

NO 9

5. Maj 1942

42. Aargang

TJENESTE OG FRIHED

Vinteren er nu til Ende for denne Gang. Solen har atter faaet Magt, og Befolkningen glæder sig til Sommeren. Det er tredje Sne- og Isvinter, vi har haft. Vinteren i Aar harendog været usædvanlig lang og streng, idet det efter Meteorologernes Oplysninger har været en Rekordvinter, hvis Lige ikke er oplevet her i Landet de sidste hundrede Aar.

Enhver er paa det rene med, at Jernbanernes Personale under saadanne Forhold maa tage mangen en haard Tørn, der ligger betydeligt udover det sædvanlige, og det vil ogsaa forstaaes, at Mændene paa Lokomotiverne er blandt dem, der under saadanne Forhold kommer ud for de haardeste Job. De skal jo tvinge Togene gennem Snemasserne, saa Passagerer og Gods naar deres Maal; saavidt dette da overhovedet ligger inden for Mulighedernes Grænse.

I selve de Perioder, hvor Lokomotivmændene under deres Tjeneste kæmper sig frem gennem Snestorm og Snedriver, tilmed i en stærk Kulde hvor der bestandig maa gives nøje Agt paa, at Lokomotivets forskellige Dele ikke fryser, gaar de helt op i deres Tjeneste og tager ikke Hensyn til, om Arbejdsdagen, der i Forvejen er strengere end normalt, tillige bliver betydelig længere end planmæssigt; men der kommer jo en Dag, hvor man synes, at der burde vises nogen Forstaaelse heroverfor. Vi mener hermed, at lange og strenge Tjenester i en Periode burde modsvares af i hvert Fald nogen Lettelse paa andre Tider.

Vi har tidligere oplyst, at Distriktschefen i 2. Distrikt i Fjor udtalte, at Distriktet skyldte

Lokomotivmændene en Tak, fordi de i adskillig Tid havde paataget sig ekstra svære Opgaver med særlig lange og strenge Tjenester ofte med mindre godt Brændsel, og Trafikministeren har for ganske nylig gennem Radioen rettet en Tak til Jernbanernes Personale, der under de vanskelige Forhold med Mørklægning og strenge Vintre ved dygtigt Arbejde og i mange Tilfælde under yderst vanskelige Arbejdsvilkaar har klaret Forholdene saa godt som Tilfældet er. Vinteren igennem har der endvidere paa forskellig Maade i Dagspressen været fremsat anerkendende Udtalelser om Jernbanepersonalets Præstationer.

Vore Medlemmer er naturligvis glade for saadanne Anerkendelser; men de peger paa, at Forsinkelser og strenge Tjenester desværre ikke er noget, der egentlig er tidsbegrænset, og at det derfor vilde være rimeligt, om der fra Administrationens Side blev taget tilbørligt Hensyn hertil. Forholdet er nemlig saaledes, at Tjenester paa 12—13—14 Timer paa en Dag ikke mere er nogen Sjældenhed, og efter vor Opfattelse burde man fra Distrikternes Side forstaa at tilvejebringe Lettelser, som svarer hertil.

Vi skal anføre et ganske lille Udpluk af Tjenester, man paalægger Lokomotivpersonalet:

En Mand skulde have Tjeneste fra Kl. 13½ til Kl. 19 og derefter fra Kl. 21 til Kl. 3 næste Morgen, d. v. s. en Tjenestetid paa 11½ Time med en mellemliggende Fritid paa 2 Timer. Paa Grund af Forsinkelser bortfaldt imidlertid Fritiden mellem Kl. 19 og 21, hvorhos Tjenesten ikke sluttede førend Kl. 6 om Morgenen, saale-

des at der fremkom en sammenhængende Tjeneste paa 16½ Time uden mindste Ophold. I et andet Tilfælde begyndte den samme Mand Tjeneste Kl. 11½ og skulde slutte Kl. 20, d. v. s. efter 8½ Times Tjeneste. Han havde Besked paa at returnere efter nærmere Ordre, hvorved naturligtvis maa forstaas, at denne Ordre først kom efter en passende Hviletid; men lige saa snart han kom til det fremmede Depot, blev det forespurgt, hvornaar han kunde køre igen, og da han jo havde arbejdet uafbrudt i 8½ Time, d. v. s. længere end en Normalarbejdsdag, svarede han, at han først skulde have nogen Hvile. Dette kunde der imidlertid ikke være Tale om; Stationen vilde have et Tog afsted med det samme, og da den omtalte Lokomotivfører pr. Telefon henvendte sig til Distriktet, fik han af Maskinbestyreren den Besked, at han *skulde* køre hjem straks. Kl. 21,30 startede han da mod sit Hjemsted, hvor Tjenesten sluttede Kl. 5 næste Morgen. Dette Personale var saaledes atter oppe paa en urimelig lang Tjenestetid, 17½ Time.

En anden Kollega havde uafbrudt Tjeneste i 13 Timer og 15 Min.; to Dage senere fik han en Tjeneste paa 20 Timer med en mellemliggende Fritid paa 4½ Time. Der gik saa atter et Par Dage, hvorefter han 2 Gange i Træk fik en uafbrudt Tjeneste paa 11¼ Time. Paa 6 Arbejdsdage indenfor Maanedens første Trediedel naaede denne Mand op paa over 67 Timers Tjeneste.

En tredje Lokomotivfører havde 16½ Times Tjeneste paa én Dag, og fik allerede 3 Dage efter en Tjeneste paa 17½ Time. Senere i samme Maaned havde han 15¼ Times Tjeneste paa en Dag og 5 Dage derefter fik han 20½ Times Tjeneste med en mellemliggende Fritid paa blot 4 Timer; trods dette maatte han dog næste Dag ud paa en Tur, der gav 14½ Times uafbrudt Tjeneste.

Atter en anden meddeler, at han havde en Tur med 13 Timers Tjeneste, derefter 5½ Time fri og saa paany 10 Timers Tjeneste, d. v. s. 23 Timers Tjeneste kun afbrudt af en Fritid paa 5½ Time.

