



NO 3

5. Februar 1943

43. Aargang

UDGIFTSTAL — LØNLOVSREVISION

I Løbet af meget kort Tid, maaske om faa Dage, vil Det statistiske Departements Meddelelse om det for 1943 beregnede Udgiftstal foreligge og samtidig offentliggøres de forskellige Januar-Pristal. Naar vi siger: de forskellige Pristal, er det fordi, det nu drejer sig om hele 5 „Tal“, som paa en eller anden Maade hver for sig skulde give Udtryk for Bevægelserne i Varepriserne.

Der er først det rigtig gamle Pristal „1914-Pristallet“, som Arbejderorganisationerne hidtil har benyttet ved Lønaftaler efter Pristal; dernæst kommer „1931-Pristallet“ og „1935-Pristallet“ udregnet med Priserne i 1931 henholdsvis 1935 som Udgangspunkt, og endelig „det skrællede Pristal“. Hvortil saa kommer Tjenestemændenes Udgiftstal, som stadig beregnes paa det i Tjenestemandsloven af 1919 fastsatte Grundlag.

Det kan være svært nok for dem, som ellers beskæftiger sig med disse Forhold, at holde Rede paa, hvad hvert af de nævnte forskellige Tal betyder, men det er selvsagt endnu sværere for Organisationernes Medlemmer og for Offentligheden at følge med heri. Det er derfor nærliggende, at en Simplificering paa dette Omraade vilde være særdeles ønskelig, hvis man da kunde finde et tilfredsstillende Grundlag for en Sammensmeltning. Særligt hvis der ved en Modernisering samtidigt kunde tages Hensyn til de Merudgifter, som foraarsages ved, at Befolkningen paa Grund af Manglen paa visse Varer tvinges til at købe andre og dyrere — f. Eks. Smør i Stedet for Margarine —, eller til de for-

øgede Udgifter, der er en direkte Følge af de forringede Varekvaliteter, som medfører, at indkøbte Brugsgenstande slides langt hurtigere end tidligere.

Baade fra De samvirkende Fagforbunds Side og fra Tjenestemandsorganisationerne har man peget paa disse Forhold. Det statistiske Departement foranstaltede da ogsaa i Foraaret 1942 en ny Forbrugsundersøgelse, strækkende sig over Tidsrummet 11. April—8. Maj og omfattende 300 Familieregnskaber (vi skal senere i Artiklen vende tilbage til disse Undersøgelser), og det vil erindres, at da der i Efteraaret forhandlede mellem Regeringen og Tjenestemandsorganisationerne om Reguleringstillægsordningen, blev bl. a. ogsaa Spørgsmaalet om et ændret Grundlag for Beregningen af Udgiftstallet drøftet.

Der forelaa ikke dengang tilstrækkeligt Materiale til, at Tjenestemandsrepræsentanterne kunde tage endelig Stilling. Spørgsmaalet blev derfor udsat, til der var forelagt Centralorganisationerne yderligere vejledende Materiale.

Det vil gennem Dagspressen og Radioen være almindeligt bekendt, at der paany har været forhandlet om Sagen, men at en Ændring afvistes fra Tjenestemændenes Side. Det viste sig nemlig, at det Grundlag, Finansministeriet ønskede at benytte til Beregning af Udgiftstallet, var de ovenfor omtalte Forbrugsundersøgelser over et Tidsrum af kun 4 Uger i April—Maj 1942, og paa noget saa usikkert vilde Organisationerne ikke være med til nogen Ændring.

Der kan næppe være Tvivl om, at en Families Forbrug har ændret sig noget siden

1913—14, saa der nu bruges mere af een Varegruppe indenfor det samlede Normalbudget end dengang og omvendt mindre af en anden. Men som vi omtalte det her i Bladet i August i Fjor, viste det nye Normalbudget trods de meget betydelige Prisstigninger en samlet Nedgang paa 655 Kr. i Forhold til 1931-Budgettet; idet der f. Eks. var Stigning i Udgiften til Fødevarer, men Nedgang paa Posterne „Klæder, Fodtøj og Vask“ og „Andre Udgifter“, og det er vel tvivlsomt, om den Omstændighed, at en Familie paa Grund af Prisstigningerne og for i det hele taget at opretholde Livet tvinges til at ræoncere paa Indkøb af Klæder i nogen Tid og i Stedet anvender Pengene til Mad, kan danne Grundlaget for en varig Beregning. Foretagne sammenlignende Undersøgelser viste tillige, at 1942-Budgettet paa væsentlige Omraader regnede med et mindre Forbrug, end hvad der hidtil er regnet med ved Udgiftstallet, og dette til Trods for, at der i førstnævnte Tilfælde regnes med en større Familie end i sidstnævnte (3,84 Personer mod 3,5). Eksempelvis nævnes, at der hidtil er regnet med et Aarsforbrug af 360 kg Rugbrød, 51 kg Sigtebrød og 138 kg Franskbrød, dette er i 1942-Budgettet nedsat til henholdsvis 244 kg, 53 kg og 17 kg. Af Smør, Fedt (og Margarine) regner 1942-Budgettet med et Aarsforbrug paa 64 kg mod 82 kg efter det hidtidige Beregningsbudget. Der regnes med Forbrug af 15 kg Ost mod hidtil 25 kg o. s. v.; omvendt regnes der med større Forbrug af Fisk, Kartofler og Kaal (146 kg af sidstnævnte Vare mod hidtil 53 kg). I Betragtning af, at den statistiske 1942-Familie som nævnt er større end den hidtil ved Udgiftstalberegningen anvendte Normalfamilie, forbavser det, at det nye Budget kun regner med 2²/₅ Par nye Støvler mod 3 Par hidtil; til Gengæld er der regnet med 7 Par Forsaalinge mod tidligere 5³/₅. Til den større Familie er der endvidere regnet med 19 kg Sæbe og 10 kg Soda pr. Aar mod hidtil 31 kg henholdsvis 18 kg; det nye Budget regner i 1942 med en Aarsudgift paa kun 9,75 Kr. til Vask ude, hvor man i 1919 brugte 30,00 Kr. og i 1931 27,43 Kr.

