



Nº 2

20. Januar 1945

45. Aargang

LOKOMOTIVFØRERMANGELEN

Yderligere Dispensation fra Uddannelsesreglerne.

Den ledende Artikel i Aarets første Nr. af vort Blad sluttede med nogle Ord om, at Generaldirektoratet i det nye Aar forhaabentligt vilde stille sig mere forstaaende end i Fjor overfor Organisationens Ønske om en Udvidelse af Lokomotivførerantallet. Disse Nytaarsforhaabninger blev dog hurtigt gjort til Skamme, idet man allerede har meddelt, at der heller ikke i Aar kan være Tale om nogen Forøgelse.

Vi har skrevet, at rundt regnet 400 Motorførere og Lokomotivfyrbødere til Stadighed anvendes i Lokomotivførertjenesten, deraf 100 Mand ved Strækningskørslen. Paa Grundlag heraf har vi hævdedet, at der maa siges at være en Lokomotivførermangel paa ca. 400 Mand. Dette bestrider Generaldirektoratet. Man finder maaske, at en Mangel paa 400 Mand nok kunde berettigede det paagældende Personale til at gøre sig Haab om nogen Forbedring og gør derfor gældende, at efter Distrikternes Normativberegninger mangler der kun 160 Lokomotivførere. Hertil er blot at sige, at saa maa Distrikternes Beregninger være forkerter. Vi holder fast ved, at der udføres Lokomotivførertjeneste af henved 400 Mand, der ikke tilhører denne Kategori, og vi skal komme tilbage dertil senere i Artiklen.

I samme Aandedræt, som Generaldirektoratet saaledes afviste Ønsket om en rimelig Forøgelse af Lokomotivførertallet, fremkom samme Generaldirektorat med Anmodning om nye Dispensationer fra Uddannelsesreglerne, saa man kunde faa flere Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjenestester. — — — — — Ja, vi ved godt, at Medlemmerne ryster selvopgivende paa Hovedet af en saadan

Logik; men det, vi her skriver, er ikke desto mindre rigtigt. Den ene Dag hævder Administrationen, at der ikke mangler nær saa mange Lokomotivførere, som vi har paastaaet. Den næste Dag kommer man og taler om Misère, idet der, hvis ikke ekstraordinære Foranstaltninger gennemføres — f. Eks. i Form af Dispensation, saa Lokomotivfyrbødere 8 Maaneder efter deres Ansættelse kan anvendes som Lokomotivførere paa Rangermaskiner — ikke kan skaffes Mandskab nok til Lokomotivførertjenesten. Der er vel intet at sige til, at Organisationens Formand, som var den, der ganske uventet blev stillet overfor dette sidst omtalte, studsede over, at Administrationen nu pludselig regnede med meget større Lokomotivførerbehov end Dagen forud.

Resultatet af Drøftelsen om dette Spørgsmaal blev, at Distrikterne indtil videre er bemyndiget til, efterhaanden som Lokomotivfyrbøderne opnaar 1 Aars Ansættelse (d. v. s. efter mindst 3 à 4 Aars Beskæftigelse i Lokomotivtjenesten og efter endt Uddannelse paa Jernbaneskolen med tilfredsstillende Resultat) at give dem en kortvarig Lokomotivføreruddannelse, saa de kan benyttes til Betjening af Rangermaskiner. Denne Ordning alene løser dog ikke straks Problemet i 2. Distrikt. Der skal derfor indtil April—Maj udstationeres 17 Mand fra 1. Distrikt til 2. Distrikt, ligesom Lokfyrbøderforflytninger fra 2. til 1. Distrikt midlertidigt stoppes.

