



NO 4

20. Februar 1944

44. Aargang

UDGIFTSTALLET

Det med saa stor Spænding imødesete Udgiftstal kom den 3. Februar, idet Statistisk Departement meddelte, at det var fastsat til 4277 mod 4295 i Januar i Fjor. Efter dette skulde der være en Nedgang paa 18 Kr. i Udgifterne til Fødevarer, Beklædning, Brændsel, Belysning og Bolig, hvilke Varegrupper jo i Henhold til Tjenestemandsloven skal danne Grundlag for Beregningen af Udgiftstallet.

Vi ved, at store Kredse indenfor den arbejdende Klasse mener, at dette er et Paradoks. Meningen med Beregningen af et Udgiftstal til Brug ved Reguleringen af Tjenestemændenes Lønninger kan ifølge Sagens Natur kun være den ene: at undersøge, om Leveforholdene er blevet dyrere eller billigere. Dersom det nævnte Udgiftstal for i Aar viste et troværdigt Billede af Forholdene, skulde man altsaa tro, at det er blevet 18 Kr. billigere at leve. Men det er der dog ingen, som tror paa. I de Dage, som er forløbet, siden Udgiftstallet blev offentliggjort, er det praktisk talt overalt kommet til Orde, at Leveomkostningerne saa langt fra har udviklet sig i nedadgaaende Retning, men tværtimod viser en betydelig Stigning. Dette vil med andre Ord sige, at det statistiske Departements Beregninger paa dette Punkt kun viser en Del Prisbevægelser, men ikke selve Forandringen i Leveomkostningerne.

Formanden for De samvirkende Fagforbund, Hr. Ejler Jensen, har træffende sagt, at der efterhaanden er saa mange Pristal, at man vanskeligt kan finde ud af dem, men en Ting er

sikkert: *Det rigtige Pristal har vi ikke.* Enhver Husmoder ved, at Prisstigningen er meget større, end Pristallene viser. Ejler Jensen henviser forøvrigt til, at Statistisk Departement i sin økonomiske Aarsoversigt selv gør opmærksom paa, at Vareforringelsen er en saa kraftig prisfordyrende Faktor, at den maa tages med i Betragtning, naar man skal vurdere Prisstigningen. Men dette sker som bekendt ikke, naar der beregnes Pristal henholdsvis Udgiftstal.

Netop Vareforringelsen har været et af Organisationerne i de senere Aar fremholdt Problem. Arbejderbevægelsens Erhvervsraad har ladet foretage en Del Undersøgelser paa dette Omraade og er for de i 1942 eksisterende Varekvaliteter kommet til det Resultat, at Fodtøjet er forringet med 15 pCt. for Overlæderets Vedkommende, men med hele 60 pCt. for saa vidt angaar det til Saalerne anvendte Materiale. Habitstof og Herreunderbeklædning er forringet ca. 50 pCt. En Ting som Cykledæk og -Slanger, som er en direkte nødvendig Brugsgenstand for Masser af Mennesker, derunder ogsaa mange af vore Medlemmer, er forringet med ca. $\frac{2}{3}$ af den tidligere Værdi. Alene disse faa Eksempler er tilstrækkelig til at vise, hvilken nedsættende Virkning de forringede Varekvaliteter har haft paa Arbejder- og Tjenestemandslønninger. Indenfor Tjenestemandskredse hersker der derfor nu dyb Mistillid til det Udgiftstal, der viser Prisnedgang til Trods for, at alle Mennesker ved, at Levevilkaarene er blevet dyrere Maaned efter Maaned.

Det nye Udgiftstal kom sikkert overraskende for mange andre end Tjenestemændene. Et af Hovedstadsbladene skrev f. Eks., at hvis det særlige Tjenestemandspristol skulde tages højtideligt, vilde det i bedste Fald sige, at Tjenestemændene ikke skulde have en Øre mere i Løn fra 1. April, hvilket ingen dog kan mene rimeligt, eftersom Tjenestemændene har faaet mindre Dækning for Dyrtiden end nogen anden Befolkningsgruppe. Finansministeriets øverste Leder for Tiden, Departementschef Dige, har da ogsaa til Dagspressen udtalt, at fordi Udgiftstallet nu er faldet, kan man dog ikke sige, at Tjenestemændene slet ingen Lønforbedring vil faa. Dette vil afhænge af Forhandlingerne og de Forhold, som til den Tid er til Stede. Ved en Jubilæumsfest i Kalundborg udtalte D. s. F.'s Formand den 5. Februar, at han roligt turde sige, at hvis det kom til en Folkeafstemning, blev saavel Arbejdernes som Tjenestemændenes Lønninger forhøjet, uden at dette maatte medføre Prisstigninger.

Som et yderligere Eksempel paa, hvorledes betydende Administrationsledere ser paa Forholdene, skal vi nævne, at Aarhus' Borgmester har paataget sig paa Tjenestemændenes Vegne at bede Købstadsforeningen gøre Regeringen bekendt med, hvor nødvendig en Lønforbedring for Tjenestemændene er. Ogsaa Københavns Overborgmester har overfor Finansministeriet fremsat Udtalelser gaaende ud paa, at Københavns Kommunalbestyrelse var af den Opfattelse, at det var en Nødvendighed at foretage en Forhøjelse af Tjenestemændenes Lønninger. Der synes saaledes fremdeles at være Forstaaelse for, at Tjenestemændene nu er bragt i en saadan Situation, at en Afhjælpning ligefrem er en tvingende Nødvendighed.

Omkring ved den Tid, hvor dette Blad udkommer, vil Tjenestemændenes Centralorganisationer afholde Møder for at tage Standpunkt til de Krav, der skal fremsættes overfor Regeringen med Hensyn til Forhøjelse af Reguleringstillægget, og det maa paaregnes, at der vil blive krævet saadanne Forbedringer, at der virkelig tages Hensyn til Kvalitetsforringelsernes ødelæggende Virkninger paa Tjenestemændenes Økonomi.



SITUATIONEN

Samtlige de Tjenestemandsblande, som er udkommet efter Offentliggørelsen af Udgiftstallet, beskæftiger sig naturligvis med Situationen. Vi tillader os nedenfor at gengive „Jernbane-Tidende“s henholdsvis „Vor Stand“s Slutbemærkninger herom. Det førstnævnte Blad skriver bl. a.:

En Skjorte eller et Par Barnestrømper koster maaske ikke mere i Dag end for et Par Aar siden; men Kvaliteten er saa forringet, at de slides op paa mindre end den halve Tid — det gælder alle Beklædningsgenstande fra Hat til Fodtøj, fra Underbukser til Overfrakke, for Arbejdstøj som for Stadsklæder.

Men hvorfor tages der saa ikke Hensyn til disse faktiske Forhold ved Pristallets Beregning, vil man spørge. Noget saadant er forsøgt, idet De samvirkende Fagforbund for ca. 1 Aar siden over for Finansministeriet fremsatte Krav om, at der ved Udarbejdelsen af Udgiftstallet blev taget Hensyn til Varekvalitetens Forringelse. Departementet erkendte da ogsaa, at denne Kvalitetsforringelse var af Betydning ved Bedømmelsen af Forbrugernes økonomiske Situation under Krigen, men da en talmæssig Beregning kun kunde gennemføres for et Faatal af Varer, saaledes at det Resultat, der opnaaedes, blev usikkert, mente man at kunne nøjes med at gøre opmærksom paa disse Forholds Betydning ved Vurderingen af Prisbevægelserne. Det er derfor ikke selve Udgiftstallet, der er bygget op paa Grundlag af de gamle gode Varekvaliteters Tilstedeværelse, som kan maale Lønningernes ændrede Værdi i Dag, men de forringede Varekvaliteter, som medfører, at Brugstiden for en lang Række af de aller vigtigste Livsfornødenheder er nedsat med mere end 50 pCt.