Det er muligt, at selve Bevægelsen i Prisberegningerne for henholdsvis det her omtalte nye Forbrugsbudget og det hidtil anvendte ikke vilde afvige stort fra hinanden, naar først man var kommet ind paa det nye; men der var som sagt Usikkerhed, og da det i hvert Fald med

det her kort skitserede, beregnede mindre Forbrug af en Række Varer kunde give sig et uheldigt Udslag, samt da Tjenestemændene iøvrigt var enige om, at de nuværende ustabile Forhold ikke kunde anses for egnede til at bygge noget nyt op paa, i hvert Fald ikke uden grundige Undersøgelser, enedes Centralorganisationerne om at afvise Finansministeriets Forslag og samtidig forny Anmodningen om Nedsættelse af en Kommission til at forberede en Revision af Tjenestemandsløven, i hvilken bl. a. saa ogsaa Spørgsmaalet om Udgiftstalberegningen kan nærmere undersøges. Finansministeren for sit Vedkommende vilde ikke afvise Tanken om en Lønkommission, og han gav Tilsagn om at forelægge den for Regeringen. Det kan herefter forventes, at vi i den nærmeste Fremtid hører Regeringens endelig Svar hertil; men efter alt foreliggende at dømme tør det sikkert paaregnes, at Kommissionen om kort Tid vil være en Kendsgerning, og at det omfattende Arbejde paa en Gennemgang af Tjenestemandsløven kan begynde.

For saa vidt angaar det endnu ukendte Udgiftstal og næste Finansaars Reguleringstillæg kan vi oplyse, at Centralorganisationerne sidst i Januar Maaned i Fællesskab har tilsendt Regeringen en Henvendelse, hvori der peges paa Tjenestemændenes stærkt forringede lønmæssige Stilling, et Forhold, som bør bringes til Ophør derved, at de 5 Reguleringstillægsportioner, som efterhaanden er blevet tilbageholdt, atter udbetales. Den i sidste Nummer af Bladet gengivne Opgørelse over de forskellige Erhvervs Indtægtsfremgang siden 1939 viste, at Tjenestemandslønningerne kun er steget med 6 pCt., medens en lang Række Medborgere har faaet deres Indtægter forøget i en ganske anden Grad, helt op til ca. 150 pCt.

Tiden stiller store Krav til enhver Borger, dette er vi helt og fuldt indforstaaet med, og Tjenestemændene maa som bekendt tage mange haarde Job i Samfundets Tjeneste, men der kan ikke være nogen god Mening i, at der vedblivende skal paalægges os særlige økonomiske Byrder. De 5 tilbageholdte Reguleringstillægsportioner repræsenterer for vore Medlemmer rundt regnet 500 Kr. pr. Aar, og det er vort Haab, at Organisationernes Henvendelse til Regeringen maa finde Forstaaelse der.

ELEKTRISKE HAANDSIGNALLYGTER

Lokomotivmændenes Ønske om elek. Haandlygter paa hver Maskine blev fremsat for mange Aar siden, og det maatte gentages Gang paa Gang, men der er dog nu forløbet nøjagtigt 1 Aar, siden vi her i Bladet meddelte, at Generaldirektoratet efter længere Tids Undersøgelser havde besluttet Anskaffelse af elektriske Haandsignallygter til almindelig Anvendelse for hele Personalet, og da det som nævnt drejede sig om et gammelt Ønske, er det naturligt, at vore Medlemmer hilste den paagældende Meddelelse med Glæde.

Leveringen af Lygterne har dog trukket noget længere ud end egentligt ventet, ja, det er vel endda usandsynligt, at Foranstaltningen indtil nu er naaet at blive gennemført paa alle Lokomotiver. Det kommer derfor som en højst ubehagelig Overraskelse, at Generaldirektoratet nu meddeler, at der skal anvendes Olielygter paa Lokomotiverne, idet Elementerne i de elektriske Haandlygter hurtigt ødelægges af Varmen paa Lokomotiverne, og da det i det hele taget er vanskeligt at fremskaffe Elementer, er man ikke i Stand til at kunne efterkomme Leveringen af nye.

I April Maaned f. A. omtalte vi nærmere de elektriske Haandsignallygters Indretning og kunde allerede dengang oplyse, at det paa Grund af Materialelemangel ikke var muligt at fremskaffe den almindeligt anvendte Elementtype, men at det Firma, som leverer disse, havde konstrueret en hel ny Type. Dette kan jo tyde paa, at Materialeforholdene har nogen Skyld i det foran oplyste om Elementernes mindre Holdbarhed. Naturligvis er det vanskeligt for os at kunne udtale noget afgørende herom; men vi vil dog mene, at Miséren maa kunne afhjælpes. Det er nemlig en Kendsgerning, at saa at sige hver enkelt Lokomotivmand længe har haft en af dem selv anskaffet elektrisk Lommelyste med sig under Kørslen, idet de gammeltdags Olielygter som bekendt har været i en langt fra tilfredsstillende Forfatning. Vi har aldrig hørt noget om, at de Elementer, Personalet selv købte, blev ødelagt hurtigere end almindeligt, og da det vel tør være uden for enhver Tvivl, at hvad enten Elementet i en elektrisk Lygte tilhører Lokomotivmanden selv eller Statsbanerne, udsættes det for samme Varme paa Lokomotivet, tyder dette i Retning af, at

det er Materialet i de nye Haandlygteelementer, der er noget galt med.

Vi vil tro, at man fra Administrationens Side vil følge denne Sag nøjere, og det er vort Haab, at det maa lykkes Fabrikken at overvinde de øjeblikkelige Vanskeligheder. Lokomotivpersonalet, som netop under deres Tjeneste ved Eftersyn af Maskinerne m. v. har Brug for en god Lygte, bør naturligvis ikke være Stedbørn paa dette Omraade.

TO STØRRE UHELD MED DAGS MELLEMRUM

Da Særgodstog 4044 den 19. Januar befandt sig mellem Odense og Marslev, blev sidstnævnte Station pr. Telefon underrettet om, at en af Ledbevogtningspersonalet havde bemærket, at det røg stærkt fra Hjulaksen i en af Togets forreste Vogne. Stationen satte straks Gennemkørselssignalet paa Stop, men inden Toget var naaet saa langt, var der sket et større Uheld. Efter det hidtil oplyste er den varmløbne Hjulaksel knækket, hvorved den paagældende Vogn afsporede. Resten af Toget, som endnu var i fremadgaaende Bevægelse, har fortsat Farten og er da med voldsom Kraft trykket op i den afsporede Vogn. 3—4 af Vognene blev fuldstændig knust, og ialt 17 Vogne blev revet ud af Sporet, ligesom selve Skinnerne blev brudt op paa en Strækning af ca. 100 m. Det hele dannede et grufuldt Billede, og det er let at forstaa, at begge Spor blev spærret ved det omfattende Uheld. Heldigvis kom ingen Mennesker til Skade, og det maa siges at være et direkte Træf af Lykken, at Tog 23 den Dag var nogle Minutter forsinket, saa det kunde standses Øst for Marslev St. Dersom dette Tog havde været rettidigt, vilde det sandsynligvis have krydset Særtog 4044 netop der, hvor Afsporingen skete.

