



Nº 2

20. Januar 1942

42. Aargang

MØRKLÆGNING — NATKØRSEL

Der er nu forløbet omtrent 2 Aar, siden vi ganske pludseligt kom ud for noget, vi aldrig tidligere havde kendt til — Mørklægningen. Der var truffet omfattende Forberedelser med en Generalprøve for Øje, men Virkelighedens Alvor meldte sig, inden Generalprøven var afholdt, og det viste sig, at der var adskilligt, som ikke klappede fuldstændigt efter det satte Maal. Ikke saaledes at forstaa, at Lyskilderne ikke blev dæmpet tilstrækkeligt — tværtimod. Man var nogle Steder gaaet for rigoristisk til Værks. Dette var der i og for sig ikke noget at sige til; det hele var jo fremmed og ukendt for os alle. Man var imidlertid fra Administrationens Side besjælet af Ønsket om at tilvejebringe den bedst mulige Ordning under de givne Forhold, derfor blev der hurtigt sat ind paa Opnaaelsen af en vis Ensartethed overalt. Vi tænker i denne Forbindelse paa, at Synlighedsafstanden for Mastesignalerne mange Steder blev ændret, saa der virkelig kunde tales om en Forbedring.

Der er imidlertid noget, som tyder paa, at Forholdene efterhaanden har udviklet sig paa en Maade, der betyder, at Mørklægningen i Realiteten er blevet skærpet, og at rette Vedkommende lige som har slaaet sig til Ro med Tilstandene, som de er. Vi finder det derfor paa sin Plads at henstille til Overvejelse, om der ikke burde ske visse Ændringer.

Lad os først se lidt paa de indendørs Forhold. Normalt er det jo saaledes, at vore Medlemmer baade begynder og afslutter deres Dagsgerning i en Lokomotivremise, hvor der desuden Døgnet rundt beskæftiges andet Per-

sonale, og paa dette Omraade melder sig det første Spørgsmaal. Hvorfor kan der ikke i Remiserne tilvejebringes Forhold, saa der er ordentligt Lys til Arbejdet paa Maskinerne? Det er dog baade ved Eftersynet af Lokomotiverne og ved Opsmøringen af dem af stor Betydning, at der er tilstrækkeligt Lys.

Der findes rundt om i vort Land Fabriksbygninger, som i Henseende til Vinduer er hele Glaspalæer. Men dér gaar Personalet ikke rundt og roder i Halvmørke — vi havde nær sagt, selvfølgelig ikke; thi saa kaster Virksomheden ikke nok af sig. Nej, dér har man tilvejebragt Mørklægningsforanstaltninger, der gør det muligt at have fuldt Blus paa Belysningen i den indendørs Virksomhed. Dersom f. Eks. en københavnsk Lokomotivmand, naar han om Aftenen gaar fra Arbejde, vilde kige indenfor i den første store Virksomhed paa den anden Side af Dybbølsbroen — Købbyen — vil han se, at Belysningsforholdene dér henholdsvis i Remisen, hvor han kommer fra, er som Dag mod Nat. Tilsvarende er Forholdene saa at sige overalt; ogsaa paa Statsbanernes egne Centralværksteder arbejdes der ved fuldt Lys. Det kan derfor ikke være uberegtiget at spørge, hvorfor der skal herske et mere eller mindre ægyptisk Mørke i Lokomotivremiserne, hvor der, efter hvad man meddeler os, nogle Steder kun findes blaa Lamper. Det maa være muligt for Statsbanernes dygtige Teknikere at løse dette Spørgsmaal, saa vi atter kan tænde normal Belysning i Remiserne.

Naar Talen er om de udendørs Arbejder,

er Forholdene vanskeligere, det skal straks indrømmes; men ogsaa her bør der efter vor Mening ske visse Ændringer, saa de forringede Synlighedsmuligheder atter forbedres lidt. Slutsignalerne f. Eks. Den forhaandenværende Kvalitet Lampeolie er af den Beskaffenhed, at der efter en forholdsvis kort Brændetid danner sig en Skorpe paa Lampevægen. Hvis denne Skorpe ikke stryges af, slukker Lampen; i bedste Fald lyser den saa svagt, at den ikke kan ses fra Maskinen, hvorfra man ved hver Igangsætning af Tog, hvor den bageste Vogn ikke er i Forbindelse med Luftbremseledningen, skal kontrollere, at hele Toget følger med. Det kan ikke nytte at kritisere Olien, den kan næppe fremskaffes bedre; men de eksisterende Forhold giver Anledning til adskillige Ærgrelser, ja ogsaa til Forsinkelser, naar Lokomotivpersonalet ikke kan se Slutlygterne. Hvorfor sætter man ikke elektriske Tørellementer i Slutlygterne? De er i Stand til at give et konstant Lys.

Der klages ogsaa over, at det i lange Tog kan være vanskeligt at se Togførerens Afgangssignal, og at der derfor er forekommet Forvekslinger, hvilket kan indeholde Fare for Menneskeliv. Paa dette Omraade vil der sandsynligvis ske Forandring m. H. t. Stationsbestyrerens Afgangssignal, der, efter hvad vi har bragt i Erfaring, skal ændres, saa det afgives ved Blink, hvorved en Forveksling skulde være udelukket. Men dette hjælper ikke noget paa Vanskeligheden ved i det hele taget at se (og høre) Togførerens Afgangssignal; hvorfor har han ikke en Haandlygte med elektrisk Lys? Det er der i hvert Fald i Signalstokken.

