



Nº 18

20. September 1944

44. Aargang

PERSONALEFORHOLDENES UDVIKLING

I Efteraaret 1939, da den nuværende Verdenskrig begyndte, og der straks foretoges Trafikindskrænkninger, regnede Statsbanerne med at faa overtalligt Personale. Efter Besættelsen i 1940 skiftede Billedet imidlertid. Ikke blot blev der Brug for alt forhaandenværende Personale, men Behovet steg yderligere og tog mere og mere til. Følgen var bl. a. en voksende Mangel paa Lokomotivførere. Paa vor Organisations Henstillinger blev der et Par Gange raadet Bod paa en Del af denne Mangel, men langtfra tilstrækkeligt, og til Trods for, at mellem 200 og 300 Lokomotivfyrbødere gennem længere Tid har forrettet Lokomotivførertjeneste — heraf alene ca. 80 i København — har Generaldirektoratet ikke været at formaa til at gaa med til en yderligere Forøgelse af Lokomotivførerantallet.

Som en Art Ækvivalent har man gennemført Ordningen med Konstitutionsvederlag efter et Aars uafbrudt Funktion. Dette er, maa det erkendes, en væsentlig Forbedring, men helt erstatte det manglende Avancement kan det ikke, og saa besynderligt det end kan se ud, er det dog en Kendsgerning, at Lokomotivførermanglen ikke blot ikke er standset, men tværtimod er tiltaget i den Grad, at man end ikke har haft tilstrækkeligt med lokomotivførerprøvede Lokomotivfyrbødere til at kunne bestride de forefaldende Lokomotivførertjenester, hvorfor der har maattet skrides til særlige Foranstaltninger paa dette Omraade.

Enhver Lokomotivmand, som har været i Statsbanernes Tjeneste før 1936—37, vil erin-

dre, at det i en Række Aar paa Grund af fejlslagne Personaledispositioner ikke var Distrikterne muligt at overholde de for Lokomotivpersonalet fastsatte Uddannelsesregler, hvorfor Generaldirektoratet Gang paa Gang maatte anmode Dansk Lokomotivmands Forening om at tiltræde Dispensationer. Generaldirektør Knutzen fandt dog noget saadant utilbørligt, og han krævede de idelige Dispensationer bragt til Ophør. Der blev paa Generaldirektørens Foranledning nedsat et af Administrations- og Organisationsrepræsentanter sammensat Udvalg til Løsning af Opgaven. En saadan blev baade anvist og gennemført, og dersom Krigen ikke var kommet, vilde Dispensationerne utvivlsomt have været en Saga blot, men vi er nu inde paa dem igen.

Standningen af Motortrafikken gjorde de første Dispensationer paakrævede. Motoruddannelsen kunde ikke gennemføres som foreskrevet, og da Lokomotivførermanglen gjorde det nødvendigt at faa nogle flere Lokomotivfyrbødere til at gøre Lokomotivførertjeneste, var der ingen anden Udvej end at indkalde en Del Lokomotivfyrbødere til Lokomotivføreruddannelse, uanset at de ikke forud havde gennemgaaet Motoruddannelsen. Noget saadant var uheldigt, idet det var et Brud paa Lokomotivmandsuddannelsens Grundregel; men da Trafikken jo skulde opretholdes, var der ikke andet at gøre.

I den nu forløbne Sommer er Lokomotivførermanglen imidlertid vokset i den Grad, at man heller ikke med de hidtidige Dispensatio-

ner har kunnet skaffe Personale nok til Lokomotivførertjenesten. For at kunne bestride den forhaandenværende Kørselsmængde *skulde* der skaffes mere Lokomotivførerpersonale, og der var kun 3 Alternativer: *Enten* inddrage Fridage i stort Tal for Lokomotivførere og lokomotivførerprøvede Lokomotivfyrbødere samt nægte de paagældende Orlov undtagen i særlige Tilfælde, *eller* gaa til en yderligere Dispensation, saa endnu en Del Lokomotivfyrbødere blev sat i Stand til at udføre Lokomotivførertjeneste, *eller* (som et af Distrikterne foreslog) midlertidigt benytte en Del af de gennem flere Aar ved Køretjenesten beskæftigede Maskinarbejdere til visse Lokomotivførertjenester.

Situationen var saa vel for Generaldirektoratet som for Organisationen særdeles prækar, idet Trafiken jo som allerede foran udtalt skal opretholdes. En Løsning maatte og skulde derfor findes. Den sidstnævnte af de 3 omtalte Udveje maatte paa Forhaand anses for utiltrædelig, og hvad den førstnævnte angaar, maatte den i Virkeligheden ogsaa anses for omtrent uigennemførlig, hvis man da vilde være paa den sikre Side med Hensyn til Togfremførelses-tjenesten; thi Lokomotivpersonalet er gennem Aarene blevet spændt saa stærkt for, at de har al den Frihed behov, de kan faa. Tilbage var der i Realiteten kun eet Forslag. Generaldirektoratet henstillede derfor, at vi gik helt ned til den i Politireglementet tilladte Tjenestealdersgrænse for Lokomotivfyrbøderes Benyttelse til Lokomotivførertjeneste. Fra vor Organisations Side var der mange Betæneligheder; men efter at Generaldirektoratet havde erklæret sig enig i forskellige begrænsende Forbehold, gav Organisation sin Tilslutning.

Visse Steder i Medlemskredsen er der kommet Utilfredshed til Orde, fordi Hovedbestyrelsen er gaaet med til denne Ordning; men der var som sagt et enten—eller, og en yderligere Skærpelse af Køretjenesten, som Orlovsnægtelser og Fridagsindskrænkninger vilde have været, *turde* Hovedbestyrelsen ikke tiltræde. Noget saadant kunde eventuelt indeholde en Svækkelse af Sikkerhedstjenesten, nemlig saafremt Personalet ikke kunde møde nogenlunde udhvilet til Tjeneste.

Vi ønsker dog samtidig at give Udtryk for, at selv om Organisation har tiltraadt den i det foregaaende omtalte Dispensation for en Del Lokomotivfyrbøderes Vedkommende, har

vi endnu ikke tiltraadt, at Lokomotivmestrene gør Lokomotivførertjeneste. Noget saadant er dog forekommet. En Lokomotivmester ved et af vore store Maskindepoter har haft den Dristighed at køre en Tur som Lokomotivfører for et Prøvetog; hvilket Tog efter det for os oplyste udmærket kunde have ventet. Da Togkontoret erfarede, at der ikke var Lokomotivførere til Prøvetog, vilde man aflyse Toget, men den paagældende Lokomotivmester fik den besynderlige Idé selv at ville spille Lokomotivfører og overtog saa Tjenesten paa den ene Maskine.

