokomotiver og Vogne, og ca. 1 Mill. Kr. er beregnet anvendt til Overtagelse af Godsvogne fra Privatbanerne. Af Scandia vil der i Aarets Løb blive leveret 12 nye Staalbogievogne og 78 Godsvogne. Frichs Fabrikker har 9 MO-Vogne i Ordre; disse vil blive leveret i nu i Foraaret. Desuden

er der, ligeledes hos Frichs Fabrikker, bestilt 6 nye H-Maskiner.

Der var en Gang en fremtrædende Embedsmand, som sagde, at det sidste Damplokomotiv til de danske Statsbaner var bygget. Vi paastod dengang, at den paagældende Spaadom ikke vilde kunne holde, og da slet ikke, saaledes som det blev antydnet, fordi Damplokomotiverne blev umoderne. Enhver, som fulgte med i Udviklingen, maatte nemlig kunne se, at Damplokomotivkonstruktørerne ingenlunde laa paa den lade Side, og at det derfor maatte forudses, at Damplokomotivet endnu vilde udvikles og forbedres betydeligt. Da Statsbanerne for nogle Aar siden købte E-Maskinerne, vilde den omtalte Embedsmand ikke vedstaa, at hans Profeti havde vist sig urigtig. Han sagde, at E-Maskinerne jo ikke var »bygget« til De danske Statsbaner. Naa, dette skal vi ikke lægge ham til Last; thi lige saa vel som vi forud for dette Køb havde haft den faste Overbevisning, at det trods alt alligevel vilde vise sig nødvendigt for Statsbanerne at anskaffe flere store Damplokomotiver end dem, vi hidtil havde haft, saaledes har vi ogsaa følt os forvissede om, at Anskaffelse af Damplokomotiver ikke var afsluttet ved Købet af de 11 E-Maskiner. Og Bestillingen af de 6 nye H-Maskiner er jo en Bekræftelse paa, at vi har bedømt Situationen nogenlunde rigtigt.

Vi kan imidlertid ikke helt forstaa, hvorfor Generaldirektoratet har besluttet sig til at købe Lokomotiver af denne Litra. Efter vort Skøn

har Udviklingen ganske vist peget i Retning af, at det, naar Tryklufftbremseinstalleringen om faa Aar er fuldt afsluttet, vil være nødvendigt at have nogle flere Maskiner til Fremførelse af store Godstog; men Udviklingen har ogsaa vist, at der var Trang for Maskiner, som kunde fremføre store personførende Tog med en passende høj Hastighed, og som har en betydelig Accelerationsevne.

Efter at Lyntogstrafikken er saa udmærket indarbejdet i det rejsende Publikums Bevidsthed, er Kravet om hurtig Befordring ogsaa med de store Tog blevet større og større. Vi havde derfor regnet med, at hvis man ikke vilde anskaffe baade nye Godstogslokomotiver og nye Hurtigtogslokomotiver, saa skulde det Damplokomotiv, Statsbanerne havde Brug for, være af en helt ny Type, nemlig en Universalttype, der baade kunde anvendes til Iltog, Persontog og Godstog.

Vi tror, at en saadan Fremgangsmaade vilde have være fordelagtigst; men Generaldirektoratet har altsaa i Stedet for valgt at bestille et Godstogslokomotiv.

Det maa dog indrømmes, at man ikke har overset Nødvendigheden af at have en Maskine til Fremførelse af store Persontog, saaledes som paapeget. Der er blot den Forskel, at man i Stedet for at købe Damplokomotiv vil gøre Forsøg med Motorvogn til dette Brug.

Der er nemlig hos Frichs Fabrikker bestilt en Motorkraftenhed af en helt ny Art. Denne Enhed skal bestaa af to sammenhørende Vogne, af hvilke der i den forreste skal være Maskinrum og Pakrum samt en Passagerafdeling med Plads til 31 Fællesklasserejsende; den anden Vogn bliver at se til nogenlunde som en almindelig Passagervogn. Naar de to Vogne skal være »sammenhørende«, er det, fordi Dieselmotorerne skal være anbragt paa den forreste Vogns — Maskinvognens — forreste Truck, medens Banemotorerne anbringes paa Maskinvognens bageste Truck og paa begge Trucks paa den tilkoblede Vogn. I de to Vogne bliver der Plads til ialt 117 Fællesklasserejsende. Denne nye Maskintype skulde faa nogenlunde samme Styrke som Lyntogene, 1000 HK., og er beregnet til at skulle kunne fremføre Tog, som foruden af selve de to sammenhørende Motorvogne bestaar af 5—6 almindelige Personvogne.

I Dagspressen har været nævnt, at Ideen til denne nye Trækrafttype skulde være frem-

sat af en Aalborg-Ingeniør. Det faktiske er imidlertid, at denne nye Maskintype er konstrueret i Generaldirektoratets Maskinafdeling.

Som foran omtalt er vi fuldt indforstaaet med, at der bør tilvejebringes Maskinkraft til hurtig Fremførelse af de større personførende Tog; men vi kan dog ikke tilbageholde en Bemærkning om, at den omtalte Bestilling af en ny Motortype er en Overraskelse for os. En og anden vil maaske udbryde, at man ikke kan stampe mod Teknikkens Udvikling, og vi skynder os da at sige, at dette saa langt fra falder os ind, tværtimod. Naar vi alligevel har vore Betæneligheder, er det fordi vi synes, det næppe kan være tilraadeligt at motorisere hele Persontogsdriften.

For det første er vort Lands geografiske Beliggenhed nu en Gang saaledes, at vi af og til har Sne. Og det har i hvert Fald hidtil vist sig, at Motormateriellet saa er mindre anvendeligt end Dampmateriellet. Da Statsbanerne naturligvis ikke helt kan standse Trafikken, fordi der kommer mere Sne, end Motorkøretøjerne kan taale, vil det altid være nødvendigt at have Damplokomotiver at kunne sætte ind i saadanne vanskelige Perioder. Vi finder det derfor naturligt, at det Dampmateriel, man skal have til Brug i saadanne Tilfælde, ikke blot skal være til Reservebrug, men ogsaa til Anvendelse i det daglige. Som Følge deraf synes vi, at Damplokomotiver vilde være at foretrække, naar der skal anskaffes nye Fremdrivelsesmidler til de store personførende Tog.

Foruden de foran omtalte rent praktiske Forhold har Sagen ogsaa en nationaløkonomisk Side af væsentlig Betydning: Kul til Damplokomotiverne køber vi jo i England eller Tyskland, hvilket i Realiteten vil sige, at vi køber dem i Byttehandel for danske Varer. Oliien derimod, som jo købes i Amerika, maa betales med fri Valuta, der i de senere Aar har været saare vanskelig at fremskaffe. Vi kan ikke se rettere, end at ogsaa denne Side af Sagen taler til Fordel for Damplokomotiver. Imidlertid er der foreløbig kun Tale om et Forsøg med denne nye »Maskintype«, og vi maa jo saa se, hvilke Erfaringer der vil kunne indvindes, naar den bliver sat i Drift.



NATTILLÆGET

Der er i visse Styrelser indledet en ny Fremgangsmaade med Hensyn til Beregning af Nattillægget til Dagpengene, man har nemlig nægtet at udbetale dette Tillæg, hvis Tjenestemanden paa Grund af Tjeneste har været afskaaret fra at kunne benytte et »Natlogi«.

Da denne nye Fremgangsmaade skal være foranlediget af Hovedrevisoratet har Centralorganisationerne i Fællesskab tilsendt Finansministeriet en saalydende Skrivelse, og der er givet Løfte om en snarlig Afgørelse i Sagen.