Af vore 500 Lokomotivfyrbødere er 70 ansat i Løbet af Aaret 1944. Der er altsaa 430 med mere end 1 Aars Ansættelse. Heraf fremgaar, at 430 Lokomotivfyrbødere nu kan anvendes til Lokomotivførertjeneste, og da vi desuden har et halvt hundrede

Motorførere, der ogsaa beskæftiges som Lokførere, disponeres der altsaa over en Styrke paa ca. 475 udover selve Lokomotivførerantallet. Imidlertid er trods alt ikke samtlige lokomotivføreruddannede Lokofyrbødere fuldt optaget ved Lokomotivfører-tjeneste. Vi tager næppe meget fejl, naar vi skønner, at foruden de 70 ueksaminerede Lokomotivfyrbødere kører her og der ialt et tilsvarende Antal af deres eksaminerede Kammerater i Lokomotivfyrbødertjenester, saa man naar et Tal paa 140—150, som anvendes i deres egen Stilling.

Til Rest bliver der ca. 350 Lokomotivfyrbødere, som stadigt beskæftiges i Lokomotivførertjenesten, og naar hertil lægges de fornævnte 50 Motorførere, kommer man netop til de 400 Mand, der efter vor Paastand til Stadighed anvendes som Lokførere.

For at man ikke skal paadutte os uholdbare Ræsonnementer, skal det indrømmes, at der, selv om vi havde haft normale Forhold, ogsaa vilde være blevet anvendt nogle Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjenester, nemlig til Sygdoms- og Orlovsaflysninger for Rangerturenes Lokførere; men det vilde være anderledes beskedne Tal end dem, der her er Tale om, idet der jo skulde beregnes Lokførere baade til Fridagsaflysninger og til alle Ekstramaskiner. Tilbage staar, at man for Tiden beskæftiger ca. 400 Mennesker mere i Lokomotivførertjenesten, end der haves Tjenestemænd af denne Kategori. Dette er en Kendsgerning, der ikke lader sig bestride, selv om Distrikterne siger noget andet. Man skulde derfor mene, at Generaldirektoratet saare vel kunde forsvare Nyudnævnelse af et passende Antal Lokomotivførere. Ordningen med Konstitutionsvederlag løser ikke Spørgsmaalet fuldt ud.

Selv om der saaledes fra Administrationens Side bejles til Organisationens Forstaaelse overfor Ønsker om yderligere Dispensation fra Uddannelsesreglerne, har man — uforstaaeligt nok — ikke villet lytte til Org.s Ønske i Spørgsmaalet om selve Dispensationernes Gennemførelse i Praxis. Vi har ved bestemte Eksempler paavist, at Distrikterne ved Udtagelsen af de Lokfyrbødere, der skulde underkastes den rigtige Lokføreruddannelse, er sprunget i Anciennitetsrækken, hvilket har medført urimelige Forhold. Organisationen har derfor henstillet, at Lokomotivføreruddannelsen sker efter Anciennitetsrækken, men dette har Distrikterne ikke kunnet tiltræde. Selv med de Urimeligheder, vi har klaget over, ønsker de Ret til at foretage Uddannelsen depotvis, og det har Generaldirektoratet tiltraadt. Man studser over et saadant Standpunkt. Lidt mere Forstaaelse ogsaa fra den Side vilde være paa sin Plads.

LOKOMOTIVMÆNDENES RISIKO

Eftertryk forbudt.

Søndag d. 7. Januar blev en ny Sorgens Dag for Statsbanerne, ja for vide Kredse i hele Landet. Ved 12—13-Tiden blev der rettet allierede Flyverangreb mod 10 Tog, og Krigsbegivenheder slog atter Hul i Lokomotivmændenes Rækker. Tre Kammerater blev dræbt, to haardt saaret og en lettere saaret. Af tjenstgørende Jernbanepersonale blev desuden en Togbetjent dræbt og en Togfører lettere saaret.

Angrebet blev følgende Tog: 918 og 949 samt et Hjælpetog ved Houslund, 9906 paa Vojens St., 9945 ved Jegerup, 217 ved Haderslev, 2062 ved Ejby, 50 ved Aarup, 2027 ved Render og Tog 105 paa Nordvestfynske Bane ved Snekstrup tæt udenfor Odense. Ialt 30 Personer blev dræbt og et halvt Hundrede saaret.

