



Nº 23

5. December 1942

42. Aargang

## LØNANCIENNITET FOR VISSE I 1940 ANSATTE LOKOMOTIVFYRBØDERE

I det den 5. Oktober d. A. udsendte Nummer af vort Blad omtaltes bl. a., at Organisationen havde rejst Spørgsmaalet om Beregning af Lønanciennitet for de Lokomotivfyrbødere, som paa Grund af Krigsudbruddet i Efteraaret 1939 fik deres Ansættelse udskudt. Der har, da Sagen kom til Realitetsbehandling, været vist Forstaaelse overfor Foreningens Ønsker, og da den nu maa betragtes som afsluttet, skal vi her give den en udførligere Omtale.

Gennem Aarene har der flere Gange været Standsning i Lokomotivfyrbøderansættelserne med deraf følgende Vanskeligheder for Aspiranterne. I nogle Tilfælde har man direkte afskediget en Del Aspiranter for senere at gentage dem, i andre Tilfælde har man sat dem til Værkstedstjeneste; men hvilken Fremgangsmaade man end har valgt, saa har en Standsning i Lokomotivfyrbøderansættelserne konsekvent bevirket, at Aspiranterne har maattet gaa i lang Tid — helt op til 5 Aar — og vente paa Ansættelse, og hver Gang har der bagefter været Vanskeligheder med Hensyn til Fastsættelsen af en rimelig Lønanciennitet.

Adskillige mindes endnu „Evighedsaspiranterne“ fra 1910—15. For dem blev Lønanciennitetsspørgsmaalet rettet ved Lønningsloven af 1919. Den sidste af de Ansættelsesstandsninger, vi havde, var i Perioden 1931—35, og det er endnu i frisk Erindring, hvorledes der blev gjort Forsøg paa at opnaa en tilfredsstillende Lønanciennitetsberegning for de ca. 100 Lokomo-

tivfyrbødere, som i denne Periode havde faaet deres Ansættelse udskudt. Resultatet svarede den Gang ikke helt til Forventningen, og da vi i 1939 atter kom ud for et Stop i Lokomotivfyrbøderansættelserne, drejede det sig derfor om saa vidt muligt at undgaa en Gentagelse af Forholdene fra Perioden 1931—35.

At Administrationen, efter at Trafiken i Efteraaret 1939 havde faaet en grundig Beskæring, vilde se Tiden lidt an m. H. t. Ansættelser, er der i og for sig ikke noget at sige til; thi ingen vidste, hvorledes Forholdene vilde udvikle sig. Generaldirektoratet var dog klar over, at da der i og for sig var ledige Lokomotivfyrbøderpladser, kunde man ikke med Rimelighed lade de Aspiranter, som var klar til Ansættelse, fortsætte paa den lave Aspirantløn. Det blev derfor foranlediget, at der udbetaltes Lokomotivfyrbøderløn ÷ 5 pCt. (svarende til Pensionsbidraget) fra og med den Dato, hver af de paagældende normalt vilde have opnaaet Lokomotivfyrbøderansættelse, d. v. s., naar vedkommende baade havde 2 Aspirantaar og var fyldt 24 Aar. Generaldirektoratet havde endvidere overfor Finansministeriet anbefalet, at de Lokomotivfyrbødere, der saaledes paa Grund af Forholdene fik deres Ansættelse udskudt, fik Lønanciennitet fra og med den Dato, paa hvilken de gik over til Lokomotivfyrbøderløn ÷ 5 pCt., som nys omtalt, men Finansministeriet vilde ikke den Gang tage Stilling til Spørgsmaalet.



Da Sagen forhandlede mellem Generaldirektoratet, D. S. og M. F. samt vor Organisation, var man bl. a. ogsaa inde paa, at de paagældende Aspiranter skulde have Haandværkerlønning i den Tid, de maatte vente paa Ansættelse, men man enedes dog om at se Tiden an, idet en Løsning med Lønanciennitet fra den Dato, hvor Ansættelse normalt vilde være opnaaet, absolut maatte anses for at være den bedste, og den, som senere hen giver mindst Uklarhed.

De ca. 90 Aspiranter, Sagen drejer sig om, blev Lokomotivfyrbødere i 1940 eller i Begyndelsen af 1941, men da en Del af dem egentlig skulde have været ansat allerede 1. November 1939, hvoraf følger, at de den 1. November 1942 skulde have deres første Alderstillæg, maatte det forudses, at der vilde komme Henvendelser herom. I Foraaret tog vor Organisation derfor det i 1939—40 forladte Spørgsmaal om Beregning af Lønancienniteten op paany, og det viste sig, at Generaldirektoratet stadig saa forstaaende paa Forholdet. Sagen blev oversendt til Finansministeriet, som nu har tiltraadt Organisationens Ønske, hvorefter de Lokomotivfyrbødere, hvis Ansættelse paa Grund af de ved Krigsudbruddet i 1939 fremkaldte Personaleforhold blev udskudt, faar medregnet den Tid, i hvilken de som Aspiranter har været aflønnet med Lokomotivfyrbøderbegyndelsesløn ÷ Pensionsbidrag som anciennitetsgivende i Henseende til Fastsættelse af Lønancienniteten som Lokomotivfyrbøder.

Ordnningen er dog ikke traadt i Kraft endnu, idet der paa den kommende Normeringslov vil blive søgt den fornødne Lovhjemmel; men dette er formentlig blot et rent Bevillingsspørgsmaal, der ikke skulde kunne støde paa Vanskeligheder, og det er Meningen, at Ordningen skal have tilbagevirkende Kraft fra 1. November d. A.

Stillingen er herefter den, at naar Rigsdagen ved Vedtagelsen af Normeringsloven for 1943/44 bl. a. ogsaa har givet Tilslutning til den her omtalte Ordning, vil de ca. 90 Lokomotivfyrbødere, som i 1939—40 fik deres Ansættelse udskudt paa Grund af de med Krigsudbruddet fulgte Forhold, faa Lønancienniteten beregnet som her forklaret. Tænker man sig en Mand, som d. 1. November 1939 baade var fyldt 24 Aar og havde 2 Aspirantaar (samt naturligvis havde fuldendt sin Lokomotivfyrbøderuddannel-

se), saaledes at han var klar til Lokomotivfyrbøderansættelse nævnte Dato, vil han faa Lønancienniteten beregnet fra 1. November 1939, men han vil først efter 1. April 1943 faa udbetalt den til 1. Alderstillæg svarende Lønforbedring for Tiden siden 1. November d. A. En Aspirant, som vel havde 2 Aspirantaar allerede i November 1939, men ikke fyldte 24 Aar førend i Juli 1940 og saaledes tidligst kunde opnaa Lokomotivfyrbøderansættelse 1. August 1940, vil faa Lønancienniteten beregnet fra sidstnævnte Dato.

Paa denne Maade vil Lønancienniteten blive beregnet for hver enkelt af de paagældende fra den Dato, paa hvilken der under normale Forhold vilde være opnaaet Lokomotivfyrbøderansættelse, og der gives Anciennitetsforbedringer paa fra 1 Maaned op til 1 Aar.