Undertegnede Organisationer er gjort bekendt med, at der af forskellige Styrelser paa Foranledning af Hovedrevisoratet er sket en Ændring i den hidtidige Fortolkning af Tjenestemandslovens § 808, Stk. 4, vedrørende Ydelse af Nattillæg, saaledes at det nævnte Tillæg (selv om der ikke stilles Soverum til Raadighed) fremtidig ikke skulde kunne ydes i saadanne Tilfælde, hvor en Tjenestemand tilbringer de i Stykket nævnte 4 Timer af Tidsrummet mellem Kl. 22 og 6 udenfor sit Tjenestested, naar han f. Eks. paa Grund af Tjeneste i nævnte Tidsrum ikke er i Stand til at gøre Brug af Hotelværelse.

Hovedrevisionens Betragtning maa formentlig være den, at naar Tjenestemanden ingen Udgifter har til Hotelværelse, kan han heller ikke tilkomme det til Dækning af Udgiften til et saadant Værelse beregnede Nattillæg.

Grundlaget for et saadant Ræsonnement er imidlertid urigtigt, idet en Tjenestemand i de allerfleste Tilfælde vil have Brug for et Værelse med Seng, selv om han paa Grund af Tjeneste er ude af Stand til at benytte det i de nævnte Nattetimer. Han vil nemlig have Brug for det, enten forinden han begynder en saadan Nattjeneste, eller efter at have afsluttet den, idet det vilde være urimeligt, om han ikke paa samme Maade som de paa Stedet værende Tjenestemænd, der forretter Tjeneste i Nattimerne, skulde have Lejlighed til at faa den fornødne Søvn og Hvile ogsaa udenfor disse Nattimer.

Vi vil ogsaa tro, at Loven har anlagt det her fremførte Synspunkt ved i Parentesen i Stk. 4 at definere Udtrykket »maa overnatte« saaledes, at disse Timer skal »tilbringes« udenfor vedkommendes Tjenestested.

Fortolkning i Overensstemmelse hermed har ogsaa været anvendt siden 1922, og man skal med Hensyn til det ovenfor anførte anmode Finansministeriet om at fratage den ændrede Fortolkning, som vore Organisationer under ingen Omstændigheder kan tiltræde.

VANSKELIGHEDER MED HENSYN
TIL UNIFORMERNE

Vi har tidligere omtalt, at der paa Grund af Vanskelighederne ved at fremskaffe de fornødne Materialer til Fremstilling af broderede Huekokarder indtil videre vil blive leveret Kokarder af presset Metal. Vanskelighederne har dog ikke indskrænket sig alene til at gælde denne lille Ting, men har udstrakt sig til ogsaa at omfatte Stoffet til selve Uniformerne. Generaldirektoratet har i den Anledning tilskrevet Organisationen saaledes:

»De herskende Forhold paa Varemarkedet har medført, at det ikke mere er muligt at fremskaffe de til Uniforms- og Beklædningsgenstande nødvendige Materialer i samme ensartede Kvalitet og Type, som det hidtil er sket. Det er tværtimod i visse Tilfælde forbunden med de største Vanskeligheder blot at fremskaffe en brugelig Vare i fornødent Omfang.

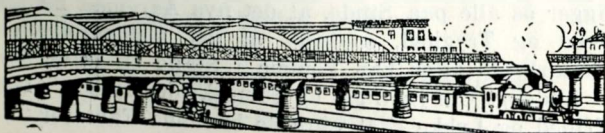
Det er en Selvfølge, at det er Statsbanerne magtpaaliggende, at der sker saa faa Ændringer fra det normale som muligt; men man har anset det for rigtigst at henlede Organisationens Opmærksomhed paa Forholdet allerede nu for saa vidt muligt at undgaa Misforstaaelser, naar de færdige Genstande kommer til Udlevering til Personalet.

Det tilføjes, at det ikke vil være muligt at optage Forhandlinger med Organisationen i det enkelte Tilfælde, idet de Tilbud, der fremkommer, enten er fritblivende for Tilbyderen eller i bedste Fald faste mod Svar inden Udløbet af en ganske kort Frist, een eller højst 2 Dage, saaledes at Bestemmelse maa træffes omgaaende, hvis man skal gøre sig Haab om at faa Varen leveret, og selv i saa Tilfælde maa man være forberedt paa Forsinkelser.«

VORE ENGELSKE KOLLEGER I DAG

England er jo nu et Land, som er i Krig, og da dette naturligvis bevirker Forandringer paa en Række Omraader, synes jeg, det kan være af Interesse at se lidt paa, hvorledes Forholdene former sig for vore Kammerater derovre. Det i det følgende omtalte er dels bygget paa Meddelelser i Dagspressen og dels paa Oplysninger i de engelske Lokomotivmænds Fagblad.

Med Krigsudbruddet den 3. September bortfaldt indtil videre de engelske Lokomotivmænds Forhaabninger om stedsevarende, forbedrede Vilkaar, og der var endda sat meget ind paa at kunne faa gennemført Forbedringer. Ja, som et sidste Middel var der varslet Strejke, som skulde iværksættes faa Dage før Krigen var en Kendsgerning. Selvfølgelig kom Strejken ikke til Udbrud, da Krigen blev erklæret; thi som alle andre for Militæret nødvendige Transportmidler blev ogsaa Jernbanerne straks underlagt Staten, og det er



vel forstaaeligt, at en Strejke under disse Forhold ikke blev tolereret.

Under almindelige Forhold drives Jernbanerne i England som bekendt af private Selskaber, af hvilke de 4 største spiller en dominerende Rolle, naar der forhandles med de ved Banerne beskæftigede. Lokomotivmændene blev som sagt nødt til at afblæse Strejken, men Kravene, paa hvilke den var erklæret, blev opretholdt. Jernbaneselskaberne og Organisationen har da ogsaa efter Krigsudbruddet været samlet til Drøftelse af Situationen. Ved denne Lejlighed kom man til det Resultat, at det i Virkeligheden maatte blive det engelske Transportministerium, som under de nuværende Forhold burde være den sidste endelige Faktor i Sagen. Dagbladet »Times« omtalte hele Spørgsmaalet i en Artikel og sammenfattede i sine Kommentarer Ønsket om, at denne Sag maatte bringes heldigt ud af Verden ved Transportministerens Afgørelse.

Denne Afgørelse er senere faldet; den har givet Lokomotivmændene enkelte Forbedringer, specielt for de ganske unge, men der blev dog ikke opnaaet tilnærmelsesvis, hvad de oprindelige Krav gik ud paa.

Hvad den øjeblikkelige Situation angaar, kan det ikke siges at være kommet bag paa vore engelske Kammerater, at deres Land nu befinder sig i Krig. Det sidste Par Aar har der jo været mange truende Situationer, hvor en Krig syntes meget nær, og dette har aabenlyst været drøftet i deres Fagblad. Dette betyder dog ikke, at de engelske Lokomotivmænd er begejstrede for Krigen. Det være langt fra; de giver tværtimod Udtryk for den Opfattelse, at den af England for et Par Aar siden paabegyndte Oprustning, er en væsentlig Hindring for en varig Forbedring af Levestandarden for Befolkningen som Helhed. Men Skylden for denne Oprustning tillægger de Tysklands Politik.