Det næste, vi faar at se paa dette Omraade, bliver maaske, at en af de fra Værkstedstjenesten udgaaede Lokomotivmestre gaar over i Værkstedet og begynder at udføre Reparationsarbejder der, fordi denne eller hin Maskine savnes til Kørslen. Det vilde i saa Tilfælde ikke være længe, førend den paagældende af rette Vedkommende vilde blive belært om, at Maskinarbejdergerningen i Statsbanernes Værksteder og Remiser udføres af dertil antagne Haandværkere og ikke af emsige Lokomotivmestre. Paa samme Maade vil ogsaa vi gerne benytte Lejligheden til at bede den ovenfor omtalte Lokomotivmester om venligst at overlade Lokomotiv-Køretjenesten til det kørende Personale. Lokomotivmestrene har forladt Køretjenesten for at gaa over i en anden Gerning, og vi skal meget have os frabedt, at de giver Gæsteroller som Lokomotivførere. Ved nærmere Overvejelse vil den gode Lokomotivmester sikkert ogsaa nok komme i Tanker om en eller anden for Lokomotivførere fastsat Bestemmelse, som han maaske ikke opfylder. Altsaa Fingrene af Fadet for Fremtiden.

Det samme gælder Lokomotivinstruktørerne. Vi har tidligere her i Dansk Lokomotiv Tidende gengivet Normeringslovforslagets Bemærkninger til de nye Pladser som Instruktører, men skal gerne gentage, at de ommeldte Pladser skulde besættes med 4 særligt egnede Lokomotivførere, der til Hjælp for de tilsynsførende Maskiningeniører tages fra Køretjenesten og benyttes som Instruktører i Damplokomotivtjenesten. Dette er de paagældendes Arbejdsfelt, og det maa de holde dem til. Hvad enten den tilsynsførende Maskiningeniør kører med paa Maskinen eller en Lokomotivinstruktør gør det, skal der være en for Togfremførelsen ansvarlig Lokomotivfører, og det er som bekendt denne.

der har Ansvaret, selv om Maskiningeniøren — eller Instruktøren — foretager Manipulationer med Maskinen. Lad os ikke glemme det.

Nu vi er i Gang med at tale om Dispensationer, er det bedst ogsaa at gøre opmærksom paa, at der heller ikke er dispenseret fra den fastsatte Bestemmelse om, hvem man maa benytte til Lokomotivfyrbødertjeneste paa de store Lokomotivtyper og hvem man ikke maa anvende dertil. For en Del Aar siden var der i denne Henseende Vanskeligheder i Helsingør; nu synes man at have en svigtende Hukommelse i den anden Ende af Kystbanen. 1. Distrikt bør sikkert gøre Godsbanegaardens Maskindepot opmærksom paa, at der findes Forskrifter om, hvem man ikke maa sætte til Lokomotivfyrbødertjeneste f. Eks. paa en S-Maskine. Det er beskæmmende, at nogle Maskindepoters Ledere husker saa daarligt; en Opfriskning nu vil forhaabentlig bedre Hukommelsen og erindre de Herrer Lokomotivmestre om, at de ikke har Bemyndigelse til at dispensere fra de mellem Generaldirektoratet og Organisationen truffne forskellige Aftaler.

HELLIGDAGSFRIDAGENE ENDNU EN GANG

I Fortsættelse af vore tidligere Artikler om det Forhold, at Distrikterne i April Kvartal i Aar fejlagtig har gjort Fridagene op paa Grundlag af et samlet Antal for Kvartalet (19) i Stedet for at beregne dem pr. Maaned, som de rettelig skal, gengives her en Sag, Organisationen for nylig har beskæftiget sig med, og som udmærket illustrerer vort Synspunkt.

En Mand, der kører i fast Tur og som har haft 19 Fridage i April Kvartal, men vel at mærke kun de Fridage, Turen af sig selv gav, hævdede paa Grundlag af vore Oplysninger at have 3 Fridage til gode for Maj Maaned, hvor han kun havde haft 4. Distriktet vilde ikke anerkende dette, men henviste til, at der tilkom ham 13 ordinære Fridage + 6 Helligdagsfridage = 19, og da han havde haft dette Antal, var der intet at godtgøre.

Organisationen tilskrev 2. Distrikt saaledes:

„Distriktet har nægtet at godtgøre Lokomotivfyrbøder N.N. 3 Fridage, som han har faaet for lidt i Maj Maaned d. A.

Idet Foreningen maa give Lokomotivfyrbøderen

Medhold i, at han har 3 Fridage til gode, anmoder vi herved Distriktet om, at Erstatningsfridage maa blive ham tildelt eller kontant Godtgørelse udbetalt.

N. N. kører i fast Rangertur; han har haft følgende Fridage:

April: 2., 3., 6., 7., 9., 10., 16., 25. og 30.

Maj: 2., 10., 17. og 25.

Juni: 1., 11., 15., 23., 24. og 30.

Det maa herved tages i Betragtning, at ingen af disse Fridage er særligt tildelte Helligdagsfridage e. l., men at de alle er faldet i den faste Tur, jfr. dennes Opstilling; vi kan tænke os, at N. N. i April Maaned netop kørte paa et Sted i Turen, hvor visse bestemte Tjenester bortfalder paa Helligdage.

I H. t. den mellem Generaldirektoratet og Jernbaneorganisationerne truffne Aftale skal Fridagene i April Maaned anses som dækkende ikke blot de 4 alm. Maanedsfridage, men tillige de 3 særlige Helligdage samt Kvartalsfridagen. For Maj Maaned har N. N. ligeledes Krav paa 7 Fridage, og da han kun har faaet 4, reterer der 3, som skal godtgøres ham. Fridagene i Juni kan man i denne Forbindelse se fuldstændigt bort fra, da de er faldet i den faste Tur og saadanne ikke kan bruges som Erstatningsfridage; iøvrigt er disse Fridage formentlig givet for at holde Turens Tjenestetimetale nede, idet der jo kun var 4 Fridage i Maj.