Hermed skulde denne Sag være bragt til en endelig og tilfredstillende Løsning, som ikke blot de den direkte vedrører skal være glade for, men som alle Lokomotivmænd bør sætte Pris paa, idet denne Afgørelse skaber det, vi alle sætter saa højt: Rene Linier.

### Adgangsbilletter til Storebæltsfærgerne under Juletrafiken.

Forbindelserne over Storebælt vil under Juletrafiken blive inddelt i ialt 7 Grupper, og for at faa Adgang til Færgerne skal man være i Besiddelse af særlige Adgangsbilletter. Det Tidsrum, i hvilket man skal have disse Adgangsbilletter, er dog forskelligt for de forskellige Færgegrupper; for Tog 25 gælder det saaledes dagligt fra 19. December til 5. Januar, derimod er der andre Forbindelser, hvor man kun 2 paa hinanden følgende Dage eller 2 enkelte Dage skal have disse Billetter.

De af vore Medlemmer, som skal passere Storebælt under Juletrafiken, bør nøje gøre sig bekendt med den herom udsendte Generaldirektoratsmeddelelse samt erindre, at Statsbanernes Personale og deres paarørende med Frirejsehjemmel ikke kan forudbestille Adgangsbilletter tidligere end fra Kl. 14 Dagen før den paagældende Rejsedag.





## NY FORMAND FOR C. O. I



Paa Centralorganisationens Repræsentantskabsmøde den 24. November valgtes Forretningsfører *Th. Pedersen*, Dansk Jernbaneforbund, til Formand for Statstjenestemændenes C. O. I i Stedet for Landstingsformand *Ch. Petersen*, der i December Maaned fylder 65 Aar og til Nytaar udtræder af Statsbanernes Tjærreste. Det har ikke manglet paa Opfordringer til *Ch. Petersen* om at fortsætte som Formand for C. O., men han holdt fast ved sin Beslutning om at ville afgaa. Det var saaledes nødvendigt at vælge en ny Formand, og Repræsentantskabet valgte som nævnt *Th. Pedersen*, der er Formand for den største Organisation inden for C. O. I. Han overtog den 1. Januar 1939 Forretningsførerpladsen i Dansk Jernbaneforbund efter *Ch. Petersen* og har i den forløbne Tid vist sig som en hurtig, dygtig og initiativrig Leder af sin Organisation, ligesom han har forstaaet at opretholde og befæste Samarbejdet med de øvrige Jernbaneorganisationers Tilidsmænd, hvad der stedse har formet sig paa helt ud tilfredsstillende Maade, og nu har han fortsat ad den paabegyndte Linie, idet han ogsaa afløser *Ch. Petersen* som Formand for Landets største Tjenestemandssammenslutning.

Vi ønsker den nye Formand til Lykke med Valget. Det er vort Haab, at det maa være ham forundt at føre Tjenestemændene klogt og indsigtfuldt gennem de Vanskeligheder, der eventuelt maatte komme. *Th. Pedersen* anmodede efter sit Valg om, at man fra Organisationernes og Tjenestemændenes Side vilde vise ham den samme Loyalitet, som var blevet hans Forgænger til Del, og det maa formentlig anses for givet, at samtlige Organisationer under C. O. vil følge denne Henstilling; vi for vort Vedkommende er i hvert Fald indforstaaet hermed.

## REPRÆSENTANTSKABSMØDE I C. O. I

Den Centralorganisation, vi er tilsluttet, og som i Øjeblikket omfatter 26 Organisationer med henved 30 000 Medlemmer, afholdt den 24. November Repræsentantskabsmøde i København. I Mødet deltog 84 Repræsentanter samt 4 afgaaende Styrelsesmedlemmer. Vor Organisation var repræsenteret ved *Soph. Jensen*, *E. Kuhn*, *Johs. Hansen*, *Aage Hansen*, *S. Suneson* og *S. Mortensen*.

C. O.s Formand, Landstingsformand *Ch. Petersen*, bød Velkommen. Han pegede paa, at den forløbne toaarige Periode i høj Grad har været præget af Krigssituationen. Nød og Elendighed breder sig, Priserne stiger, men Lønningerne følger kun langsomt med, saa Hjemmene efterhaanden ribbes, og Nyanskaffelser til Erstatning for opslidte Ting er ikke mulig paa Grund af Lønningernes Utilstrækkelighed. Inden for andre Befolkningsgrupper er der mange, som tjener store Penge, men Lønarbejderne og Tjenestemændene har maattet se deres Lønninger forringet, og det vil være mange Aar, inden den anrettede Skade er afviklet. Desuagtet vil Tjenestemændene som hidtil staa sammen om det danske Samfund; de vil tro og loyalt arbejde for dette, hvilket burde fremhæves og paaskønnes. Formanden sluttede sin Aabningstale med Mindeord om Hovedkasserer *Kantsø*, der har været Medlem af C. O.s Styrelse lige siden Centralorganisationens Oprettelse i 1909 og indtil sin Død i 1940. I Tiden siden sidste Repræsentantskabsmøde har endvidere 16 Jernbanemænd og 2 Politimænd sat Livet til under Udøvelsen af deres Gerning for Samfundet.

I sin Beretning betonedes Formanden, at Tjenestemandorganisationerne ligesom andre faglige Organisationer har maattet tage Hensyn til de efter 9. April 1940 foreliggende Forhold, hvad der naturligvis har haft Indflydelse paa de behandlede Sager. Han understregede Tjenestemændenes Skuffelse over, at Reallønnen stadig er blevet beskaaret. Vi har hidtil her i Landet kunnet glæde os over en hæderlig og ubestikkelig Tjenestemandstand, et Forhold, der maa og skal bevares ogsaa ud i Fremtiden; det er derfor kun rimeligt, at Tjenestemændene gennem deres Arbejde kan faa et Udkomme, som er tilstrækkelig til Livets Ophold uden Gældstiftelse.

Af de i Virksomhedsperioden behandlede Sager blev Forhandlingerne om Regulerings-tillæget, det midlertidige Tillæg, de særlige Ydelser samt om Fremskaffelse af Uniformsgenstande gjort til Genstand for særlig udførlig Omtale. Herunder kom *Ch. Petersen* ind paa Vanskelighederne for Familier med Børn, og særligt dem med mange Børn. Ved sidste Lønforhandling rejstes Spørgsmaalet om en Hjælp til disse Familier. Som bekendt faar vi 5 Reguleringsstillægsporportioner mindre end Tjenestemandsløven berettiger til. Dersom man som en Kriseforanstaltning tilvejebragte en Ordning, hvorefter Tjenestemænd med 5 eller flere Børn faar udbetalt alle disse manglende Reguleringsstillægsporportioner, vil det selvfølgelig være en meget stor Hjælp for de paagældende Familier.



Man kunde da fortsætte paa den Maade, at Tjenestemænd med 4 Børn kun skal give Afkald paa en Reguleringstillægsportion, og de med 3, 2 henholdsvis 1 Barn give Afkald paa 2, 3 henholdsvis 4 Portioner, saaledes at kun ugifte samt gifte uden Børn skal give Afkald paa alle 5 Portioner. En saadan Ordning vil automatisk ophæves, naar de tilbageholdte Reguleringstillægsportioner afvikles f. Eks. ved Prisfald. Det var hans Haab, at Organisationerne vilde give denne Tanke deres Tilslutning, saa man ved de kommende Forhandlinger kunde bygge videre derpaa.