Samfundet kan ikke overfor Arbejdere og Tjenestemænd slaa sig til Ro med, at disse Kvalitetsforringelser nu en Gang er en Følge af Forholdene i det blokerede Europa, og at Ulempen rammer os alle; thi Ulempen har, som vi saa ofte har paavist, nemlig ikke ramt os alle, og de, der er ramt er heller ikke ramt med lige stor Kraft, derfor har de, der er ramt føleligst og med fuld Kraft, saafremt der skal være nogen Alvor i Talen om, at vi alle skal være med til at bære Byrderne — et stærkt og retfærdigt Krav paa, at der sker en Udligning. Det maa nu staa klart for alle, at Trækket har været og er altfor urimeligt stærkt paa den Hammel, for hvilken Arbejdere og Tjenestemænd er spændt.

„Vor Stand“ afslutter sin Artikel om Lønsituationen saaledes:

Hvorledes Spørgsmaalet om Arbejderlønningerne end maatte blive løst, vil Tjenestemandsoorganisationernes Krav være det samme: „Den gennem

3 Aar begaaede Uret gjort god og Udbetaling af de manglende 3½ Portion Reguleringstillæg fra 1. April i Aar."

Men selv med Opfyldelsen af dette Krav vil Tjenestemændene have baaret en meget betydelig Part af de fælles Byrder i de forløbne Krigsaar. Det, der er gaaet i Stykker ved Manglen paa Penge til de nødvendigste Ting, kan ikke heles fuldstændig. Den rette Tid er forpasset! De Varer, som nu kan købes for „Tjenestemandspenge“, er de ringeste af de ringe og dertil saa dyre, at nogle faa Hundrede Kroner vil forsvinde som „Dug for Solen“, uden at Familiens Beklædning og Hjemmets Udstyr derfor bliver synderligt forbedret. Men „Lapperi“ er jo desværre en velkendt Sag hos Tjenestemændene, der som sædvanligt maa trøste sig med Haabet om bedre Tider.

Det er indlysende, at Tjenestemændene og ikke mindst deres Familier i Nervøsitet afventer Resultatet af de kommende Forhandlinger med Organisationerne i Finansministeriet, og det skal ikke skjules, at Fremkomsten af Pristal og Udgiftstal afødte yderligere Ængstelse, navnlig hos de i nævnte Tals Labyrinth mindre velbevandrede. Vi henholder os imidlertid til det almindelige Syn paa Pristals og Udgiftstals ringe Forbindelse med de virkelige Forhold, et Syn, der sikkert ogsaa deles af Departementschef Dige, der til Pressens Radioavis forleden paa Forespørgsel udtalte, at Udgiftstallets Nedgang ikke betød, at Tjenestemændene ikke skulde have mere i Løn fra 1. April.

Maatte Resultatet af Lønforhandlingen staa i Forhold til de fælles store Anstrengelser, der i den sidste Tid udfoldes for at overbevise de bestemte Faktorer om Rimeligheden og Retfærdigheden af de fra Tjenestemændenes Side fremsatte Krav! Ansvar for at berede Tjenestemændene nye Skuffelser skulde synes svært at bære.

TJENESTEMANDSMØDER

I praktisk talt alle Købstæder rundt om i Landet har der i den senere Tid været afholdt Tjenestemandsmøder, hvor man har erklæret sig utilfreds med Lønforholdene og vedtaget Resolutioner om Forbedring. Om dette Emne bringer „Jernbane-Tidende“ en Artikel, som vi her gengiver:

„Der afholdes i denne Tid en Række Møder rundt om i Landet, hvor kommunale og statsansatte Tjenestemænd drøfter den lønningsmæssige Stilling, og hvor der vedtages Resolutioner med kraftige Opfordringer til de forhandlingsberettigede Organisationer om at kridte Støvlerne til de kommende Foraarsforhandlin-

ger og staa fast paa Kravet om gennemgribende Forbedringer af Tjenestemændenes Vilkaar.

I de fleste af de vedtagne Resolutioner har man formuleret de Krav, som man ønsker Organisationerne skal staa fast paa, i følgende Punkter: 1) Udbetaling een Gang for alle af de Beløb, vi er blevet berøvet ved de sidste Aars ekstraordinære Nedskæringer; 2) Udfyldning af det store Interval med fulde 3 Portioner Reguleringstillæg; 3) Forhøjelse af Reguleringstillægget med de 3½ Portion, der i Øjeblikket mangler; 4) Yderligere Forhøjelse i Forhold til en eventuel Stigning i Pristallet i Februar og 5) En saadan Ændring af Grundlaget for Pristalsreguleringen, at Vareforringelsen indgaar i Pristallet.

I Resolutionerne henviser man iøvrigt til den Sympati og Forstaaelse overfor Tjenestemændenes Krav, som nu præger den offentlige Mening, og som i de sidste Par Maaneder har faaet Udtryk i ledende Artikler i Blade af alle politiske Afskygninger. Der protesteres endvidere imod, at Staten har forbudt en Del Kommuner at yde deres Tjenestemænd større Reguleringstillæg end det, der til enhver Tid udgaar til Statstjenestemændene, og det understreges, at Tjenestemænd og Arbejdere ligger lavest i den Indtægtsstigning, de forskellige Befolkningsgrupper har haft siden Krigens Begyndelse.

Det skal erkendes, at Resolutionerne er holdt i en Form, der ikke med Rette kan indvendes noget imod, og den Tilslutning, de har faaet rundt om i Landet, kan kun være egnet til at understrege Organisationernes Krav.

Imidlertid vilde det være urigtigt ikke allerede nu at gøre opmærksom paa, at de Krav, som vil blive fremsat fra de forhandlingsberettigede Organisationer, sikkert vil komme til at afvige noget fra de i Resolutionerne opstillede. Selv om det saaledes kunde se meget forstandigt ud, at Tjenestemændene paa et Brædt kræver tilbagebetalt de ca. 1000 Kr. pr. Mand, hvormed Reguleringstillægget ekstraordinært er blevet nedsat siden April 1941, saa bør man ved en saglig Vurdering af de foreliggende Muligheder ikke se bort fra den vigtige Omstændighed, at Rigsdagen nu en Gang har gennemført disse midlertidige Ændringer i Reguleringstillæggets Virkemaade, og at der ingen Sandsynlighed er for, at den nuværende interimistiske Ledelse af Statens Anliggender vil indlade sig

paa at ophæve saadanne Loves Virkning længere tilbage end til det Tidspunkt, hvor de helt normalt kunne have været ophørt, d. v. s. fra Efteraaret 1943.

Men hertil kommer, at Arbejderne jo ogsaa har faaet betydelige Nedskæringer, idet Dyr-tidstillæget, som de efter Pristallet kunde tilkomme, er blevet reduceret til ca. Halvdelen; de vil ingen som helst Mulighed have for at faa dette tilbagebetalt, og der er ej heller stillet Krav om noget saadant.