Værst er det dog med de Lys, Lokomotivpersonalet skal iagttage under selve Kørslen, og her naturligvis først og fremmest Mastesignalerne. Den, der ikke har staaet paa et Lokomotiv under Mørklægningen og været med til at lede sig frem til et yderst slet lysende Indkørselssignal for derefter at finde det rigtige Standsningssted paa den i dybt Mørke liggende Landstation, gør sig ingen Forestilling om, hvorledes Natkørslen former sig for Lokomotivpersonalet. Bagejlet skal være rullet ned, Sidesejl og Side-Topsejl spændt ud, Sidevinduene afblændet undtagen en diminutiv, rektangulær Flade midt paa; der bliver praktisk talt ikke andre Orienteringsmuligheder end gennem Frontvinduet.

Straks efter Gennemførelsen af Mørklægnin-

gen i 1940 gav Distrikterne Tilsagn om, at Afskærmningen af Lyset i Hovedsignalerne overalt skulde blive afpasset, saa der opnaaedes den bedst mulige Synlighedsafstand, men i hvert Fald skulde Signalerne være aflæselige paa mindst 500 m' Afstand. Paa dette Omraade synes der at være sket Forringelser. Paa Grund af den daarlige Lampeolie forkuller ogsaa Vægerne i Signallygterne, hvorhos Signalglasene tilsodes, hvilket let forstaaeligt medfører en meget væsentlig Nedsættelse af Synlighedsmulighederne. Vilde det ikke være paa sin Plads, at der blev installeret elektrisk Lys i de Indkørselssignaler, der endnu ikke har det? Herved vilde ikke blot faas et konstant Lys, men Glassene i Signalarmene vilde ikke blive fedtede og sodede af Lampeos, og man vilde opnaa en Besparelse af den kostbare Olie. Vi synes, at en saadan Foranstaltning vilde være rimelig. Skulde man imidlertid afvise en saadan Udvej, saa bør det overvejes, om Afskærmningen ikke helt kan fjernes fra de oliebelyste Hovedsignaler, saa der dog bliver en større Flade belyst. Forskellige Lokomotivførere har klaget over, at Blinklyssignalerne ved Vejoverkørslerne paa de uhegnede Baner lyser saa kraftigt, at det næsten er umuligt for Lokomotivpersonalet at se de tæt bagved staaende, slet lysende Indkørselssignaler. Organisationens har i saadanne Tilfælde gjort gældende, at Lokomotivførerne i Signalkommissionerne stadigt bør føre Kontrol med Signaliagttagelsesmulighederne og gøre Indsigelse, hvis der opstaar Forhold, som forringer disse, men vi vil dog gerne her pege paa, at naar de stærke Lys i de nysnævnte Overkørselssignaler ikke er generende for Mørklægningen, saa skulde man ikke tro, at de i alle Tilfælde langt svagere lysende Hovedsignaler kunde være det, selv om der skete saadanne Forandringer, at Iagttagelsesforholdene blev noget bedre, end de er. Vi kan f. Eks. ogsaa pege paa Lyskurvene i Gadekrydsene i de større Byer. Naar man her i Vintertiden færdes paa Gaden Aften eller Morgen, er det ret iøjnefaldende, at man — de Steder, hvor Terrænforholdene ikke hindrer Udsigten — kan se disse Lyssignaler i mere end 1000 m' Afstand. Det er derfor naturligt nok, at Lokomotivpersonalet siger: „Naar saadanne Lyssignaler ikke generer Mørklægningen, saa burde det da virkelig være muligt at give noget mere Lys ogsaa i Jernbanernes Signaler, saa den meget ønskelige

og virkeligt paakrævede Forbedring af Synlighedsforholdene kan opnaas."

Med disse Bemærkninger vil vi gerne hende alle Vedkommendes Opmærksomhed paa Signalbelysningsforholdene. Vi føler os forvisset om, at Forbedringer paa de her omtalte Omraader vil betyde en økonomisk Gevinst for Statsbanerne, nemlig ved at en Række Togopbremsninger med paafølgende ny Aabning for Dampen sikkert vil kunne undgaas.

Sluttelig nødsages vi til at fremkomme med et Klagesuk over, at vor høje Administration ikke har fremmet det gamle Spørgsmaal om elektrisk Lys paa Lokomotiverne. Tænk hvilken Forbedring det vilde have været netop i denne Tid. Men ikke engang Ønsket om en elektrisk Haandlygte til Lokomotivpersonalet har man vist Interesse. Der burde snarest rettes noget hér.

STATSBANERNE VED AARSSKIFTET

Efter Sædvane har Generaldirektør *P. Knutzen* ogsaa ved Indgangen til 1942 udtalt sig til Pressen om Statsbanernes Stilling.

Generaldirektøren indledede med at pege paa, at Aaret 1941 for Statsbanerne som vel i det store og hele for det danske Samfund har formet sig bedre, end det var ventet eller frygtet. Vintermaanederne bragte ganske vist en ny Isvinter, der dog ikke blev saa katastrofal for Forbindelsen mellem Landsdelene som Vinteren 1939—40.

Statsbanerne maatte Vinteren igennem i stort Omfang overtage Transporten af Kul her til Landet. Der var Dage, hvor der over den dansk-tyske Landegrænse gik mere end 600 Vogne med Kul, som fordeltes til Fyn og Jylland. Finansaaret 1940—41 viser en Stigning i Statsbanernes Kultransporter paa 434 000 Tons.

I Sommerens Løb var det Brunkuls- og Tørvetransporterne, der prægede Statsbanernes Virksomhed. Disse Transporter kunde ikke sammen med andre nødvendige Transporter klares uden Mobilisering af alle Kræfter. Derfor blev der givet Dispensation fra Forbudet mod Søndagsarbejde og krævet Læsning og Losning af Jernbanevogne med Brændsel, Sten, Grus o. l. ogsaa om Søndagen, ligesom Vognlejen for Overskridelse af Fristerne undergik en betydelig Forhøjelse efter stærkt stigende

Skala. Over for Klager i Retning af, at Varerne ikke kunde bære de høje Vognlejer, gaves kun den Trøst, at disse Vognlejer netop var beregnet paa at afskaffe sig selv gennem Afskaffelse af alle Overskridelser, og hvis de ikke var store nok hertil, maatte de yderligere forhøjes. Vi er i en Situation, hvor det ikke er tilstrækkeligt at stille Krav til det offentlige. Hver enkelt maa ogsaa stille Krav til sig selv.