Beretningen *godkendtes* uden Diskussion, og samtidigt *vedtoges* følgende af Styrelsen foreslaaede Udtalelse:

„Idet Repræsentantskabet godkender Styrelsens Virksomhed i den forløbne 2 aarige Periode, udtaler det sin Skuffelse over, at Regeringen ikke har ment at kunne tage Hensyn til Tjenestemandsoorganisationernes Ønske om en Forberedelse af Tjenestemandsløvens Revision.

Ligeledes maa det beklages, at Arbejdet paa en Forbedring af de for Tjenestemændene gældende Feriebestemmelser ikke er blevet tilendebragt.

Det paalægges Styrelsen at genoptage Arbejdet paa disse Spørgsmaal, saa snart den anser Tidspunktet belejligt.

Repræsentantskabsmødet maa iøvrigt meget stærkt understrege, at vore Medlemmers økonomiske Vilkaar nu er saa slette, at det er nødvendigt at søge Udvej til en Forbedring. Fra Tjenestemandenes Side er det Gang efter Gang blevet betonet, at vi er rede til at dele Vilkaar med den øvrige Befolkning, og det staar vi fremdeles ved; men saaledes som Forholdene har udviklet sig i de senere Par Aar, har vi set, at store Befolkningsgrupper har forøget sine Indkomster betydeligt, medens Tjenestemandenes Lønninger stadig er forringet i Forhold til Prisen paa Livsformødenhederne. Repræsentantskabsmødet henviser til den Fare for Tusinder af gode Hjemms Opretholdelse, en saadan Udvikling medfører; og det vil heller ikke undlade at pege paa den Risiko, det indebærer for Staten, at Tusinder af dens Tjenestemænd, der har Ansvaret for saavel Menneskeliv, Gods og kulturelle Værdier, synker ned i økonomiske Vanskeligheder — ja, for manges Vedkommende endogsaa ned i ligefrem Nødstilstand, hvis demoraliserende Følger maa give Anledning til den alvorligste Bekymring.

Denne Udvikling maa baade for Samfundets og Tjenestemandenes Skyld standses, og Repræsentantskabet nærer et oprigtigt Haab om, at Regeringen vil vise Lydhørhed overfor Bestræbelser paa at raade Bod paa disse uholdbare Tilstande, saavel gennem sin Prispolitik som ved nødvendige lønningsmæssige Reforme.

Sluttelig udtaler Repræsentantskabsmødet, at Tjenestemændene fremtidig som hidtil vil kende deres Pligt og Ansvar og gøre deres yderste for, at Samfundets Funktioner afvikles saa gnidningsløst og korrekt som muligt til Gavn for vort Land under den herskende ekstraordinære Situation og til

Betryggelse for vort Folks Frihed og Selvstændighed i Fremtiden.“

Centralorganisationens Regnskaber for Aarene 1940/41 og 1941/42 balancerede med 11 831,41 Kr. henholdsvis 10 556,67 Kr. Medlemstallet er i de 2 Aar steget med over 1000, og Stigningen er fortsat siden sidste Regnskabsafslutning.

Som omtalt i Artiklen foran vilde Ch. Petersen ikke fortsætte som Formand for Centralorganisationen, idet han til Nytaar udtræder af Statsbanernes Tjeneste. Som hans Efterfølger valgtes Forretningsfører *Th. Pedersen* med 53 Stemmer, Overpakkemester *P. Jensen*, Dansk Postforbund, som ligeledes var bragt i Forslag, fik 33 Stemmer. I Forbindelse hermed vedtoges det uden Debat at bevilge Ch. Petersen en Hædersgave som en Tak for hans lange og trofaste Virksomhed for Centralorganisationen. Endvidere udnævntes han til Æresformand for C. O., hvor han altid vil være en velkommen Gæst. Ved det paafølgende Valg af Styrelse blev alle de afgaaede Styrelsesmedlemmer genvalgt med Undtagelse af dem, som ikke længere er Medlem af deres respektive Organisationers Hovedledelse. C. O.s Styrelse bestaar herefter af følgende: Forretningsfører *Th. Pedersen*, Sekretær *Chr. Vejre*, Overportør *J. K. F. Jensen*, Overpakkemestrene *P. Jensen* og *O. M. Ørum*, Landpostbud *N. Breddam*, Lokomotivførerne *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, Politiasistent *A. Schytt Larsen*, Kriminalassistent *C. Nielsen*, Maskinarbejder *I. P. Nielsen*, Remisearbejder *I. C. Christensen*, Overtoldbetjent *Kai Olsen*, Værk-mester ved Fængselsvæsenet *A. C. Petersen*, Plejer *Johs. Hansen*, Overgendarm *C. H. Christensen*, Overmatros ved Fyrvæsenet *J. K. Petersen* og Gartnerformand *Poul Hansen*.

Ved Mødets Slutning udtalte Ch. Petersen Haabet om, at det maatte lykkes den nye Styrelse at faa gennemført rimelige og berettigede Krav, og han udbragte et Leve for et frit og selvstændigt Danmark.

## FRA MEDLEMSKREDSEN

### Glasvindskærmene paany.

Hr. Redaktør! Et gammelt Ord siger os om Jyder, at naar vi først er begyndt at beskæftige os med en Sag, saa holder vi ogsaa ud, og da jeg jo er Jyde, haaber jeg, Redaktionen og Læserne vil bære over med mig, naar jeg endnu en Gang kommer ind paa Emnet om Glasvindskærmene paa Siden af visse Maskintypers Førerhuse. Jeg vilde nemlig gerne slaa endnu et Slag for, at denne Velfærdsforanstaltning ikke skal gennemføres halvt.

I D. L. T. Nr. 20 fik vi at vide, at det er Profilbestemmelserne, der er Aarsag til, at Generaldirektoratet har fastsat Glasvindskærmernes Bredde til 100 mm. Maa jeg i den Anledning spørge Redaktøren: Findes der ogsaa Bestemmelser, der forbyder at se praktisk paa Tingene; med andre Ord bruge sin sunde Fornuft.

Redaktøren foreslaar i D. L. T. Nr. 19, at der gøres Forsøg med Glasvindskærme af den paa E-Maskinerne hidtil anvendte Bredde. Et saadant Forsøg er imidlertid gjort, og det turde være unødvendigt at fortsætte. I alle de Aar, som er forløbet, siden E-Maskinerne sattes i Drift her ved D. S. B., har de nemlig kørt med Glasvindskærme, der var ca. 140 mm brede. Om disse Skærme derved har været i Konflikt med Profilbestemmelserne, ved jeg ikke, men jeg ved, at de ikke een eneste Gang har været i Konflikt med Profilet. Ganske naturligt, fordi Skærmene kun er slaaet ud under Kørsel paa den frie Bane, og her tør jeg nok paastaa, at de uden at genere noget eller støde mod noget kunde være adskilligt bredere end de 140 mm.