Der foreligger Rækker af Oplysninger om Forsinkelser paa 4—6—7 Timer. Et Sæt Personale fik f. Eks. paa 4 efter hinanden følgende Ture deres Tjeneste forlænget med 13 Timer; 12 Dage senere fik de for de samme 4 Ture en Forlængelse paa 21 Timer. Paa denne Maade kunde vi fortsætte, men disse Eksempler

maa være tilstrækkeligt til at illustrere, at det ikke er hen i Vejret, naar Lokomotivmændene klager over *for* lange Tjenester. Som allerede nævnt er enhver af os indforstaaet med, at Naturforholdene kan bringe Ting med sig, der ikke kan forudses, og der skal i Almindelighed heller ikke lyde Klage i saadan Anledning, men paa den anden Side maa der dog engang ske en Aflastning.

Vi skal blot tilføje, at det er en Hensynsløshed at lade et Sæt Personale holde med deres Maskine i 2—3 ja op til 5 Timer paa en Stationsplads for at vente paa Ankomst eller Oprangering af det Tog, de skal fremføre. Det maa kunne forlanges, at Depotterne i saadanne Tilfælde underrettes om, at Maskinen til det og det Tog skal blive holdende i Remisen indtil videre. Naar der forestaar haarde Ture, er det naturligt, at Lokomotivpersonalet bør være friske, naar de med deres Maskine bliver spændt for Toget, og det kan de ikke være, naar de i flere Timer har holdt paa en Stationsplads i rygende Sne. Hertil kommer, at Hensynet til Økonomien med Brændslet ogsaa burde forbyde en saadan Disposition.

Selv de mest ukyndige er paa det rene med, at Mørklægningen har forværret Jernbanetjenesten i meget betydelig Grad. Det er ogsaa almindeligt bekendt, at det Brændsel, Lokomotivpersonalet har til Anvendelse under Togfremførelsen, ofte er af mindre god Beskaffenhed. En naturlig Konsekvens af Manglen paa Lokomotiver er, at de Maskiner, vi har, saa at sige anvendes uafbrudt, hvilket atter betyder, at der kun er yderst knap Tid til Reparationer, saa Maskinerne tit og ofte ikke er i den Vedligeholdelsesstand, man kunde ønske det. Disse Forhold har medført, at Lokomotivmændenes daglige Tjeneste er blevet skærpet betydeligt. Vore Medlemmer er imidlertid ikke alene blevet bebyrdet med disse Ulemper og med meget lange Tjenester som her omtalt, men har endog i et ikke ringe Omfang faaet nægtet de lovmæssige Ferier. Blandt Lokomotivpersonalet resterede der endnu pr. 31. Marts et betydeligt Antal Feriedage fra sidste Aar, saaledes at over 2500 saadanne Dage har maattet overføres til det nye Ferieaar. Hvad dette betyder, skal vi illustrere ved at pege paa, at vore Medlemmer har gennemsnitlig 17 Feriedage (Lokførere 21, Lokfyrbødere 14), og det anførte Tal vil da svare til, at ca. 8% af Statsbanernes Lo-

komotivmandsstand overhovedet ingen Ferie har kunnet faa hele sidste Ferieaar.

Ved at belyse disse Forhold har vi gerne villet henlede Administrationens Opmærksomhed paa, at det sikkert er paa Tide, at der sker visse Forbedringer. Naar Forholdene byder paa saa lange og særligt strenge Tjenester, som Tilfældet er, da maa Distrikterne kunne forstaa, at det som Modvægt herimod bør være naturligt, at Personalet møder Forstaaelse, naar der forhandles om Tjenestefordelinger, ja, i det hele taget, naar der paa den ene eller anden Maade lægges Tjenester til Rette. Lokomotivpersonalet har i fuld Forstaaelse af Tidens Vanskeligheder paataget sig forskellige ekstra Byrder, men de venter nu paa nogen Aflastning. Dette turde i sidste Instans være i Statsbanernes egen Interesse.

HVORFOR DE UTIDIGE STRAFFE

I Artiklen foran har vi omtalt de ganske usædvanligt lange Tjenester, der beklageligvis efterhaanden synes at være blevet almindelige indenfor Lokomotivtjenesten. Man kunde maaske heraf forledes til at tro, at hvis der under Forhold, hvor Personalet under Udførelsen af deres Tjeneste dagligt er ude for Besværligheder paa dette eller hint Omraade, skete Uregelmæssigheder af en eller anden Art, saa blev der ikke set med Smaalighed herpaa. Efter vor Mening vilde det i hvert Fald være saare rimeligt, om man i straffemæssig Henseende indtog en Holdning, der er afpasset efter Forholdene og de særlige Krav, der stillestil Personalet. Men dette synes det ene af Distrikterne saa fuldstændigt at have overset. Der tildeler man Personalet Bøder og alvorlige Misbilligelser for „Tjenesteforseelser“, som det virkelig kan være vanskeligt at faa Øje paa. Personalet føler sig efterhaanden oprevet og daarligt behandlet, og vi synes, der er Anledning til at tale lidt om dette Forhold.

En Lokomotivfører blev en Aften syg; hans Søn telefonerede til det vedkommende Depot, at Faderen ikke kunde komme til sit Tog næste Morgen. Man skulde saa tro, at alt var i den skønneste Orden, men Nej! Lokomotivmesteren glemte at sætte en anden Lokomotivfører til det paagældende Tog; dette med-

førte, at Maskinen kom for sent ud af Hus, og at Toget blev lidt forsinket i sin Afgangstid. Resultatet heraf var, at Lokomotivfyrbøderen fik en alvorlig Misbilligelse. Jeg ser ærede Læsere ryste tvivlende paa Hovedet og trække paa Smilebaandet. Men det er nu fuldstændigt rigtigt. Det blev Lokomotivfyrbøderen, der maatte løbe med Straffen. Han skulde have meldt, at Lokomotivføreren ikke var kommet; det gjorde han ganske vist ogsaa, men man skønnede, det var for sent. At han i den mørklagte Remise ikke havde eet Minut for meget til sit eget Arbejde, og at Lokomotivmesteren lige uden for sin Dør havde liggende en Mødeprotokol, af hvilken *han* maatte kunne se, at der manglede en Lokomotivfører til Tog X, blev der ikke taget Hensyn til.