Disse Bemærkninger indeholder naturligvis ikke nogen Bebrejdelse mod dem, der har forfattet eller vedtaget Resolutionerne; vi har kun ønsket at tilkendegive, at de ansvarlige Organisationer i højere Grad end de nævnte Møders Arrangører er nødsaget til at afveje de Krav, der skal stilles ved de kommende Forhandlinger med de Muligheder, der er til Stede for deres Gennemførelse."

FRA MEDLEMSKREDSEN

Menigmands Stemme.

For Tiden er Spændingen stor i Lokomotivmandskredse. Aarsagen er den Artikel „Lokomotivpersonalet og Normeringsloven“, der stod i Lokomotivtidende Nr. 2/1944, hvori der omtales Oprykning for en Procentdel af Lokomotivførerne. Er der noget, der kan sætte Røre i Sindene, saa er det Spørgsmaalet om Oprykning af hvor mange, paa hvilken Maade, og for hvilken Pris!

Bliver Prisen den, at nogle af Lokomotivførerne skal betale de Fordele, et ringe Antal faar, saa tror jeg, at Forslaget ingen Sangbund har. Er det derimod saadan, at Fordelene naar os alle engang med Tiden. Ja, saa ses der paa det med andre Øjne.

Nu vil Soph. Jensen nok sige: „Tavshed medens Retten sidder“. Men det kan man dog ikke. Der maa komme en Advarsel imod er uretfærdig Fremgangsmaade.

Dengang Motorførerspørgsmaalet blev ordnet, fremkom det, vi nødigt af alt ønskede „Spring-avancement“. Derved slog vi Benene væk fra os selv. Lad dette ikke gentage sig en Gang til. Kommer noget saadant, brister Sammenholdet, der kommer Misfornøjelse i endnu højere Grad end tidligere, og det styrker ikke D. L. F.

Vi ved alle, at Administrationen ønsker Spring-avancement. Saa kan den saa dejligt bøje de ellers saa ranke Rygge. Den, der fremsiger sin frimodige Mening og handler ud fra sit frie demokratiske Synspunkt, kan saa rart holdes nede ved Betegnelser: „Ikke egnet“.

Vi Lokomotivmænd er gamle Organisationsfolk, som kender Organisationens Goder og Fejl, men lad os ikke miste vort demokratiske Sindelag og komme ind paa fremmede Baner, hvor ydmyge Rygge og bøjede Knæ staar i højeste Kurs.

Nu kender jeg ikke Hovedbestyrelsens Forslag og Maal. Dog maa Menigmand saa fra den Betragtning, at der tidligere er sket uheldige Foreteelser, have Lov til at advare i Tide.

Alle vi Lokomotivmænd har i den Mørketid, som vort Land i dobbelt Forstand er i, bestaaet vor Prøve. Med Sikkerhed kan man udtale, at havde Lokomotivpersonalet ikke været deres Plads voksen og til enhver Tid paataget sig lange og drøje Tjenester, der nærmer sig det uhyrlige, da havde D. S. B. været ilde faren. Det lyder maaske noget voldsomt, men det danske Sprog ejer ikke Ord, der bedre kan betegne Stillingen. Vel ved vi, at D. S. B. bestaar af mange andre end Lokomotivmænd, og dem maa man ikke gøre ringere, de trækker ogsaa deres Læs. Men vi staar nu engang i første Række.

Hvem andre end vi Lokomotivmænd ved, hvad det vil sige i Mørket at komme i skumle og mørke Remiser, overtage Maskiner som langtfra altid er i den ønskværdige Orden, Snavs og Smuds hænger alle Vegne, fordi der mangler Rengøringsmidler, Medhjælpen er ofte uøvet. Man kører ud til mørklagte Rangerpladser og Stationer, hvor hvert Fejl-greb kan være skæbnesvangert; man bliver spændt for fuldt belastede Tog, ofte overbelastede, men Beskeden: „Togkontoret har sagt, at det skal fremføres“, er den daglige Udtalelse fra Stationernes Side. Naar man har gennemlevet disse sidste Aar som Lokomotivfører, har man Lov til at ranke Ryggen og tænke: „Du har dog nogen Værdi, gamle Dreng!“

Og saa skulde vi begynde at gaa Krogveje og Omveje for at naa et berettiget og eftertragtet Maal. Det kan ikke være Meningen.

P. Stoltzner,
Lokomotivfører, Gb.

Normeringsloven.

I Lokomotivtidende for 20. Januar omtales, at Normeringsloven, der skal træde i Kraft 1. April 1944, bliver mager for Lokomotivmændene. Der nævnes bl. a., at en Kategori foreslaas oprykket i henholdsvis 7. og 11. Lønningsklasse; Begrundelsen herfor skulde være Indførelse af Trykluff-bremsen.

Undertegnede, som med Interesse i en Aarrække har fulgt med i, hvad der er sket paa Normeringsloven, ønsker derfor at fremsætte nogle Bemærkninger til bemeldte Forhold. Det er interessant at følge med i Begrundelsen over for Finansministeriet og Lønningsraadet om denne eller hin Kategoris Oprykning i højere Lønningsklasse. Lad os begynde med Aaret 1931, da motiveredes Maskinmestrenes Oprykning med, at Maskinkraften i Færgerne var blevet større og mere kompliceret. Nu bliver

vi præsenteret for, at Vognmestrene foreslaas oprykket i 7. og 11. Lønklasse grundet paa Indførelse af Trykluftbremsen. Jeg kunde nævne adskilligt mere i samme Smag angaaende andre Kategoriers Oprykning i stor Stil paa Normeringsloven; men foreløbigt kan vi beskæftige os med de os nær beslægtede Kategorier.

Jeg spørger da, er de samme Begrundelser ikke til Stede for Lokomotivførerne som for Maskinmestrene? Absolut jo; hos os er Maskinkraften ogsaa blevet større og mere kompliceret, vor Uddannelse er lagt op i et meget højere Plan — bl. a. ved Motorføreruddannelsen — dertil kommer større Belastning af Togene, større Kørehastighed samt Kendskab til og Betjening af Trykluftbremsen, og slutelig det alt overskyggende: Lokomotivføreren som yderste Forpost i Sikkerhedstjenesten. Svigtes der her, er alle Sikkerhedsforanstaltninger omsonst. Hvilken Begrundelse har Administrationen da for, at andre Kategorier kan oprykkes i højere Lønklasse paa Grundlag af Forhold, som Lokomotivførerne i meget høj Grad er stillet over for. Der er vel ikke noget Menneske med Indsigt i de Dele, som vil benægte, at med Hensyn til Trykluftbremsen er Lokomotivførerne dem af alle Personalegrupper, der mest beskæftiger sig med denne Indretning. Er Forholdet da blevet dette, at Lokomotivførerne skal holdes nede, til Trods for at alle Betingelser er til Stede for en i højeste Grad begrundet Oprykning! Skal Lokomotivførerne kun holdes frem i Lyset, naar der sker noget angaaende Sikkerhedstjenesten o. l., for saa er Administrationen ikke i Tvivl om, hvem de skal henvende sig til.