Maa jeg gøre opmærksom paa, at det slet ikke er sjældent, at Klinkefaldet paa Lemmen til et af de smaa Skabe paa Siden af Tenderen gaar op under Kørslen med det Resultat, at Lemmen aabner sig og i Løbet af kort Tid staar paa vid Gab, d. v. s. ca. 300 mm ud fra Tenderen. Mig bekendt er der endnu aldrig nogen, der har hørt om, at en saadan aabentstaaende Lem har foraarsaget Ulykker eller er slaaet imod noget Sted, og naar en Genstand, som rager 300 mm ud fra Maskinen, ikke generer, kan en anden, der blot er 140 mm bred, da langt mindre gøre det.

Naar Konstruktionsprofilet for Lokomotiver er fastsat til 3150 mm er det antagelig af Hensyn til Remiseportene o. l., men her er Vindskærmene klapet ind mod Førerhuset; det er jo ikke saadanne Steder, vi har Brug for Skærmene, men paa den frie Bane, hvor der som før nævnt absolut intet er til Hinder for de 140 mm's Bredde.

Jeg vil derfor tro, at naar de bestemmende Mynigheder bliver klar over det her omtalte Forhold, vil Glasvindskærme paa 140 mm blive tilladt, selv om der skal en Fortolkning af Profilbestemmelserne til.

Jyden.

Efter vor Opfattelse er der noget, som taler for de Betragtninger, den ærede Indsender gør gældende. Vi har derfor forelagt Spørgsmaalet for Generaldirektoratet, som gentager, at Konstruktionsprofilet angiver, hvor langt Lokomotiver og Vogne maa rage ud. Dersom man lader Glasvindskærme gaa uden for dette Profil, vil Skærmene være udsat for at blive slaaet itu; ligesom Lokomotivføreren, der uvilkaarligt vil læne sig saa langt ud af Vinduet, som Vindskærmen tillader, udsætter sig for en vis Fare. Erfaringen viser, hævder Generaldirektoratet, at det anførte ikke blot er en teoretisk Betragtning. En nedhængende Gren, et Stilladsbrædt el. lign kan ramme Skærmen og derved beskadige saavel denne som Lokomotivføreren's Ansigt. Trods den betydelige Kritik af de smalle Vindskærme er det derfor vedblivende Generaldirektoratets Standpunkt, at det ikke er forsvarligt at gøre dem bredere end de er.

Red.

## Stigningen i Pristallet!

Med Prisniveauet i 1935 som Basis viste det sidste Pristal fra Juli til Oktober en Stigning paa 1 Point, nemlig fra 165 til 166. Selv om denne Stigning ikke medfører nogen Forhøjelse af Reguleringstillæget, betyder den alligevel en yderligere Forringelse i Tjenestemændenes Købekraft. Desværre har man ikke ved Udregningen af Pristallet taget i Betragtning, at de Erstatningsvarer, der købes i Dag, er af langt ringere og uholdbarere Kvalitet, end de Varer, der kunde købes før 1939, og som Følge deraf oftere maa udskiftes eller fornyes. Igenem denne Forringelse af Forbrugsvarer er der faktisk sket en meget alvorlig og følelig Sænkning af Levestandarden, som i høj Grad burde tages i Betragtning ved Udregningen af Pristallet. Denne Side af Sagen har imidlertid Statistikken ikke beskæftiget sig med; det synes derfor at være naturligt, at der ved den kommende Udregning af Pristallet tages Hensyn hertil. En fortsat Nedpresning af den i Forvejen lave reale Levestandard vil være betænkelig. Tjenestemændene ved Statsbanerne har viet Staten deres bedste Kræfter, og de udfører deres Gerning under meget vanskelige og besværlige Forhold. Det vil derfor være rimeligt, at Lovgivningsmagten viste noget mere Forstaaelse af de Levevilkaar, der i Dag bydes Tjenestemændene!

København, i November 1942.

O. Løvborg.

Spørgsmaalet om Erstatningsvarernes Indflydelse paa Forbrugsmængderne indenfor et Husholdningsbudget er forlængst rejst til Debat af Arbejdernes Erhvervsraad og De samvirkende Fagforbund. Det er formentlig bl. a. dette Forhold, der har været medvirkende til, at det statistiske Departement, som omtalt i D. L. T. for 20. August d. A., har foranlediget foretaget nye Forbrugsundersøgelser. Iøvrigt gælder de beregnede Pristal jo ikke for Tjenestemændene. Vi har vort eget Udgiftstal, og Grundlaget for Beregningen heraf er fastlagt i Tjenestemandsløven. Spørgsmaalet om en mulig Ændring af dette Grundlag er ogsaa rejst og omtalt i D. L. T. for 5. Nov.

Red.

## BOULEVARDBANEN JUBILERER

Den 1. December var det 25 Aar siden, Boulevardbanen blev taget i Brug. „Vor Stand“ har i den Anledning bragt en Redegørelse for bemeldte Banes Tilbliven, hvilken Artikel vi i det væsentligste tillader os at gengive. Selve Tanken om en direkte Forbindelse mellem Hovedbanegaarden og Østerbro er dog meget ældre end 25 Aar, idet Forslag herom allerede fremkom omkring 1880 i en af Regeringen nedsat Kommission til Behandling af Spørgsmaalet om Udvidelse af den daværende Hovedbanegaards Sporforhold. Det var Overingeniør Tegner — den senere Generaldirektør — som i Kommissionsbe-



tænkningen i 1881 fremsatte et Mindretalsforslag herom.

Regeringen turde dog ikke binde an med et saa storstilet Projekt; det varede endnu i 13 Aar — til 18. Maj 1894 — inden Anlæg af Godsbanegaarden og Østerbro Station blev vedtaget.

En Kommission udskrev i December 1898 en international Konkurrence til den bedste Løsning af Hovedstadens Personbanegaardsforhold. Der indkom 21 Projekter, af hvilke Stadsingeniør Ambts (den senere Generaldirektør), Oberstløjtnant P. Hansen m. fl.s og Ingeniør Fr. Johansens (den senere Telefondirektør) blev de 3 højst præmierede.

Paa Grundlag af disse Forslag udarbejdede Udvalget for Statsbaneanlægene i November 1901 det Udkast, som Rigsdagen Aaret efter fik forelagt. Dette gik ud paa en lavtliggende Hovedbanegaard med 12 Perronsider Syd for Vesterbrogade, en dobbeltsporet Strækning for Fjerntrafiken fra Vestbanen gennem Valby Bakke til Hovedbanegaarden og videre ad en Tunnelbane under Boulevarden til Østerbro samt en dobbeltsporet Ringbane, hvis østlige Del løb ad Boulevardbanen over Østerbro til Hellerup, medens dens vestlige udgik fra Hovedbanegaarden og fortsatte gennem Valby Bakke forbi Frederiksberg og Nørrebro til Hellerup.

I Marts 1904 fik Regeringen Bemyndigelse til Anlæg af en ny Hovedbanegaard, Boulevardbanen, Omlægning af Frederikssundbanen til løftet Bane fra Valby til Vanløse, et yderligere Dobbeltspor mellem Østerbro og Hellerup samt en dobbeltsporet Godsbaner Syd om Vestre Kirkegaard. Den vestlige Ringbane blev indtil videre udsat.