Uheldet medførte store Forsinkelser, og da der ikke kunde køres paa noget af Sporene, maatte der for Persontogenes Vedkommende foretages Udveksling af rejsende paa begge Sider af Uheldsstedet. Der forestod for det tilkaldte Hjælpemandskab et meget omfattende Rydningsarbejde, men ved ihærdigt Arbejde hele Natten lykkedes det dog at faa det ene Spor — det nordre — rensat, saa det var klar

til Kørsel næste Morgen. Derimod var selve det Spor, som Uheldstoget kørte paa, ikke farbart førend den 24. om Middagen.

Desværre hengik der ikke mere end en Snes Timer, inden der paany skete et alvorligt Uheld. Den 20. om Morgenen tørnede et Tog, som rangeredes til Afgang i Holbæk mod nogle henstaaende Vogne. Formentlig paa Grund af Forsinkelse var de sidstnævnte Vogne ikke blevet bortrangeret, og Lederen af Rangertrækket, som regnede med, at Sporet var frit, bemærkede først i en Afstand af 3—4 Vognlængder de henstaaende Vogne. Han sprang straks af den Vogn, han stod paa, og gav Stopsignaler, men paa den korte Afstand lykkedes det ikke at standse. Der tørnedes haardt mod de Vogne, som stod paa Sporet. Den forreste af disse blev fuldstændig knust og flere Vogne afsporedes. Desværre kostede dette Uheld en Mand Livet, Portør J. Olsen blev dræbt, og Overportør N. Hansen haardt kvæstet. Disse to Mand havde været beskæftiget i de henstaaende Vogne.

Det var meget mørkt og taaget den paa-gældende Morgen, hvilket besværliggjorde det frie Udsyn over Sporene. Trafikinspektør Lynge har da ogsaa udtalt, at Ulykken næppe vilde være sket, dersom vi ikke havde haft Mørklægning; i saa Fald vilde der nemlig have været tilstrækkeligt Lys til, at Rangerlederen i god Tid havde kunnet se, at det Spor, der kørtes ind paa, var belemret.

BRÆNDELSSITUATIONEN

TOGINDSKRÆNKNINGER

Mange Mennesker har i nogen Tid haft paa Følelsen, at Brændselstilførslerne her til Landet var saa smaa, at der ikke blot maatte spares mest muligt, men at man ogsaa kunde forvente brændselsbesparende Indgreb i Samfundsmaskineriet. Optimistiske, som vi heldigvis er, tog vi dog Situationen med Ro; maaske gik det trods alt alligevel bedre, end man egentlig troede.

Kort efter Aarsskiftet blev der imidlertid bebudet en Række Restriktioner, og de gennemførtes i Tiden omkring Midten af Januar Maaned: Tidligere lukning af Biografer, Teatre og andre Forlystelsesetablissementer samt af Restauranter og Selskabslokaler m. v.; tidligere Ophør med Sporvognskørsel og S-Togskørsel;

Forbud mod Belysning i Butiksvinduer og mod enhver anden Belysning i Reklameøjemed f. Eks. forskellige Handlendes Reklamemontrer i Restaurationer o. l.; Forbud mod elektrisk Opvarmning af Lokaler og mod samtidig Anvendelse af Elektricitet og Gas til Madlavning; Forbud mod Anvendelse af Elevatorer i Kontorbygninger og endelig Indskrænkning i Radioudsendelserne saavel Morgen som Aften samt Indførelse af Spærretimer midt paa Dagen. Alt sammen Foranstaltninger tilsigtende Brændselsbesparelser. Og da det samtidigt blev meddelt, at de københavnske Elektricitetsværker skal ombygges, saa de kan drives ved indenlandsk Brændsel, blev man helt klar over, hvor alvorlig Situationen var.

Det var derfor nærliggende, at den opmærksomme uvilkaarligt spurgte: Kommer der mon ikke ogsaa yderligere Begrænsninger i Toggangen? At det i saa Tilfælde blev Persontogene, det kom til at gaa ud over, maatte man ligeledes være forberedt paa; dels har de ovenfor omtalte Restriktioner jo som Endemaal at opretholde de nødvendige Brændselsleveringer til Industrien, og dels sagde Generaldirektør *Knutzen* ved sin Omtale af Statsbanernes Stilling ved Aarskiftet udtrykkeligt, at Godstransporterne i Øjeblikket er Statsbanernes Hovedopgave. Det er Godsvognenes rullende Hjul, som holder Fabrikernes Hjul i Gang, en Nødvendighed for Byggeriets Fortsættelse, fremskaffer Føde og Brændsel til Befolkningen, bringer Foder til Dyrene og fordeler Sæd og Gødning til Landets Marker.

Der hengik da ogsaa kun faa Dage efter de ovenfor omtalte Begrænsningers fulde Gennemførelse, førend det blev meddelt Offentligheden, at Regeringen havde besluttet yderligere Besparelser i Brændselsforbruget ved Indskrænkninger i Persontogstrafikken, nemlig ved fra 15. Marts at inddrage 1 Togpar paa hver Banestrækning.

Da den sidst omtalte Indskrænkning næppe er kommet helt bag paa dem, som har fulgt Udviklingen, saa godt det kan lade sig gøre, er det vel ikke nogen Overraskelse, men derfor lige ubehageligt. I Generaldirektoratet er man nu i Gang med Tilrettelæggelse af den nye Køreplan. Trafikchefen har dog ikke af den Grund opgivet Haabet om en nogenlunde tilfredsstillende Sommerkøreplan. Maatte dette Haab ikke blive beskæmmet.

NYT MATERIEL TIL STATSBANERNE

(Eftertryk forbudt.)

Ved Indgangen til det nye Aar udsendtes der fra Generaldirektoratet Meddelelse om Anvendelse af rundt regnet 54 Mill. Kroner til tekniske Arbejder inden for Statsbanerne i 1943.