Vi forventer herefter, at Distriktet snarest vil godtgøre Lokomotivfyrbøder N. N. de 3 manglende Fridage.“

En Maaned efter kom Distriktets Svar. Det var kun paa fire Linier, men tydeligt nok:

„Under Henvisning til Dansk Lokomotivmands Forenings Skrivelse af 10. August — Nr. 3688 — meddeles, at der vil blive anvist Lokomotivfyrbøder N. N. Betaling for 3 manglende Fridage for Maj Maaned.“

Da denne Sags Enkeltheder er et udmærket Eksempel til Forstaaelse af Fridagsbestemmelserne, optrykkes den til Orientering for Medlemmerne.

FLYVERANGREBENE DEN 27. AUGUST

(Eftertryk forbudt.)

I Løbet af de fire Aar, vort Land har været besat af fremmede Tropper, har der ved flere Lejligheder af allierede Flyvere været skudt paa Lokomotiver og Tog.

Det første Tilfælde var i Ringkøbing, hvor der kun skete materiel Skade, idet et Lokomotivs Kedel og Tender blev gennemhullet. Derpaa fulgte Angrebet paa et Tog i Nærheden af Over Jersdal, hvor Lokomotivføreren blev saa-

ret. Det næste var ved Døstrup; hér dræbtes baade Lokomotivfører og Lokomotivfyrbøder. Under Angrebene ved Forlev og Orehoved skete der kun materiel Skade, og det er endnu i frisk Erindring, at saavel Lokomotivføreren som Lokomotivfyrbøderen blev lettere saaret ved Luftangrebet i April d. A. ved Ejby. I ingen af disse Tilfælde har Angrebene dog været af et saadant Omfang og haft saa grufulde Følger, som ved dem, der fandt Sted i Vestjylland Søndag den 27. August.

I sidste Nummer af Bladet omtaltes det passerede kort; vi skal her bringe nogle supplerende Oplysninger.



A. L. S. A. Jensen.

Lokomotivfører Anker Jensen og Ekstraandværker P. H. Nielsen var lige kørt fra Vemb med Særtog 8332, da deres Tog blev angrebet. Maskinen, K. 597, var kørt fra Struer med Tenderen forrest. Derfor havde Personalet rullet Bagejlet ned, og da de kun havde holdt ganske kort Tid i Vemb, var det endnu ikke blevet rullet op.

Angrebet kom fra højre Side. Maskinen og Tenderen er ramt af henved et halvt hundrede Projektiler; et af dem er omtrent trængt igennem højre øverste Lineal, mange er gaaet ind i Kedlen og gennem Førerhuset, hvor bl. a. Fløjterøret er skudt over. P. H. Nielsen blev ramt i Hovedet, derimod blev Lokomotivføreren ikke truffet af Kuglerengen.

Den udstrømmende Damp væltede ind over de to Mænd paa den tildels tillukkede Førerplads, og de blev begge stærkt skoldet. Det er f. Eks. oplyst, at Anker Jensens Hud var fuldstændigt i Laser.

Da Toget var standset, gik de to Lokomotivmænd til et Vogterhus for at søge Dækning. Herfra blev de kørt til Sygehuset, hvor de begge afgik ved Døden samme Aften. Lokomotivfører Anker Jensen var ved Bevidsthed, indtil

kort før han døde, og han vedblev at sige, at man særlig maatte sørge for hans Lokomotivfyrbøder, der var endnu haardere medtaget end han selv.

P. H. Nielsen blev begravet i Viborg den 31. August og Anker Jensen i Struer den 2. September, begge under meget stor Deltagelse.

Tog 339, der med Loko K. 596 førtes af Lokomotivfyrbøder R. L. Olesen med Ekstraandværker Ib Olsen (Søn af Lokf. O. G. Olsen, Str.) som Lokomotivfyrbøder, var afgaaet fra Tim St., uden at nogen havde mærket noget usædvanligt. Umiddelbart før Toget naede He St., begyndte 4 Flyvere at kredse om Toget; de blev bemærket af Passagererne, derimod havde Personalet paa Maskinen ikke set de fremmede Flyvere, de havde deres Opmærksomhed henvendt paa Indkørselssignalet til He, og i Larven fra Lokomotivet kunde de heller ikke høre Flyvernes Motorstøj.

Straks ved den første Salve fra Flyverne blev saavel R. L. Olesen som Ib Olsen saaret. De troede begge, det var en ved Sabotage forarsaget Bombeeksplosion. Førerhuset fyldtes øjeblikkeligt med Damp, som forhindrede Udsyn og Orientering. Lokomotivføreren lukkede straks Vandstandshanterne og gjorde Foranstaltninger til Togets Standsning. Den næste Salve fulgte umiddelbart efter, og endnu mente Lokomotivføreren, at det var Bomber fra Banelagemet. Ib Olsen sprang af, inden Toget var helt standset. Da det holdt stille, krøb han under en af Personvognene og ned i Grøften, og her blev han paany ramt af et Projektil. Først da R. L. Olesen efter den endelige Standsning kom ned paa Jorden og kom fri af de fra Maskinen udstrømmende Dampmængder, blev han klar over, at de var ude for et Flyverangreb. De maatte forblive i Dækning i en Snes Minutter, da Flyverne vedblev at kredse om Toget.

Den fungerende Lokomotivfører Olesen blev saaret af et Projektil, som trængte ind i højre Ben under Knæet og fortsatte ned til Anklen; desuden saaredes han af Projektilsplinter forskellige Steder paa Kroppen. Han er nu udskrevet fra Hospitalet og befinder sig i sit Hjem, hvor han efter Omstændighederne har det godt.

Ekstraandværker Ib Olsen blev som tidligere oplyst haardt saaret, og der venter ham

et langt Sygeleje. Han er ramt baade i Maven og i Benene; den ene Hæl og Ankel er knust.

Ogsaa denne Maskine var ramt af ca. 50 Projektiler, næsten alle fra højre Side. Flere er trængt ind i Kedlen og har foraarsaget den kraftige Dampudstrømning, andre er gaaet gennem Førerhuset. Tenderen blev gennemhullet, saa Vandet løb af. Ogsaa Hovedluftbeholderen blev truffet. Et af Projektilerne er trængt omtrent 100 mm ind i en Hjulbandage.

Tog 3348 (ikke 2348 som tidligere anført), der kørtes med D-Maskine 858, var paa Vej fra Lem til Velling og var kun naaet 2—3 Kilometer Nord for sidstnævnte By, da Lokomotivfører H. C. C. Loof Nielsen og Ekstrahaandværker H. C. H. Christensen saa 4 Flyvemaskiner komme fra sydvest og flyve i samme Retning, som Toget kørte. De kunde ikke se Nationalitetsmærkerne, og da der ikke var meddelt dem noget om Flyvervarsling, anede de ikke Uraad. Flyverne vendte imidlertid om og kom skraat fra højre mod Toget. Loof Nielsen saa pludselig nogle Glimt fra en af Maskinerne og mærkede i det samme, at han var ramt i Hovedet. Han satte straks Bremsen i Virksomhed og raabte til Husted Christensen, at de hellere maatte springe af for at komme i Dækning. Saa snart Farten tillod det, sprang Loof Nielsen og saa selv af; i Springet blev han atter ramt af et Projektil; denne Gang i højre Overarm.