Grundstenen til Københavns nuværende Hovedbanegaard blev nedlagt den 30. Maj 1907, og Indvielsen fandt Sted den 1. December 1911.

Seks Aar senere blev Boulevardbanen aabnet — 39 Aar efter det første Forslags Fremkomst. Banen blev anlagt som en 4-sporet Strækning paa 2,9 km, den var beregnet paa Dampdrift, men man havde dog taget en eventuel Elektrificering med i Betragtning, og Spørgsmaalet herom blev i 1911 overladt til en Kommission, hvis Betænkning dog var for kompliceret, idet den bl. a. henstillede, at elektriske Forspandsmaskiner trak Dampfogene igennem Tunnelen, fordi man ikke mente at kunne skaffe den fornødne Remiseplads paa Østerport. Regeringen kunde ikke gaa med hertil, og i mange Aar maatte der kæmpes med Røgplagen. De bestaaende Ventilationsanlæg viste sig utilstrækkelige og man søgte paa forskellig Maade — ved Træskærme, Bygning af et lavt Perrontag med Varmeledning under Loftet og S-Maskinernes Forsyning med Dampkondensatorer — at bedre Forholdene paa Nørreport Station.

Endelig ved Lov af 26. April 1930 blev Elektrificeringen vedtaget, og 15. Maj 1934 blev elektrisk Drift paabegyndt i Boulevardbanens vestre Sporafsnit.

I de forløbne 25 Aar har Boulevardbanen røgtet sin Mission paa fortjenstfuld Maade. Den har haft en meget betydelig Andel i det mægtige Op-

sving, som Byggeriet i Byens Periferi har taget. Aar for Aar er Passagerantallet steget, alene i Tiden 1. September 1941 — 1. September 1942 steg Antallet af Passagerer paa Bybanen til 10,8 Mill. mod 5,4 Mill. Aaret før, og hvad Fremtiden vil bringe, er et aabent Spørgsmaal, da der jo allerede foreligger Planer til en storstilet Udvidelse af det underjordiske Trafiknet.

## ET FOREDRAG OM TRYKLUFTBREMSSEN

(Fortsat fra Nr. 21.)

Nu er det jo ikke alle Vogne, der er forsynet med G/P- eller G/P/S-Omstillere. De fleste Godsvogne har kun G-Bremse, og af Personvognene er det kun de nyeste Staalvogne, der har S-Bremse (med Omstilling til P og G). Visse Personvogne, navnlig Motorbivogne, har endda kun P-Bremse uden Omstilling til G. Det har derfor maattet forudses, at der i samme Tog kan blive Brug for at anvende flere Bremsearter, og, som De ved, er der givet Regler herfor i Sikkerhedsreglementet. Den særlig hurtigvirkende S-Bremse og den langsomvirkende G-Bremse maa ikke anvendes sammen og kan — allerede af den Grund, at S-Bremser kun anvendes ved Hastigheder over 80 km/T. og G-Bremser aldrig ved større Hastigheder end 80 km/T. — heller ikke forekomme i samme Tog. Det, der hyppigst kan komme paa Tale, er en Kombination af P-Bremser og G-Bremser; men her maa der nødvendigvis kræves nogen Forsigtighed. Tænker man sig nemlig, at der i et langt g-bremset Godstog findes en enkelt P-Bremse, vil man let, naar man erindrer sig disse 2 Bremsearters forskellige Bremsemaade, kunne forestille sig, hvad der vilde ske ved en Bremsning. P-Bremser vil straks træde i Virksomhed, medens G-Bremserne først noget efter vil tage fat. Den p-bremsete Vogn vilde saaledes komme ud for en meget ublid Medfart, og Sprængning af Trækstang og Koblinger vil let blive Følgen. I et g-bremset Tog maa derfor ikke findes Vogne, der bremses ved P-Bremser, medmindre disse Vogne løber umiddelbart op til Lokomotivet. I saa Fald vil de nemlig udgøre en Bremseenhed sammen med Lokomotivet paa samme Maade som de vakuumbremsete Vogne i skruiebremsete Tog.

Mindre Risiko er der ved at bruge G-Bremser i et ellers p-bremset Tog; derfor kan ogsaa indtil  $\frac{1}{3}$  af Bremsevægten i et p-bremset Tog hidrøre fra G-Bremser.

En Kombination af forskellige Bremsearter, som ogsaa blev indført sammen med de nye Bestemmelser, er G-Bremser + Skruiebremser. Da de nye Regler om Trykluftbremser blev indført, maatte det forudses, at der i et ellers trykluftbremset Tog kunde blive for faa Bremsevogne. Skruiebremser hører ligesom G-Bremser til de saakaldte langsomvirkende Bremser, og Kombinationen er derfor ikke unaturlig. Skruiebremser kan supplere G-Bremser hvor som



helst i Toget. Man kan derfor meget vel tænke sig, at alle Trykluftbremserne er samlet bag i Toget og Skrubremserne fori, ligesom ogsaa det modsatte kan forekomme, og Skrubremsen kan ogsaa benyttes i et g-bremset Tog, hvor Trykluftbremsen alene i og for sig giver tilstrækkelig Bremsevægt, men hvor der enten er for mange Aksler mellem Bremsevognene indbyrdes eller for mange ikke-bremsede Aksler efter sidste luftbremsede Vogn.

Saa snart Trykluftbremsen anvendes i et Tog, er Toget trykluftbremset og skal bremseberegnes efter Vægt; dette gælder altsaa ogsaa, selv om man tænker sig, at kun den forreste Vogn i Toget er forsynet med virksom Trykluftbremse. De indtil 4 luftbremsede Aksler, der helst skal være op til Lokomotivet i et skrubremset Tog, maa derfor nødvendigvis altid hidrøre fra Vakuumbremsen — aldrig fra Trykluftbremsen.

At det tager nogen Tid for et Lokomotiv at oplade et langt Godstog med Trykluft, er indlysende. Derfor gælder det om at paabegynde Opladningen snarest muligt. Optages der Vogne paa en Mellemstation, venter man ikke med at oplade Vognene, til de er indsat i Toget — nej, saa snart Lokomotivet er gaaet til Vognene paa Læssespoeret, samles Koblingerne, og Opladningen begynder. Vognene vil da være opladet, naar de sammen med Lokomotivet kommer over til Togstammen, og Bremseprøven kan straks paabegyndes.