Paa samme Maade gik det en Lokomotivfyrbøder, hvis Fører tog fejl af Klokkeslettet for det Tog, de skulde køre. De havde kørt een Tur og skulde saa holde en kortere Tid ved Depotet. Lokomotivfyrbøderen blev paa Maskinen, men Lokomotivføreren gik op i Opholdsværelset. Han gik derved ud fra, at han atter skulde ud af Hus 1 Times Tid senere, men skulde i Virkeligheden køre ud efter henved en halv Times Ophold. Resultatet heraf blev Forsinkelse — samt Mulkt og alvorlig Misbilligelse til Lokomotivfyrbøderen. Forstaa det, hvem der kan, men det er rigtigt.

En Lokomotivfører tog fejl af Rangertiden forud for et Særtog han skulde køre; han regnede med 30 Min., men der var 40 Min. Rangertid, og han kom saaledes 10 Min. for sent ud, hvilket medførte en mindre Forsinkelse. Resultat: Mulkt og alvorlig Misbilligelse til Lokomotivføreren. Kort Tid efter fik en Lokomotivfører atter Mulkt og alvorlig Misbilligelse for ogsaa at have taget 10 Min. fejl af Ranger-tiden til et Særtog.

For nogle faa Maaneder siden skulde et Sæt Personale køre et Søndagstog paa den sjællandske Sydbane. De overtog en Maskine ude paa Pladsen, men denne havde i Remisen været benyttet som Varmemaskine, og Depotet havde undladt at sørge for, at Fyret blev tilbørligt rensat, inden Maskinen blev sendt ud til Togkørsel. Da der tilmed var daarligt Brændsel paa Tenderen, blev Resultatet paa-brændt Fyr og Tidstab paa Kørslen. Hjemkørslen foregik med en anden Maskine; ogsaa

her var de saa uheldige at tabe Tid, fordi Fyret ikke var i Orden. Resultatet var: Mulkt og alvorlig Misbilligelse til Lokomotivføreren. Han skulde have overvaaget, at Lokomotivfyrbøderen, der viste Usikkerhed i Behandlingen af Fyret og overfyldte dette, havde fyret omhyggeligt. Ikke sandt, man skulde tro, det var noget, den trodsige Lokomotivfører gjorde med Villie. Og saa ved dog enhver, der har Kendskab til den Slags Forhold, at Sekunderne i saadanne Tilfælde bliver til Minutter, og at Personalet i det hele taget staar som paa Naale for at komme over Vejen.

Det er kun ganske kort Tid siden, en Maskine blev sendt op over et Rangerbjerg, hvorunder der er ført et Hovedspor og ved Siden af hvilket der er Oprangering af Togstammer. Bjerget var tildels indhyllt i Damp — det kunde være fra Maskiner paa Rangerpladsen eller fra indkørende Tog — saa man intet kunde se, og i den stærke Frost blev Dampen jo hængende nede ved Jorden. Uheldet vilde, at en Maskine, der nogen Tid forud var sendt op over samme Rangerbjerg, var kørt i Staa omtrent paa Toppen, og her blev den da paakørt af den Maskine, som sidst sendtes ud paa denne Strækning. Resultat: Mulkt og alvorlig Misbilligelse til Lokomotivføreren paa den bageste Maskine.

Vi synes, der er noget utidigt i denne Straffelyst. I en Tid, hvor alle ved, at der kræves endog den allernøjeste Agtpaagivenhed fra Lokomotivpersonalets Side, ikke blot under Togførelsen — mørklagte Stationer, daarligt lysende Signaler, store Tog, daarligt Brændsel o. s. v. — men tillige ved Arbejdet i de mørklagte Remiser og ved Behandlingen af alle Materialer med den yderste Økonomi, kan det let faa et uheldigt Skær over sig, at den samme Maskinbestyrer, som flot siger til en Lokomotivfører, der har udført $8\frac{1}{2}$ Times Tjeneste, at han straks skal tiltræde en Nattur paa andre 8 Timer, saa at sige jævnlige sender Personalet Smaahilsener i Form af Mulker og alvorlige Misbilligelser „paa Grund af manglende Agtpaagivenhed“. Mon det ikke vilde være paa sin Plads, at det paagældende Distrikt ændrede sig lidt paa det Omraade. Vi synes ikke, Personalet har fortjent den Slags Stiklerier. Udtryk som f. Eks. „manglende Agtpaagivenhed“ og „alvorligste Misbilligelse“ skulde ikke gerne blive dagligdags Vendinger; saa vil vi nemlig komme ud i et Uføre.

ELEKTROFØRERSTILLINGERNE

Paa Grundlag af forskellige Henvendelser er der Anledning til at gøre opmærksom paa, at Oprykningen til Stillingen som Motorfører II (Elektrofører) nu foregaar automatisk. De Lokomotivfyrbødere, der ikke ønsker Oprykning til den nævnte Stilling og dermed binde sig for 2 Aar, maa som Følge heraf sørge for rettidigt og ad tjenstlig Vej at tilsende Generaldirektoratet fornøden Meddelelse herom. Det vil ikke kunne nytte senere at henvise til, at man ikke har været kendt med den gældende Karenstidsbestemmelse.

Trafikministeren fremhæver, at Statsbanerne har Driftsoverskud.

Det vil erindres, at Spørgsmaalet om Statsbanernes regnskabsmæssige Forhold ved forskellige Lejligheder har været stærkt fremme i den offentlige Debat. Fra nogle Sider har man holdt paa, at Statsbanerne maatte sammenlignes med en almindelig forretningsmæssig Virksomhed og derfor skulde forrente den i Banerne anbragte Kapital; medens andre har gjort gældende, at der ved Vurderingen af Statsbanernes Betydning for Samfundet skulde benyttes en ganske anden Værdimaaler end det rent pengemæssige, hvilket netop i de sidste Aar har vist sig at være saa fuldstændigt rigtigt. Tilhængerne af Forrentningssystemet har imidlertid været de fleste, og der er som bekendt vedtaget en Lov herom. Denne har ved forskellige Lejligheder givet sig Udslag i Kritik af Statsbanernes Ledelse; bl. a. har man henvist til, at nogle af Privatbanerne kunde præstere Overskud.