Nu kan det maaske diskuteres, om Organisationen selv har forhalet en Oprykning af Lokomotivførerstillingen, medens andre Personalegrupper har arbejdet sig opad i Lønklasserne og derved opnaaet gode Lønforbedringer. Den Linie skal vi ogsaa ind paa, saafremt vi vil fremad og opad. Og alle Betingelser for en begrundet Oprykning er til Stede.

Organisationen maa gaa kraftigt ind for, at Lokomotivførerne i Lighed med andre Kategorier faar deres lønmæssige Forhold forbedret paa Normeringsloven og hævet saa meget, at Lønnen svarer til den ansvarsfulde Gerning, vi udfører. Hvilken Lønningssklasse, vi bliver placeret i, er for saa vidt underordnet.

Det centrale er, at Lokomotivførerstillingen bliver aflønnet efter det, vor Gerning er værd, og noget saadant er langt fra Tilfældet for Tiden. Administrationen kan ikke overfor Lokomotivpersonalet forsvare at foreslaa andre Kategorier oprykket, men afskære Lokomotivførerne fra en tilsvarende Forbedring.

Gb., den 6. Februar.

K. H. Gjortsvang.



Togforsinkelser og nogle af Aarsagerne dertil.

I Amerika og England har man i nogle af de store Industrier en Ordning, hvorefter hele Personalet i en Kasse kan nedlægge Forslag til Forbedring og Simplificering af Driften i den Virksomhed, de er ansat i. En Gang imellem bliver disse Forslag saa gennemgaaet af Direktionen, og de af dem, som anvendes, bliver præmieret.

Hvad om man her i Danmark gjorde ligesaa. Inden for D. S. B. og andre store Virksomheder kunde en lignende Ordning godt indføres. Det staaer jo altid Administrationen frit for at pille det bedste ud, og Personalet bliver mere nidkær i Tjenesten, naar de bemærker, at man ogsaa lytter til deres Røst. Det sker dog, at blind Høne finder et Guldkorn.

Jeg skal i det følgende pege paa en Del — ialt 12 — af Forsinkelsesaarsagerne, og kan blot nogle af disse blive rettet til Gavn for os alle, er min Fremdragen heraf ikke spildt.

1. *Nedsættelse af Togstørrelsen ved Kørsel i haardt Vejr:* Selve Vejrliget, saasom Snelæg, Storm og Sandflugt, er jo ingen Herre over, men i haardt Vejr bør Togene, hvis gørligt, lettes mest muligt uden Hensyn til Togarten.

2. *Køreplanerne og dissers Udarbejdelse:* Her bør der i særlig Grad tages Hensyn til Lokomotivførerne og Togførerne med deres mangeaarige Erfaringer. Jeg kan nævne et Eksempel, der belyser dette: Fra Struer køres Tog 2749 til Thisted. Under den forrige Køreplan tabtes der Tid paa hver Station, hvor der skulde rangeres; men der kunde vindes et Par Minutter paa Kørslen mellem Stationerne. Aarsagen hertil var, at der kun var 3 Minutters Stationsophold, hvilket er for lidt til Rangering samt Afholdelse af lille Bremsprøve. Da man har ovennævnte 2 Tjenestemænds Rapporter for $\frac{1}{2}$ Aar at holde sig til, kan det ikke siges at være manglende Kendskab til Tiderne, der bevirker, at en ny Køreplan udgives, uden at der kan spores nogen Ændring, saa Togtiderne passer bedre til det praktiske Behov.

Dersom man tog mere Hensyn til Rapporternes Udvisende i Gennemsnit — særligt for de konstant forsinkede Tog — og tog en strækningskendt Lokomotiv- og Togfører med paa Raad ved Ændring af Køreplanen, vilde det give Bonus i Form af en mere jævn og rettidig Toggang. Særligt de trykluftbremsede Tog har for lidt Tid paa Stationerne, fordi Rangeringen lægger Beslag paa meget af Tiden.

3. *Togeftersynet før Kørsel:* Maskinen til et trykluftbremset Godstog hentes ved Sporgrænsen og spændes for Toget. Naar de forskellige Forbindelser mellem Maskinen og forreste Vogn er koblet sammen, melder Portøren som Regel „samlet“ og gaar saa mod Bagenden af Toget. Trykluftmanometrets røde henholdsvis sorte Viser stiger og er omtrent naaet op paa 8 henholdsvis 5 atm.; da høres en Susen og et Dask, Viserne dratter mismodigt ned igen; ja sommetider gaar Kompressoren paa fuld Kraft et Stykke Tid, indtil den aabne Hane eller

Slange er funden. Den samme Forestilling med stigende og faldende Visere gentager sig ofte 4—5 Gange. Det er ganske givet, at saa slaar de 10 Min., der er anført som Gennemsnitstid for at fylde et Godstog op med Trykluft, ikke til.

Hvorfor dette Arbejde skal tages saa bagvendt er ikke nemt at se. Jeg foreslaar, at Portøren først samler Togets Luftslinger fra Bagenden og ikke henter Maskinen, inden dette er besørget; før kan den nemlig ingen Nytte gøre. Derved spares Tid og Brændsel samt unødigt Slid paa Kompressoren.

4. *Afgangssignaler til Lokomotivpersonalet:* Disse er ogsaa Aarsag til Forsinkelser omend i det smaa. Nogle Togførere fløjter Afgang, men viser ikke grønt Lys, før Lokomotivføreren forlanger det. Andre Togførere viser grønt Lys, men fløjter ikke. Begge Dele er forkasteligt. Signalet er jo meget vigtigt, og en ukorrekt Maade at afgive det paa bør ikke tolereres. Med de ofte helt unge og uøvede Medhjælpere, Lokomotivførerne nu har med, kan det godt være vanskeligt for disse at se Forskel paa Togføreren grønne Lys og det tilsvarende Lys fra Stationsbestyrerens Signalstok. Det sker nemlig ofte, at Togføreren staar saaledes, at det af Stationsbestyreren viste grønne Lys ogsaa ses fra Maskinen. Damp fra Varmeslangerne hindrer ofte Ud-kiget langs Toget, fløjtes der saa tilmed ikke, gaar der Tid tabt, inden der haves nogenlunde Sikkerhed for, at det var Afgang.

Der har før været diskuteret Afgangssignal her i Bladet, men det endte vistnok med, at nogle ikke vilde af med det grønne Lys i Signalstokken, og andre ikke med det grønne Lys i Haandsignalet. I Virkeligheden sættes der ofte igang paa det rene Gætteri, og det kan Lokomotivføreren ikke være tjent med; thi sker der noget, er det jo ham og Lokomotivfyrbøderen, der skal undgælde. Jeg beder om, at man paa dette Omraade sætter Prestigespørgsmaal til Side til Fordel for Sikkerheden. Udskriv en Konkurrence om det bedste Afgangssignal, og der vil sikkert indkomme Forslag nok til videre Prøvelse.

Et forkert opfattet Signal kan nemt komme til at koste mere, end en Forandring af den hidtidige Form koster, og nu har Lokomotivpersonalet ventet i Aarevis og med Længsel paa en Ændring. Lad os derfor faa et Afgangssignal, der ikke kan give Anledning til Misforstaaelser.