Naar Trykluftbremsen paa en Vogn en Gang er indstillet, vil den med fuld Bremsning altid øve et bestemt Tryk paa Bremseklodserne. Dette Tryk kaldes Bremsevægt og udtrykkes i Tons. Trykket skal helst være størst muligt, men maa paa den anden Side ikke være saa stort, at Hjulene kommer til at slæbe, selv om Vognen er tom. Bliver Vognen nu læsset, saa Bruttovægten forøges, vil Bremseklodsernes Tryk paa Hjulene ogsaa kunne forøges, uden at Hjulene slæber; det er det, man opnaar ved Hjælp af Lastvekslen. Godsvogne med ældre Trykluftbremssystem har ikke Lastveksel og bremser derfor heller ikke kraftigere, naar de er læsset, end naar de er tomme. Det helt ideelle vilde selvfølgelig være, om Bremsevægten kunde forøges i samme Omfang som Bruttovægten og helst automatisk, saadanne Systemer findes ogsaa, men de virker ikke tilfredsstillende, og den manuelt indstillelige Lastveksel foretrækkes derfor. Den har — som De alle ved — de 2 Stillinger: tom og læsset, men maa ikke komme paa læsset, før Bruttovægten naar op paa en vis Størrelse — den saakaldte Omstillingsvægt. Stilles den paa „læsset“ ved mindre Bruttovægt, vil Trykket paa Bremseklodserne faa Hjulene til at slæbe. Her er det derfor nødvendigt altid at regne med den faktiske Bruttovægt og ikke en anslaaet Vognvægt. Ved Vogne med Stykgods, med levende Dyr og ved Kompletteringsvogne maa Lastvekslen altid staa paa „tom“, d. v. s. til venstre, og saadan bør Lastvekslen i øvrigt altid staa, hvis der er nogen som helst Tvivl om Bruttovægt og Omstillingsvægt.

Det sker der nemlig intet ved, naar Opgørelse

af et Togs Bremsevægt foretages, som den skal, nemlig ikke kontormæssigt, men ved direkte Aflesning paa Vognene. Paa Person-, Post- og Rejsegodsvogne er ikke anbragt Bremsevægtskilt; Bremsevægten maa her tages fra Tjenestekøreplanen — hvis den da ikke kan huskes udenad, og det er slet ikke saa vanskeligt, naar det drejer sig om P-Bremsevægten, for den er nemlig lig Vognvægten. Vognenes G-Bremsevægt og S-Bremsevægt er lavere henholdsvis højere end P-Bremsevægten, idet Forholdet omtrent er det, at P-Bremsevægten er = 100 pCt., S-Bremsevægten = 125 pCt. og G-Bremsevægten = 80 pCt. af Vognvægten.

Naar vi ved Trykluftbremsen stadig taler om Bremsevægt i Forhold til Vognvægt og derved til Togvægt, er det naturligt, at Bremseberegningen foretages efter Vægt og ikke som tidligere efter Aksler. Naar man i det hele taget tidligere har benyttet Akselberegningen, var det ikke, fordi man ikke var klar over, at Bremseberegning efter Vægt vilde være Nr. 1, men fordi Akselberegningen var lettere og ogsaa forsvarlig, saa længe Vognene stort set alle var af samme Størrelse. Tilkomsten af nye og stadig større Vogne gjorde det dog mere og mere klart, at Akselberegning ikke lod sig opretholde; naar man ikke allerede tidligere var gaaet over til Vægtberegning, skyldtes det, at man mente at burde afvente Trykluftbremmens Indførelse. Aarsagen til, at man stadig har bevaret Akselberegning for vakuumbremsede og skrubremsede Tog, er alene den, at man mente at skabe en lettere Overgang derved, at Personalet først efterhaanden, samtidig med, at den paagældende Stræknings Tog blev trykluftbremset, skulde gaa over til at anvende de nye Regler.

Hver enkelt trykluftbremset Vogn har som nævnt en ganske bestemt Bremseværdi, man kan derfor meget nøje udfinde et trykluftbremset Togs Bremseevne.

Den for Akselberegning gældende Bremsetabel, der har ret store Intervaller mellem de forskellige Hastigheder og Fald, lod sig ikke paa tilfredsstillende Maade anvende ved Vægtberegning. Man besluttede sig derfor til at opstille helt nye Bremsetabeller for trykluftbremsede Tog, baseret paa Prøvekørsler, nemlig een Bremsetabel for Tog med hurtigvirkende Bremse, d. v. s. s- og p-bremsede Tog, og en for Tog med langsomvirkende Bremse, d. v. s. g-bremsede Tog — men saa findes der ogsaa en Bremsetabel for Motortog, vil De sige — ja, og den skylder sin Eksistens følgende, som ogsaa blev dokumenteret ved Prøvekørslerne: Lokomotivets egen Bremseevne er vidt forskellig fra Vognenes Bremseevne. Ved lavere Hastigheder bremser Lokomotivet godt og giver et ikke ringe Bremseoverskud. Ved store Hastigheder bliver Forholdet noget helt andet, her maa Vognene holde Lokomotivet. Dette kan man selvfølgelig ordne ved at indregne Lokomotivets Vægt og Bremsevægt i Togets Vægt og Bremsevægt, saaledes som f. Eks. Tysk Rigsbane gør det, men vi foretrak som hidtil at holde Lokomotivet uden for, og i Stedet tage fornødent Hen-



syn til Lokomotivets Bremseevne ved Fastsættelse af Bremseprocenten. En Motorvogn har det ikke som et Lokomotiv, den bremses som en Vogn. De vil altsaa forstaa, at man ved lavere Hastigheder kan nøjes med mindre Bremsevægt i et Tog, der fremføres af Lokomotiv, end i et Tog, der fremføres af Motorvogn, medens man omvendt i et Tog med stor Hastighed skal have større Bremsevægt i et Lokomotivtog end i et Motortog. — Dette vil ogsaa tydeligt ses, hvis Bremsetavle P sammenholdes med Bremsetavle M.

Medens vi taler om Bremsetavler, vil jeg ogsaa lige gøre opmærksom paa Forskellen mellem Bremsetavle P og Bremsetavle G. Da Bremsetavle G gælder for Tog, der bremses ved den langsomvirkende Trykluftbremse, maa den kræve noget højere Bremseprocenter end Bremsetavle P. Et Tog, f. Eks. et Ilgodstog, der kører 80 km/T. og vejer 300 Tons, skal, naar det er g-bremset, fra København til Korsør have en Bremsevægt paa 135 Tons, medens det, hvis det er p-bremset, kan klare sig med en Bremsevægt paa 126 Tons, og da en Vogn med G/P-Bremse har større Bremsevægt i Stilling P end i Stilling G — en EH-Vogn giver saaledes 14 Tons Bremsevægt, naar den bruges som P-Bremse, og kun 11 Tons, naar den bruges som G-Bremse — kan det godt til Tider være formaalstjenligt at lade et Ilgodstog være p-bremset. Betingelsen herfor er dog selvfølgelig, at Vognene har G/P-Bremse og ikke G-Bremse alene, og det kan det maaske knibe lidt med foreløbig. Hvorvidt en bestaaende Godsvogn skal forsynes med baade G- og P-Bremse eller kun med G-Bremse alene, maa afhænge af Forholdene — i første Række naturligvis, om Vognen i øvrigt egner sig til Løb i Persontog. For nye Vogne er Reglen den, at *alle* lukkede Godsvogne leveres med G/P-Bremse, *alle* aabne Vogne, der ikke i Almindelighed kommer til Løb i Persontog, kun med G-Bremse.