Sidst er denne Betragtning kommet frem ved en for nylig stedfunden Debat i Folketinget angaaende Støtte til vanskeligt stillede Privatbaner. Folketingsmand A. C. D. Pedersen udtalte som Ordfører for det konservative Folkeparti, at Statsbanerne kørte med et kæmpe-mæssigt Underskud.

Trafikminister Gunnar Larsen paaviste imidlertid, at denne Paastand aldeles intet havde paa sig. Han henviste til, at en Sammenligning mellem Statsbanernes og Privatbanernes Regnskaber ikke lod sig gennemføre, idet Statsbanerne baade maa foretage betydelige Afskrivninger og beregne store Beløb til Forrentning

af Kapitalen, hvorimod Privatbanerne blot opstiller egentlige Driftsregnskaber. Dersom man for de sidste 6 Aar vilde stille Statsbanernes Regnskab op som et rent Driftsregnskab, vilde det ses, at der i disse Aar havde været et gennemsnitligt Driftsoverskud paa 5¼ Mill. Kr. pr. Aar, hvorimod Privatbanerne som Helhed havde haft Underskud i alle 6 Aar.

Ganske vist er Loven om Statsbanerne ikke til Behandling i Øjeblikket, men det er dog paa sin Plads at faa konstateret, at den megen Tale om Underskud i Virkeligheden er hen i Vejret.

Nye trafikregulerende Bestemmelser.

I sidste Nummer af Bladet kunde vi meddele, at Hensynet til Fremskaffelse af den fornødne Trækkekraft til Besørgelse af den livsvigtige Godstransport havde tvunget Generaldirektoratet til ved Persontrafikken at anordne visse Forholdsregler tagende Sigte paa at regulere Tilstrømningen af rejsende i Ferietiden.

Siden da har Generaldirektoratet udsendt en ny Bekendtgørelse, nemlig om Pladsbelægning i Togene. Det meddeles, at det under de nuværende vanskelige Trafikforhold har været nødvendigt at ophæve den hidtil gældende Bestemmelse om, at en Plads i Tog eller paa Færge kan reserveres ved Belægning af Bagage eller lignende. Der kan indtil videre ikke under et Togs Ophold paa en Station eller en Færges Henliggen i Færgeleje reserveres Plads ved Henlægning af Bagage eller lignende paa Sæderne eller ved Ophængning af Overtøj. Reservering kan alene ske ved personligt at indtage den paagældende Plads.

En saadan Bestemmelse var ogsaa gældende under forrige Krig, hvor man under Togenes Ophold paa Stationerne maatte forblive paa sin Plads, for at være sikker paa denne, hvorimod der naturligvis ikke er noget til Hinder for, at man under Kørslen kan forlade sin Plads for at gaa paa Toilettet eller andet.

Det er dog ikke blot for Persontrafikens Vedkommende, Generaldirektoratet har set sig nødsaget til at gribe regulerende ind. Ogsaa for Godstrafikken har det maattet anordne Begrænsninger, der midlertidigt afskærer en Række Varer fra Befordring med Statsbanerne. Disse sidste Foranstaltninger tager Sigte paa

Nødvendigheden af, at Transporten af de for Landbrugets og Landets Ernæring livsvigtige Produkter først og fremmest sikres. Der tænkes i saa Henseende paa Varer, som fersk Kød, Flæsk og Fisk, Smør, Æg, Mælk, levende Dyr, Brødkorn, Frø, Saasæd, Læggekartofler, Foderstoffer m. v. samt Brændsel til Gas- og Elektricitetsværker. Andre Varer maa vente.

Det er Generaldirektoratets Haab, at det kun en kortere Tid vil være nødvendig at opretholde denne alvorlige Transportbegrænsning. Lempelser vil blive indført, saa snart de skønnes gennemførlige. Det bestaaende Forbud mod Transport af Brunkul og Tørv over Storebælt opretholdes fremdeles.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Uddannelsesregler.

Da Bestemmelsen om Motoruddannelse af de Lokomotivfyrbødere, der er ansat efter 1. April 1937, gentagne Gange er Samtaleemnet mellem Lokomotivpersonalet og i Særdeleshed mellem de ganske unge Lokomotivfyrbødere, finder jeg det rigtigt at bringe det paa Tale her i vort Blad.

Det, der i særlig Grad har de unges Interesse, er den Bestemmelse, der hænger over dem og som kort og godt siger: „Hvis du ikke bestaar din Motoreksamen, er du ikke egnet til Lokomotivtjenesten og skal forsvinde ud af Lokomotivmændenes Rækker.“

Denne Bestemmelse finder vi rigtigt anbragt, saafremt Lokomotivfyrbøder- og Motorførereksamen blev udført samlet, for saa vidste en Aspirant, at dersom han ikke bestod Eksamen, var det Slut, og han kunde vende tilbage og fortsætte i sin gamle Bestilling. Som det nu er, hvor de unge Lokomotivfyrbødere med ikke ringe Ængstelse stadig gaar og venter paa en Dom, der for manges Vedkommende skulde være afsagt for snart 2 Aar siden, og da en væsentlig Del af disse allerede har faaet deres Lokomotivførerprøve, finder vi, at denne Bestemmelse er uretfærdig.

Lad mig lige berøre et andet Punkt: Bundancienniteten, den faste Grundvold, vi alle ønsker at bygge paa. Saa vidt jeg er klar over, er denne Grundvold problematisk for os unge, idet den Anciennitet, vi nu har, ikke gælder længere end til den Dag, vi møder til Motoreksamen. Da vil Resultatet af denne være afgørende for, hvor vi paany skal placeres, og dér skal vi saa have en ny Vold at bygge videre paa.

Det, vi unge kunde ønske, er om muligt at faa den ovenfor omtalte Bestemmelse likvideret og at bygge videre paa den Bundanciennitet, vi engang er placeret paa.

Frederikshavn i April 1942.

Ejvind Larsen, Lokfb.

Afskedsfest.