For Baneafdelingens Vedkommende drejede det sig i det væsentligste om Fortsættelse af de her i Bladet i Fjor meget udførligt omtalte Sporombygningsarbejder, Sporforstærkninger, Ændringer i Signal- og Sikringsanlæg, Modernisering af Stationer, Depoter eller Lejeboliger, Viaduktanlæg m. v., medens det for Maskinafdelingens Vedkommende oplystes, at Arbejdet med Bygning af nye Lokomotiver og Godsvogne fremmes i det Tempo, Leveringerne af Materialer tillader, ligesom Installation af Trykluftbremser paa Person-, Rejsegods- og Postvogne fortsættes.

Da Medlemmerne af vor Organisation med særlig Interesse følger Udviklingen inden for Maskinafdelingens Omraade, er vi i Stand til at bringe følgende specificerede Oplysninger herom:

Der er efterhaanden bestilt 19 E-Maskiner og 10 Q-Maskiner. Af disse ventes 6 E og 6 Q leveret inden Udgangen af Finansaaret 1942/43. Med den foretagne Bestilling af E-Maskiner ventes Hurtigtogskørslen paa Sjælland efterhaanden overført fra P- til E-Maskiner, hvorved Belastningen af Togene kan sættes væsentlig op. Med dette som Baggrund vil man, efterhaanden som P-Maskinernes Bagkedler skal fornyes, paa Statsbanernes Værksteder ombygge disse Maskiner til 3-koblede med 1730 mm Drivhjul. Maskinernes Forparti forbliver uændret, men med mindre Løbehjul, ligesom Bagløberen bevares med mindre Hjuldiameter. Bagkedlen bliver af R-Typen. Den første Maskine ventes i Drift i Foraaret 1943. Naar de fornødne Erfaringer er indhentet, vil Ombygningen af flere Maskiner blive sat i Gang. Det ventes, at den ombyggede Maskine, der foreløbig vil faa Litra PR, vil faa Trækkraft som en R-Maskine og blive særdeles anvendelig til Persontog og Godstog, hvorhos den stadig vil kunne bruges til Hurtigtog med Maksimalhastighed 90—100 km.

Dobbeltmotorvogn MK/FK med Maskinkraft 1000 H., hvilket Aggregat var bestilt før Krigens Udbrud, er færdigbygget, men har ikke

været prøvekørt, da der mangler nogle Reguleringsapparater til Varmekedlen.

Motorlokomotiver Mt er i Løbet af 1942 ud rangeret til Ophugning.

Af Godsvogne er der i Bestilling 1280, af hvilke 250 aabne Vogne ventes leveret inden Udgangen af Finansaaret 1942/43.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Rengøring af Førerpladserne.

Rengøring af Førerpladserne paa vore Maskiner har tit og ofte været et Diskussionsemne paa vore Kongresser og Afdelingsmøder. Det synes, som om denne Diskussion ikke har affødt noget Resultat, og Løsningen stadig trækker i Langdrag. Diskussion og Forhaling af denne vigtige Sag maa nu afgjort høre op og en radikal Ændring være paa krævet, ganske simpelt af Hensyn til, at de forlængede Brugsterminer paa Beklædning ikke kan holde til den Tilsmudsning, som uvægerlig finder Sted paa de snavsede og uappetitlige Fyrpladser. Men skal denne Sag løses paa en for Personalet tilfredsstillende Maade, maa Depoterne, som det har været behandlet i en redaktionel Artikel her i Bladet for 20. August f. A., være med i Arbejdet. Det kan ikke hjælpe noget, at Personalet har lagt et Stykke Arbejde i Rengøringen paa Førerpladsen for saa, naar Maskinen skal tages efter Udvask eller Reparation, at finde en tilsmudset og snavset Førerplads.

Der er ofte fremsat Klage over dette Forhold, og Depoterne maa ogsaa her have et Ansvar. Det kan ikke være Mening, at Personalet skal overtage en tilsmudset Førerplads, som skyldes Depoternes manglende Tilsyn. Den Tilsmudsning, som er en Følge af Udvask, Opfyring eller Reparation, maa Depotet have Pligt til at fjerne, saa Personalet kan overtage Maskinen i samme Forfatning, hvori den blev hensat i Remisen.

Er Depoterne først med i Arbejdet, vil Personalet med større Glæde og Tilfredsstillelse kunne holde Førerpladserne rene; thi Appetitten kommer som bekendt med Maden. Paa en enkelt Mands Anvisning var det i sin Tid god Latin, at Maskinerne kunde løbe over en bred Front. Heldigvis og belært af dyrekøbte Erfaringer har man forladt den Teori og saa vidt muligt lagt Maskinløbet i Turens faste Rammer. Indenfor de faste Ture skulde det saaledes ikke være vanskeligt med fornøden Forstaaelse og Samarbejde at renholde disse Maskiner paa Førerpladsen. Anderledes stiller det sig med Maskinerne uden for Tur. Men paa dette Omraade maa Depoterne have Pligt og Ansvar for Renholdelsen, saaledes at naar Personalet overtager Maskinen er den ren paa Førerpladsen, og det samme maa være gældende, naar Personalet sætter Maskinen i Remisen; der maa sørges for Aftørring og Renholdelse, saa Kitler og Overtrækstøj kan skaaes mest mulig.

Med Hensyn til Brug af Arbejdshandskerne skulde det være unødvendigt at pege paa, at de ikke skal bruges til at aabne en Ventil eller Paasætning af Injektoren, men kun til det mere grove Arbejde som Fyrrensning og Kultagning. Det kan ikke være Meningen, at Personale, som faar udleveret Arbejdshandsker, skal bruge dem til andet Arbejde, end hvor det er bestemt. En Instruks for Brug af Arbejdshandsker kunde godt være paakrævet. I Relation til de forlængede Brugsterminer og ringere Stofkvaliteter er det aldeles nødvendigt, at Maskinernes Førerpladser bliver holdt i forsvarlig rengjort Stand. Maatte Renlighed og Aftørring paa Førerpladsen præge den kommende Tids Arbejde!

O. Løvborg.

STATSBANEISBRYDEREN »HOLGER DANSKE«

Vi Danske er jo egentlig ikke indstillet paa Vintre med vedvarende og streng Kulde. De sidst foregaaende Aars haarde og langvarige Frostperioder har derfor været uvante for os. Særlig haardt har vi følt det, naar Trafikken paa Storebælt har truet med at gaa i Staa. I saadanne Situationer har alle sat deres Haab til Statsisbryderen „Storebjørn“, der sorterer under Handelsministeriets Isbrydningstjeneste og de sidste 3 Vintre har været ført af Skibsfører J. Jørgensen fra Storebæltsoverfarten.