For saa vidt angaar Mørklægningen gav Generaldirektøren Udtryk for, at den stadig har været en alvorlig Belastning for Banerne og deres Personale, af hvilke adskillige har ofret Liv eller Førlighed i deres Tjeneste. Det var ønskeligt, at Publikums Forstaaelse over for de af Mørklægningen foraarsagede Forsinkelser eller andre Uregelmæssigheder var noget større, end Tilfældet er.

Omfanget af Persontogskørselen har praktisk talt været uforandret i Aarets Løb med den Undtagelse, at det ved Tilvejebringelse af et Antal Styrevogne til den elektrificerede Nærtrafik blev muligt at formere mindre Tog og dermed uden væsentlig Stigning af Elektricitetsforbruget at køre Tog hver 20. Minut som forudsat ved Elektrificeringen.

Der har nu og da været klaget over manglende Plads i Togene. Imidlertid synes dog største Delen af det rejsende Publikum at have forstaaet, at der i en Tid som den nuværende maa vises Resignation. Statsbanerne har i sin Køreplan lagt Hovedvægten paa at opretholde Forbindelserne mellem Land og By (Arbejdsrejser, Skolerejser, Indkøbsrejser, Sygehusbesøg m. v.). Paa disse korte Rejser betyder det ikke meget, om en Del rejsende maa staa op. Gennem Dublering af Tog er undgaaet drastiske Indskrænkninger af de lange Rejser som under forrige Verdenskrig, men her at garantere Siddeplads for alle er umuligt baade af Hensyn til Lokomotiverne, der fortrinsvis skal bruges til de for Befolkningen og Erhvervslivet nødvendige Godstransporter, og til Brændselsforbruget.

Antallet af befordrede Cykler som Rejsegods er steget fra 410 000 i 1939—40 til 972 000 i 1940—41, og Tallet er steget yderligere i Sommeren 1941, hvilket trods alle Anstrengelser fra Banernes Side har medført Vanskeligheder for Toggangen.

Aaret bragte Paabegyndelsen af Fugleflugtslinien over Rødby—Femern. Denne Linie er ikke fortrinsvis en Lokalforbindelse mellem

Østdanmark og Tyskland, men vil med moderne Toggang gøre Danmark til Transitland i Forbindelsen mellem den skandinaviske Halvø og Vest- og Sydeuropa. Vort Land er af Naturen placeret som en togrenet Bro mellem Kontinentet og Norden, den ene Gren, Jylland, pegende mod Vestnorge, den anden Gren, de østlige Øer, pegende mod Sverige og Østnorge.

Gennem Nyanlæg har Statsbanerne i 1941 ogsaa paa en Række andre Omraader givet Beskæftigelse til danske Arbejdere; dette vil i stigende Grad blive Tilfældet i 1942.

Det er Statsbanernes Maal i det nye Aar at sørge for Opretholdelse af saavel Gods- som Persontrafik som hidtil, saaledes at den Livsnerve, Samfærdselen i et moderne Samfund udgør, holdes intakt. I disse Tider maa Jernbanerne udfylde ikke alene det Behov, der under normale Forhold tilfalder Banerne, men tilige i vidt Omfang det Behov, som Skibe og Motorkøretøjer tidligere havde overtaget, men nu ikke kan betjene.

TRYKLUFTBREMSE PAA PERSONTOGS- MATERIELLET

Maskinchefen oplyser, at efter at Trykluftbremserne i det væsentlige er indført i Statsbanernes Godstog, er Værkstederne begyndt at forsyne Persontogsmateriellet med denne Bremse. Dette Arbejde er af et betydeligt Omfang og vil derfor ikke kunne være afsluttet før om ca. 4 Aar. Gennemførelsen vil ske gradvis og vil blive paabegyndt paa Sjælland i 1942.

Da Damp-Persontogene i Forvejen er udrustet med den automatiske Vakuumbremse, har en hurtig Indførelse af Trykluftbremsesystemet i de personførende Damptog ikke samme Betydning som for Godstogenes Vedkommende.

Under de nuværende Forhold, hvor Godstransporterne har antaget et meget betydeligt Omfang, dels paa Grund af de betydelige Brændselstransporter, dels fordi Automobilkørselen og Skibsfarten er indskrænket, har Statsbanerne særlig Opmærksomheden henvendt paa, at Godsvognsparken maa udvides, og nye Lokomotiver maa tilvejebringes, for at de Krav, der stilles til Banernes Transportkapacitet, kan blive opfyldt bedst muligt.

OMPLACERINGS- FØRERE

I sidste Nummer af forrige Aargang gav vi en Redegørelse for de efter Gennemførelsen af den automatiske Oprykning stedfundne Omplaceringer af visse Lokomotivførere i Anciennitetsrækken, og vi henstillede, at de meddelte Rettelser blev foretaget i Personalfortegnelsen.

Da vi skulde rette vor egen Personalfortegnelse, viste det sig imidlertid, at der i de meddelte Ændringer er 3 Trykfejl — eet forkert Navn og to forkerte Sidetal. Da Redegørelsen i Bladet jo ikke gerne skulde være desorienterende, men tværtimod vejledende, har vi fundet det paa sin Plads her at berigtige de omtalte Trykfejl. Det drejer sig altsaa om Bladet for den 20. December 1941:

Side 238, 2. Spalte, Linie 16 f. o.:

„N. P. Larsen, Ng;
skal være: N. P. *Nielsen*, Ng.“

Side 239, 1. Spalte, Linie 11 f. o.:

„T. P. Andersen, Ar., (Side 114) til Side 114 mellem“;
skal være: T. P. Andersen, Ar., (Side 119) til Side 114.