I den engelske Lokomotivtidende er der hver Maa- ned en politisk Oversigt, og det er dér ofte kommet til Orde, at de ret gode økonomiske Forhold, Kapitalmagten i England har haft i de sidste Par Aar, i Virkeligheden er frembragt ved den uproduktive Oprustning.

Mærkeligt er det at læse om, at man ogsaa i England har foretaget betydelige Indskrænkninger i Toggangen, specielt af Persontog. Disse Indskrænkninger har det samme Formaal som her hos os, nemlig at spare Brændsel; man skulde jo ellers mene, at England havde Kul nok. Nu er der for saa vidt ingen egentlig Mangel, men dels har vel Vaabenfabrikerne et ekstraordinært stort Brændselsforbrug, dels kniber det vel med Mandskab i Gruberne, og Eksporten skal vel ogsaa opretholdes i saa vid Udstrækning som muligt; disse Ting har jo hver for sig en betydelig Indflydelse.

Denne Situation har desværre medført Afskedigelser i større Stil af de yngre Lokomotivmænd, samt en betydelig Tilbagerykning af de endnu beskæftigede.

Det er interessant at se, hvor paradoksalt Forholdene kan udvikle sig: Nu foretager man Togindskrænkninger for at spare Kul; for nogle Aar siden forsøgte man at gaa den modsatte Vej, d. v. s. at

faa brugt flere Kul. Under den svære økonomiske Depression, England og andre Lande led under, blev der i Underhuset fra Arbejderpartiets Side stillet Forslag om at gaa over til Kulfyring i den engelske Marines Skibe, der ellers for de flestes vedkommende er oliefyrede. Forslaget blev stillet for at afhjælpe Arbejdsløsheden blandt Grubearbejderne; men ved Behandlingen af Sagen, blev det oplyst, at selv om man gik over til fuldstændig Kulfyring af samtlige Orlogsskibe, vilde det kun betyde en Forøgelse paa $\frac{1}{2}$ pCt. aarligt af den samlede engelske Kulproduktion.

Det er ikke nogen morsom Beskæftigelse for Tiden at være Jernbanemand i England. Overalt er der mørkelagt, og Køretiderne er ret stramme, saa det er store Krav, der stilles og særligt til Lokomotivpersonalet. Da en fejlagtig Opfattelse af Signalerne jo kan afstedkomme betydelige Ulykker og faa uahagelige Følger ikke blot for den enkelte Mand, men virke nedbrydende paa hele Lokomotivmandsstandens Anseelse, er der gjort Forestillinger over for Administrationen.

Foruden Mørkelægningen og Militærtransporter har Krigssituationen ogsaa stillet Jernbanepersonalet, ja hele Befolkningen, overfor noget nyt, nemlig Evakueringen. De engelske Jernbaner blev i saa Henseende stillet overfor en stor Opgave, idet der er evakueret omtrent 3 Mill. Mennesker bort fra de store Byer. Selv om Planerne forud laa fuldt udarbejdede, var det alligevel en Kæmpeopgave at løse, og den blev efter det oplyste løst tilfredsstillende, men naturligvis har det været strenge Dage for Jernbanens Personale og vel ikke mindst for vore Kolleger.

At dømme efter Artikler i vore engelske Kollegers Fagblade synes Evakueringen at kunne faa vidtrækkende Følger med Henblik paa en Udligning af den store Forskel, der i England findes mellem Befolkningsskasserne rent socialt set. Vore Kammerater peger paa dette og gør sig til Talsmænd for, at de Tilstande, der hidtil har raadet i de store Byers Slumkvarterer, og som ved Evakueringen er kommet rigtigt frem i Dagens Lys, absolut bør undergaa ganske betydelige Ændringer i forbedrende Retning, naar Krigen slutter.

S. Suneson.

OPLYSNINGSARBEJDET

Arbejdernes Oplysningsforbund har udsendt følgende Opfordring om fortsat Virke i Oplysningsarbejdets Tjeneste til Dygtiggørelse af de arbejdende Klasser i vort Land:

Først vil vi ønske vore Medarbejdere et godt og glædeligt Nytaar med vor bedste Tak for Samarbejdet i det svundne Aar. Vi udtaler tillige det Haab, som ligger os alle paa Sinde, at det nye Aar maa bringe Fred og Tryghed, saaledes at det mellemfolkelige Samarbejde atter kan komme i Stand til Gavn for et fredeligt Opbygnings- og Fremskridtsarbejde, hvor Frihed og Lykke skal være de bærende Faktorer.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Vore Lønninger.

For vort eget Lands Vedkommende ønsker vi, at det maa lykkes for os at bevare Danmarks Fred, Frihed og Selvstændighed trods Tidens truende Forhold.

Lever vi end paa Grund af de krigeriske Forviklinger under meget vanskelige Forhold, er det dog vort stille Haab, at alle Kræfter vil samle sig om et virksomt indre Opbygningsarbejde til Gavn for den danske Arbejderbevægelse, et Arbejde, som vil være i Stand til at bære os over Tidens Besværligheder og endvidere give os Kræfter nok til at videreføre vort Arbejde med Tillid og Ansvar, naar Krigen maatte slutte.

Oplysningsbevægelsen har i disse mørke Tider en særlig Mission, som paalægger enhver Medarbejder og Tillidsmand Pligt og Ansvar til at yde den bedst mulige Indsats i det daglige Organisationsarbejde. — Den første Halvdel af Vintersæsonen er nu gaaet, men vi maa alle Vegne sætte alt ind paa, at den resterende Del af Vinteren ogsaa udnyttes. Ingen Muligheder maa ligge ubenyttet hen. Alt det Arbejde, som vi fik startet ved Sæsonens Begyndelse maa absolut fortsættes, og det maa yderligere være en Pligt for os alle at søge ny Virksomhed etableret, hvor der maatte være Mulighed derfor. —

De enkelte Udvalg bør samles i Begyndelsen af det nye Aar til en indgaaende Drøftelse af hele Oplysningsvirksomheden. Vanskeligheder kan der være her og der, men det maa overalt være Opgaven at gaa løs paa Vanskelighederne og søge at overvinde dem. — Slaphed og Ligegyldighed maa vi bekæmpe, hvor Tendenser i denne Retning skulde vise sig. Oplysningsarbejdets Folk baade i By og paa Land maa stille sig aktivt i Spidsen for et virksomt Organisations- og Oplysningsarbejde og vise Vejen frem for alle andre.

Vi raader over gode Hjælpekilder, som de fleste Steder kan udnyttes endnu bedre. Selv med smaa Penge kan der skabes et værdifuldt Oplysningsarbejde. Vi tænker her i første Række paa Gennemførelse af *et udvidet Studiekredsarbejde*. Her kan de smaa Penge række langt, naar blot det fornødne Initiativ vises, og Vilje og Udholdenhed er til Stede. Ogsaa andre Muligheder kan der være Grund til at tage op til nærmere Behandling. Dette gælder f. Eks. Oprettelse af *Aftenskoler* og Afholdelse af *Foredrag* om oplysende Emner, som netop nu har en særlig Aktualitet. Søg ogsaa at faa *Filmen* draget ind i Virksomheden. Der kan maaske være store Vanskeligheder at overvinde her; men de maa kunde overvindes langt de fleste Steder. —

Liv og Virke maa det være vor Opgave at skabe paa hver eneste Plads i Danmarks Land, og især i mørke og truende Tider er der en ekstra Anledning til at gaa i Lag med Opgaverne.

Vi vil fra vor Side søge at følge Virksomheden i saa høj Grad, som det er os muligt, og vi vil altid være beredte til at støtte de Bestræbelser, som et virksomt Initiativ kalder frem.