Lokomotivet var stærkt indhyllet i udstrømmende Damp fra den gennemhullede Kedel, men Flyverne vendte dog 2 Gange tilbage og beskød det fra begge Sider. Da Angrebet var forbi, saa Personalet atter kunde komme frem af Dækningen, bragte Togpersonalet den saarede Lokomotivfører til en Ejendom i Nærheden. Forinden havde han spurgt efter sin Lokomotivfyrbøder, der ikke var blevet set noget Sted, og to Togbetjente fandt da Husted Christensen liggende saaret og skoldet i Lokomotivets Førerhus. Han blev bragt samme Sted hen som Loof Nielsen, hvorefter der rekvireredes Ambulance, men da Uheldet ved He lagde fuldt Beslag paa Læger og Ambulance fra Ringkøbing, maatte de saarede fra Lem sendes til Tarm Sygehus.

Ekstrahaandværker Husted Christensen, der baade var ramt i Hovedet og stærkt forbrændt, døde paa Vejen til Sygehuset. Han blev under stor Deltagelse begravet i Esbjerg den 1. Sep-

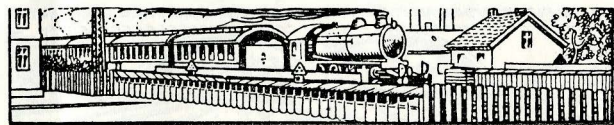
tember. Lokomotivfører Loof Nielsen er haardt saaret; han er ramt ved Tindingen og i Baghovedet samt i højre Overarm. Han har to Gange faaet Blodoverføring.

Baade Lokomotivet og Tenderen er beskudt fra begge Sider og menes ramt af ca. 100 Projektiler. Som før nævnt er Kedlen gennemhullet. Det samme gælder Røgekammeret. Ogsaa venstre Kobbeltang er gennemhullet flere Steder.

Tog 2353 er vistnok det sidste af de fire Tog, som blev angrebet. Lokomotivfører L. N. Andresen og Lokomotivfyrbøderaspirant H. T. Lund fremførte Toget med Loko D 853. Da de undervejs til Gørding var et Stykke fra Bramminge, bemærkede de nogle Flyvemaskiner komme sydfra i lav Højde hen over Toget, dog uden at angribe. Flyverne kom imidlertid ret hurtigt tilbage og gik da over til Angreb, og ligesom ved de andre Tilfælde blev der rettet ialt 3 Angreb mod Toget. Maskinen blev beskudt fra begge Sider. Flere Projektiler er gaaet gennem Kedlen, Dampdomen og Førerhuset, nogle er endog trængt dybt ind i Hjulbandagerne. Fløjterøret og Røret til Kedelmanometret er gennemskudt — dette skete allerede ved det første Angreb — saa Dampen havde frit Udlob. Det er derfor let at forstaa, at Personalet paa Maskinen blev slemt skoldet.

Lokomotivfyrbøderaspirant Lund, som var haardt medtaget, afgik Morgenen efter ved Døden paa Ribe Sygehus. Han blev under stor Deltagelse begravet i Tønder den 31. August. Lokomotivfører Andresens Forbrændinger var af mildere Karakter; han er udskrevet fra Sygehuset og har det nogenlunde godt, omend han — let forstaaeligt — endnu er stærkt deprimeret.

Som en samlet Betragtning kan man paa Grundlag af det oplyste gaa ud fra, at det i alle fire Tilfælde har været Lokomotiverne — og særligt Dampkedlerne — som har været Flyvernes Maal. Dette er i Overensstemmelse med, hvad en sagkyndig tidligere har udtalt, nemlig at Lokomotiver betragtes som Størvildt ved Luftangreb.



FRA MEDLEMSKREDSSEN

Afløsningsforhold.

Den permanente Lokomotivførermangel, vi stadig har inden for D. S. B., er efterhaanden resulteret i, at langt de fleste eksaminerede Lokomotivfyrbødere forretter Førertjeneste. Da det paa Grund af de unormale Forhold har vist sig umuligt at faa Lokomotivførernormativet ansat i passende Forhold til de stillede Krav, burde man betragte det som givet, at den Lokomotivførertjeneste, der ikke kan bestrides af de for faatallige Førere, forrettes af de i Anciennitet værende ældste Lokomotivfyrbødere. Dette bliver vel ogsaa praktiseret i Almindelighed, lige saa vel som der i Tilfælde, hvor Lokomotivførermangel paa de enkelte Depoter ikke har kunnet afhjælpes af de der hjemmehørende eksaminerede Lokomotivfyrbødere, er sket Udligning ved Udstationering af eksaminerede Fyrbødere fra andre Depoter, hvor der har været en mindre Mængde Førerafløsning.

I den senere Tid er der imidlertid i 1. Distrikt praktiseret en ny Maade at ordne Førerafløsningen paa; en Maade, som maa siges at være mere end mærkelig. Hvis der paa et enkelt Depot har været saa megen Lokomotivførerafløsning, at den ikke har kunnet bestrides af de paa Depotet værende eksaminerede (altsaa lokomotivførerprøvede) Lokomotivfyrbødere, har man i Stedet for at udstationere af de øvrige i Distriktet værende eksaminerede Fyrbødere dispenseret fra de bestaaende Uddannelsesregler og har ladet Lokomotivfyrbødere, der kun har været ansat ganske kort Tid, aflægge en midlertidig Prøve, som kun giver Ret til Førerafløsning ved Rangering. Er da Rangering ikke lige saa fuldt kvalificeret Førerarbejde som Strækningstjeneste? Det maa man aabenbart ikke mene i Distriktet, siden man ikke først bruger det Antal eksaminerede Fyrbødere, som forefindes. Mange af disse har været ansat i baade 5 og 6 Aar og maa stadig forrette Strækningstjeneste som Fyrbødere rundt om paa enkelte af Distriktets Depoter.