Tog 918 fremførtes af Lokfører C. M. Jensen, Padborg, med Loko P 933 og med Ekstrahaandværker H. Johansen som Lokfyrbøder. Personalet søgte Dækning paa en tilstødende Mark. De kom ikke til Skade. Heller ikke selve Maskinen blev beskadiget, men Tenderens højre Side blev gennemhullet af 10 Projektiler. Da Flyverne efter det første Angreb vendte tilbage, skød de ikke paa Toget.

Tog 949 kørtes af Lokfører J. S. L. Aarslev, Padborg, med Ekstrahvk. N. Stendahl som Lokfyrb. Desuden var Lokfyrb. H. C. Andersen med til Strækningsindøvelse. Angrebene kom fra højre. Ved det første kastede Personalet sig ned paa Gulvet og slap derved uskadt, idet der kun gik et Projektil gennem det ene lille Vindue i Førerhusets Forkant. Derefter sprang alle 3 Mand af, og ved næste Angreb blev Maskinen, P 932, ramt i Førerhuset og foran Sikkerhedsventilerne. Tenderen blev beskadiget af 8 Projektiler, men efter at disse Huller var proppet, kunde Kørslen fortsættes.

Hjælpetogets Maskine, D 877, blev stærkt beskadiget. Baade Kedel, Førerhus og Tender, ja selv Gangtøjet var gennemhullet mange Steder. At Personalet, Lokfører S. S. Nielsen og Ekstrahvk. P. E. Petersen, Fredericia, intet kom til, kan de nærmest takke Maing. Henriksen, ligeledes Fredericia, for. Han opfordrede dem nemlig til at gaa med over og drikke Kaffe. Egentlig havde de ingen Lyst, da de havde haft en meget lang Tjeneste og var trætte, men da Maskiningeniøren gentog sin Opfordring og sagde, at de i hvert Fald hellere maatte gaa ned af Maskinen, da der var Flyvere over, gjorde de dette, og de var kun lige netop naaet over paa Kroen, førend de hørte Skud og straks saa deres Lokomotiv indhyllet i Damp. Taget i Førerhuset er saa gennemhullet, at de 2 Mand temmelig sikkert vilde være blevet alvorligt saaret, dersom de havde opholdt sig paa Førerpladsen.

Lokomotivfyrbøder P. E. Larsen, Fredericia, der

var Lods paa Tog 9906's forreste Maskine, kom ogsaa uskadt fra Angrebet, men Maskinerne blev utjenstedygtige.

Tog 9945 kørtes af Lokfører *L. C. Knudsen*, Fredericia, med Ekstrahvk. *K. B. Rasmussen* som Lokfyrbøder. Ingen af dem kom til Skade. Derimod blev Maskinen, E 972, utjenstedygtig. I højre Side var den gennemhullet helt fra Røgkammer til Førerhus, bl. a. var et Projektil gaaet gennem Førerhusvæggen under h. forreste Sidevindue; ligeledes var Hovedluftbeholder og selve Bremsledningen gennemskudt.

I Tog 217 blev Lokomotivfører *A. P. Jensen*, Haderslev, lettere saaret, Lokomotivfyrbødereren, Ekstrahvk. *O. Møller*, samt Togbetjent *J. M. Fabricius* dræbtes; førstnævnte blev skudt i Hovedet. Det første Angreb paa Maskinen, O 335, kom fra venstre Side, og den var udsat for ialt 3 Angreb. Spredt over det hele er den ramt af over 50 Projektiler.