Side 239, 2. Spalte, Linie 13 f. o.:

„O. Birkelund, Ar., (Side 120) til Side 120 mellem“;
skal være: O. Birkelund, Ar., (Side 120) til Side 119.

JULETRAFIKEN 1941

Topydelse af Damplokomotiverne.

Om dette Emne skriver Dansk Jernbaneblad for 7. Januar bl. a. følgende:

„Den tredie Jul under denne Krig er nu overstaaet og bød paany Statsbanerne og deres Personale en Opgave af store Dimensioner med Hensyn til Befordring af rejsende og Gods.

Under den første Krigsjul trafikerede endnu enkelte private Selskaber Landevejene. Alle rede den anden Krigsjul var alle private Selskaber — paa nær eet — hørt op, og Automobilbilet klodset op; og nu under den tredie Krigsjul var kun Statsbanernes Tog tilbage. Det kan derfor ikke undre, at Statsbanernes Befordrings- tal under disse Omstændigheder naede hidtil

uanede Højder; men om selve Juletrafikken i sin Helhed satte Rekord imod tidligere Aar, er et andet Spørgsmaal.

Udrejsen fra København ad de tre Hovedlinier: Vest-, Syd- og Nordvestbanen i Dagene 20.—25. December, begge Dage inklusive, er gjort op til 105 000 og er dermed for første Gang i Banernes Historie oppe paa et 6-cifret Tal. Det hidtil største Tal var 96 000 i 1939.

Denne Befordringspræstation er i 1941 udelukkende præsteret ved Hjælp af Damplokomotivet, der i Aarene umiddelbart før Krigen maatte føre en noget stagnerende Tilværelse paa Bekostning af de hurtigere Lyntog og Motortog. Men Damplokomotivet har endnu engang vist, at hvor det gælder Massetransport, der er det endnu i Stand til at tage en alvorlig Tørn. Nægtes kan det ikke, at der i denne Jul er slidt haardt paa Damplokomotivet, men robust som det jo er i Modsætning til Motoren, maa det erkendes, at det har klaret Problemet saa godt, som man kan forlange. Erindres maa det, at der foruden Personotogtrafikken skulde holdes en Godstrafik af ogsaa hidtil ukendte Dimensioner i Gang."

FRA MEDLEMSKREDSEN

Optimisme.

I „D. L. T.“s Leder af 5. Januar har Redaktionen skrevet, at Lokomotivpersonalet har et Fond af Optimisme; men mon det ikke snart er gaaet sig en Tur? Jeg er ved at tro det. Naar man gaar de forskellige Tjenester imøde, er det ikke med Glæde, men tværtimod med bange Anelser for, hvordan det vil gaa i Dag: Om Maskinen vil yde noget, hvordan Kullene er, og saa om der, naar vi kommer hjem, er en Ekstratur til os. Det sker nemlig ret ofte her. Saa det er ikke ret meget bevendt med Optimismen her ved Depotet.

Det har i den senere Tid været praktiseret at dele Tjenesterne paa 2 à 3 Gange om Dagen, vi har ganske vist lidt Fritid ind imellem, men at lægge Beslag paa Personalet fra tidlig Morgen til sen Aften, det beforder jo ikke Arbejdsglæden. Naar Administrationen er klar over, at det kan være haardt at staa paa Maskinen i disse Tider med Mørklægning og for det meste med daarligt Brændsel, saa vilde det jo være rart, om det ogsaa blev paaskønnet. En meget stor Del af vor Fritid tilbringer vi jo uden for Hjemmet, saa jeg forstaar ikke, at det skal være nødvendigt ogsaa at disponere over den Fritid, vi kan have paa Hjemstedet. Vi har ganske vist skrevet under paa at ville udføre vort Arbejde med Nidkærlighed o. s. v.,

men det kan jo ogsaa blive for meget af det Gode. Jeg forstaar heller ikke, at der ikke kan ydes os et Tillæg for Tjeneste udført under Mørklægning, idet den er meget haardere, end hvis vi havde det Lys, vi har Brug for, ikke alene i Signalerne, men ogsaa ved Opsmøringen og lignende Arbejder; thi med Paapasseligheden kan der ikke svigtes. Staten kunde dog betænke Politiet med 200 Kr., og jeg tror, det var paa sin Plads, at Lokomotivpersonalet fik et tilsvarende Gratiale.

Herning, i Januar 1942.

P. A. Kristensen.

Den Godtgørelse, Politiets Tjenestemænd fik, var, efter det for os oplyste, som Erstatning for Overtid og inddragne Fridage.

Red.

Nytaarsbetragtninger.

Aaret 1941 gik, og 1942 begyndte. Nytaarsønsker og -hilsener udveksledes. Ofte hørte man Spørgsmaalet: Hvordan mon det hele vil komme til at se ud i det nye Aar? Ingen kan svare herpaa; men Pessimisme har man ingen Gavn eller Glæde af at nære. Der er snarere Grund til at spytte i Næverne og tage fat og saa tænke paa, at vi alle er i samme Baad, og hver især maa gøre sit til at holde Skuden ikke blot flydende, men endda i god Fremdrift og med den Kurs, vi selv ønsker. Mandstugt og Disciplin maa der til; Mod og Humør maa holdes oppe i denne Uvejrets og Modvindens Tid. Med en klog Ledelse og dygtigt Mandskab ombord skal Turen da nok tilendebringes, og det er næppe nogen Skade til, at Kræfterne prøves, og Skudens Evner og Værdi konstateres. Er der Rotter ombord, da kast dem udenbords; opdages der Svamp under Dækket, da maa Skraber og Tjærekost igang, saa Ondet straks udryddes. —