Tidligere var det saaledes, at der paa en Stigning krævedes samme Afbremsning som paa modsvarende Fald. Dette maatte anses for urimeligt; paa Stigninger maa det være tilstrækkeligt at have en saadan Afbremsning, at Toget, hvis det kører i Staa, dels kan hindres i at glide tilbage, dels kan føres tilbage med stærkt reduceret Hastighed. For trykluftbremsede Tog er derfor indført den Bestemmelse, at Bremsevægten paa Stigninger hverken maa være mindre end den, der er foreskrevet paa vandret Bane, eller mindre end den, der er foreskrevet for Tog over samme Strækning i modsat Køreretning med Maksimalhastighed 15 km/T. Denne Bestemmelse findes dog kun i Politireglementet. Til daglig klarer vi os paa den Maade, at Stigninger i Tjenestekøreplanen betegnes med Faldtal 0, og i de Tilfælde, hvor den paagældende Bestemmelse kræver større Bremseprocent end foreskrevet for Faldtal 0, nævnes udtrykkeligt, hvilken laveste Bremseprocent, der maa anvendes. Det faar iøvrigt kun Betydning ved lavere Kørehastigheder og paa Strækninger med større Faldtal end 10.

De vil sikkert have forstaaet, at Trykluftbremsen er et meget fintmærkende og nøjagtigt virkende

Instrument, og den virkelige Bremskraft i et trykluftbremset Tog kan da ogsaa fastlægges meget nøjagtigt. Dette er der taget Hensyn til ved Fastsættelse af Bremseprocenter m. v., men det kræver paa den anden Side, at Togenes Bremsevægt og Togvægt opgøres med Nøjagtighed. Derfor duer den tidligere kontormæssige Opgørelse af Togene ikke mere, Togene maa opgøres paa Stedet, d. v. s. at Vognlisten maa skrives direkte efter Vognenes Angivelse, eller paa Grundlag af en Vognbog, der er ført paa denne Maade. Derfor blev Vognbøgerne forsynet med Rubrikker til Angivelse af Vognvægt og Bremsevægt, og vi havde herefter regnet med at kunne benytte Vognlister efter de hidtidige Mønstre. Disse Vognlister har dog vist sig mindre egnede, hvad der i og for sig ikke er til at undre sig over, for de ligner slet ikke dem, der bruges af andre Landes Baner. Vi foretager nu Forsøg med en Vognliste svarende til den ved svenske Statsbaner benyttede. Helt vel er denne nye Vognliste ikke blevet modtaget, men hvornaar bliver noget nyt det; efterhaanden har den imidlertid arbejdet sig ind paa de Strækninger, hvor den startedes, og den arbejder sig stadig støt frem paa andre Strækninger. Maaske maa den nye Ordning ændres noget; men det er ellers mit Indtryk, at den inden alt for lang Tid overalt vil afløse den nuværende. Men hvad enten der bruges den ene eller anden Ordning, maa Togets Opgørelse altsaa være absolut nøjagtig. Opgørelsen af et trykluftbremset Togs Togvægt og Bremsevægt er en ikke uvæsentlig Gren af Sikkerhedstjenesten, og som al anden Sikkerhedstjeneste paa en Station maa Ansvar for dens præcise Udførelse hvile paa Stationsbestyreren, d. v. s. han eller hun maa bære Ansvar for, at der til dette Arbejde som til andre Sikkerhedsarbejder anvendes tilstrækkelig kvalificeret og paalideligt Personale — og Stationerne kan ikke her skyde sig ind under, at Togføreren i Henhold til Sikkerhedsreglementets § 21 har Ansvar for, at den foreskrevne Bremsevægt er til Stede; ifølge SR § 17 kan Togføreren nemlig i den Henseende stole paa Meldinger fra andre Tjenestemænd, og Vognlisten er i høj Grad en saadan Melding.

Jeg ved godt, at Arbejdet til Tider vanskeligergøres af utydelige Kridtpaaskrifter paa Godsvogne, men derfor er det ogsaa besluttet at lade Paa-skrifttavlerne afløse af Seddelskabe. De har sikkert lagt Mærke til, at alle nye Vogne har saadanne smaa Skabe, og saa snart Materialesituationen tillader det, vil der ogsaa paa de øvrige Godsvogne blive anbragt Seddelskabe.

Udregning af Bremseprocent og dermed af Tog-hastighed er ogsaa noget besværligt, vil De maaske sige. Jeg kan da i den Forbindelse nævne, at der nu vil blive udgivet en Regnetavle, ved Hjælp af hvilken det vil være muligt hurtigt at beregne Tog-hastigheden, naar Togvægt, Bremsevægt og Faldtal kendes.

Selvfølgelig maatte store Vanskeligheder forudses, da vi i Efteraaret 1940 stod over for at skulle



tage de nye Bestemmelser i Brug, og det var meget naturligt, at der fra visse Sider blev næret nogen Betænkkelighed med Hensyn til, om Personalet nu ogsaa kunne paaregnes i fornødent Omfang at kende de nye Bestemmelser. Allerede dengang tillod jeg mig at bemærke, at hvad andre Baners Personale kunde magte, kunde ogsaa trygt overlades til den danske Jernbanemand, og dette har selvfølgelig ogsaa vist sig at være rigtigt. At der hist og her har været lidt, der knirkede, er kun naturligt, men ogsaa dette vil hurtigt glide i Lave.



## OPLYSNINGSARBEJDET

### Foredrag for D. L. F.s Medlemmer med Damer.

De københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg arrangerer *Lørdag d. 12. December 1942 Kl. 19,30 pr. et Foredrag for D. L. F.s Medlemmer med Damer.*

Redaktør *Ernst Christiansen* vil tale om Emnet: *Fra Arbejderbevægelsens første Tid.*

Foredraget holdes i Borgbjerg-Salen i Forsamlingsbygningen Rømersgade 22. Indgang gennem Porten.

Pensionister og Provinsafdelinger indbydes venligst.

Efter Foredraget vil der blive fælles Kaffebord. Pris 1,25 Kr. Betjening iberegnet.

Sangbøger medbringes. — Mød talrigt.

P. U. V.  
P. Sessing.

### Foredragsaften.

Onsdag den 28. Oktober afholdt Esbjerg Afdelinger en Foredragsaften, hvor Lokomotivfører *P. Sessing*, Gb., og Sekretær *Ib Koch-Olsen* fra A. O. F. talte om Oplysningsarbejdets Værdi for Arbejderklassen.

Sessing talte om Oplysningens Faktorer. I et godt tilrettelagt Foredrag redegjordes for, hvad Oplysningen havde betydet og i Fremtiden vilde betyde for Arbejderklassen; det anbefalede, at man i saa stor Udstrækning som muligt deltog i Oplysningsarbejdet under en eller anden Form.

Koch-Olsen talte om det mere interne Arbejde i Oplysningens Tjeneste. Han tegnede et klart Billede af, hvad Oplysning betyder i Arbejderklassens daglige Kamp for bedre Kaar. Efter Foredragene var der en livlig Diskussion. Derefter samledes man ved et fælles Kaffebord, hvor Koch-Olsen med stor Dygtighed og under kraftigt Bifald læste nogle Digte op.

Klokken var bleven mange, da Lokomotivfører *Døssing* kunde slutte med at takke saavel Talerne som Deltagerne. Alle var enige om at have tilbragt en god og interessant Aften.

En Deltager.

## Statsbanepersonalets Sygekasse.

Sygekassen har nu udsendt Regnskab for 1941/42. Det fremgaar heraf, at Indtægterne har været omtrent 1,7 Mill. Kr., hvoraf Medlemsbidraget alene udgør ca. 1¼ Mill. Kr., hertil kommer bl. a. Statstilskud paa ca. 315 000 Kr. og 50 000 Kr. i Tilskud fra Statsbanerne.