C. V. Bramsnæs. Chr. Christiansen.

Oluf Bertolt.

I den københavnske »Social-Demokrat« for 1. Januar i Aar skriver Formanden for De samvirkende Fagforbund, at det er en Lykke at kunne sige, at der m. H. t. Lønningerne er opnaaet en gavnlig og i alle Henseender forsvarlig Løsning gennem den Dyr-tidsoverenskomst, som hvert Kvartal giver Arbejderne *fuld Udli-gning* for den Prisstigning, der fremgaar af Kvartalets Pristal.

I det samme Blad for den 7. Januar omtales de norske Arbejderes Forhold, og det anføres, at det Forslag, om hvilket der nu skal afstemmes, giver *fuld Kompensation* for den Prisstigning, som er konstateret indtil 15. December.

Det er naturligvis med Glæde man ser, at det saaledes lykkes for Arbejderne baade her i Landet og i det ene af vore Nabolande at faa fuld Dækning for de kolossale Prisstigninger, som har fundet Sted siden Krigsudbruddet i September. Vi Tjenestemænd har gaaet med visse bange Anelser — Erfaringerne fra forrige Krig har jo nok kunnet gøre os lidt mismodige — men naar man nu ser, at der er Forstaaelse over for Lønarbejderne, saa maa vi vel alle haabe paa, at der ogsaa vil blive vist den samme Forstaaelse over for Tjenestemændene. Det er jo ikke vor Skyld, der er Krig, og Prisstigningerne rammer naturligvis os lige saa haardt som enhver anden. Jeg vil derfor haabe, at Regeringen ikke nu vil skuffe os.

J. J.

Lokomotivfører.

Vi forstaaer vel, at vor Kollega saavel som alle øvrige Tjenestemænd ser med Betænkeligheder paa de næsten daglige Prisstigninger, men som tidligere omtalt er der fra Centralorganisationernes Side fremsat Forslag om kvartalsvis Dækning ogsaa for Tjenestemændene, og der foreligger i hvert Fald endnu intet som helst, der giver Grundlag for den Opfattelse, at Regeringen skulde nægte Tjenestemændene Forbedringer.

Red.

Foragt for Menneskeliv!

Urolige Begivenheder satte sit Præg paa det Aar, der svandt, og vi er nu gaaet ind i et nyt Aar uden Vished for, om det vil byde paa Fred paa Jord, eller om nye Titusinder skal forbløde for Problemer, der kun i de færreste Tilfælde angaar dem selv.

Det Aar, vi nys gik ud af, har vist os en sand Foragt for Menneskeliv og for samfundsskabte Værdier, og maa frygte, at det nye Aar ikke bliver bedre.

Uforstaaeligt er det, at Menneskene ikke bliver klogere; thi uden at blive beskyldt for at være en ondsindet Spaamand kan man vist allerede nu sige, at de kommende Aar ikke vil blive mindre i deres Foragt for Menneskeliv og Menneskelykke. Saaledes som Samfundet nu engang er indrettet, vil der vist paa ansvarlige Stillinger sidde Folk, der ser deres Fordel ved at bruge og øde Menneskemateriel i egen egoistisk Interesse.

Men begynder det nye Aar saaledes med Had imellem visse Nationer og med Foragt for Menneskeskæbner, da kan der for os kun være tilbage at ønske, at vi maa bevare Freden for vort Land, at vi maa blive forskaanet for at komme med i den store Heksedans. Ganske vist er der Mennesker herhjemme, der grebet af Situationen trækker i de Strenge, der fører til Uro — og maaske til Død — for mange.

Vi vil sikkert her i Landet kunne yde Finland bedre Støtte paa anden Maade, end at sende en Klat Mennesker derop.

Det skulde nødig komme dertil, at vi ogsaa herhjemme skulde vise en saadan Foragt for Menneskeliv, at vi selv kommer med i Blodsdansen.

Lad os derfor haabe, at vi maa holde os udenfor, og at man i andre Lande snart maa opdage, at Menneskeliv er mere værd end til Foder for Krigsmaskiner.

J. Hestbæk.

D. S. B.s forældede Snerydningsprincipper.

Naar det indtræder med Vinter og Snefygning, som det viser sig, at vi endnu kan faa, kan det medføre meget alvorlige Forsinkelser og Standsninger for Statsbanerne, hvilket vi ikke kan være bekendt i Forhold til Landevejstrafikken, som stadig rustet sig paa forskellig Maade og med en vaagen og smidig Manøvre; straks ved første Snemelding sendes flere smaa, lette Plove ud i forskellige Retninger, saa det — omend med Forsinkelse — for det meste lykkes at holde Vejene ryddet for Sne. Her mases altsaa paa, og det samme bør vi gøre.

Men endnu sover Statsbanerne den gamle Tornerosesøvn; man venter, til Togene er kørt fast, saa skal man først til at tænke over, hvad der skal gøres, og som Regel medfører Standsningerne Konsekvenser, der faar Stationsledelserne til at gaa ud af Flippen. Man snakker og overvejer, og den højere Trafikledelse tropper op i Kontorerne, og imedens lægger Driverne sig højere og tættere, og man snakker videre, fordi Trafikledelsen ikke har Begreb om det praktiske derude. Jeg maa adressere dette til allerhøjeste Sted for en eventuel grundig Revision af Snerydningsarbejdet paa Linien.

Naar det begynder at sne, og Vejret er stille, betyder Hindringerne ikke meget, udover at Sneen paa Skinnetoppen kræver et større Tryk fra Maskinerne og Sigtheden vanskeliggøres.

Er man kommen ud i en Snestorm, og Vinden blæser disse Bunker, man kalder Stoppebomme, og som kan være et Par Meter høje, sammen tværs over Skinnerne, tager vi dem med et Stød og et Sprøjt over og under Maskinen. Men de værste Driver er dem, der ligger paa langs med en Længde fra 20—50 m eller derover og kan have forskellig Højde og Drøjde. Her er det, det kniber, og har man ikke god Fart paa og Maskinen skal trække 10 til 30 Vogne gennem disse Snemasser, saa bliver man hængende, og det er haabløst at gaa bak eller frem, for man

sidder fastklemt som i en Skruestik, medens Sneen og Stormen raser videre og kliner alle Hjulene til. Færdig! — Nu er hele Skandalen gaaende, og jeg skal ikke gaa i Detailler for paafølgende Scener med Hjælpemaskine, Hjælpemandskab, Forsinkelser o. s. v., inden Tæppet gaar ned for sidste Akt.

Jeg vil her forsøge at meddele, hvad der burde gøres. Det gælder om at gribe Fjenden og uskadeliggøre ham, inden han faar sat sig fast. Derfor — saasnart Sneen begynder at fyge, sender man Plovmateriellet ud for at rydde Linien paa de Steder, hvor man af Erfaring ved, at der er Fare for Standsning. — Fra Roskilde f. Eks. paa Syd- og Nordvestbanen. For Sjællands Vedkommende skal Plovene være stationerede og udgaa fra Knudepunkterne Roskilde og Næstved. Stationerne maa holde Drejeskiverne i Orden, saa Maskinerne hurtigt kan blive klar til modgaaende Retning. Der maa ikke være over en Time til Returpløjning, naar Vejret er haardt, og det er en særlig udsat Linie. Dette gælder Dag eller Nat. Ogsaa med Hensyn til Fribaneordre for Sneplove vilde Ændringer være af Betydning. Natten mellem den 2.—3. Januar i Aar fik jeg fra St. — efter først at have ryddet Linien mellem Gadstrup og Roskilde for et fastsiddende Tog — Ordre til at pløje mellem Roskilde og Køge. Jeg modtog en Fribaneordre fra St. lydende paa fri Bane mellem Ro—Gd. Jeg gik over og spurgte Forstanderen, om denne Fribaneordre ikke kunde udstedes, saa den gav fri Bane ind paa St. 2. — Nej! blev der sagt, kun til Signalet, længere kan jeg ikke give den.