Naa, alt dette kunde man maaske forsone sig med, hvis det kun gjaldt Afhjælpning af Lokomotivførermisereen inden for det enkelte Depot; men naar man saa oven i Købet fra samme Depot udstationerer 10 à 15 Fyrbødere til Forrettelse af Førertjeneste i 2. Distrikt og lader den yderligt opstaaede Mangel paa eksaminerede Fyrbødere erstatte af midlertidigt prøvede uden at bruge de langt ældre eksaminerede Fyrbødere fra andre Depoter i Distriktet, saa er det mildt sagt, at man gør store Øjne!

Mon der ikke er noget som burde rettes her?

G. A. Hansen,
Korsør.



ET MÆRKELT LOKOMOTIVNAVN

Et af de mærkeligste Lokomotivnavne er sikkert Navnet „Best Friend of Charleston“ (Charlestons bedste Ven), som var Navnet paa det første Damplokomotiv, der byggedes til South Carolina Canal & Railroad Company. Dette Kompagni planlagde i 1827 en Jernbane fra Charleston med en Længde af 218 km, og det var Hensigten at drive den med Hestekraft, som paa den Tid var almindeligt i Amerika.

Noget af det første man foretog sig var at udskrive en Konkurrence om et velegnet Hestekøretøj, og der blev udsat en Belønning til den, der byggede det bedste. En Ingeniør af tysk Afstamning, C. E. Detmold, vandt Prisen paa et Hestekøretøj, som ses i Fig. 1. Vittige Hoveder kaldte det „Den flyvende Hollænder“. Det blev, som det fremgaar af Billedet, trukket af en Hest, som løb paa en endeløs, rullende Platform. Med 12 Passagerer skal det have opnaaet en Hastighed af 19 km/T. — en Ydelse, der regnedes for tilfredsstillende. En Vogn med Sejl prøvedes ogsaa, men den maatte opgives, da Masten knækkede under et heftigt Vindstød og rev flere Passagerer med sig.

Imidlertid begyndte man at tænke paa at anvende Dampkraft og antog dertil en Ingeniør, Horatia Allen, som havde aftaget Lokomotiver i England til Delaware & Hudson Banen. I December 1830 meddelte Carolina-Banens Direktion, at de af en Mr. E. L. Miller havde købt et Damplokomotiv paa 6 HK, og at det skulde bruges til Persontrafik paa det færdigbyggede Stykke Bane, som hidtil var befaret med Hestekraft. Endvidere at Afgangstiderne fra Charleston skulde være Kl. 9 Fm. og Kl. 3 Em., og de vilde blive nøje overholdt.

Lokomotivet er gengivet i Fig. 2. Det var bygget i West Point Foundry, New York, og leveret til Charleston ad Søvejen. Det havde, som det skimtes i Billedet, to skraat liggende, indvendige Cylindre, der virkede paa Hjulakslen nærmest den opretstaaende Kedel. Cylindrenes Diameter var 152 mm, Slaglængden 460 mm og Hjuldiameteren var 812 mm. Vægten var 3,75 t uden Vand og Brændsel (Brænde). Med 2 Vogne og 41 Passagerer kørte det gennemsnitligt 25 km/T., derunder 33,7 km/T. paa horisontal Bane. Under Prøveture præsteredes en Hastighed af 50 km/T.

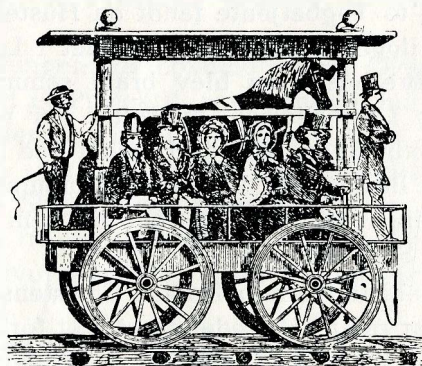


Fig. 1. South Carolina Banens Hestekøretøj.

MEDDELELSE FRA LANDSOPLYSNINGSUDVALGET

Paany kalder D. L. F. sine Medlemmer til Oplysningsarbejdet.

Hos de allerfleste Mennesker er der en dyb Trang til at vide og forstaa, hvad der foregaar omkring dem, og det er Oplysningsarbejdet, som skal nære denne Trang. Gennem Studiearbejdet faar man Klarhed over, at saafremt Menneskeheden skal naa frem til mere ideelle Tilstande, maa Kundskabsskabsviden og Oplysning være en af Grundpillerne i et Samfund, hvor ikke Jern og Blod, men Aand er en afgørende Faktor i Menneskeheden.

Medlemmerne maa nu begynde at tilrettelægge Studiearbejdet for den kommende Vinter. Der kan oprettes Studiekredse over et hvilket som helst Emne, saasom Fagforeningskundskab, Samfundskundskab, Fritidsproblemer, Fagorganisationerne og Norden o. s. v.

Hjemmestudiekredse kan oprettes, hvor tjenstlige Forhold hindrer Afdelingerne i at oprette en Studiekreds.

Læsning og Drøftelse af Skønlitteratur i Tilknytning til Studiearbejdet giver en høj æstetisk og et vidt kulturelt Udsyn. Sangen maa heller ikke forglemmes; thi den er et meget væsentligt Led i Oplysningsarbejdet.

A. O. F.s Bogkreds bringes ogsaa i Erindring. Priserne er følgende: Bøger i Bogskabsbind 4,50 Kr., hæftet i Omslag 3,00 Kr. Indmeldelse kan ske hos underskrevne.

Opmærksomheden henledes paa, at alle Fore-spørgsler Oplysningsarbejdet vedrørende saavel fra Enkeltmand som fra Grupper — herunder Hjemmestudiekredse — besvares gerne og omgaaende.

A. O. F.s Brevskole, som behandler alle aktuelle Spørgsmaal, bringes ligeledes i Erindring. Den omfatter bl. a. Fag som:

Dagliglivets Regning 1 og 2, Skriftlig Dansk, Skrivning, Dirigentvirksomhed, Skattevæsen og Skatteligning, Noder, Musik og Sang, Dagliglivets Retsregler, Aktuelle Fagforeningsproblemer, Stenografi o. s. v.

For at opnaa Tilskud til Oplysningsarbejdet maa Meddelelse om dettes Paabegyndelse saavel fra Enkeltmand som gruppevis Kursus indsendes til underskrevne. Denne Betingelse gælder ogsaa for enhver anden Form for Studiearbejde. For Deltagelse i Brevskoleundervisning vil man faa refunderet det fulde Beløb for indtil 2 Kursus.

For Sprogkursus ydes kun Tilskud, for saa vidt Vedkommende bevisligt deltager i en Studiekreds eller faar Undervisning pr. Brev i et eller andet Fag.