5. *Varmeslangerne:* Disse giver ofte Anledning til Tidstab, idet der som Regel er nogle Slanger, der er saa utætte paa Studsen, at en Udveksling maa finde Sted før Afgang. I Mangel af Reserveslanger maa der dog sommetider køres med de utætte, som de er. Dette medfører Brændselstab, Varmetab i Toget samt hindrer Opfattelsen af Afgangssignalerne, hvilket atter giver Tidstab.

Kunde der ikke konstrueres en Studs, som var helt tæt og brugbar allevegne, subsidiært en Pakning (Bly), som kunde passe til de nuværende? Herved vilde der spares mange Penge hver Vinter; thi det er ikke Smaasummer, som nu gaar til Spilde gennem de mange Utætheder.

6. *Koblingerne* giver ogsaa Tidstab, naar der skal 2 Mand til at dreje dem rundt. Det er sjældent at se en velsmurt og let drejelig Kobling. En bedre Smøring af Gevindene er nødvendig.

7. *Trykluftbremseprøverne:* Det sker altfor ofte efter Vandtagning, Rangering eller Maskinskiftning, at der gives Afgang, uden at der er foretaget lille Bremseprøve. Inden Lokomotivføreren da faar Forbindelse med Togpersonalet og Prøven tilendebragt, gaar der let 5 Min. tabt.

Dette skyldes saavel Lokomotiv- som Togpersonalets Tilsidesættelse af Reglementets Bestemmelser, idet de fleste gør gældende, at Lokomotivføreren ikke kan sætte Toget igang, saafremt der ikke er samlet helt igennem. Selv om dette Ræsonnement i nogle Tilfælde kan være rigtigt, er det i afgjort Strid med Ordlyden for Prøvens Afholdelse. Saafremt alle Lokomotivførere blot blev holdende, indtil Prøven var foretaget med Fører-ventilen og vel at mærke fra bageste Bremse, særlig ved lille Prøve, holdt det op af sig selv med at give Afgang, før Bremseprøven er tilendebragt.

Der er sket Indberetning om dette Forhold, uden at Distriktet har ladet høre fra sig, og det er nu kommet saa vidt, at Trafikens Personale hæfter Betegnelsen „Krakilere“ paa de Lokomotivførere, som kræver den lille Bremseprøve afholdt.

Togpersonalet kan ikke altid høre Bremseklodserne gaa til Hjulene; nogle Lokomotivførere aftaler da, at de giver et lille Fløjt for dermed at antyde, at den lille Bremseprøve kan begynde. Dette er altsaa et lokalt Signal, men da der i Reglementet savnes et saadant, udbedes et mere officielt Signal, der gælder for hele Landet.

8. *Kompressorerne:* Det er en almindelig Opfattelse, at disse gaar for langsomt eller yder for lidt. Om dette skyldes Oliemangel eller for slet Olie vides ikke, mon ikke Tryk- og Sugeventilerne burde tilses noget oftere, helst periodisk.

9. *Stationernes Pligt til at give Maskindepoterne Underretning om Togforsinkelser:* I det af Distriktet udsendte A-Cirkulære af 16. Februar 1943 er meget rigtigt peget paa Betydningen af, at Maskindepoterne underrettes om Forsinkelser. Men der udvises paa dette Omraade en ufattelig Ligegyldighed, idet Stationerne ganske ignorerer den nævnte Ordre; i hvert Fald undlader de at efterkomme den.

Det er klart, at dersom en Lokomotivfører faar at vide, at han og hans Maskine kan blive $\frac{1}{2}$ maa-ske $\frac{1}{4}$ Time længere i Remisen, spredes Fyret tilsvarende senere og holder sig selvfølgelig ogsaa meget længere.

Betydningen heraf turde være indlysende, selv for andre end Lokomotivmænd. At det slider paa Humøret Gang efter Gang at køre til Spørggrænsen og holde dér $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Time med køreklart Damptryk inden Afhentning inden Sted, forstaar man aabenbart ikke paa Kontorerne. Dette bevirker, at Fyret allerede ved Starten er delvis daarligt, og at der ofte maa køres paa Stumperne Resten af Vejen. Resultatet bliver i alle Tilfælde Forsinkelser. Ogsaa

dette Forhold er indberettet Gang paa Gang; det kan saa momentvis hjælpe et Par Dage, hvorpaa den kendte Slendrian atter indtræder.

Ogsaa Undladelsen af en anden Melding, der vel ikke bevirker Forsinkelser, skal lige berøres, nemlig den i Ordre P, Side 62, foreskrevne Underretning til Reservelokomotivdepotet, naar Reserven skal forlænges udover Tiden. Det er i hvert Fald aldrig sket for mit Vedkommende, at Stationen har givet en saadan Melding, og jeg har da haft nogle Reserver i 27 Aar, men det er maaske haabløst at vente saa meget Hensyn til „de sorte“. Drister man sig paa en Natreserve til en Forespørgsel desangaaende, kan det nemt ske, at man paa Tonen kan høre, at Forstyrrelsen er uønsket.

10. *Stationernes Afgangssignal*: Man ser ofte, naar Arbejdet ved Toget er færdigt, at Togføreren maa ind paa Stationskontoret for at melde det, hvorpaa den vagthavende arriverer og giver Afgang. Dette er jo ikke Meningen, og tit gaar der et Par Minutter tabt paa denne Maade. Jeg tør i denne Forbindelse godt indrømme, at Lokomotivpersonalet ogsaa kan være uopmærksomme, men saa faar vi det skam hurtigt at vide, selv om der i disse Tider kan være formildende Omstændigheder, saasom Tumlen med Fyret, en varmløben Stang o. s. v.

11. *Aabne Vogndøre i Godstogene*: Med Mellemrum faar Lokomotivpersonalet Cirkulære om at spare paa Brændslet. Da der jo ikke beskæftiges Børn ved Maskinafdelingen, er disse Cirkulærer saa inderligt overflødige, al den Stund de tomme Kulgaarde ogsaa til os taler deres manende Sprog om Kulmanglen.

Med disse Opfordringer i Tankerne ser det for Personalet sært ud, at det ene Godstog efter det andet sendes af Sted med aabentstaaende Vogndøre. Hvad noget saadant koster af Brændsel kan vel ikke udregnes nøjagtigt, men paa Landets stiveste Bane, fra Struer til Esbjerg (147 km), med Sidevind trælser det Togets Fremførelse. Man bygger Lokomotiver og Vogne strømlinformede netop for at der skal være saa lidt som muligt for Vinden at faa fat i. Altsaa er det en Ulempe at køre med aabentstaaende Vogndøre. Dette er ogsaa indberettet, men dersom Stationerne har faaet Ordre om, at Vogndørene skal lukkes, bliver den ikke holdt, hvad enhver kan se hver Dag.

12. *Vedligeholdelse af Maskinerne*: Til Slut vil jeg gerne rette en Henstilling til mine Kolleger. Hold Maskinerne i bedre Stand; sæt aldrig en Maskine i Hus til Udvasning og saa blot skriv: „Kedelventilerne slibes, Bremsen spændes“, men skriv alle Reparationer. Den kendte Traver, at det alligevel ikke bliver lavet, gælder vel desværre nok nogle Steder, men saa har Lokomotivføreren da sin Ryg fri og har det sidste Ord i en eventuel Sag. Parolen „den Maskine hører ikke hjemme her“ gælder nemlig ikke med de nuværende Maskinløb. Her i Struer slider Haandværkerne af karsken Bælg, og jeg har ikke i de 8 Aar, jeg har været her, bemærket en eneste Gang, at en Reparation ikke er lavet.