Dette ved jeg vel, det er efter Reglementet, men der var praktiske Grunde til, at en Fribaneordre for Sneploven i Mørke skulde kunne gælde ind til St., idet der kunde ligge Driver foran Signalet, og i Tilfælde af Stop risikerede jeg at køre fast i Driverne foran Signalmasten. — Forstanderen lovede at ringe til Gd. om at bestræbe sig for at have Signalet klar til Indkørsel. Vi kørte fra Ro. Kl. 23,58, og Ploven med Vogn og tilhørende Stab rullede ind paa Køge St. 0,28, altsaa paa 30 Min., og tre ventende Tog kom i Gang. Kunde det ikke lade sig ordne, at en Fribaneordre for Sneploven efter Mørkets Frembrud under visse Forhold skulde være gældende fra St. og ind paa følgende St.

Til Slut Plovmateriellet.

Hatten af for den gamle Plov, den kan pløje og har pløjet mange km; men dens Konstruktion med paafølgende Vogn er ikke helt moderne; hertil kommer i mange Tilfælde, at der skal ventes, medens der gaar Bud rundt i Byen efter Mandskab til Assistance, saa Tiden gaar, inden det bliver Afgang, og imedens fyger det mere og mere til. Nej, der maa noget helt nyt til, noget, som jeg tror, kan lade sig gøre. Man udvælger et specielt Lokomotiv, en D-Maskine. Dette vil være den ideale Plovhest med sine lave Hjul, sin Vægt — 70 Tons — og de mange Slæbekræfter forspændt en paamonteret Plov, der ambulat kan fastspændes til Formaalet. En saadan Plov skal kunne betjenes af de 2 Mænd paa Maskinen. Den skal have en staalpansret Stævn med sideløbende Vinger, der skal beskytte de forreste Hjul, saa Sneen fejles ud og ikke ind under Ma-

skinen eller i Gangtøjet. En saadan Plovforanstaltning, der mulig kan konstrueres af vore Ingeniører og brugt i rette Tid, vil være en hurtig og smidig Indretning, der antagelig vil kunne ophæve Togstandsninger paa Grund af Sne og dermed drive Togene frem uanset Vejret.

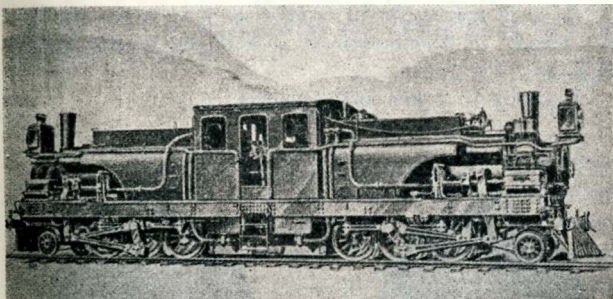
Indtil saadan en Model eventuelt bliver konstrueret, kan man benytte tomme Maskiner i større Antal. De kan anvendes som Plove, naar Linien ikke er alt for pakket, hvad der ikke maa ske mere, men ud, saasnart Sneen truer og Tur—Retur, holde Banen fri.

Men Fordelen er det forannævnte paamonterede Staalpanser, der dels skærer igennem og fejer ud, saa ikke Snemasserne pakker op under Maskinen.

N. Hammer.

GAMMELT MEKSIKANSK DAMPLOKOMOTIV

Ifølge *The Locomotive* konstruerede *Mexican Central Railway* for et halvt Aarhundrede siden et mærkværdigt Høj- og Lavtrykslokomotiv for skarpkurvede Bjergbaner. *Rhode Island Locomotive Works* byggede i 1892 tre Lokomotiver af denne Konstruktion,



Gammelt meksikansk Damplokomotiv.

hvoraf der hosstaaende ses et Billede. Som det fremgaar af Billedet, er Vand- og Kulkassen anbragt paa Rundkedlen. De frembød noget ganske ejendommeligt i Konstruktion og Virkemaade. Drivakslerne var placeret i en drejelig Truck, medens Cylindrene sad paa Hovedrammen, hvilket medførte, at under Kørsel i Kurver vilde Drivtappene ikke være vinkelrette paa Cylindrenes Midtlinie, og Afstanden mellem Cylindrene og Drivtappene vilde variere i Forhold til Sporets Krumning.

For at overvinde disse Vanskeligheder, var det nødvendigt at konstruere nogle særlige Kraftoverføringsmidler. Ulempen ved den varierende Slaglængde kunde overvindes ved at forlænge Cylindrene, saa var der Plads for en større Slaglængde, naar Forholdene krævede det, men derved vilde de skadelige Rum blive saa store, at der fremkom urimeligt store Damptab. Konstruktøren anbragte derfor et Arrangement af Vægtarme, af hvilke den ene kunde dreje sig over en Tap paa Truckrammen. Med disse Arme overførtes Kraften baade fra Højtryks- og Lavtryks-cylindren til Drivhullet, og noget af den varierende Slaglængde ophævedes derved.

Dette kunde lade sig gøre ved, at der fandtes en Højtryks- og en Lavtryks-cylinder paa hver Side, af hvilke Højtryks-cylindren var 330 mm i Diameter og anbragt indeni den 700 mm store Lavtryks-cylinder. Lavtryksstemplerne var altsaa ringformede. Slaglængden var 600 mm, og Damptrykket var 12 Atm.

Som man kan tænke, havde denne Lokomotivkonstruktion ingen lang Levetid. Efter faa Aars Brug blev Lokomotivet ombygget til den almindelige Konstruktionsform.

F. Spøer.

KORRESPONDANCEUNDERVISNING

Vi skal alle lære —!

Derfor anbefales det at melde sig som Deltager i Arbejdernes Oplysningsforbunds Korrespondance-skole. Hele Aaret rundt gives her Undervisning pr. Brev af Specialister, bl. a. i *Skattevæsen og Skatte-ligning*, *Socialreformen*, *Samfundsøkonomi* og *Arbejdsretten*, Fag, som det ellers er vanskeligt at tilegne sig Viden om gennem almindelig Kursus-undervisning. De Elever, der har deltaget i A. O. F.s Korrespondanceskole, har Gang paa Gang givet Udtryk for, at de har haft stort Udbytte af Undervisningen.

Udover ovennævnte Fag er der Kursus i *Dansk, Skrivning, Regning og Regnskabsføring*. Lærerne er: Kirkeminister Johs. Hansen og Landstingsmand Hans Hansen (Skattevæsen); Folketingsmand W. Villum-sen (Socialreformen); Sekretær cand. polit. Erik Reeh (Samfundsøkonomi); Næstformand Eiler Jensen (Arbejdsretten); Lærer Chr. Hougaard (Dansk og Skrivning) og Viceinspektør Arne Jørgensen (Regning og Regnskabsføring).

Skriv til Arbejdernes Oplysningsforbund, Nr. Farimagsgade 11, Kbh. K, eller ring: Central 12 887 efter Brochure, som giver udførlige Oplysninger om hvert enkelt Fag. Men gør Alvor af det nu. Det koster 15 Kr. at deltage i et enkelt Fag, og Betalingen kan erlægges i Rater.

Medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening, som ønsker at deltage i et af disse Korrespondance-kursus, kan faa $\frac{2}{3}$ af Kursusbetalingen refunderet, naar Meddelelse herom — forinden Arbejdet paa-begyndes — indsendes til Landsoplysningsudvalgets Formand, Lokomotivfører P. Sessing, København.

NY PERSONALEFORTEGNELSE

Personalefortegnelsen 1940 er nu udkommet. Den er i sin Opbygning holdt nøje til Udgaven 1938, der jo indeholdt en væsentlig Forøgelse i Forhold til Stoffet i tidligere Udgaver.

Anciennitetslisterne er ført à jour indtil Oktober 1939.

Vi gør opmærksom paa, at kun de Lokomotivfyrbøderaspiranter, som har været paa Skolen

senest i Maj 1939, er opført i Forfremmelsesrække, de øvrige er opført efter deres Antagelsesdato. For dem, som endnu ikke har været paa Skolen, er Personalfortegnelsen en udmærket Vejledning ved Undersøgelse af, hvornaar det er den enkelte Aspirants Tur til at blive indkaldt til Skoleuddannelse.

I de 2 Aar, som er forløbet, siden Personalfortegnelsen sidst udkom, er der atter sket en Del Forskydninger for saa vidt angaar vore Medlemmer. Nogle Lokomotivførere er afgaaet, og en Del Lokomotivfyrbødere er rykket op i Motorfører- eller Lokomotivførerstillingen; for dem, som vil følge med, er det imidlertid af Værdi at have en Personalfortegnelse, der er helt à jour, og den nye Udgave af den udmærkede Haandbog er her en god Hjælp.

Oplaget er næsten udsolgt, men der findes endnu enkelte Eksemplarer, som vil kunne faas ved Henvendelse til Udgiverne. Som vi tidligere har anført, er Prisen den samme som sidst: Kr. 3,25.

Bestaaet Motorførereksamen.

Følgende Lokomotivfyrbødere har i December Maaned 1939 bestaaet Motorførereksamen:

T. Lorentzen, Struer.
 A. Terkildsen, Aarhus.
 H. J. N. Winther, Fredericia.
 B. E. Bigum, Kbhvn. Gh.
 O. K. Michelsen, Kbhvn. Gh.
 H. V. Harder, Kbhvn. Gh.
 S. P. Christensen, Kbhvn. Gh.
 K. A. Nielsen, Kalundborg.
 N. C. R. Jeppesen, Kbhvn. Gh.
 A. E. S. K. Enghave, Tønder.
 N. J. L. Schneider, Aarhus.
 J. A. K. Damgaard, Struer.
 P. Korsgaard, Kbhvn. Gh.
 S. H. B. Olsen, Kbhvn. Gh.
 R. V. Dorner, Esbjerg.
 N. T. Christensen, Nyborg.
 S. V. Jacobsen, Langaa.
 R. V. Nielsen, Fredericia.
 E. Bondrop, Skanderborg.
 P. B. Jensen, Assens.
 H. L. Lindholdt, Aarhus.
 E. Nielsen, Esbjerg.
 J. A. E. Christensen, Aarhus.
 H. S. Knudsen, Fredericia.
 H. R. Jensen, Viborg.
 E. E. M. Mortensen, Haderslev.
 A. Johansen, Fredericia.
 N. R. Johansen, Randers.
 H. Viberg, Kbhvn. Gh.
 B. O. K. Liljekrans, Kbhvn. Gh.

Bestaaet Motorførereksamen ændrer *ikke* den indbyrdes Rækkefølge i Lokomotivfyrbøderrækken.



Jubilæer.



Den 25. Januar har Lokomotivfører S. A. M. Schow, Vejle, 25 Aars Jubilæum. Schow blev den 25. Januar 1914 antaget i Nyborg. Han blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Thisted den 1. Februar 1915, forflyttedes den 1. December 1918 til Orehoved, og den 1. Maj 1919 derfra til Odense, hvor han forblev, indtil han den 1. Oktober 1930 forfremmedes til Lokomotivfører i Tinglev. Derfra blev han den 1. Maj 1931 forflyttet til Vejle.

Da vi jo ved, at Gigten er ret slem ved dig og har været det længe, vil Kammeraterne i Vejle ønske dig et godt Helbred i Fremtiden.

Hjertelig til Lykke med Jubilæet.

T.



H. Nielsen.



E. H. Sørensen.

Den 26. Januar kan Lokomotivfører H. Nielsen, Egeskovvej, Fredericia, og den 31. Januar kan Lokomotivfører E. H. Sørensen, Fredericia, fejre deres 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

De 2 Jubilærer samt S. A. M. Schow, Vejle, der ogsaa hører under vor Afdeling, er gode, trofaste Kolleger og Organisationsfæller, som Fredericia Lokomotivførerafdeling er glad for at have i sine Rækker.

De er tillige gode og agtede medansatte, som ved deres rolige og noble Optræden har skabt sig mange Venner blandt dem, de kom i Berøring med. Paa Jubilæumsdagen vil der sikkert blive givet Udtryk herfor af mange.

Fredericia Afdeling siger jer Tak for godt og trofast Samarbejde i den forløbne Tid og ønsker jer til Lykke paa Dagen og Held og Lykke i Fremtiden.

Ax.



Den 1. Februar 1940 fejrer Lokomotivfører *V. Jensen*, Gedser, sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren har i de mange Aar været paa Falster, hvor han kun har Venner.

Afdelingen sender dig, kære Valde, de allerbedste Ønsker med Haab om, at du endnu i mange Aar maa røgte din Tjeneste, som du er saa interesseret i at udføre paa bedste Maade.

Chr.

Den 3. Februar kan Lokomotivfører *A. C. Henriksson*, Palnatokegade 5. 4., København V., fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Afdeling 1 bringer dig herved sin Lykønskning for Dagen, ligesom den ogsaa her giver Udtryk for Haabet om, at du endnu en Aarrække med godt Helbred maa være at finde iblandt os.

H.

Den 3. Februar 1940 kan Lokomotivfører *O. P. Flensborg*, Ryesgade 34, Aalborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Flensborg begyndte som Lokomotivmand i København, blev forfremmet til Lokomotivfyrbøder den 1. Marts 1916 i Struer, kom til Skern som Rangerfører i 1919 og blev ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører forflyttet til Aalborg.

Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen.

M. J.

Den 5. Februar d. A. kan Lokomotivfører *N. P. Tarp Nielsen*, Aarhus H., fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Om Nielsen kan det vel med Rette siges, at han er kendt fra Skagen til Gedser, efter som han er vokset op i Skagen og i sin første Tid ved D. S. B. været stationeret i Gedser. Nielsen har dog haft sin længste Jernbanetid i Aarhus, og Afdelingen her ønsker da ogsaa Jubilaren til Lykke paa Dagen, samt Helsen og Medgang i Fremtiden.

K. P.

Taksigelse.

Min bedste Tak til alle Kammerater, Aspiranter, Lokomotivfyrbøder- og Lokomotivfører-Afdelingen for den Glæde I beredte mig paa min Jubilæumsdag. Tak til Hovedledelsen for Telegram.

Svend Andersen, Esbjerg.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ændrede Konsultationstider fra 1. Januar 1940.