Kalkulationer og Regnskaber maa altid være underskrevet af rette Vedkommende og saaledes affattet, at de ikke giver Anledning til, at saavel enkelte som flere Ting trækker i Langdrag.

P. U. V.

P. Sessing,

Torbenfeldtsvej 37, 1. tv., København, Brønshøj.

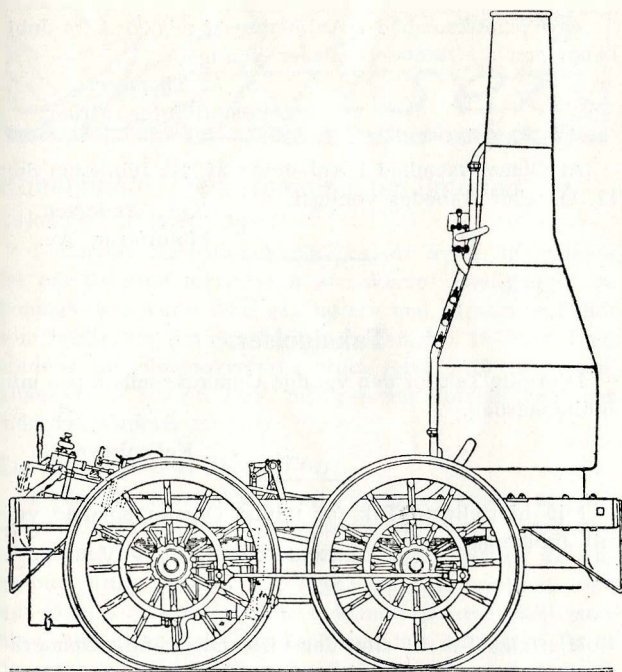


Fig. 2. South Carolina Banens første Lokomotiv.

I Juni 1831 eksploderede Kedlen; det var ikke paa Grund af Fejl i Materiale eller Bygning, men fordi Fyrbøderen var irriteret af den hvæsende Lyd fra Sikkerhedsventilen, naar den blæste, og derfor satte den i Klemme, saa den ikke kunde blæse af. „Best Friend of Charleston“ blev istandsat og indsat i Driften 1832 under Navnet „Phønix“. Det eksisterede endnu i 1938.

Den ovennævnte E. L. Miller var en indflydelsesrig Borger i Charleston og har antagelig siddet i Banens Direktion. Man antager, at han har givet Lokomotivet Navnet „Best Friend of Charleston“. Om han har været Ingeniør, ved man ikke, men han har i hvert Fald taget livlig Del i Konstruktionsarbejdet paa Lokomotiver. I 1834 fik han Patent paa en Trækkekraftformerer (traction increaser), hvis Særkende var, at en Del af Tenderens Vægt overførtes paa Maskinen. Konstruktionens Enkeltheder kendes ikke, men Baldwins Lokomotivfabrikker afkøbte ham Patentet for 9000 Dollars.

Miller arbejdede sammen med Baldwin, og Baldwins Lokomotiv Nr. 2 gik i 1834 til South Carolina Banen. Det var et 2 A-Lokomotiv med Drivakslen siddende bag Fyrkassen. Cylindrenes Diameter var 254 mm, Slaglængden 406 mm, Drivhjulsdiameteren 1372 mm. Dets Navn var „E. L. Miller“.

Die Lokomotive.

En Kæmpedrejeskive.

Union-Pacific-Banen i Amerika har for sine nye 2 D + D 2-Mallet-Lokomotiver taget en Drejeskive paa 140 Fod = 42,67 m i Brug i Green River, Wyo. Det turde være den største Drejeskive i Verden.

Die Lokomotive.



JUBILÆER

Den 22. September kan Lokomotivfører *N. C. Hansen*, Brande, fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Hansen blev ansat som Lokomotivfyrbøder i København og blev senere Elektrofører samme Sted; ved sin Udnævnelse til Lokomotivfører kom han her til Brande som saa mange andre gennem de senere Aar.

Hansen hører til de stille Mennesker, der ikke ønsker at gøre sig bemærket i det daglige, men kaldes der paa ham, er han altid rede til at hjælpe og tage en Tørn, hvilket hans Kolleger er ham Tak skyldig for.

Hansens fynske Humør virker altid som et frisk Pust og fremkalder den rette Stemning paa Stuen.

Brande Afdelinger ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen. F. L.



Torsdag den 28. September kan Lokomotivfører *M. A. Nielsen*, Havrevænget 3, Næstved, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D.S.B. Jubilæren begyndte som Aspirant i Roskilde den 28. September 1919, forfremmet til Lokomotivfyrbøder den 1. November 1920 paa Gb., forflyttet tilbage til Roskilde den 1. Juni 1921. Forfremmelsen til Motorfører II kom den 15. Maj 1938 med en Forflyttelse til Næstved og til Motorfører I den 1. September 1939 med en Forflyttelse til Helgoland. Udnævnelsen til Lokomotivfører kom den 1. April 1940 med Depot i Gedser, men Nielsen søgte atter til Næstved og kom hertil den 1. Januar 1941.

Nielsen har ved sit stille og rolige Væsen skaffet sig Venner ved de Depoter, hvor han har gjort Tjeneste. Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Festdagen; vi takker dig for din Pligtopfyldelse i din Gerning og for det gode Kammeratskab, du altid har udvist, samt haaber, at vi endnu i mange Aar maa beholde dig i Lokomotivmændenes Rækker. K. J.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Oktober frabedes venligst. *J. E. Stahnke,*
Aalborg.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 5. Oktober frabedes venligst. *A. E. Rasmussen,*
Lokomotivfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum den 5. Oktober frabedes venligst.

S. R. Thomasen,
Lokomotivfører, Struer.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 12. Oktober frabedes venligst.

E. L. Andersen,
Motorfører, Av.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for den venlige Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag.

A. J. Lassen,
København Gb.

Min hjerteligste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokomotivfører M. V. Jensen,
Struer.

Hjertelig Tak til alle, der viste mig venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

S. C. N. Edelvold,
Lokomotivfører, Fa.

Inderlig Tak for den store Deltagelse ved min kære Mands, vor gode Fars Død og Begravelse. Tak til alle, som viste ham Venlighed under hans lange Sygeleje.

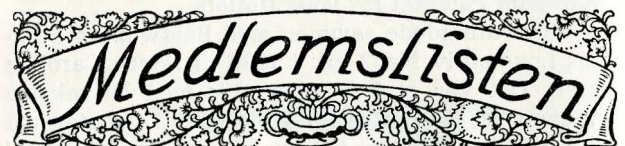
Dora Stokholm,
Holger og Georg Stokholm.