Vi Lokomotivmænd er nu, mere end vi længe har været, kommet i samme Baad. Vore vante, sorte Dampskuder belastes ofte haardt; de kommer med samt deres Mandskab tit ud for Genvordigheder og Modvind. Men Rederiet — Samfundet — har Brug for vore bedste Evner og Kræfter, og det gaar os — Mandskabet — mere og mere i Blodet, at vi i vor Gerning yder vort bedste, anstrenger os til det yderste. Saadan skal det ogsaa være netop i Tider som disse. Der stilles store Krav til Banerne; følgelig søger vi som gode Borgere at løse vor Part af Opgaven, Samfærdselsproblemet. Vore Motorkøretøjer staar stille, Damphestene maa klare Skærene, og vi Førere har i adskillige Tilfælde faaet unge, ret rutinerede Mænd som Medhjælpere. Mangen saadan Medhjælper har voldet os Besvær ikke mindst i Forbindelse med de mørklagte Signaler og Stationer, af og til mindre godt Brændsel og uhyggelige Forsinkelser. Lange og strenge Tjenester er budt os; men de lange Tjenester er et Kapitel for sig, som maaske senere kan omtales.

Vi Lokomotivmænd har et andet Onde, et „indre Anliggende“, som her skal omtales, idet Ondet nem-

lig med lidt god Vilje kan, om ikke helt udryddes, saa dog hæmmes væsentlig. Ondet hedder Malproperhed og Uorden i vore Førerhuse. — Vi, der er blevet Førere, har været Lokomotivfyrbødere i en Tidsalder, hvor vi lærte at holde rent og ordentligt paa Førerpladsen; men ofte har vi Grund til at græmme os over det malpropre Udseende, der nu præger adskillige Førerpladser. Paa mange Førere virker dette ligefrem forstemmende og bidrager til at nedsætte Arbejdsglæden. Det bør ikke og *behøver* ikke at være saadan. Den Forberedelsestid, som Lokomotivfyrbøderne har til Klargøring af Maskinen, er nøjagtig den samme som for Aar tilbage, da Maskinerne blev holdt rene og sømmelige. Mange vil sige: „Ja, men Tvistrationerne er nu saa smaa, at der ikke kan holdes rent.“ Her over for maa det indrømmes, at vel er der Tvistmangel; men dette er ikke den væsentligste Aarsag til manglende Rengøring; thi endnu findes der baade Kost og Spuleslange til at holde Krogene og Gulvet rent med. Spuleslange og Træuld kan holde Olieudunke og Olieskabe rene. Skruenøgler har vi stadig — eller skal have — til at kunne efterspænde en utæt Hane eller Pakdaase, der griser Kedlen til, og ved Hjælp af en Tot gammelt Tvist kan man gøre Underværker paa en graa og kedelig Kedelgavl og dens Omgivelser. Lidt Sæbe har vi endnu, Sand og Træuld mangler vi ikke; vilde det derfor ikke være rimeligt at bringe Førerhus og Værktøj i en saadan Stand, at Arbejdet paa Maskinen — ikke mindst i disse Mørketider — kan virke tilfredsstillende ogsaa for Lokomotivføreren, der i de fleste Tilfælde har en naturlig Trang til gerne at ville glæde sig over sin Gerning og sin Maskine.

Vi har her i Aarhus og vel ogsaa andre Steder prægtige Folk blandt Lokomotivfyrbøderne, der stadigt holder Førerpladsen, som den bør holdes, men altfor mange forsømmer det. Det er til de mindre propre Lokomotivfyrbødere, Ekstraandværkere og Remisearbejdere, at dette Skriverseri er møntet, ja ogsaa til de paagældendes Lokomotivførere. Til mine ærede Kolleger dette: I har selv lært at holde et Førerhus i Orden; lær da jeres unge Medhjælpere det samme. Husk paa, at man opdrager ikke et nyt Slægtled til Dygtighed eller til værdige Arvtagere ved ikke at lære de Unge Flid og Ordenssans og dertil Disciplin. Man bliver ingen dygtig Lokomotivmand eller højner sin Stand ved at vænnes til Roderi og Slendrian. Man bør netop i disse Tider indpodes dette, at naar man gør en Maskine klar til Turen, da gør man det saa godt og omhyggeligt som muligt og med streng Økonomi med Tiden og Materialerne for Øje. Sætter man sin Maskine i Hus til næste Hold at overtage, da sørger man for, at alt er klar til Aflevering, Krogene rene, Værktøj i Orden, Oliekander rene og sat til Varme. Men saa maa vi naturligvis ogsaa kræve af Depoterne, at der fra deres Side føres Tilsyn med, at Førerpladserne ikke tilsnaves under Opholdet i Remiserne. I det store som i det smaa bør Hensynet til Næsten opelskes og ikke svækkes. Vær alle med til at højne Standen og ikke til at sænke Standarden i vort dag-

lige Arbejde, gaa selv i Spidsen med et godt Eksempel.

Lad Aaret 1942 kendetegne en Opgang med Hensyn til Arbejdets Udførelse paa vore kære Dampheste og til Kammeratskabets Konsolidering.

Aarhus, i Januar 1942.

Kr. Pedersen, Lokofører.

Den ærede Indsender behandler et Spørgsmaal af Interesse. Det vil erindres, at det samme Forhold blev berørt paa vor sidst afholdte Kongres, hvor Foreningens Formand betonedede, at den Omstændighed, at der udleveres Arbejdshandsker til Lokomotivfyrbøderne, naturligvis ikke maa medføre, at Førerpladserne paa Lokomotiverne ikke mere holdes tilbørlig rene.