Det viste sig imidlertid, at „Storebjørn“ ikke kunde være til Disposition for Statsbanerne alene. Der var andet at bestille for denne vort Lands hidtil kraftigste Isbryder. Sidst paa Aaret 1940 blev det derfor besluttet, at Statsbanerne skulde have deres egen Isbryder, saa „Storebjørn“ kunde være til Raadighed andetsteds efter Handelsministeriets Ønsker.

Den ny Statsbaneisbryder blev af Fru Trafikchef Terkelsen døbt „Holger Danske“; den er bygget paa Odense Staalskibsværft. Lillejuleaften blev den forevist Pressen og en Del andre særligt indbudte (af Pladshensyn har vi ikke kunnet bringe Omtalen tidligere). Generaldirektør Knutzen oplyste ved Præsentationen, at den har kostet henved 5 Mill. Kroner; men nu skulde der ogsaa være sikret Mulighed for at holde Forbindelsen mellem Fyn og Sjælland vedlige, selv ved den stærkeste Frost.

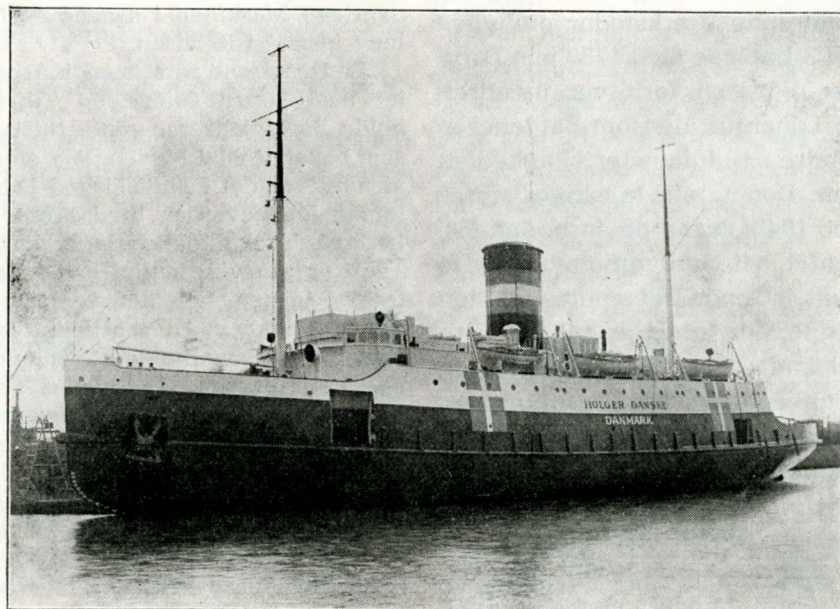
Naturligvis kan det ikke være nogen billig Historie at holde en Isbryder af „Holger Danske“s Størrelse og med dens Ydeevne i Gang; men at kunne opretholde Trafikken over Storebælt er jo livsvigtigt for vort Land.

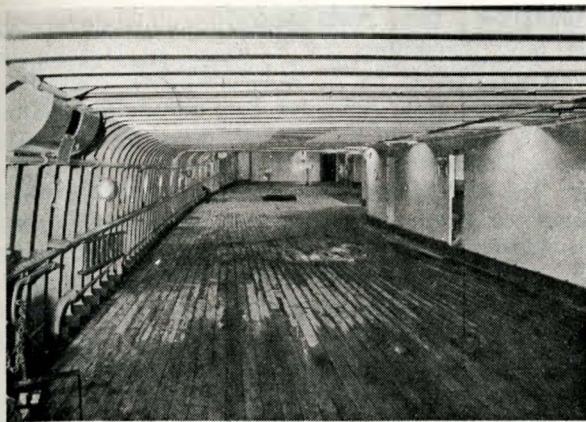
Skibet er, bortset fra ganske enkelte udenlandske Fabrikater, et solidt Udtryk for dansk Skibs- og Maskinbygnings høje Standard. Skibets fire store Kedler er udført paa Helsingør Skibsværft, Oliefyringsanlægget paa Aalborg Værft, For- og Agterstævnen paa Varde Staalværk og de tre Hovedmaskiner hos Frichs i Aarhus.

Statsisbryderen „Storebjørn“, der har været særdeles velegnet til at hjælpe Færgerne ved Storebæltsoverfarten, har i det væsentlige været Forbillede for Nybygningen med Hensyn til Undervandsform og Maskineri.

„Holger Danske“ henholdsvis „Storebjørn“ har følgende Hoveddimensioner:

| | »Holger Danske« | »Storebjørn« |
|-------------------------|-----------------|--------------|
| Længde | 62,75 m | 55,0 m |
| Største Bredde | 16,50 m | 15,0 m |
| Dybde til Hoveddæk | 7,50 m | — |
| Dybgang for | 5,4 m | 5,3 m |
| Dybgang agter | 5,9 m | 5,8 m |
| Maskinkraft | 6 000 IHK | 5 400 IHK |
| Deplacement | 8 810 t | — |
| Antal Passagerer | 600 | Ingen |





Hoveddækket, hvor de 150 Containers skal anbringes.

Den nye Statsbaneisbryder har et gennemgaaende Hoveddæk, et overliggende Passagerdæk og derover Baadedæk med Kommandobro m. v. samt et delvis gennemgaaende Mellemdæk. Det har Dobbelbund over hele Længden og 6 vandtætte tværskibs Skodder. Det er bygget som Eetrumsskib, saa det kan flyde med et hvilket som helst af dets vandtætte Rum i fri Forbindelse med Søen.

„Holger Danske“ er saaledes ikke blot et større og kraftigere Skib end „Storebjørn“, men afviger ogsaa fra denne derved, at den er saaledes indrettet, at det er muligt at medtage Passagerer og Stykgods, naar Vind- og Strømforhold er saa vanskelige, at Isbryderen ikke kan tage de store Færger med gennem Isen, men dog selv er i Stand til at forcere denne.

Paa Passagerdækket er indrettet en stor Salon med Siddeplads til ca. 600 Passagerer. Salonen er udstyret med Teaktræsbenke og Borde samt Bagagehylder. Rummet er godt opvarmet, og Passagererne kan faa den nødvendige Forplejning i Form af varme Drikke, Smørrebrød m. v. samt en enkelt varm Ret.