Modtag alle min hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører Anker Jensens Død og Begravelse. En særlig Tak til Struer Afdelinger for den sidste Ære, de viste min Mand, og til de Afdelinger, der var mødt med Faner.

Anna Jensen,
Struer.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved vort Sølvbryllup.

Jenny og Bjarne Fischer,
Kalundborg.



Optagei som ekstraordinære Medlemmer:

pr. 1.—6.—44:

pens. Lokomotivførere:

M. Jensen, Annebergvej 63, Aalborg.

N. P. Jørgensen, Scharlingsvej 25, Strib.

pr. 1.—7.—44:

K. F. H. Lenz, Ringgade 150, Sønderborg.

pr. 1.—8.—44:

H. Hansen, Bülowsgade 71, 2. tv., Aarhus.

H. R. Hansen, Lyngbyes Allé 2, Esbjerg.

O. T. F. Rasmussen, Rosenvænget 25, Struer.



Kommunale Tjenestemænd og Betaling for „skæve“ Helligdage.

I Randers Byraad behandlede for nylig Spørgsmaal om Betaling for Afsavn af „skæve“ Helligdage. De konservative vilde ikke gaa højere end til samme Beløb som fastsat for Statens Tjenestemænd, Kr. 16,20 pr. Dag, medens Socialdemokraterne vilde give 1,20 Kr. mere, altsaa 17,40 Kr. pr. Dag. Sidstnævnte Forslag vedtoges med 10 Stømmer mod 6.

Luftangreb paa flere Tog.

Under de allieredes Overflyvninger Søndag den 27. August blev ogsaa et Tipvognstog angrebet i Nærheden af Skern. Toget kørte i et Brunkulsleje i Ejstrup, da Angrebet satte ind. Det var ogsaa her Lokomotivet, som var Maal for Beskydningen. Lokomotivføreren, Helligsøe, blev ramt af en Del Granatsplinter; han sprang af Toget og søgte Dækning. Lokomotivet og Togstammen væltede ned af en Skrænt.

Desuden var et med Arbejdere fyldt Tog den 5. September Genstand for Flyverangreb undervejs mellem Varde og Esbjerg, heldigvis dog uden at der skete nogen Skade.

Stationsforstander som Detektiv.

Efter at en Del Landliggere i Tisvildeleje Sommeren igennem havde klaget over, at deres Kufferter forsvandt under Transporten til København, gav den Tisvildeleje-Stationsforstander sig ifølge „Ekstrabladet“ til paa egen Haand at anstille Undersøgelser og fik derved fastslaaet, at det var Hotelkarlen paa et bestemt Sommerpensionat, som, naar Kufferterne skulde sendes afsted, stjal Indholdet og derefter ekspederede Kufferterne til fingerede Adresser.

Ophævelse af Sikkerhedsanlægget kræver stor Personaleforøgelse.

Frederiksborg Amtstidende meddeler, at det, siden Kommandoposten i Hillerød for et Par Maaneder siden blev sprængt i Luften, hvorefter al Sporskiftebetjening foregaar ved Haandkraft, ligesom Togene maa rangeres ind paa Stationen, har været nødvendigt at forøge Stationspersonalet med hele 14 Mand.

Atter Overfald paa Togpersonale.

Søndag den 27. August kom det i et nordgaaende Tog fra Randers til Haandgemæng mellem Togpersonale og 2 berusede unge Mennesker. De blev sat af Toget i Faarup, men vilde, da der sattes i Gang paany, atter springe paa, hvorefter Politi fra Hobro maatte tage sig af Uro-stifterne.

Erstatningskrav paa 60 000 Kr.

Enken efter Banearbejderaspirant Petersen, som den 16. Februar 1943 blev dræbt paa Fyn under et Strækningseftersyn ved Midnatstid, har ved Landsretten krævet Statsbanerne pligtig til at betale sig 60 150 Kr. i Erstatning for Tab af Forsørger.

Godsvogne overbord.

I den stærke Storm den 1. September tørnede en Færge, der var under Indsejling til Gedser, saa haardt mod Midtermolen, at 5 Godsvogne sprængtes fra Fast-surringerne til Færgens Dæk. De gik udenbords og til Bunds i Havnen. Da dette skrives, er endnu kun en af dem bjærget.

Rangerulykker.

En Ekstrabremser kom under Rangering paa Aarup Station den 20. August til Skade, men kunde efter at være forbundet rejse hjem til Fredericia.

Under Rangering paa Haderslev Havn den 22. August kom en 65-aarig Arbejdsmand i Klemme mellem 2 Vogne og paadrog sig saa stærke Kvæstelser i Underlivet, at han døde kort efter at være indlagt paa Sygehuset.

Den 29. August faldt Overportør K. Nielsen under Rangering i Odense af Rangertrækket. Et Par Vogne kørte over ham, og begge Ben kørtes af ved Anklerner. Der menes dog ikke at være Fare for hans Liv.

Paa Østerport Station blev en 66-aarig Arbejder, J. C. Petersen, den 2. September om Morgenen paakørt af et Rangertræk. Han blev fundet ved Siden af Sporet bevidstløs og stærkt kvæstet. Nogle Vognhjul var kørt over begge hans Ben. Den tilskadekomnes Tilstand er alvorlig.

Da nogle Vogne den 2. September om Eftermiddagen rangeredes ned mod en Stoppebom paa Esbjerg Station, fik en Banearbejder, som var beskæftiget ved Bommen, den ene Arm i Klemme og fik den helt flækket op, saa Underarmsbenet var synligt. Han blev i en tilkaldt Ambulance ført til Hospitalet og indlagt der.

Privatbaneoverskud.

Fra yderligere en Række Privatbaner foreligger der nu Regnskabsopgørelser for Driftsaaret 1943/44. Grib-skovbanen, hvis Overskud vi tidligere har nævnt, meddeler, at uanset, der kun er kørt halvt saa mange Tog som tidligere, er der dog befordret dobbelt saa mange rejsende som før Krigen; Godsintægterne er syvdoblet under Krigen. Det er navnlig Tørvetransporter til København, der har lagt Beslag paa Materiellet.

Amagerbanen møder med et Driftsoverskud paa 84 000 Kr.; Nettooverskudet er 20 600 Kr. Paa Køge—Ringsted-banen er der et Overskud paa 67 000 Kr. mod 6 000 Kr. forrige Aar.