Nedennævnte Jernbanelæger holder fremtidig Konsultation saaledes:

P. Kistrup, Østerbrogade 114, København
Hverdage: Kl. 12—13,
Lørdag dog Kl. 10—11.

G. Herborg, Enghavevej 223, København
Hverdage: Kl. 12—13½,
Lørdag dog Kl. 10—11 samt
Fredag: Kl. 18—19.

Øjenspecialist, Overlæge, Dr. med. *Hans Ulrik Møller*,
Vester Voldgade 7—9, København.
Hverdage: Kl. 12½—14.
Lørdag: dog Kl. 12—13.

Ny Øjenspecialist.

Fra 1. Januar er Øjenlæge *C. C. Hartlev*, Nykøbing Fl., ansat som Specialist i Øjensygdomme for Sygekassens paa Sjælland og Falster boende Medlemmer.

Øjenlæge Hartlev afholder Konsultation: Langgade 5, Nykøbing Fl., Hverdage Kl. 12—15.



Faldet ned foran Toget.

Da Elektrofører *H. E. Kruse* den 4. Januar med Tog 7171 var under Indkørsel paa Østerport Station, bemærkede han, at en Dame faldt fra Perronen ned paa Banlegemet ganske kort foran Toget. Kruse bremsede øjeblikkelig, men selv om Bremsningen var saa kraftig, at Toget standsedes med et Ryk, saa en Del af Passagererne faldt mellem hinanden, saa var en Standsning foran det Sted, hvor den paagældende Dame var faldet ned, dog umulig, den forreste Vogn gled forbi Stedet. Naturligvis havde saavel Elektrofører Kruse som de mange Mennesker, der stod paa Perronen, ventet at finde Damen lemlæstet under Toget, men det viste sig, at hun var uskadt. Hun var faldet saa heldigt, at hun var kommet til at ligge tæt op mod Perronkanten, saa Togets Hjul var gledet forbi hende uden at beskadige hende. Det viste sig, at den paagældende Dame led af Besvimelsesanfald, og det var i et saadant Anfald, hun faldt ned fra Perronen.

Elektrofører Kruse blev rosende omtalt i den københavnske Dagspresse for sin hurtige og resolute Opbremsning af Toget paa den meget korte Afstand.

Atter en af Statsbanernes Benzinmotorvogne brændt.

Paa Grund af Vanskeligheder med deres eget Materiel havde Østjællandske Jernbaner i nogen Tid laant en Motorvogn Litra ME af Statsbanerne. Imidlertid udbrød der Natten mellem den 7. og 8. Januar Brand i Privatbanernes Remise i Stubberup ved Fakse, denne greb saaledes om sig, at den laante Motorvogn blev fuldstændig ødelagt. Dens Værdi angives til ca. 30 000 Kr.

Sneranskeligheder for Trafiken.

Det kraftige Snevejr, der indtraf i Forbindelse med Nytaaret, bevirkede adskillige Vanskeligheder i Trafikken og det saavel hvad angaar Jernbanerne som Vejene. Værst stillet i saa Henseende var Bornholm, hvor der i et Par Dage var saa godt som lukket overalt, idet kun nogle ganske faa af Hovedvejene var farbare og det endda kun med Vanskeligheder. Rundt omkring i Landet kørte en Del Tog fast i Sneen, men i de allerfleste Tilfælde lykkedes det efter kortere Tid at faa dem frigjort. Paa Gribskovbanen maatte 18 Passagerer dog tilbringe ialt 16 Timer i et Tog, som kørte fast mellem Ørby og Helsingø. De tog det imidlertid med godt Humør; Toget var godt opvarmet, og Morgenen efter den indesneede Nat fik de Kaffe hos Bønderne i Nærheden af Banelinien.

Nærumbanen afkortes.

Det er for nylig besluttet at afkorte Lyngby—Nærumbanen ca. 800 m. Den skal saa ikke længere føres helt til Nærum By, men have Endestation ved Egevang.

Der har været nogen Modvilje mod denne Ændring, men det lykkedes at gennemføre den paa den Maade, at de interesserede Kommuner forud for den afgørende Generalforsamling købte for 150 000 Kr. Aktier, hvorved de sammen med Staten kom i Besiddelse af Aktiemajoriteten.

Naar den ny Endestation er færdig, vil der blive 20-Minutters Drift paa Banen i Tilslutning til den elektriske Drift paa Holtebanen.

Middelfart gl. Station som Fabriksbygning.

I Tilslutning til vor tidligere Omtale af den gamle Masnedsund Station kan nu meddeles, at den gl. Station i Middelfart er blevet solgt til en Fabrikant, der fremstiller Sneskærme.

Polske Tillidsmænd arresteret.

Formanden for det polske Jernbaneforbund, Mastek, og Sekretær Grylowsky er blevet arresteret af de russiske Militærmyndigheder. Derimod er det lykkedes Generalsekretær Maxamin at flygte til Paris. I. T. F.

Timelønning under Flyveralarm.

De engelske Jernbaneselskaber har tiltraadt, at der udbetales Timeløn for den Tid, Arbejderne i Værksteder o. l. maa forlade deres Arbejde under Flyveralarm. I. T. F.

Lønforbedringer i Svejts forkastet ved Folkeafstemning.

Ved Forhandling mellem Regeringen og de svejtsiske Statstjenestemænds Centralorganisation var der opnaaet Overenskomst om forskellige Forbedringer af Lønninger og Pensioner, hvilken Overenskomst tiltraadtes saa godt som enstemmig af Rigsdagen.

Imidlertid er det som bekendt saaledes, at der i Svejts kan kræves Folkeafstemning om en Række forskellige Forhold, og det lykkedes visse reaktionære Kredse at samle tilstrækkelige Stemmer til, at en Folkeafstemning angaaende de nævnte Lønforbedringer m. v. blev gennemtruffet. Denne Folkeafstemning fandt Sted i Begyndelsen af December med det for Tjenestemændene ubehagelige Resultat, at den paagældende Lov forkastedes med rundt 477 000 Stemmer mod 289 000.

Dette var naturligvis en Skuffelse for Tjenestemændene, men den svejtsiske Centralorganisation har allerede fremsat nye Krav over for Regeringen, nemlig at de Nedsættelser, som har fundet Sted siden 1927, nu fuldstændigt ophæves for saavel Lønninger som Pensioner. I. T. F.

Stor Materielbestilling til de hollandske Baner.

For at støtte den hjemlige Industri har de hollandske Baner fornylig gjort store Bestillinger. Alene af rullende Materiel til den elektriske Drift er der bestilt 221 Vogne, nemlig 25 Stk. 5-Vognstog, 15 Stk. 2-Vognstog og 66 Stk. Forstærkningsvogne til en samlet Pris af ialt ca. 38 Mill. Kroner.

Identifikationskort til hollandske Jernbanemænd.

Der skal være forekommet Tilfælde, hvor Udlændinge har sneget sig over den hollandske Grænse iført Uniformer som hollandske Jernbanemænd. Under Hensyn hertil er det nu forordnet, at alle Jernbanemænd i Holland stedsde skal bære et med Fotografi forsynet Identifikationskort paa sig. I. T. F.



Udnævnelse fra 1.—2.—40:

Lokomotivfyrbøderaspirant S.-A. Andersen, Aarhus H., til Lokomotivfyrbøder i Padborg.

Tilladelse til at bytte Tjenestested fra 1.—2.—40:

Lokomotivfyrbøderne A. Pedersen, Viborg, og C. S. E. Petersen, Brande.

Afsked:

Lokomotivfører K. Tang-Pedersen, Dbmd., Roskilde, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—40 (min. Afsked).

Lokomotivfører A. R. S. Borg, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—40 (min. Afsked).