Paa Dækket under Passagersalonen — Hoveddækket — kan transporteres ca. 150 Transportbeholdere af den internationale „Container“ Type. Disse kan indeholde indtil een Ton Stykgods hver. Paa denne Maade kan Ombord- og Ilandsætning af Post, Stykgods og Rejsegods ske hurtigt gennem fire store Porte. Statsbanerne har til dette Brug anskaffet et større Antal „Containers“.

Skibet er forsynet med 3 Tregangs-Dampmaskiner til mættet Damp af 16 At Tryk. Der findes een Forskrue og to Agterskruer. Den forreste har væsentligt til Opgave at suge Vandet bort under Isen, saa denne ved Stævns Tryk lettere kan knuses.

Skibets 4 Hovedkedler er udført til 16 At Arbejdstryk. Hver har fire Fyrkanaler og er indrettet til Oliefyring.

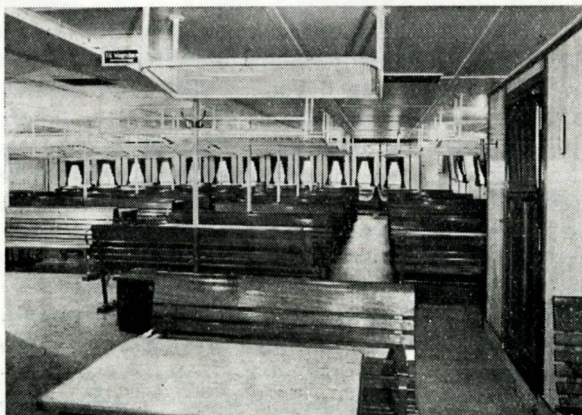
I øvrigt er Skibet udrustet med alt til en moderne Isbryder fornødent Udstyr saasom Bugerspil (indrettet for 25 t Træk), Bugserkrog, bred Fenderliste agter med en Indskæring passende til et Skibs Stævn, saaledes at et Fartøj under Bugsering kan førtøjes helt op i Agterenden paa Isbryderen.

Til Hjælp for Navigeringen findes foruden almindelige Magnetkompasser: Gyroskop-Kompas, Radiopejler og Ekkolod samt Radiotelegraf og -telefon. Der er installeret Højtaleranlæg, saa der fra Centralen kan tales til de Rum, Passagererne har Adgang til, desuden er der i Radiorummet Omstillingsbord for Telefonapparater i Skibets forskellige Rum, Kahytter og Kamre.

Paa Baadedækket er forude en stor og agterude en mindre Kommandobro, begge forsynet med Højtaleranlæg til Rorgængerer i det lukkede Styrehus og indrettet paa en saadan Maade, at Rorgængerens Gentagelse af Ordre kan høres af den, der afgiver den.

Endelig findes der paa Kommandobroen en saakaldt Kommandohøjtaler, der er drejelig og anbragt paa Styrehusets Tag. Gennem en Mikrofon kan Isbryderens Fører give Skibe, som skal have Assistance, Ordre eller Underretninger, hvilket er af største Betydning ikke mindst fordi Faren for Kollision mellem Isbryderen og et efterfølgende Skib nedsættes i betydelig Grad.

Ved Hjælp af Ballasttanke og meget kraftigt virkende Ballastpumper kan „Holger Danske“ trimmes i Søen, naar Forholdene gør dette nødvendigt. Fortanken rummer ca. 100 Tons Vand, Agtertanken ca. 70 Tons. Da Ballastpumperne har en saa kolossal Kapacitet som 800 Tons pr. Time, vil det sige, at Fortanken kan tømmes henholdsvis fyldes paa 7 à 8 Minutter og Agtertanken paa endnu kortere Tid. For saa vidt det bliver nødvendigt kan Forholdsvis Agtertanken altsaa tømmes og Isbryderen sejle et Stykke ind over Isen. Dersom denne ikke brister alene ved selve Skibets Vægt, kan der paa ny fyldes Vand i den paagældende Tank, hvorved Skibet gøres endnu tungere. Paa denne Maade kan „Holger Danske“ som en Slags Gyngest arbejds sig frem gennem Isen, og da Maskinerne er saaledes indrettet, at der paa 6 til 8 Sekunder kan skiftes om fra fuld Kraft frem til fuld Kraft bak, vil det forstaas, at det er et Skib med meget stor Manøvre dygtighed. Under Hensyn til at den sædvanlige Form for Indsugning af Kølevand kan være uheldig under Isforhold, idet Indsugningsventilerne da suger Isen fast til Skibet, er der endvidere lavet



Passagersalonen med Plads til 600 rejsende.

et Arrangement, saa der i Bunden af „Holger Danske“ findes en Slags Brønde paa samme Maade som „Dammen“ i en Fiskerbaad, herved skulde det være sikret, at der altid haves tilstrækkeligt Kølevand. Kaptajn Jørgensen, der fra sine Hjælpetogter med „Storebjørn“ er blevet landskendt og yderst populær i vide Kredse, og som nu skal overtage Føringen af „Holger Danske“, udtalte da ogsaa under Besigtigelsen, at det var hans faste Overbevisning, at der ikke i de danske Farvande kan opstaa saa tyk Is, at „Holger Danske“ ikke skulde kunne komme igennem.

Selv om det maa haabes, at der ikke bliver Brug for „Holger Danske“ i større Udstrækning, saa er det dog, hvis ugunstige Vejr-, Vind- og Strømførhold allierer sig og danner de Barrierer af Is, der i de sidste Aar har været kæmpet imod, en Betyngelse at vide Beredskabet i Orden i det Omfang, som menneskelig Magt formaar.

HURTIG OMLÆGNING AF JERNBANESPOR

I Rusland er Spormalet 1524 mm, altsaa 89 mm bredere end evropæiske Normalspor. Da der i 1860 skulde bygges en Forbindelsesbane fra den tyske Kongelige Østbane (Berlin—Køningsberg—Eydtkuhnen) til Kowno paa Warschau—St. Petersborg-Banen fik Bismark, som den Gang var Gesandt i St. Petersborg, den Opgave at søge Oplysning om, hvorvidt den russiske Regering var villig til at anlægge Banen med det normale Spormalet, 1435 mm, for at fremme Samkvemmet mellem de to Lande. Bismark kunde kort efter meddele sin Regering, at han underhaanden havde faaet oplyst, at der kun var meget lille Udsigt dertil, da den russiske Regering ikke vilde udsætte sig for, at der under en Invasion i Rusland kunde anvendes vestevropæisk Jernbanemateriel. Senere modtog han Svar fra den russiske Regering, hvori den fastholdt, at Spormalet skulde være det samme som paa de øvrige russiske Baner.