Ogsaa Depoterne burde efter vor Mening ofre Renholdelsen nogen mere Opmærksomhed. Naar Maskinerne ikke benyttes af visse bestemte Sæt Personale, men af mange forskellige og kun for een enkelt eller enkelte Ture ad Gangen vilde det ikke være urimeligt, om Depoterne paatog sig en Del af Renholdelsen paa Førerpladsen.

Red.

OPLYSNING SARBEJDET

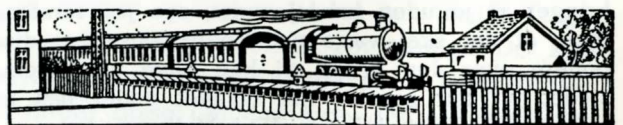
Bog anmeldelse.

A. O. F. har i Samarbejde med De samvirkende Fagforbund udsendt en Materialesamling om *Krigstidens Arbejdsforhold i Danmark*. Dette aktuelle Emne, der belyser Øjeblikkets faglige Problemer, behandles af De samvirkende Fagforbunds bedste Tillidsmænd; Bogen er forsynet med Sagregister og er opdelt i følgende Afsnit:

1. Den faglige Situation 1939—40.
2. Lov om Arbejdsforhold med Bemærkninger.
3. Den faste Voldgiftsret under Krigen.
4. Den faglige Situation 1940—41.
5. Loven om Forbud mod Overarbejde og dens Administration.
6. Arbejdsfordelingsloven og dens Virkninger.
7. Lærlingeforholdene efter Loven af 7. Maj 1937.
8. Arbejdsløshedslovgivningen under Krigen.

Bogen er interessant, den egner sig særlig for Tillidsmænd og Deltagere i Oplysningsarbejdet. Prisen er 2 Kr. 50 Øre portofrit tilsendt. Bestillingen kan indsendes til A. O. F., Nørre Farimagsgade 11, København K., eller til Lokomotivfører P. Sessing, Torbenfeldtsvej 37, København, Brønshøj.

P. S.





Resultat af Lodtrækning.

Ved de københavnske Motorføreres og Lokomotivfyrbøderes Juletræsfest den 10. Januar blev følgende Numre udtrukket.

Lykkesedlerne:

1648 — 1943 — 904 — 1874 — 1612 — 1675 — 1875 —
28 — 1440 — 1283 — 987 — 887 — 91 — 2226 — 1126 —
168 — 1743 — 832 — 811 — 937 — 411.

Amerikansk Lotteri:

21 — 50 — 105 — 04.

En Trykfejl i Lommebogen.

Ved et beklageligt Uheld i Trykkeriet er der ved Rentrykningen af Lommebogen faldet et Tal ud paa Side 152 (Lokomotivparken), idet det i yderste højre Rubrik ud for de 6 nye H-Maskiner er angivet, at disse har Numrene 78—788. Da dette er i høj Grad misvisende, meddeles herved at der i Rubrikken skal staa „783—788“.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 8. Februar frabedes venligst.

L. O. Nielsen,
Lokomotivfører, Ro.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 8. Februar frabedes.

C. M. Christiansen,
Lokomotivfører, Fa.

Taksigelse.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Fader, pens. Lokomotivfører C. N. Aunskjærs Bisættelse fra Krematoriet i Esbjerg.

Marie Aunskjær og Børnene.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Sygekassen har udsendt Regnskabet for 1940—41. Det findes optrykt andetsteds i nærværende Blad.

Opmærksomheden henledes paa, at Interessenter, der ønsker sig Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar Forlangende derom indsendes til Sygekassens Kontor.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Specialister i Øjensygdomme antaget Dr. med. Viggo A. Jensen, Frederiksgade 1, Aarhus, Konsultation Kl. 12—15, Lørdag dog Kl. 12—13.

Sjælland-falsterske Bibliotek.

Fra 1. Maj d. A. fratræder:

Som Bestyrelsesmedlemmer:

Overassistent A. A. Petersen og
Remisearbejder R. E. Clausen.

Som Suppleanter:

Rangerformand I S. Juhl og
Kontorassistent Frk. G. Fischer.

Alle er villige til at modtage Genvalg.

I Stedet for Fuldmægtig Rohleder, der ønsker at fratræde, indtræder Suppleanten, Overassistent A. E. L. Harnsted, som Revisor. Som Revisorsuppleant er foreslaaet Fuldmægtig C. A. Kofoed, 1. Distrikt.

Eventuelle Kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være Bestyrelsen i Hænde senest 1. Februar under Adresse: Københavns Hovedbanegaard. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg.



Overportør dræbt under Rangeringen.

Freitag den 9. Januar ved 20-Tiden kom Overportør S. K. Johansen under Rangeringen i Fredericia i Klemme mellem Bufferne paa Rangermaskinen og en Vogn. Han blev dræbt paa Stedet. Det formenes, at Ulykken væsentlig skyldtes Mørklægningen, der forhindrede Johansen i at bedømme Afstanden rigtig.

Sammenstød paa Hadsund-Banen — Lokomotivfører dræbt.

Den 13. Januar om Aftenen ved 20-Tiden tørnede et Godstog og et Persontog mod hinanden paa Strækningen mellem Bælum og Solbjerg Stationer paa Aalborg—Hadsundbanen. Efter en stedfunden Krydsningsforlægning skulde de to Tog have krydset hinanden i Bælum, men ved en skæbnesvanger Fejltagelse blev Persontoget afsendt derfra, endnu inden Godstoget, der var afgaaet fra Solbjerg Station, var ankommet. Paa Grund af Mørklægning og Kurveforhold paa Banen blev Lokomotivpersonalet først i sidste Øjeblik opmærksom paa Faren. Sammenstødet var frygteligt. De to Lokomotivers Forpartier blev fuldstændig ødelagt. 15—20 Mennesker, herunder Lokomotivpersonalet, kom til Skade. Lokomotivfører Bach og Lokomotivfyrbøder Engelund paa Persontogets Maskine fik særlig svære Læsioner; førstnævnte døde faa Timer efter Ulykken.