Ogsaa for Hads-Ning Herreders Bane var sidste Drifts-aar et Rekordaar med et Driftsoverskud paa 105 000 Kr. mod 65 000 i Fjor. Randers—Hadsundbanen har fordoblet sit Overskud. Regnskabet viser 120 000 Kr.s Overskud mod 60 000 Kr. sidste Aar.

Hammelbanen har et Overskud paa 89 000 Kr., hvilket er en Fremgang paa 125 000 siden i Fjor. Sidste Aar havde Banen en Bankgæld paa ca. 180 000, nu har den Penge til gode.

Ebeltoft—Trustrupbanen har et Driftsoverskud paa 57 000 Kr.; Nettooverskudet er 36 000 Kr. Paa Varde—Nørre Nebelbanen er Driftsoverskudet 600 000 Kr., og de lokale Blade giver Udtryk for Forbavselse over, at endog Varde—Grindstedbanen kan opvise et Overskud paa 70 000 Kr.

Sluttelig skal vi nævne, at den kun 54 km lange Bane

fra Ringkøbing over Ørnhøj til Holstebro har indtjent et Overskud paa ca. 520 000 Kr., hvoraf de 130 000 Kr. falder paa Ringkøbing—Ørnhøj og de 390 000 paa det Selskab, som driver de sidste 23 km af Banen, nemlig Stykket mellem Ørnhøj og Holstebro.

Hæftestraf for at sove paa Vagten.

Ved Retten i Kolding er en ved Jernbanebevogtningen beskæftiget Reservebetjent, der en Nat i Marts af Inspektionen blev fundet sovende i et Kolonnehus, idømt 7 Dages Hæfte. Han havde tidligere faaet en Advarsel for at sove paa Vagten.

Lastbil knust.

En Lastbil fra Struer Bryggeri var den 2. September paa Vej fra Viborg til Faarup. Ved en Overkørsel kørte Chaufføren ind paa Banen lige umiddelbart foran et kommende Tog. Bilen blev fuldstændig ramponeret; Chaufføren blev indlagt paa Sygehus med Kraniebrud og Hjernerystelse.

Bøde for Uforsigtighed.

Chauffør Harry Aaes fra Skarrild er blevet idømt en Bøde paa 80 Kr., fordi han under sin Kørsel den 24. Marts i Aar ikke udviste tilstrækkelig Agtpaaagivenhed ved Passagen af en ubevogtet Jernbaneoverskæring; han stødte sammen med et Tog, hvorved Automobilet 2 Passagerer kom til Skade.

En „Ulykkesbane“ til Indøvelse i Afhjælpning af Uheld.

Dagspressen har bragt Meddelelse om et Baneselskab i Louisiana i Amerika, som har en særlig Strækning til Personalets Indøvelse i, hvad der bør foretages ved indtrædende Uheld af forskellig Art. Bemeldte Strækning skal efter det meddelte være saa elendig og trafikeres med Tog af saa gammelt Materiel, at Afsporinger og andre Uheld hører til Dagens Orden, saa Personalet bliver rutineret i Afhjælpning heraf.

Livsfarlige Spring paa eller af Tog i Fart.

Trods ofte gentagne Advarsler er der vedblivende Folk, som sætter deres Liv i Fare ved at forsøge at springe af eller paa Tog, som har sat i Gang; saaledes vilde en Dame den 17. August om Morgenen i Horsens springe paa et i Fart værende Tog mod Aarhus. Hun forfejlede Springet og faldt ned mellem Perronen og Togets næstsidsste Vogn. Heldigvis var en Postpakkemester til Stede, og han fik ved en hurtig Indgriben reddet Damen.

En Ugestid senere forfejlede en Mand, der paa Røde Kro Station vilde springe paa et Tog, som allerede var i god Fart, Springet. Han blev fundet bevidstløs paa Perronen; en tilkaldt Læge konstaterede en Hjernerystelse og andre Kvæstelser.

Søndag Aften den 3. September forsøgte en Mand at springe paa et S-Tog, der var sat i Gang fra Nørreport til Hovedbanegaarden. Han snublede og faldt ned mellem Vognene og Perronen og paadrog sig indre Kvæstelser. Ved Ankomsten til Hospitalet var han afgaaet ved Døden.

Den 5. September sprang en ung Dame af Toget paa

Tinglev Station, endnu før det var standset. Hun sprang af med Ryggen i Køreretningen, faldt og paadrog sig en Hjernerystelse, der paaførte et Ophold paa Hospitalet i Sønderborg.



Udnævnelse fra 1.—9.—44:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

- E. E. M. Olesen, Fredericia, i Aalborg.
- E. B. Jensen, Fredericia, i Padborg.
- H. D. Frederiksen, Aarhus, i Aalborg.
- G. A. Thøgersen, Aarhus, i Herning.
- T. N. Boysen, Tønder, i Brande.
- V. Petersen-Rostgaard, Aarhus, i Glyngøre.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—44:

Lokomotivførere:

- K. E. Jarmø, Brande, til Kbhavns Godsbgd.
- E. A. Christensen, Horsens, til Aarhus.
- S. Jessen, Brande, til Aarhus.
- S. P. G. Nielsen, Glyngøre, til Randers.
- H. C. E. Christophersen, Nykøbing Fl., til Kbh. Godsbgd.
- S. A. Petersen, Herning, til Aalborg.
- S. A. Botling, Haderslev, til Nykøbing Fl.
- E. E. M. Mortensen, Padborg, til Haderslev.

Lokomotivfyrbøder:

- O. Nielsen, Helsingør, til Kbhavns Godsbgd.

Åsked:

Lokomotivfører C. S. N. Sandberg, Kbhavns Godsbgd., efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—11.—44.

Lokomotivfører H. P. Johansen, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Alder med Pension fra 30.—11.—44.

Dødsfald:

Lokomotivfører F. S. Stokholm, Kbhavns Godsbgd., den 24.—8.—44.

Lokomotivfører A. L. S. A. Jensen, Struer, den 27.—8.—44.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Anerkendelse over for Lokomotivfyrbøder G. Lennø, Viborg, i Anledning af, at han den 19. Juli d. A. har udvist god Agtpaaagivenhed ved at opdage Afsporingen af en Vogn ved Højslev Station og ved hurtig og resolut Optræden ophævet Afsporingens Virkninger, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.



Lokomotivførerafdelingerne:

Nykøbing F. Underafd.: Repræsentanten, S. A. K. Sørensens, har Adresse: Ryesgade 34.