Aarhus Lokomotivførerafdeling og Jubilæumsforeningen afholdt den 26. Marts d. A. en Afskedsfest for de i Aarets Løb afgaaede Lokomotivførere. Ved den Festlighed, som hvert Aar afholdes her i Aarhus, faar vi afgaaede Lokomotivførere et Bevis paa, at naar vor Gerning indenfor D. S. B. er Slut, saa er Kollegernes Tak for Samarbejdet og Erintringen om Dagen et Minde, vi de kommende Aar mindes med Glæde.

Da en saadan Fest har sin Mission i større Omfang, end man tror, kunde vi ogsaa tænke os, at en Afskedsfest som denne blev givet for vore afgaaende Kolleger i Landets andre Afdelinger.

Vi seks afgaaende Lokomotivførere: C. Ramkilde, E. Nielsen, Steffensen, Gleerup, Ousted-Nielsen og H. Christensen var ovennævnte Dag Æresgæster ved Festen. Denne afholdtes paa Lokomotivpersonalets Læseværelse, som i Dagens Anledning var dekoreret med Dannebrogflag og Blomster. Et stort Antal Kolleger var mødt, hvilket viser en stor Interesse for denne Fest, endvidere var d'Hr. Lokomotivmestre Mortensen, E. Hansen og K. Kristensen til Stede. Lokomotivførerafdelingens Formand, L. Eriksen, Jubilæumsforeningens Formand, Henry Laursen, og Lokomotivfører H. Søgaard talte for og takkede os for Aarene, vi havde haft sammen. Derefter blev der serveret et Glas Vin og en Cigar, og til Erindring fik hver af os overrakt en Spadserekort og en, som forud havde Stok, fik et Sæt L'hombrekort. Derefter talte Lokomotivmester Mortensen, ligesom flere af Kollegerne havde Ordet. Lokomotivfører Henry Laursen sluttede Festen, der for os havde været meget stemningsfuld.

Vi bringer Aarhus Lokførerafd. og alle, som medvirkede ved Festen, vor bedste Tak for denne.

Aarhus, i April 1942.

Vi seks afgaaede Lokomotivførere.

RULLELEJERS ANVENDELSE PAA DAMPLOKOMOTIVER

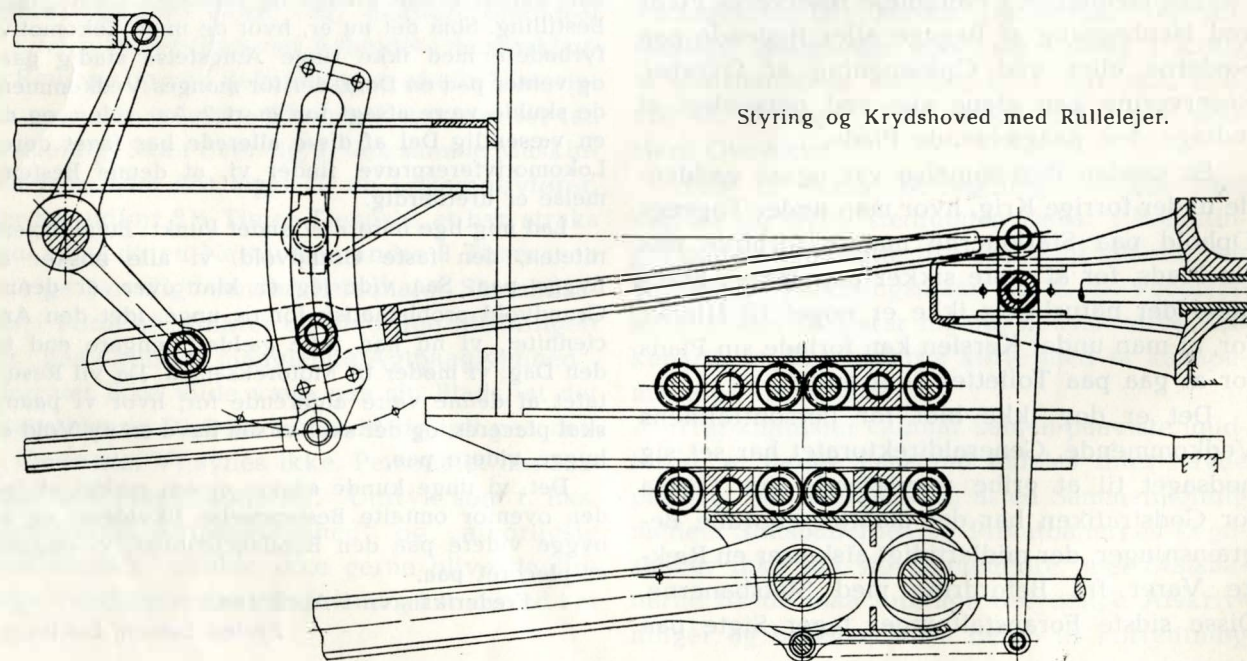
Efter „Die Lokomotive“.

Paa nogle af de tyske Rigsbaners Lokomotiver er Friktionslejer fortrængt af Rullelejer, saavel for omdrejende som for frem- og tilbagegaaende Bevægelser. Paa 4T26-, 4T34- og 5T38-Lokomotiverne findes der Rullelejer paa Tenderakserne, og et Antal Lokomotiver, f. Eks. Typerne 05 og 23, har i en Aarrække haft Rullelejer paa Løbeakserne, uden der er forekommet nævneværdige Forstyrrelser i Driften.

Efter de indhøstede Erfaringer med Rullelejer er et 01-Lokomotiv forsøgsvis forsynet med Rullelejer i Driv- og Kobbeltænger. Forsøget gav et meget tilfredsstillende Resultat. Et andet Forsøg gøres for Tiden med et 5-koblet Lokomotiv, paa hvilket der er anbragt Rullelejer paa Driv- og Kobbeltakserne, Driv- og Kobbeltængerne og i Styringen.