Mens jeg er ved Maskinerne vil jeg gerne bede rette Vedkommende: Pil de smaa Injektorer af, efterhaanden som Maskinerne indgaar til stor Reparation. Det vil spare D. S. B. for mange Penge til forekommende Uheld og Reparationer.

For at undgaa Misforstaaelser skal sluttelig bemærkes, at Meningen med min Artikel ikke er at saare nogen, men kun at henlede Administrationens Opmærksomhed paa nogle af de Punkter, hvor der kan sættes ind til Afhjælpning af de Forsinkelser, der som en Mare rider alle ansatte.

Hans Jensen,
Lokomotivfører,
Struer.

Ogsaa inden for De danske Statsbaner staar det Personalet frit at fremsætte Forslag til Forbedringer eller Simplificeringer. Saavidt os bekendt fremkommer der ogsaa en Del saadanne.

Der kan naturligvis være Uensartethed i Forslagsstillereens henholdsvis Administrationens Syn paa Værdien af de indsendte Forslag, men det hører vistnok ikke til Undtagelserne, at vor Administration tager sig saadanne Forslag ad notam, og vi ved, at man ogsaa har præmieret nogle. Eksempelvis skal vi nævne, at den Lokomotivfyrbøder, der i sin Tid gav Anvisning paa en betydningsfuld Forbedring af de dengang anvendte Fyrskovle, ikke blot fik sit Forslag anerkendt men ogsaa fik en konstant Paaskønnelse.

Til Hans Jensens forholdsvis lange Artikel skal vi i øvrigt bemærke, at vi finder det paaskønnelsesværdigt, at han ønsker at bidrage til at søge Togforsinkelserne bortelimineret. Vi er paa næsten alle Punkter enig med ham. For Lokomotivpersonalet, der skal slaas med Forsinkelserne, og som gerne vil medvirke til Beparelser paa vore Kulbeholdninger m. v., er det irriterende Gang paa Gang at bemærke, at det et eller andet Sted skorter i Samarbejdet. Ellers kunde det nemlig ikke forekomme, at Maskinerne — endog efter forudgaaende Forespørgsel fra Lokomotivføreren til Stationen — ofte bliver hentet en halv til en hel Time for tidligt ud af Remisen.

H. J. oplyser bl. a., at nogle af Trafikkens Personale siger „Krakilere“ til og om de Lokomotivførere, som kræver Trykluftbremseprøvebestemmelserne overholdt. Dette er i fuld Overensstemmelse med, hvad vi tidligere har skrevet her i Bladet, men vi bliver ikke trætte af at fremholde for vore Kammerater: Lad jer ikke gaa paa af den Slags. Bremseprøverne skal overholdes. Det er af den største sikkerhedsmæssige Betydning. Husk paa, at I ellers selv kan komme i Ubehageligheder. Vi haaber med Hans Jensen, at rette Vedkommende vil tage sig af de af ham paapegede Forhold, saa et og andet kan afhjælpes.

Red.



JUBILÆER



J. K. Lokdam.



J. G. Poulsen.

Den 25. Februar 1944 kan Lokomotivfører J. G. Poulsen, Langgade 35, Randers, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Poulsen begyndte paa Centralværkstedet i Aarhus d. 25. Februar 1919, blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Brande d. 1. Februar 1920 og forflyttet til Randers d. 1. November 1923. Den 1. Oktober 1937 blev Poulsen forfremmet til Lokomotivfører i Brande; efter en Mellem-landing i Hobro d. 1. Januar 1938 kom han tilbage til Randers d. 1. Juni 1939. Jubilaren har saaledes været i Randers i mange Aar, hvor vi sætter Pris paa hans rolige og kammeratlige Væsen.

Samme Dag, 25. Februar 1944, kan Lokomotivfører J. K. Lokdam, Viborgvej 28, Randers, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Lokdam begyndte som Aspirant i Aarhus d. 25. Februar 1919 og ansattes som Haandværker paa Centralværkstedet i Aarhus 1920, blev samme Aar Lokomotivfyrbøder i Brande og blev efter Ansøgning forflyttet til Langaa, han kom til Randers 1926 og blev forfremmet til Lokomotivfører i Brande d. 1. Oktober 1937, forflyttet til Langaa 1. November 1938 og kom tilbage til Randers d. 15. Maj 1939. Jubilaren er en meget interesseret Lokomotivmand, der altid har været en god og hjælpsom Kollega.

Om begge Jubilarer kan siges, at de er gode Organisationsmænd, der med Pliptopfyldelse udfører deres Gerning som Lokomotivmænd.

Randers Lokomotivfører Afd. bringer Jubilarerne vor hjerteligste Lykønskninger paa Jubilæumsdagen med Tak for godt Samarbejde, og Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden.

V. J.

Lørdag den 4. Marts kan Lokomotivfører C. C. Møller, Langaa, fejre 25 Aars Jubilæum.

Møller blev ansat som Lokomotivfyrbøder i Masned-sund d. 4. Marts 1920 og kom til Langaa 1. September samme Aar. Han blev forfremmet til Lokomotivfører i Thisted den 1. November 1937, men kom tilbage til Langaa til Januar 1938, hvor Møller siden har været stationeret.

Underafdelingen i Langaa ønsker Jubilaren hjertelig til Lykke med Dagen.

N. V. S.



Den 5. Marts d. A. kan Lokomotivfører N. Christian-sen, Dalgas Avenue 15, Aarhus, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Den længste Tid heraf har C. tilbragt i Aarhus, hvor man værdsætter hans Smil og venlige Væsen.

Afdelingen hilser Jubilaren paa Dagen og gratulerer samt takker for trofast Samarbejde. — Held og Lykke nu og i Fremtiden!

Kr. P.



Lokomotivfører H. C. C. L. Nielsen, Kingosgade 21, Esbjerg, kan d. 7. Marts 1944 fejre sit 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Jubilaren begyndte som Aspirant i Esbjerg d. 7. Marts 1919, blev ansat som Lokomotivfyrbøder d. 1. Januar 1920 i Korsør og kom tilbage til Esbjerg d. 1. November 1920. Han blev Motorfører II i Aarhus d. 1. Juli 1937, udnævntes til Lokomotivfører d. 1. Juli 1938 i Brande og kom d. 1. Juli 1941 atter til Esbjerg.

Jubilaren, der af alle, han kommer i Berøring med, er kendt som en jovial Kammerat, har i den Tid, han har virket ved Esbjerg Maskindepot, skaffet sig mange Venner. Som Lokomotivfyrbøder har han et Par Gange været i Afdelingsbestyrelsen, hvor man satte Pris paa hans ærlige Virke, ligeledes var han i en lang Aarrække en stout Fanebærer for Esbjerg Afdelinger.

Esbjerg Afdeling sender dig de bedste Ønsker paa Jubilæumsdagen og haaber, at vi endnu i mange Aar maa have dig blandt os.

L. B.

Jubilæumsforeningen i Esbjerg

afholdt den 3. Februar sin første Fest, der havde samlet 33 Lokomotivmænd med Foreningens Æresmedlem, fhv. Borgmester Mortensen og fhv. Lokomotivmester Nielsen i Spidsen. Jubilarerne var A. K. Berg og O. P. Sørensen, som begge blev hyldet paa kammeratlig Vis.