Statsbanernes Oplysningskontor stærkt benyttet.

Den kolossale Juletrafik, hvor over 100 000 Personer afrejste med Fjerntogene fra København, gav ogsaa Travlhed paa Statsbanernes Oplysningskontor. Det meddeles, at der i Ugen fra 20.—27. December blev svaret paa rundt regnet 35 000 telefoniske Forespørgsler af vidt forskellig Art.

**Forsikringsagenturforeningen
for Tjenestemænd ved
Statsbanerne.**

Opmærksomheden henledes paa, at den normale halv-
aarlige Præmieafkortning finder Sted den 1. Februar.



Udnævnelse fra 1.—1.—42:

Motorfører I til Lokomotivfører (alle min. Udn.):

- K. A. H. Petersen, Helgoland, i Nyborg.
- C. E. Hansen, Helgoland, i Nyborg.
- A. K. J. Romme, Helgoland, i Nyborg.
- N. K. Andersen, Helgoland, i Nyborg.
- C. H. Brettschneider, Helgoland, i Nyborg.
- H. C. Petersen, Helgoland, i Lunderskov.
- F. S. Stokholm, Helgoland, i Lunderskov.

Motorfører II til Lokomotivfører (alle min. Udn.):

- V. K. F. Larsen, Helgoland, i Brande.
- E. A. Bjerneboe, Helgoland, i Brande.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører (alle min. Udn.):

- S. O. S. Jensen, Aarhus, i Brande.
- N. P. E. Maie, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
- H. V. Brodthagen, Østerport, i Brande.
- K. A. Nikolajsen, Skern, i Skern.
- A. Andersen, Korsør, i Padborg.
- G. H. Olsson, Helsingør, i Padborg.
- J. C. M. Johansen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- H. J. Christiansen, Nyborg, i Tønder.
- J. F. Koch, Skern, i Herning.
- V. Jensen, Slagelse, i Padborg.
- A. H. P. Madsen, Korsør, i Tønder.
- P. A. M. Jacobsen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- P. J. Olsen, Gedser, i Brande.
- N. C. Poulsen, Aalborg, i Tønder.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—42:

Lokomotivfyrbøder A. K. Sørensen, Aarhus, til Fredericia.

Afsked:

- Lokomotivfører S. P. Rasmussen, Kalundborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—42 (min. Afsked).
- Motorfører II A. T. Rosendahl, Odense, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—3.—42 (min. Afsked).

Overgang til anden Stilling fra 1.—2.—42:

Lokomotivfører C. W. H. H. Gollmann, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning af Helbredshensyn til Motorfører II (Elektrofører) ved Enghave.

RETTELSE

Den i sidste Nr. af Bladet meddelte Forflyttelse af Lokomotivfører A. P. Skov fra Skive til Frederikshavn var forkert, idet han er forflyttet fra Skive til Fredericia.



Hovedbestyrelsen:

Sekretær E. Kuhns Adresse rettes til:
Skelbækgade 36, 3., V. (Halmtorvsgade omdøbt).

Lokomotivførerafdelingerne:

Skern Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: P. Bjerglind, Nygade 18.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Sønderborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. B. H. Leving, Skrænten 9.

Frederikshavn Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. K. Nielsen, Plantagevej 4 A, St.

Herning Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Sjølandsgade 5.

**STATSBANEPERSONALETS
SYGEKASSE**

**Regnskab over Indtægter og Udgifter i
Regnskabsaaret 1940—41.**

INDTÆGT

1. April 1940—31. Marts 1941.

	Kr.	Ø.
Bidrag fra Interessenter	1 238 128.	72
Statstilskud fra Socialministeriet	284 091.	00
Statstilskud fra Statsbanerne	50 000.	00
Udbytte af Obligationer samt Renter	23 955.	89
Forskellige Indtægter	17 448.	71
Administrationsbidrag fra Invalideforsikringen (5 pCt. af indbetalt Invalideforsikringspræmie)	9 917.	90
	1 623 542.	22
Invalideforsikringspræmie: Kr. Ø.		
Indgaaet Præmie	198 357.	98
Tilbagebetalt Præmie	200.	43
	198 157.	55
Renter og Udbytte:		
P. E. Røvsings Legat	160.	00
Jernbanemandens Legat	35.	80
	1 821 895.	57
Invalideforsikringen: Udbetalt til Fonden udover den i Aarets Løb indgaaede Invalideforsikringspræmie		131. 82
Jernbanemandens Legat: Udbetalte Understøttelser udover de i Aarets Løb indvundne Renter		1. 20
	1 822 028.	59

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

UDGIFT

1. April 1940—31. Marts 1941.

	Kr.	Ø.
Lægehjælp	484 658.	54
Sygehusbehandling	273 772.	00
Medicin	404 337.	46
Bandager, Bade, Massage o. l.	73 961.	78
Tandpleje	89 649.	98
Barselhjælp	23 423.	71
Befordringsudgifter	4 998.	96
Kontorudgifter	12 575.	32
Udgifter til Administration (Bestyrelse, Revision m. v.)	5 583.	60
Forskellige Udgifter	9 167.	83
Arbejde vedrørende Invalideforsikringen	8 790.	05
Begravelseshjælp	102 261.	34
	1 493 180.	57
Invalideforsikringen:	Kr.	Ø.
a. Administrationsbidrag til Sygekassen: 5 pCt. af indbetalt Invalideforsikringspræmie	9 917.	90
b. Andre Udgifter	12 612.	89
c. Udbetaling til Invalideforsikringsfonden	175 758.	58
	198 289.	37
Understøttelse af:		
P. E. Rovsings Legat	160.	00
Jernbanemandens Legat	37.	00
	1 691 666.	94
Sygekassen: Overskud, der i Henhold til Bestyrelsesbeslutning overføres til Formue-Konto (Reservefonden)	130 361.	65
	1 822 028.	59

Status pr. 31. Marts 1941.