Den første russiske Jernbane, som gik fra St. Petersborg til Zarskoje Selo, blev bygget i 1836 med et Spormalet paa 6 Fod = 1829 mm. Da Bygningen af den 650 km lange Jernbane St. Petersborg—Moskwa var besluttet i 1840, søgte den russiske Regering Raad hos den amerikanske Jernbanefagmand Whistler om de grundlæggende Spørgsmaal angaaende Anlægget af Jernbanen. Whistler foreslog et Spormalet paa 5 Fod = 1524 mm, og dette har siden været Normalspor i Rusland.

Grunden til disse bredere Spor har saaledes hovedsageligst været af militær Art. Af forskellige Beretninger fremgaar det, at de tyske Tropper hurtigt har omlagt de russiske Spor til Normalspor. Et Eksempel paa, hvor hurtigt en grundigt forberedt Sporomlægning er mulig, viser den Kendsgerning, at

Japanerne i 1935 i Mandschuriet omlagde en 250 km lang Strækning fra Hsinking til Harbin paa knap 3 Timer. At det er en fremragende Præstation, fremgaar deraf, at Arbejdet, som blev udført Natten mellem den 30. og 31. August, ikke tog mere Tid, end et Eksprestog bruger til at køre over Strækningen. Det er ganske vist kun muligt, naar Omlægningen er genialt forberedt. 3000 Arbejdere var den 22. August fordelt paa Strækningen i 96 Kolonner paa gennemsnitlig 30 Mand; Skinner til at udveksle med samt Lasker, Bolte, Skruer og tilhørende Værktøj var lagt parat. Arbejderne var anbragt i Teltlejre, der var udrustet med alt, hvad der var Brug for. Signalet til Arbejdets Begyndelse blev givet om Morgenen Kl. 4,30, og allerede Kl. 7,20 — altsaa paa 2 Tim. og 50 Min. — var det færdigt. En Time senere afgik fra Banegaarden i Hsinking det første japanske Godstog over Strækningen, som før kunde befares af russiske Lokomotiver og Vogne.
Die Lokomotive.



JUBILÆUM



Lokomotivfører H. E. Pedersen, Lærkevej 3, Fredericia, kan Onsdag den 10. Februar d. A. fejre 25 Aars Jubilæum.

Herman Pedersen begyndte som Aspirant den 10. Februar 1918 i Fredericia, ansattes som Lokomotivfyrbøder i Struer den 1. Marts 1919, forflyttedes den 1. November s. A. til Fredericia. Udnævnt til Lokomotivfører i Oddesund Nord den 1. Oktober 1936, forflyttet tilbage til Fredericia den 15. Maj 1938.

Jubilaren er afholdt af saavel Kolleger som Medansatte.

Fredericia Lokomotivførerafdeling sender dig vor hjerteligste Lykønskning paa Jubilæumsdagen.

Tak for godt Samarbejde i de forløbne Aar, og Held og Lykke i Fremtiden.

S. K. Th.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 10. Februar frabedes.

A. K. Aa. Berg,
Lokomotivfører, Esbjerg.

Taksigelser.

Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

A. Th. Christiansen,
Lokomotivfører, Fa.

Min hjerteligste Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, pens. Lokomotivfører J. Rinnovs Sygdom, Død og Begravelse.

Clara Rinnov.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved vor Moders Begravelse.

V. Thorngaard, Viborg. — C. Thorngaard, Gb.

Hjertelig Tak for al udvist Deltagelse ved min ved Ulykken i Roskilde den 8. Januar dræbte Mand, Togfører H. P. Knudsens Død og Begravelse. Tak for de mange Faner ved Baaren.

Margrethe Knudsen.

Juletræsfest.

Lørdag den 9. Januar 1943 afholdt Esbjerg Afdelinger deres aarlige Juletræsfest med overvældende Tilslutning fra Medlemmerne. En overmaade vellykket og veltillægt Fest, som Festudvalget fortjener vor bedste Tak og Anerkendelse for.

For Maskinsektionens Velvillighed og Lokomotivmestrens store Arbejde med Omlægning af Tjenesten den paagældende Dag skylder vi ogsaa Tak, og ikke mindst Tak til de ikke i Festen deltagende Kolleger, som i Dagens Anledning maatte tage en ekstra Tørn.

En Deltager.

**Kong Christian den IX's
Understøttelsesfond.**

Ved det til Bestyrelsen for Kong Christian den IX's Fond senest foretagne Valg indvalgte som Suppleant for Distrikternes Bane- og Signaltjenesters Vedkommende Overbanemester I E. N. S. Christensen, 15. Overbanemesterstrækning, Odense.



Banenæstformand dræbt af Toget.

Den 22. Januar om Morgenen blev den 64-aarige Banenæstformand S. Jørgensen paakørt af et Tog tæt uden for Herning. Det var stærk Taage, og Næstformanden, som kørte paa en Skinnecykle, bemærkede ikke et kommende Tog, men Lokomotivføreren paa dette opdagede ham i en Afstand af 60—70 m. Han bremsede øjeblikkelig og gav Fløjtesignaler; Jørgensen sprang ogsaa af Skinnecyklen, men i Stedet for straks at gaa ud af Sporet, forsøgte han at faa Cyklen med, hvilket imidlertid ikke

lykkedes. Banenæstformanden blev fundet liggende bevidstløs ved Siden af Sporet, men ved Ankomsten til Herning Sygehus viste det sig, at han var afgaaet ved Døden; man ved dog ikke helt bestemt, om Dødsarsagen skyldes selve Paakørslen eller et Angstchock.

Lokomotivet kunde ikke komme ud af Remisen.

Paa Grund af sammenpresset Sne i et Sporskifte under Snevejret i Midten af Januar afsporede den 15. om Morgenen en Vogn tæt uden for Remisen i Grenaa, saa Sporet spærredes. Dette bevirkede, at et i Remisen holdende Lokomotiv, som skulde fremføre et Morgengodstog, ikke kunde komme ud. Det paagældende Tog maatte derfor aflyses.

Tilkendt 10 000 Kr. i Erstatning for 7 dræbte Køer.