Aftenen blev en straalende Sukces, som Arrangørerne fortjener den bedste Tak for.

En Lokofb.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min Jubilæumsdag den 1. Marts d. A. frabedes.

S. M. Rasmussen,
Lokomotivfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 2. Marts d. A. frabedes.

A. M. Jørgensen,
Lokomotivfører, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 2. Marts d. A. frabedes.

A. J. C. Skødt,
Motorfører, Enghave.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 4. Marts frabedes.

A. Tillebæk,
Motorfører, Helgoland.

Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 5. Marts d. A. frabedes venligst.

C. E. Hansen (Vig),
Lokomotivfører, Gb.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum den 10. Marts d. A. frabedes venligst.

A. H. E. Møller,
Lokomotivfører, Gb.

Taksigelser.

Min bedste Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

F. C. Jespersen,
Motorfører, Helgoland.

Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Peter Grann,
Lokomotivfører, Roskilde.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 1. Februar.

Johs. Christensen,
Lokomotivfører, Nyborg.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed i Anledning af mit 25 Aars Jubilæum.

S. A. Pedersen,
Lokomotivfører, Odense.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

V. Nygaard Pedersen,
Lokomotivfører, Struer.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

P. C. Nielsen,
Lokomotivfører, Herning.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Speciallæger i Øre-, Næse- og Hals sygdomme fra 15. Februar d. A. antaget Ørelæge Jørgen Roued, Gl. Amtsbanegaard, Jomfrusti 13, Haderslev, Konsultation Kl. 12—15, Lørdag dog Kl. 11—13.

Fanespyd som Foræring.

Lokomotivfører J. A. Jacobsen i Roskilde, der vil være en Del af Medlemmerne vel bekendt for sine mange Kunstsmedarbejder, har bl. a. lavet et Fanespyd af Messing, som han er villig til at skænke en Afdeling, der ønsker at anskaffe Fane.

Fanespyddet er ca. 125 mm i Diameter. I Midten findes Organisationens Initialer, D. L. F., i det velkendte slyngede Monogram; i Kanten udenom er indgraveret hele Organisationens Navn: Dansk Lokomotivmands Forening. Yderst er Spyddet prydet med en Blondekant. Det hele er udskåret i Messing.

Jacobsen vil som nævnt forære dette sit Arbejde bort. Afdelinger, som har Interesse i paa denne billige Maade at komme i Besiddelse af et Fanespyd, kan henvende sig til Lokomotivfører J. A. Jacobsen, Kildehusvej 31, Roskilde.



Udnævnelse fra 1.—2.—44:

Lokomotivfører til Lokomotivmester II:
A. K. Sørensen, Fredericia, efter Ans. if. Opslag i Struer.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:
O. H. Harholt, Næstved, i Brande.
K. O. H. Rasmussen, Kbhavns Godsbgd., i Herning.
A. E. D. Wiegant, Aarhus, i Aalborg.
E. Ø. Christensen, Roskilde, i Hjørring.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—44:

Lokomotivførerne:
A. M. C. Axelsen, Aalborg, til Aarhus.
E. Mikkelsen, Brande, til Skanderborg.
A. C. Jørgensen (Aaby), Korsør, til Nyborg.
O. F. Filipsen, Hjørring, til Korsør.
K. J. R. Jensen, Herning, til Struer.

Afsked:

Lokomotivførerne:
T. J. Ohms, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—44.
L. P. H. Conrad, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—44.
M. Christensen, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—44.

Dødsfald:

Lokomotivfører B. A. Hansen, Kbhavns Godsbgd., den 31.—1.—44.

Notitser

Ophævelsen af Spærretiden.

Efter at Spærretiden og Udgangsforbudet i de Provinsbyer, hvor saadant har været iværksat, er blevet hævet, kom Turen den 10. Februar til København, saa Publikum nu atter kan færdes ude hele Natten. Samtidigt gennemførtes tilsvarende Ændringer i Trafikken, saaledes at Toggangen nu er, som den var, umiddelbart inden Spærretidens Indførelse for 5 Maaneder siden.

Betalingen for de „skæve“ Helligdage.

Efter at denne Sag er gaaet i Orden for Statens Tjenestemænd, har der rejst sig det Spørgsmaal, om en tilsvarende Ordning kan gennemføres indenfor Kommunerne og Privatbanerne.

Gribskovbanens Bestyrelse vedtog den 8. Februar at andrage Ministeriet om Tilladelse til at udbetale Banens Personale samme Godtgørelse, som Statens Folk havde faaet, altsaa 263,70 Kr. henholdsvis 303,60 Kr.

Ogsaa Københavns Kommune har straks tiltraadt en tilsvarende Ordning. Efter Forhandling med Organisationserne udbetales der fra 250 til 450 Kr. i Godtgørelse for mistede Fridage i 2 Aar.

1½ Mill. Kr. i Erstatning.

I 1943 har Statsbanerne maattet udrede 1½ Mill. Kr. i Erstatning for bortkommet Gods. De forsvundne Forsendelser spænder over praktisk talt alle Felter, lige fra Toilet-papir til Brændsel.

Lokomotivfører-Radioforedrag.

Lokomotivfører N. Hammer, der flere Gange tidligere har talt i Radioen, holdt den 3. Februar atter et Foredrag, idet han i Udsendelsen for Dreng og Piger tog Børnene med ud paa en Køretur paa Lokomotivet under Fremførelsen af et Hurtigtog fra København til Nykøbing F.

Lokomotivfyrbøderen sprang af.

Da et Godstog den 14. Januar befandt sig mellem Hadsten og Hinnerup paa den østjydske Længdebane, sprængtes et Kedelrør, saa Vand og Damp strømmede ud i Fyret og paa Førerpladsen. Den Aspirant, der var med som Lokomotivfyrbøder, blev ramt af Dampstraalen, og han blev saa forskrækket, at han sprang af Maskinen. Heldigvis kom han temmelig helskindet fra sin Adfærd, idet han slap med en forstuvet Fod. Efter at det Tog, i hvilket han gjorde Tjeneste, var bragt til Standsning, og der blev rekvireret en Hjælpemaskine, fortsatte han i Toget til Aarhus, hvor han for en Sikkerheds Skyld blev indlagt paa Hospitalet til en Røntgenundersøgelse.

Tilskadekommen ved Fald fra en S-Maskine.

Medens Tog 203 den 21. Januar holdt paa Hillerød Station, var Lokomotivfyrbøderaspirant Aasted beskæftiget med Fødeventilen, som han vilde lukke. Hanetolden knækkede imidlertid, da Aasted med den store Nøgle

havde fat paa den. Han styrtede derved fra S-Maskinens Vandkasse ned paa Perronen og forslog sig ret haardt. Ved Ankomsten til Hillerød Sygehus viste det sig imidlertid, at ogsaa han var sluppet godt fra Uheldet, idet han kun havde brækket et Haandled.

Kystbanepassager let saaret.