Ogsaa paa de Steder i Drivværket og Styringen, hvor frem- og tilbagegaaende Bevægelser er uundgaaelige, kan den glidende Friktion erstattes med en rullende. Som Tegningen viser, drejer det sig paa de i Tyskland sædvanlige Lokomotivkonstruktioner om Krydshovedets Føring paa Linealerne, Gliderkrydshovedets Føring paa Gliderlinealerne, og endvidere Klodsen i Kvadranten og Klodsen i Glidertrækstangens Føring i Slidsen bag Kvadranten. Paa disse Steder er Anvendelse af Rullelejer fordelagtig til at formindske Gnidningen, og samtidig besparende paa Brugen af Metal og ikke mindst paa Olie. Rullelejer har ogsaa den Fordel, at forekommende Tilbøjelighed til Varmløbning og Rivning skulde bortfalde.

Et nyt Lokomotiv af Type 50 faar paa Krydshovedet to Par Rullelejer til at løbe ovenpaa Linealen og to Par Rullelejer til at løbe paa Linealens nedad vendende Flade. De løber i en særlig Løbe-



Styring og Krydshoved med Rullelejer.

bane og er fastgjort i Styrearme, hvorved alle Rullelejerne holdes imod Linealen og tilpasses de forekommende Fjedringer i Linealen under Kørslen. Gliderkrydshovedet faar Rullelejer til at løbe paa to Linealer. Paa Kvadranten bortfalder Kvadrantklodsen og erstattes med et i Glidertrækstangen anbragt Rulleleje. Linealerne og Rullerne fremstilles af Staal og hærdes. Til Smøring af Rullelejerne findes ingen særlige Smøreanordninger, da det paaregnes, at periodisk Indfedtning er tilstrækkelig. Om den endelige Konstruktionsudformning og om Driftsresultater foreligger der endnu intet.



Annulerede Udmeldelser.

De i vort Blad for 20. April meddelte Udmeldelser af Lokomotivfyrbøderne K. Møller, J. C. L. V. Vintersbøl, H. Svendsen og H. Mikkelsen, Struer, er annullerede.

Feriehjemmets Aabning.

I H. t. Meddelelsen i sidste Nr. af Bladet kan nu oplyses, at Feriehjemmet aabner for Gæster Mandag den 1. Juni. Sæsonen er ansat til at vare til den 30. August.

Opmærksomheden henledes paa, at der maa medbringes Rationeringsmærker for Rugbrød, Franskbrød, Gryn, Sukker, Smør og Sæbe til Husholdningsvask.

Mærkeafleveringen pro Person pr. Dag er beregnet saaledes:

Rugbrød	240 g
Franskbrød	70 "
Gryn	40 "
Sukker	70 "
Smør	43 "
Sæbe til Husholdningsvask	15 "

Gæsternes Opmærksomhed henledes paa, at de, for de Mærkers Vedkommende, som ikke kan deles, kan blive udsat for at maatte aflevere mere i Mærker, end der efter foranstaaende egentlig kan kræves.

Til Trods for den store Stigning i Varepriserne har man for at gøre Opholdet saa billigt som muligt bibeholdt Priserne fra i Fjor.

De for i Aar fastsatte Priser er følgende:

I. Medlemmer.

Medlemmer, Hustruer og Børn fra	
14 til 20 Aar	Kr. 4,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil	
2 Dage	" 5,00 " "
Børn indtil 6 Aar	" 1,00 " "
" fra 6 Aar til 14 Aar	" 1,50 " "
Et Maaltid udover Døgnets	" 1,50 " "
" for Børn indtil 14 Aar	" 0,75 " "

II. Andre Tjenestemænd ved D. S. B.

Mand, Hustru og Børn fra	
14 til 20 Aar	Kr. 6,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil	
2 Dage	" 7,00 " "
Børn indtil 6 Aar	" 2,50 " "
" fra 6 Aar til 14 Aar	" 3,50 " "
Et Maaltid udover Døgnets	" 2,00 " "
" for Børn indtil 14 Aar	" 1,25 " "

III. Besøgende. Ikke Medlemmer.

Voksne og Børn over 14 Aar	Kr. 7,00 pr. Dag
Ophold paa Hjemmet i indtil	
2 Dage	" 7,50 " "
Børn indtil 6 Aar	" 2,75 " "
" fra 6 Aar til 14 Aar	" 3,75 " "
Et Maaltid udover Døgnets	" 2,50 " "
" for Børn indtil 14 Aar	" 1,50 " "

Besøgende til Pensionærer betaler Frokost eller Middag saaledes:

Er den besøgende Lokomotiv-	
mand	Kr. 2,50 pr. Maaltid
" Tjenestemand ved	
D. S. B.	" 2,75 " "
" udenforstaaende .	" 3,25 " "

Foranstaaende Priser tillægges 10 pCt. i Betjeningsafgift.

Befordring af Gæsterne fra Kalundborg til Feriehjemmet vil kunne ske med Rutebilen til Kysthospitalet, hvorfra der er ca. 15 Min.s Gang til Hjemmet; iøvrigt med alm. Biler i den Udstrækning disse kan paatage sig Kørsel. Prisen for en Vognmandsbil er for Tiden ca. 10 Kr.

Rutebilen kører kun Søndag, Tirsdag, Torsdag og Lørdag. Afgangstiderne fra Banen er Kl. 11,43 og 17,07. Rejsende med Færgen kan paaregne, at Bilen venter og tager dem med. Transporten af Bagagen fra Kysthospitalet til Hjemmet besørger af Forpagteren mod et mindre Honorar. Under Hensyn til disse vanskelige Transportforhold henstilles det til Gæsterne at medbringe mindst mulig Bagage.

Husk, at Bestilling om Ophold paa Hjemmet altid maa ske *skriftligt* og indsendes til Foreningens Kontor, Vestre Boulevard 45, København V., under Adresse „Feriehjemmet“. Husk samtidig at anføre for hvem Opholdet ønskes og for Børns Vedkommende disses Alder, den nøjagtige Tid for Opholdets Varighed og endelig bestemt Ankomsttid til Kalundborg med Tog eller Skib.

Husk, at Bekræftelsen for Opholdet ved Ankomsten til Feriehjemmet tilstilles Økonomaen sammen med Rationeringsmærkerne.

Man forventer, at de givne Anvisninger efterkommes af Gæsterne.

Der vil ikke kunne paaregnes længere Ophold paa Hjemmet end ca. 14 Dage.