En Proprietær ved Middelfart fik i September 1941 dræbt 7 ham tilhørende Køer, som var kommet ind paa Banelinien, hvor de blev ihjelkørt af et Tog. Han har hævdet, at Aarsagen til Ulykken maatte søges i, at Leddet ved en privat Overkørsel var i mangelfuld Tilstand, saa Køerne har kunnet skubbe det op, og da Statsbanerne havde Pligt til at sørge for, at Leddet var i Orden, maatte Ansvar et hvile paa dem. Han har derfor krævet en Erstatning paa henvend 10 000 Kr. Landsretten dømte Statsbanerne efter Proprietærens Paastand.

Togsprængning med overraskende Følger.

Den 16. Januar om Eftermiddagen var der i Aarhus Personbanegaard „Stop“ for det nordgaaende Ekspresstog, hvad der i og for sig ikke er noget usædvanligt i. Men da der kom Signal, og Toget sattes i Gang, sprængtes Forbindelsen mellem 2 Vogne, idet baade Kobling, Harmonikaforbindelse og Bremsledningen skiltes ad. Uheldigvis stod der netop en rejsende i Overgangen mellem disse to Vogne eller i saa umiddelbar Nærhed heraf, at han, da Harmonikaforbindelsen gik fra hinanden, faldt ud af Toget og forslog sig en Del. Han blev indlagt paa Sygehus i Aarhus, men det menes ikke, at han er kommet alvorligere til Skade. Der var ingen Fare for, at den paagældende skulde blive kørt over af Toget. Den bageste Togdel stod jo for det første fast — det var vel derfor Koblingen m. v. brast — og hertil kom, at den sprængte Bremsforbindelse ydermere foranledigede Togdelen bremsset, saa den slet ikke rokkede sig. Ogsaa den forreste Togdel standsede som Følge af, at Luftbremseledningen skiltes ad.

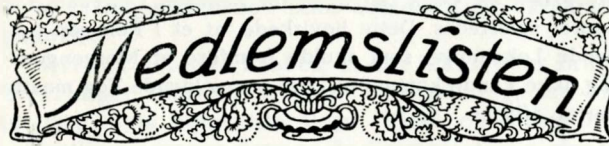
Lokomotivfører for Retten.

I September Maaned skete paa Struer Havneplads Sammenstød mellem en Lastbil og et Rangertræk. Holstebro Dagblad meddeler, at Sagen har været behandlet ved Retten Torsdag den 21. Januar, hvor Vonmanden, som førte Lastbilen, var tiltalt for Overtrædelse af Færdselsloven og Jernbanepolitiloven, medens Lokomotivføreren og Rangerlederen tiltaltes for Overtrædelse af sidstnævnte Lov, bl. a. fordi der ikke var givet Signaler, hvilket imidlertid blev bestridt fra Lokomotivførerens Side. Der er endnu ikke faldet Dom i Sagen.



Afsked:

Lokomotivfører A. E. V. A. Nielsen, Skanderborg, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 31.—3.—43 (min. Afsked).



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—1.—43:

H. J. Zschau, Langaa.

I. P. Iversen, Knudgade 12, 1., Esbjerg.



Lokomotivførerafdelingerne.

Næstved Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: K. V. M. Jensen, Kildebakken 6.

Aalborg Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. A. Jespersen, Sjællandsgade 46, 3.

Motorførerafdelingerne.

Enghave Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. Jørgensen, Apollovej 29 B, Vanløse, Tlf. Damsø 5105.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Andersen, Camilla Nielsens Vej 34, St., F.

STATSBANERNES DRIFTS-INDTÆGTER OG DRIFTS-UDGIFTER

m. v. i Oktober Maaned 1942 samt i Tidsrummet April—Oktober 1942 og en Sammenligning med Beløbene i de tilsvarende Tidsrum i 1941 i runde Summer.

| | Oktober Maaned | | 1942 | |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| | 1942 | 1941 | Forøgelse | Formind. |
| Personbefordring | 9 580 000 | 7 980 000 | 1 600 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 12 310 000 | 11 000 000 | 1 310 000 | |
| Postbefordring | 720 000 | 680 000 | 40 000 | |
| Andre Indtægter | 890 000 | 560 000 | 330 000 | |
| Indtægter i alt | 23 500 000 | 20 220 000 | 3 280 000 | |
| Driftsudgifter | 16 520 000 | 15 290 000 | 1 230 000 | |
| Driftsoverskud | 6 980 000 | 4 930 000 | 2 050 000 | |
| Afskrivning | 530 000 | 600 000 | | 70 000 |
| Forrentning | 1 160 000 | 1 300 000 | | 140 000 |
| Statens Tilskud til Driften | ÷5 290 000 | ÷3 030 000 | | 2 260 000 |
| | April—Oktober | | 1942 | |
| | 1942 | 1941 | Forøgelse | Formind. |
| Personbefordring | 72 060 000 | 61 250 000 | 10 810 000 | |
| Gods- og Kreaturbefordring | 78 240 000 | 68 470 000 | 9 770 000 | |
| Postbefordring | 4 920 000 | 4 400 000 | 520 000 | |
| Andre Indtægter | 4 860 000 | 4 120 000 | 740 000 | |
| Indtægter i alt | 160 080 000 | 138 240 000 | 21 840 000 | |
| Driftsudgifter | 109 740 000 | 99 880 000 | 9 860 000 | |
| Driftsoverskud | 50 340 000 | 38 360 000 | 11 980 000 | |
| Afskrivning | 3 710 000 | 4 200 000 | | 490 000 |
| Forrentning | 8 000 000 | 9 010 000 | | 1 010 000 |
| Statens Tilskud til Driften | ÷38 630 000 | ÷25 150 000 | | 13 480 000 |

I Forhold til Oktober 1941 er:

Indtægten af *Personbefordringen* steget med ca. 1,6 Mill. Kr.,

Indtægten af *Godsbefordringen* steget med ca. 1,3 Mill. Kr. og

forskellige *andre Indtægter* steget med ca. 0,4 Mill. Kr.

Alt i alt er *Driftsindtægterne* steget med ca. 3,3 Mill. Kr.

De egentlige *Driftsudgifter* er steget med ca. 1,2 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som i 1941/42, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i Oktober 1941 var et Underskud paa ca. 1,1 Mill. Kr. og i Oktober 1942 et Overskud paa ca. 1,1 Mill. Kr.

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.