Da Tog 401 den 18. Januar befandt sig mellem Nivaa og Humlebæk blev en af Passagererne lettere saaret. Det viste sig, at en Reservebetjent, som opholdt sig paa Toiletet, havde arbejdet med sin Revolver og herunder var kommet til at røre ved Aftrækkeren, saa et Skud gik af. Projektilet gik gennem Væggen, og det var nogle Træsplinter herfra, som beskadigede en af de rejsende dog ikke mere, end at vedkommende efter at have været hos en Læge for at blive forbundet kunde gaa til sit Arbejde.

Togpersonalet overfaldet.

Søndag den 30. Januar om Aftenen lavede en halv Snes berusede unge Mennesker forskellig Ballade i Toget fra Aalborg til Fjerritslev. Da de blev afkrævet deres Billetter, blev de uforskammede og overfaldt saavel Togføreren som 2 Togbetjente. Til Trods for at Togpersonalet værgede godt for sig bl. a. ved Brug af en Haandlygte, kunde de ikke klare sig „mod Overmagten“ men blev ret haardt medtaget. Overfaldet er meldt til Politiet.

Statsbanerne skal betale Erstatning.

Under Ombordsætningen af Vogne paa Færgen i Nyborg tørnede en Flytteomnibus, der var anbragt paa en af Statsbanernes aabne Vogne, mod et eller andet paa Færgens Overdæk, hvorved saavel Omnibussen som Flyttegodset blev beskadiget. Den Mand, for hvem den paa-gældende Flytning udførtes, krævede Skaden paa sine Ejendele erstattet af vedkommende Vognmand, hvilket han ved Retten fik Medhold i. Vognmanden sagsøgte derefter Statsbanerne til Betaling af ialt 1900 Kr. Dette Krav anerkendte østre Landsret og gav Dom overensstemmende hermed. Men Sagen blev appelleret til Højesteret, der dog ogsaa ansaa Statsbanerne for erstatningspligtige, men nedsatte selve Erstatningssummen med ca. 700 Kr.

Plantagen brændte.

I Maj 1942 opstod der Ild paa Baneskraaningen udenfor Vorbasse St. Ilden forplantede sig til en Mose og derfra videre til en Plantage, hvoraf et Omraade paa 7—8 ha blev ødelagt ved Branden. Skaden blev takseret til 2600 Kr., som Skovejeren fik af sit Forsikringsselskab, der krævede Refusion af Troldhedebanen, hvilket denne imidlertid afviste; man henholdt sig til, at Ilden lige saa godt kunde skyldes en fra Toget udkastet brændende Cigaretstump e. l. Ved Landsretten blev Banen dog dømt til at betale den krævede Erstatning.

Blind Alarm.

Vendsyssel Tidende beretter, at et Tog paa Sæby-banen den 5. Februar om Aftenen kørte fra Togføreren. Da det i Toget opdagedes, at Togføreren manglede, blev man bange og tænkte, at han maaske var faldet af Toget. Falck's Redningskorps i Frederikshavn blev derfor alarmeret for at søge efter den, som man forment, til-

skadekomne Togførere. Under Udrykningen traf Redningsfolkene imidlertid den savnede Togfører, som pr. Cykel søgte at indhente Toget paa næste Station.

Uforsigtighed medfører Døden.

Da Eksprestoget fra Gedser til København den 31. Januar var i Nærheden af Lundby, gik en Privatmand ud i Sporet ca. 20 Meter foran Toget. Lokomotivføreren iværksatte straks en Farebremsning, men kunde naturligvis ikke standse paa den korte Afstand. Manden blev paakørt, og de fleste af Togets Vogne var gaaet over ham, inden der standsedes. Den paakørte var dræbt paa Stedet.

Dræbt under Rangering.

Den 8. Februar tidligt om Morgenen blev en Ekstraarbejder i Esbjerg dræbt under Rangeringen der. Han kom i Klemme mellem 2 Vognes Puffer og fik Brystkassen omtrent knust. Kvæstelsen var saa alvorlig, at han døde faa Timer efter Indlæggelsen paa Hospitalet.

2 Dage senere blev en Banearbejder paakørt af et Rangertræk paa Nørrebro Stations Rangerplads (Lersøen). Han vilde flytte sig for et Godstog, som kom imod ham, men bemærkede ikke, at der netop kom et Rangertræk i Sporet ved Siden af, og da han traadte ud i dette, blev han kørt ned og dræbt paa Stedet.

3 Banevagter dræbt.

Den 28. Januar om Morgenen, medens det endnu var mørkt, blev en Ekstraarbejder, som var paa Patruljetjeneste sammen med en Reservepolitibetjent, kørt ned af Toget i Nærheden af Hjørring. Reservepolitibetjenten naaede lige netop at komme ud af Sporet. Han fik ogsaa varskoet sin Kammerat, men det var for sent. Denne blev kørt ned og saa haardt lemlæstet, at Døden indtraadte med det samme.

Natten mellem den 2. og 3. Februar skete en tilsvarende Ulykke paa Godsbanen mellem Vigerslev og Kø-

benhavn. Ved denne Lejlighed blev begge de patruljerende, d. v. s. baade Politibetjenten og Jernbanemanden, kørt ned, de blev fundet dræbt og lemlæstet paa Sporet.

Træfældning langs Banen.

Paa Gribskovbanen er det i den senere Tid flere Gange sket, at et Træ er væltet ud over Sporet til Gene for Trafikken. Den 25. Januar paakørtes et saadant væltet Træ, heldigvis havde Lokomotivpersonalet dog opdaget Faren og indledet en Bremsning, saa der kun skete mindre Skade. Der vil nu blive fældet en Del Træer langs Banen.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne:

Slagelse Afdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: C. P. Simonsen, Akaciavej 16, St.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Fredericia Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. D. Walkusch, Egeskovvej 53.

Slagelse Afdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. S. L. B. Frederiksen, Grønlandsvej 6.

Aalborg Afdeling: Formandens Adresse rettes til: Sjællandsgade 30, 3. th.

Helsingør Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. V. Jensen, Kongevejen 39 B, St.

do: Kassererens Navn og Adresse rettes til: J. A. Hansen, Pontoppidansvej 26, St.

Randers Afdeling: Kassererens Navn og Adresse rettes til: P. S. Henriksen, Vester Allé 23.

Brande Afdeling: Formandens Navn og Adresse rettes til: O. A. Sørensen, Statsbanernes Maskindepot.



Brug Brevpapir m. Navn og Adresse

Æskepost Kr. 3,75 Servietter m. Monogram Kr. 2,25
Fotoalbum m. Navn - 2,50 100 Visitskort i Æske - 2,75

„Den personlige Gave“ Fredericiagade 38
Palæ 7639

Smukkeste, billigste og mest kærkomne Gave
Forlang Prøve tilsendt . Alle Arter Tryksager leveres

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:

Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

Standard Arbejdstøj

kan indtil videre leveres **mod Indkøbs-**
tilladelse, naar denne indsendes
samtidig med Bestillingen.

KARL HOFFMANN & SØN

Grønnegade 1 C. 708 København K.

EN GAMMEL FORLOVELSESRING
eller den Broche, De synes er for umoderne, kan paa mit Værksted blive
en fiks, moderne Ring, som alle vil beundre, naar De bærer den.

Alle Omsmeltinger udføres til absolut billigste Priser.
GAMMELT GULD OG SØLV KØBES
OVE EHLERS - Juveler og Guldmed

Værnedamsvej 1 . Telefon Eva 135
N. Frihavsgade 30 . Telefon Øbro 1471 v

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.