Af Udgiftposterne figurerer Lægehjælpen med det højeste Beløb, nemlig med lidt over ½ Mill. Kr. Til Medicin er ydet 356 000 Kr. og til Sygehusbehandling m. v. noget over 300 000 Kr. Aaret slutter med et Overskud paa 69 000 Kr., som er overført til Sygekassens Reservefond.

Medlemmer, der ønsker Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar Anmodning herom indsendes til Sygekassens Kontor.

Under forventet Sanktion fra Sygekassedirektoratet er Sygekassens Bestyrelse efter Forhandling med Jernbanelægernes Organisation indgaaet paa fra 1. December d. A. at foretage følgende Ændring i Sygekassens Vedtægt:

I § 6, Stk. 2, tilføjes i sidste Linie:

„Paa Søn- og Helligdage er Jernbanelægen berettiget til at være fraværende eller til at henvise Medlemmerne til en anden Læge. Til Betaling af nødvendig fremmed Lægehjælp paa Søn- og Helligdage ydes der af Sygekassen efter Ansøgning som nævnt ovenfor de tre Fjerdedele af Honoraret.“

## Kong Christian den IX's Understøttelsesfond.

Der vil den 29. Januar 1943 kunne uddeles ca. 1 400 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Trafik- og Personalafdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtigt, er lydende paa saavel foran nævnte Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2 500 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør *P. Knutzen*.

Banearbejder *Fr. Bøtchiær*, Baneafdelingens Lager, Odense.

Overassistent *P. K. From Hansen*, Københavns Hovedbanegaard.

Trafikassistent *Frk. T. Gøtzche*, 1. Distrikt, Signal- og Telegrafstjenesten, København.

Lokomotivfører *J. S. E. Kuhn*, Københavns Godsbanegaard.

Trafikinspektør *J. Okkels*, 2. Distrikt, Aarhus.

Lokomotivfører *L. M. Schmidt*, Københavns Godsbanegaard.

Fuldmægtig *Frk. A. Westergaard*, Trafikkontoret.

Overkontrolør *C. J. M. Wieth*, 1. Distrikt, Trafiktjenesten, København.



**Taksigelse.**

Hjertelig Tak for al venlig Opmærksomhed ved min Mand, pens. Lokomotivfører P. Rask Hansens Død og Begravelse.

Else Hansen,  
København.



*Moderniseringen af Himmerlandsbanerne.*

Spørgsmaalet, om hvorvidt Himmerlandsbanerne skal nedlægges eller opretholdes og i saa Fald moderniseres, har som bekendt været brændende i længere Tid.

Nogle jyske Dagblade meddeler nu, at disse Baner alligevel bliver moderniseret, og oplyser i denne Forbindelse, at Fornyelsen af Banernes Spornet er i Gang, idet der mellem Skals og Løgstrup nedlægges længere og sværere Skinner end de hidtidige.

Banechefen meddeler imidlertid paa vor Forespørgsel, at Spørgsmaalet om Himmerlandsbanernes Modernisering ingenlunde er afgjort. Den Udveksling af Skinner, der for Tiden foretages, er en nødvendig Udskiftning og er ikke noget Nyt, idet der gennem de senere Aar har været foretaget lignende lokale Forbedringer, hvor saadanne har været absolut paakrævet.

*Flere 1. Klasses Vogne paa Statsbanerne.*

Foranlediget ved de siden Krigens Udbrud fremkomne Besværinger over Mangel paa Plads i 1. Vognklasse, hvilke Klager Statsbanerne indrømmer er berettiget navnlig for Jylland/Fyn, meddeler Generaldirektoratet, at Forholdene vil blive forbedret, idet 60 Vogne vil blive ombygget. Alene for 2. Distrikts Vedkommende vil der ske en Forøgelse med 13 hele 1. Klasses Vogne. Paa Sjælland vil en Del Materiel, der ikke er som de moderne 1. Klasses Vogne, men af den Slags som tidligere var 2. Vognklasse, blive udskiftet med Vogne med bedre Pladsforhold.

*Statsbanerne frikendt for Udbetaling af Ulykkesforsikring.*

I Juli 1938 dræbtes en Vognmand i Horsens som Følge af Sammenstød mellem en af ham ført Lastbil og et Havnebanetog. Der udbetaltes den afdødes Enke en Forsikringssum paa noget over 13 000 Kr. Det Selskab, som maatte udrede bemeldte Erstatning, krævede Beløbet refunderet af Statsbanerne, idet det paastod, at Sammenstødet skyldtes Til sidesættelse af de fornødne Forsigtighedsregler, idet der ikke forinden Togets Passage var posteret nogen Mand ved Overkørslen.

Statsbanerne afviste dette Forlangende. Man gjorde gældende, at et muligt Erstatningskrav alene tilkom Enken og Børnene og ikke et Forsikringsselskab. Denne Betragtning godkendtes af Landsretten, og senere har Højesteret sluttet sig hertil.

*Ingen Personalrepræsentation i Aalborg Privatbaners Bestyrelse.*

Der foreligger nu endelig Godkendelse af, at Personalet ved Aalborg Privatbaner fremtidig ikke skal deltage i Dækning af Banernes Underskud. Samtidigt oplyser Retten til at være repræsenteret i Banernes Bestyrelse; Personalets Repræsentant heri er derfor udraadt.

*Styrtet ned mellem Tog og Perron.*

Da Tog 25 den 16. November forlod Nyborg Station, forsøgte en rejsende at springe paa Toget, efter at der var sat i Gang. Han forfejlede Springet og faldt ned mellem Toget og Perronen. Herved paadrog han sig svære Kvæstelser og kørtes til Sygehuset, hvor den ene Fod blev amputeret.

*Kastet en Stok mod Toget.*

For nogen Tid siden blev der ved Søften kastet noget mod et forbi kørende Tog med det Resultat, at et Kupévindue knustes. Ifølge Randers Amts Avis er det opklaret, at det var en Tjenestekarl fra Egnen, som i Kaadhed havde kastet en Stok mod Toget. Han er nu idømt en Bøde paa 50 Kr., og skal desuden betale Sagens Omkostninger.

*Remise- og Motorvogn brændt.*

Den 17. November om Natten opstod der Ild i Remisen paa Hadsund Station. Remisebygningen brændte fuldstændig ned og en Motorvogn blev helt ødelagt, saa kun Jernskelettet er tilbage. Brandskaden anslaaes til ca. 100 000 Kr.



*Overgang til anden Stilling efter Ansøgning af Helbredshensyn fra 1.—12.—42:*

Lokomotivfører F. C. Rosenberg, Korsør, til Motorfører II (Elektrofører), Enghave.

*Afsked:*

Lokomotivfører A. B. C. Larsen, Københavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 28.—2.—43 (min. Afsked).



*Lokomotivførerafdelingerne:*

Korsør Ald.: Formandens Adresse rettes til: Nygade 26, 1. tv.

REDAKTION: *Soph. Jensen* og *E. Kuhn*, førstnævnte ansvarhavende. 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.