P. U. V.

K. T. Pedersen.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum 1. Juni frabedes.

P. C. Sprogø,
Lokomotivfører, Fredericia.

Taksigelse.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mands Død og Begravelse.

Jenny Stærregaard,
Orehoved.

A. O. F.s Sommerkursus 1942.

Arbejdernes Oplysningsforbund har i Aar planlagt følgende Sommerkursus paa Roskilde Højskole:

- Fagforeningskursus I: 28. Juni—4. Juli.
- Fagforeningskursus II: 12.—18. Juli.
- Fagforeningskursus III: 19.—25. Juli.
- Kvindekursus 2.—8. August.

Paa Esbjerg Arbejderhøjskole, der nu er flyttet til *Kraglund* ved Hammel, finder følgende Kursus Sted:

- Fagforeningskursus IV: 16.—22. August.
- Studielederkursus 9.—15. August.

Prisen for Deltagelse i disse Kursus er pr. Deltager 50 Kr., hvori er indbefattet Kost, Ophold, Undervisning og Bøger.

Lærere og Foredragsholdere vil ligesom tidligere Aar være de bedst mulige, og de, der har deltaget i A. O. F.s Sommerkursus ved, at man næppe kan tilbringe 8 Dage af sin Sommerferie paa mere udbytterig Maade.

Anmeldelsesfristen er i Aar 10. Juni, og vi opfordrer til, at man allerede nu faar fastlagt Ferien med Henblik paa Deltagelse i et af A. O. F.s Sommerkursus.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Med Sygekassens Specialist i Øre-, Næse- og Hals-sygdomme, Dr. med. Svend Heiberg, er der truffet Aftale om, at denne fra 1. Maj d. A. paa sin Afdeling paa Diakonissestiftelsen i København kan indlægge saadanne Patienter blandt Sygekassens Medlemmer, hvis Behandling kræver Hospitalsbehandling.

For at Indlæggelsen skal kunne finde Sted for Sygekassens Regning, maa der hertil indsendes en af Dr. Heiberg udfærdiget Indstilling herom.

Meddelelse fra Landsoplysningsudvalget.

Som meddelt ved Udsendelse af Tegningslister til Afdelingerne arrangerer Landsoplysningsudvalget et Besøg paa Universitetet i Aarhus Tirsdag den 12. Maj 1942 for Medlemmer af D. L. F.s Afdelinger i Jylland med Damer.

Deltagerne samles ved Hovedindgangen til Universitetet Kl. 14 præcis.

Umiddelbart herefter vil Portneren forevise Universitetet og Naturhistorisk Museum.

Derefter vil Doktor Illum holde et Foredrag om Universitetets Tilblivelse, dets Maal og Virke.

Efter Foredraget samles Deltagerne Kl. ca. 17 paa Hotel Ansgar ved Banegaarden, hvor der anrettes fælles Kaffe bord med 4 Slags Kager. Pris 1,50 Kr.; Betjening iberegnet.

Pensionister, som ønsker at deltage, kan enten meddele dette til Afdelingerne eller senest 9. Maj direkte til P. Sessing, Torbenfeldtvej 37, 1., København, Brønshøj.



Traktor foran et Eksprestog.

Den 20. April om Eftermiddagen kørte en Traktor paa Falsterbanen ind paa Skinnerne kort foran et Eksprestog, og Traktorføreren reagerede tilsyneladende ikke paa Advarselssignalet fra Lokomotivet; som Følge deraf maatte Lokomotivføreren søge at standse Toget. Efterhaanden som dette kom nærmere, blev Manden paa Traktoren dog opmærksom paa Toget, og det lykkedes ham at faa det tunge Køretøj til at gaa et lille Stykke tilbage. Traktoren blev derved netop sporfri i Forhold til Lokomotivet, men den var dog ikke kommet saa langt tilbage, at ogsaa Vognene kunde passere uhindret; Trinbrættet paa forreste Vogn blev revet af, og Traktorens Forparti ødelagt.

Toget standsede kort efter Sammenstødet, men da det var konstateret, at der ikke var sket nogen større Ulykke, blev Kørselen fortsat.

Hjælpebremser dræbt af Toget.

Hjælpebremser Einar Hansen, Fredericia, faldt, da han den 23. April paa Kauslunde Station vilde springe paa Toget, ned mellem dette og Perronen. Han fik begge Ben og den ene Arm kørt af og afgik samme Dag ved Døden.

Straf for at gaa i Jernbanesporene.

Sønderjyske Blade meddeler, at visse Togs Ankomst til Tønder Station har været omfattet med en saadan Interesse af Dele af Byens kvindelige Befolkning, at disse absolut skulde ned paa Banen for at hilse paa Passagererne. De er derved færdedes omkring paa Stationens Sporomraade med Risiko for at blive kørt ned

af Rangermaskiner eller andre Tog. Stationen skal nu være skredet ind heroverfor og have idømt 11 Damer hver en Bøde paa 6 Kr. for ulovlig Færdsel i Jernbanesporene.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner.

Den aarlige Generalforsamling afholdes i København den 8. Juni 1942 Kl. 14 i Studenterforeningen (lille Sal) V. Boulevard 6. Garderobe er fri.

Særligt Fripas for Deltagerne i Generalforsamlingen vil paa Grund af Befordringsrestriktionerne ikke blive bevilget.

Dagsorden:

1. Valg af Ordstyrer, Sekretær og 2 Stemmetællere.
2. Oplæsning af Forhandlingsprotokollen og Beretning.
3. Regnskabet til Godkendelse.
4. Indkomne Forslag.
5. Valg af Formand.
6. Valg af 3 Bestyrelsesmedlemmer, boende indenfor 1. Distrikt og 2 Revisorer.
7. Eventuelt.

Regnskab over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1941—42.