Lokomotivførerafdelingerne:

Korsør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. M. Sørensen, Stottsvej 26.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. C. Hansen, Halskovvej 56.

Motorførerafdelingerne:

Struer Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Sprogø, Fredensgade 15.

Randers Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: A. Knudsen, Hobrovej 42.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Sønderborg Afd.: Formandens Adresse rettes til: Øhlenschlägersgade 2, St.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Oktober Maaned 1939 samt i Tidsrummet April—Oktober 1939 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1938 i runde Summer.

	Oktober Maaned		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	5 200 000	4 910 000	290 000	
Gods- og Kreaturbefordring	5 490 000	3 790 000	1 700 000	
Postbefordring	600 000	670 000		70 000
Andre Indtægter	550 000	580 000		30 000
Indtægter i alt	11 840 000	9 950 000	1 890 000	
Driftsudgifter	11 160 000	11 000 000	160 000	
Driftsoverskud	680 000	÷1 050 000	1 730 000	
Afskrivning	610 000	570 000	40 000	
Forrentning	1 270 000	1 260 000	10 000	
Statens Tilskud til Driften	1 200 000	2 880 000		1 680 000

	April-Oktober		1939	
	1939	1938	Forøgelse	Formindskelse
Personbefordring	45 780 000	44 850 000	930 000	
Gods- og Kreaturbefordring	29 840 000	26 020 000	3 820 000	
Postbefordring	4 480 000	4 550 000		70 000
Andre Indtægter	3 810 000	3 740 000	70 000	
Indtægter i alt	83 910 000	79 160 000	4 750 000	
Driftsudgifter	74 040 000	74 000 000	40 000	
Driftsoverskud	9 870 000	5 160 000	4 710 000	
Afskrivning	4 280 000	4 020 000	260 000	
Forrentning	8 540 000	8 280 000	260 000	
Statens Tilskud til Driften	2 950 000	7 140 000		4 190 000

D. S. B. — Oktober 1939.

I Forhold til Oktober 1938 er der en Stigning i Indtægten af Personbefordringen paa ca. 290 000 Kr. og i Godsbefordringsindtægten paa ca. 1 700 000 Kr. Paa de øvrige Indtægtsgrupper er der en Nedgang paa ca. 100 000 Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne steget med ca. 1 890 000 Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 160 000 Kr., men er endnu kun i ringe Grad paavirkede af de af Krigen følgende Stigninger.



Arbejdernes Landsbank,
Hovedkontor: Vesterbrogade 5.

Vin en gros
Jens Helmbæk
Vesterbrogade 12-14
København V.
Fransk-Dansk Vinimport
TEL. C. 6844-14644

Aagaard Radio Niels Hemmingsensgade 20
København K.
Telefoner: Palæ 1146 - 8219
ALT I RADIO Leverandør til D. S. B.

Besøg D. S. B.s Kino
„Den vide Verden“
Københavns Hovedbanegaard - Central 13540
Følg Teatrets ugentlige Filmsavis med Nyheder fra Alverdens Lande.
Kultur - Rejse - Natur - Musikfilm og lignende kortere Film.
Billetpris: 70 Øre (Incl. Skat) for Voksne og Børn over hele Salen.
Forestillingerstider: Hverdage uafbr. Kl. 14-19, derefter 1-Times Forest.
Kl. 19, 20, 21 og 22. Søn- og Helligdage: Hver fulde Time fra Kl. 16, sidste
Forestilling Kl. 23.
NYT PROGRAM HVER MANDAG

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708. Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig. Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:
Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10-16.
Postkonto 20 541.

Maskinpakninger

A/S DANSK MASKINPAKNINGS FABRIK
Amaliegade 41 - Central 12528

Urmager ved Statsbanerne L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eff.) - Grundlagt 1856
Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637

De bliver velklædt fra Nørrebro Stormagasin

Herreafdelingen:

Færdige Habitter med fikst Skrædersnit,
1 rd. og 2 rd. 68⁰⁰

Imprægneret og prima Stoffrakker, nye Mønstre
og fikse Faconer 78⁰⁰

Skræderafdelingen:

Habit efter Maal. 85⁰⁰

Skræderi, 2 Prøver. 125⁰⁰

Dameafdelingen:

Svagger, det praktiske Overtøj fra Kr. 29⁰⁰

Costumer i Kamgarn og Tweed fra Kr. 39⁰⁰

Frakker, nye og moderne Faconer fra Kr. 48⁰⁰

Kjoleafdelingen:

Silkekjoler i nye mønstrede Stoffer og Farver,
Priser. Kr. 39-29- 19⁸⁵

Fruekjoler store Størrelser, elegant slankende Snit
stort Mønsterudvalg. Priser fra. 35⁰⁰

Paa Konto samme Pris

Konfektionshuset, Nørrebrogade 112

Kalundborg

N. JENSENS SØNNER

SNEDKERMESTRE - Kalundborg - Telf. 280

Køb Deres Møbler hos Fagmanden;
han yder Dem den bedste Garanti.

Leverandør til Feriehjemmet.

Moderne Kaminer og Rundtræksovne.

Tænker De paa at købe en ny Kamin eller Ovn?
Besøg da vort Lager i Tømmergaarden af moderne Ka-
miner og Rundtræksovne fra Lange & Co., Svendborg.
Vore Priser er lave, da vi ingen Udgifter har til Butik.

Ratebetaling indrømmes. Kallundborg Tømmerhandel,
Brugte Ovne tages i Bytte. Chr. Petersen. Telf. 51-451.

5-7-Pers. Biler

udlejes Dag og Nat
Telefon 296

Ejler Jensen, Kalundborg
(Feriehjemmets Vognmand)

H. Hansen har det -

Montér Deres Hjem fra

H. Hansens Møbelforretning

Kordilgade 54
Telf. 149

- MÆGTIGT TÆPPELAGER -

Chr. Schrøder

Telefon 360

Murermester og Cementwarefabrikant,
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Haveliser,
Flagstangsfødder m. m.

Kallundborg Farvehandel

Alt i Tapet- og Malervarer
Gulv- og Lakfernis,
Rullegardiner.

Telf. 254.

Chr. Hansen, Skibbrogade 1

Vilh. Nielsen og Søn

Slagtermestre

Kød- og Paalægsforretning

Cordilgade 10

Telefon 173. Kallundborg.

Leverandør til Feriehjemmet.

Kallundborg Brugsforening og Købmandshandel.

Kolonial - Vin - Kaffe
Konserves - Isenkram.

L. Reesen,

Blikkenslager

Vand, Gas og Sanitet

Telf. 558

Struer

KØB

Habitter, Frakker, Hatte,
Manchetskjorter og Slips
hos L. Pedersen, Struer.

Udvalget størst. - Priserne mindst.

P. Pedersens

Slagter- & Viktualieforretning

anbefales

Vestergade 1 - Telf. 126

● Barberforretningen

Jyllandsgade 9

anbefales

Ærb.

GUSTAV JENSEN

M. JOHANSEN

N. Jensens Handelsgartneri

Telefon 27.

Signede Kranse i smagfuld Ud-
styrelse. - Friske, afskaarne
Blomster i stort Udvalg

Nyborg

Berner Rabøls Handelsgartneri

anbefales
Hyrdegyden - Telf. 209

Karl Lundtofte

Strandvejen - Tlf. 265

Tømremester & Bygningskonstruktør

ALLIANCE

Tlf. 136 Nørregade Tlf. 136

BAGERI & CONDITORI

P. C. PETERSEN