Aktiver.

	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Formuekontoens (Reservefondens) Obligationsbeholdning, efter Kurs pr. 31. Marts 1941	377 038.	25		
P. E. Rovsings Legats Obligationsbeholdning, nominal Værdi	4 000.	00		
Jernbanemandens Legats Obligationsbeholdning, nominal Værdi	1 000.	00		
	382 038.	25		
Beholdning vedr. Sygekassen:				
Kontant	661.	63		
Giro	3 483.	14		
Bank	114 779.	58		
	118 924.	35		
Beholdning vedr. Invalidef.:				
Kontant	19.	56		
Bank	44 297.	50		
	44 317.	06		
Beholdning vedr. P. E. Rovsings Legat ..	40.	00		
At overføre	545 319.	66		

Kr. Ø.
Overført 545 319. 66

Beholdning vedr. Jernbanemandens Legat	0. 78
Tilgodehavender vedr. Sygekassen:	Kr. Ø.
Socialministeriet	284 091. 00
Andre	26 453. 45
	310 544. 45
	855 864. 89

Passiver.

Sygekassens Formuekonto (Reservefonden):	
Saldo pr. 1. April 1940	412 932. 02
Iflg. Driftsregnskabet	130 361. 65
	543 293. 67

Kursreguleringskonto:

Ved Kursregulering af Obligationsbeholdningen pr. 31. Marts 1941	39 911. 75
Difference mellem udtrukne Obligationers Paalydende og den for dissen 31. Marts 1940 bogførte Værdi	724. 00
	40 635. 75

Invalideforsikringens Kapital	44 317. 06
P. E. Rovsings Legats Kapital samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbetalte Renter	4 000. 00
	40. 00
	4 040. 00
Jernbanemandens Legat Kapital	1 000. 00
samt de ved Udgangen af Aaret endnu ikke udbetalte Renter	0. 78
	1 000. 78

Gældsposter vedrørende Sygekassen	222 577. 63
	855 864. 89

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med foreliggende Bilag.

København, i September 1941.

C. WIETH

Sygekassens Risiko for Udbetaling af Begravelseshjælp er fra 1. Januar 1941 genforsikret i „De statsanerkendte Sygekassers Genforsikring af Begravelseshjælp“. Da Opgørelse af Sygekassens Skyld til Genforsikringen endnu ikke var opgjort ved Afslutningen af nærværende Regnskab, vil Posterings vedrørende Forholdet til Genforsikringen først fremkomme i Regnskabet for Regnskabsaaret 1941/42.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1940 21 953 og den 1. April 1941 22 004, hvoraf henholdsvis 1 217 og 1 265 har anmeldt Privatlæge. Antallet af Personer udgjorde den 1. April 1941 50 327.

Begravelseshjælp er i Aaret 1940—41 udbetalt for 668 Dødsfald, nemlig for 327 Interessenter, 314 Hustruer og 27 Børn.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V. Telefon Central 7708.
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 8 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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



Der er en Del Folk i faste Stillinger

som udelukkende køber Deres Møbler i det anerkendte
Møbelfirma **HOLM & LARSEN**

Skandinaviens største Møbelmagasin. Vort Firma, grundl. 1895,
yder Dem den største Garanti og borger for reel Behandling.

KREDIT

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

HOLM & LARSEN A/S

St. Nikolajvej 8 - C. 71 55 - Nora 71 29

Kuranstalt for: Klokken og Inhalatorium

Forkølelsessygdomme - Hals-, Strube- og Luftrørskatar.
Bronchitis og Asthma - hos Voksne og Børn.

Kronprinsessegade 22 - Aabent Kl. 9-15 - Telefon Palæ 7



Hygiejniske Gummivarer

Katalog gratis

Amk. Gummivare Industri

Vestergade 3 København K. Tlf. Byen 4196

Herning

A/S SANDER HANSEN'S TRÆLASTHANDEL

Telefon Nr. 18

Støbegods - Koks - Cinders

Termo Forsatsvinduet med Statstilskud

Glasset er forskydeligt, saa Blomsterne kan blive i Vinduet.
Forhandles af os for Herning og Omegn. - Opmaaling og Tilbud.

K. Dreyers Eftf. - Tapet- og Farvehandel

Herning. Tlf. 676.

Herning Brugsforening Østergade 29

gør alle økonomiske Statsbanefolk
deres Indkøb. Vi benytter og har
ALTID BENYTTET D. S. B.

Nygaard Jensens Møbler anbefales

Bryggergade 2

Telf. 318

Drik JERNKILDES Sodavand

og støt Byens Industri

Chr. Jespersen, Bryggergade 3. - Telf. 97.

M. Th. Andersen

Skomager og Skotøjshandler

Østergade 35

Viborg

Møbler - Tæpper - Gardiner

viborg boligmontering

v. GUNNAR MARTHINSEN - TELEFON 339

Skotøjsforretningen

Vestergade 13. J. P. Jensen

Den rigtige Vare. - Den rigtige Pris

Skanderborg

Koloniallageret

Adelgade . Skanderborg

Øjvind Olsen - Ingeniør

Statsanerkendt Installatør af Lys og Kraft
Adelgade 77, SKANDERBORG, Telf. 211

Festgaverne finder De som sædvanlig
bedst og billigst hos **OTTO REPPEN**

Skanderborg. Tlf. 234

Skive

Skive Andelsslagteris PØLSEFABRIK

fremstiller fineste statskontrollerede

PØLSER OG FEDEVARER

Forsendes overallt

Telf. 1010 (3 Lin.)

MELDGAARD SØRENSEN

Møbler i alle Stilarter haves paa Lager

Telefon 453

Frederiksgade 20