INDTÆGT:	
Kassebeholdning pr. 1. Januar 1941	1 215,69
Kontingent af 2 083 Medlemmer à 1 Kr.	2 083,00
Kontingent af 832 Medlemmer à 50 Ø	416,00
	2 499,00
Renter af Obligationer	756,00
Renter af Bank og Sparekasser	50,46
	806,46
Gaver (10 Kr. + 25 Kr.)	35,00
	4 556,15
UDGIFT:	
A. Bogtrykkerregninger	538,67
B. Papir, Konvolutter, Maskinskrivning m. m.	172,95
C. Porto og Telegrammer	456,63
D. Inventar og Rekvisitter	9,20
E. 1) Opkrævningsgebyr til D. S. B.	168,40
2) Maanedslister over nye og afgaaede Pensionister	243,40
F. Honorar til Kassereren	291,50
G. 1) Bestyrelsesmøder	560,25
2) Andre Møder og Rejser	192,75
H. Generalforsamling	68,77
I. Uddelt Legatportioner (39 à 20 Kr., 1 à 25 Kr., 1 à 30 Kr.)	835,00
K. Leje af Bankboks	11,25
L. Revision	12,00
M. Diverse Udgifter	67,10
	3 627,87
Beholdning pr. 31. Marts 1942:	
I Bank og Sparekasser	904,62
Kontant	23,66
	928,28
	4 556,15

Status pr. 31. Marts 1942.

11 200 Kr. Østift. Kreditf. 4½ pCt.	
Obl., 14. S., Dagskurs 99¼	11 172,00
Indestaaende i	
Privatbanken i København	9,75
Sparekassen for København og Omegn	884,04
Sparekassen f. Randers o. Omegn	10,83
	904,62
Kontant	23,66
	12 100,28
Foreningens Formue	12,100,28
	12 100,28

Randers, den 1. April 1942.

M. Kristensen,
Kasserer.

Ovenstaaende Regnskab er revideret, Bankbog 44 656, Sparekassebøgerne 159 125 og 58 061, Recipisesebog Nr. 207, kontant Kassebeholdning og samtlige Regnskabshilag var til Stede.

København, den 10. April 1942.

J. Mouritzen, C. A. Nielsen,
Revisor. Revisor.

Forsikringsforeningen for Tjenestemænd ved Statsbanerne.

Forsikringsforeningen afholder i Dagene 29., 30. og 31. Maj 1942 Tillidsmandsmøde paa Hindsgaul.

Der er tidligere afholdt Møder i København og Aarhus, og det forestaaende Møde er saaledes det 3die i Rækken.

Der er anmeldt ca. 40 Deltagere fra hele Landet, og der bliver saaledes givet Møde fra saa godt som samtlige Distrikter.

Der vil paa Mødet blive holdt Foredrag om Akkvitation og Skadesbehandling, ligesom der vil blive givet Undervisning i de forskellige Forsikringsbranchers Betingelser.

Formaalet med disse Tillidsmandsmøder er at dygtiggøre Forsikringsforeningens udendørs Medarbejdere i forsikringsmæssig Henseende, saaledes at Forsikringsforeningens Medlemmer trygt vil kunne henvende sig til den stedlige Tillidsmand og faa de nødvendige Raad og den rigtige Vejledning, saavel ved Tegning af Forsikringer som i Tilfælde af en indtruffen Skade.

Forsikringsforeningen har nu Tillidsmænd i alle Dele af Landet, og Jernbaneorganisationernes Medlemmer kan overallt hos den stedlige Gruppeformand faa oplyst, hvem der er Foreningens Tillidsmand i det stedlige Distrikt.

Foreningens Medlemstal pr. 1. Maj 1942 andrager 10 500 med ialt ca. 30 000 Forsikringer.





Forfylltelse efter Ans. fra 15.—4.—42:

Lokomotivfyrbøderne:

- A. J. Jørgensen, Tønder, til Sønderborg.
A. K. Skott, Tønder, til Sønderborg.

Dødsald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører:

- J. A. Mortensen, Nyborg, den 23.—3.—42.
R. C. V. Stærregaard, Orehoved, den 8.—4.—32.
F. Poulsen, Esbjerg, den 8.—4.—42.

Lokomotivførerældelserne.

Hillerød Underald.: Repræsentantens Adresse rettes til: Grønne Tofte 15.

Lokomotivfyrbøderældelserne.

- Tønder Ald.: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. Berner, Horupsgade 56, 1.
Tønder Ald.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: S. Jeppesen, Markgade 1.
Aarhus Ald.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: B. Nielsen, Ny Munkegade 94, 4.



Deres Hjem

skabes ikke ved et Tilfælde — men efter omhyggelige Overvejelser, hvor **Deres** Ønsker og Smag træffer Afgørelsen. Giv **mig** Lejlighed til — i Samraad med **Dem** — at udarbejde et Forslag. **Det koster Dem Intet** — og De vil erfare, at jeg, trods Tiderne — **ikke alene** er i Stand til at opgive Dem en Pris, som ligger under, hvad De venter, **men samtidig** — og **naturligvis** — yder Dem en **stedseverende Garanti**.
PETER RAVNØ, Gl. Kongevej 134. Central 15286.



Husk mine **Cykler** til billigste Priser samt mit 1. Klasses Reparationsværksted
P. LYNGSGAARD . Strandboulevarden 106
Telefon Øbro 6731

Café „Cosmos“, St. Kongensgade 97. Byen 3876.
Café »COSMOS« er Stedet, hvor vi mødes.
Der spises godt og til rimelige Priser. —
Middag 2 Retter Kr. 1,50 Middag 3 Retter Kr. 2,50
5 Minutters Gang til den smukke Langeliniepromenade
FELIX CHRISTENSEN

FLÆSK OG FJERKRÆ til billigste Dagspriser

Kun 1. Klasses Varer

Prøv mit hjemmelavede Paalæg

Leonhardt Burkal, Viktualiehandler
Istedgade 43 Vester 4903

Aktieselskabet Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik



Central 6388

København K.

Leverandør til Stat og Kommune

„Jeg laver selv Maden“
i „DEN GYLDNE DRUE“, Vestersøhus,
(Hj. af Gyldenløvesgade) . Telefon 13543

J. P. WIGANT, forh. Køkkenchef Hotel d'Angleterre

Restaurationen, Østerport Station,

anbefales

KNUD PAGH

KAFFEKANDEN ● Vesterbrogade 6
A. P. SKOV
Byen 6756

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.