Tog 2062, der kørtes med Loko D 850, fremførtes af Lokfører *J. C. R. Nissen*, Fredericia, med Ekstrahvk. *S. A. Hold* som Lokfyrbøder, desuden var Ekstrahaandværker *O. Damgaard Nielsen* med til Indøvelse. Maskinen menes angrebet bagfra og fra højre Side. Saavel Tenderen som Kedel og Førerhus samt Bagskottet er gennemhullet flere Steder. Af de ca. 75 Projektiler, der har ramt Maskinen, er 18 trængt ind i Førerhuset. Et Projektil er f. Eks. gaaet ind i Kedlen umiddelbart over Regulatorstolen, et andet har ramt venstre Vandstandsprøvehane, et tredje Manometerrørene; alene det smalle Stykke af Førerhusvæggen mellem Sidevinduet og Bagskottet er i h. Side gennemhullet 5 Steder. Lokomotivfører *Nissen* blev dræbt paa Stedet. Den venstre Arm var skudt over, tillige var han vistnok ramt i Ryggen af et Projektil, der gik igennem Bagskottet. Desuden var baade han og Lokomotivfyrbødereren, *S. A. Hold*, skoldet af udstrømmende Damp. Sidstnævnte døde den paafølgende Nat. Ogsaa *O. Damgaard Nielsen* blev haardt saaret, men menes at overleve Uheldet.

Tog 2027 fremførtes af Lokfører *C. Leegaard* og Lokomotivfyrbøderaspirant *K. E. Lundeman*, Nyborg, med Loko R 939. Flyvernes første Salve kom fuldstændig overraskende, men Personalet dækkede sig paa Maskinen. Leegaard satte derefter Trykluftbremsen i Virksomhed, og saavel han som Lundeman sprang, endnu før Toget var standset, ud til højre Side og søgte Dækning i Grøften. Derved kom de uskadt fra den ubehagelige Episode. Lokomotivet var Genstand for hele 3 Angreb baade forfra og fra Siden. Bl. a. er Røgkammeret, Domen, selve Kedlen, Dampsrør til Injektor samt Førerhuset gennemhullet. Derefter rettedes flere Angreb mod hele Godstoget.

Dersom Tog 50 havde været rettidig, vilde det have været i Nyborg paa Angrebstidspunktet, men det var dels p. Gr. af Maskinskifte i Fa., dels som Følge af Dampmangel med deraf følgende Holde-

tid i Kauslunde og ekstraordinær Vandtagning i Aarup ca. 1½ Time forsinket. Toget fremførtes fra Fredericia af Lokfører *A. R. L. Jacobsen* og Ekstrahvk. *R. F. Petersen*, Nyborg, med Loko R 943, der er forsynet med de nye beskyttende Staalplader. Jacobsen blev haardt saaret, men naaede dog at faa sit Tog standset. Lokomotivfyrbødereren slap uskadt, derimod blev Togføreren, *K. F. Petersen*, Ng., lettere saaret. Saavel Lokomotivet som Tenderen er gennemhullet mange Steder. Staalpladerne bærer Mærker af Projektiler, som er skrænset af paa dem, men det ser dog ogsaa ud til, at et Projektil fra venstre Side er gaaet igennem en saadan Staalplade. Efter Angrebet mod Maskinen rettede Flyverne Angreb mod Toget. Nogle af Vognene blev gennemhullet i uhyggelig Grad. Mange rejssende blev dræbt eller saaret. Blandt Passagererne var i een Kupé 7 Lokomotivfyrbøderaspiranter paa Tjenesterejse; de var paa Vej til Jernbaneskolen, hvor de skulde melde sig Mandag Middag. De 6 af dem sprang ud af et Sidegangsvindue og søgte Dækning i en Grøft, hvorved de reddede Livet. Aspirant *K. Ravn*, Aarhus, vilde derimod gaa ud af Vogn døren, men han blev — omtrent henne ved Døren — ramt af et Projektil og dræbt paa Stedet.

Endelig dræbtes Lokomotivføreren, *M. Jensen*, Odense, for det nordvestfynske Tog, der blev angrebet ved Snestrup. Lokomotivfyrbødereren, *A. Iversen*, ligeledes Odense, blev haardt saaret. Ogsaa dette Togs Lokomotiv blev gennemhullet, bl. a. blev Kraftdamprøret sprængt.

Der er nu rettet Flyverangreb paa ialt 30 af Statsbanernes Tog. 12 Lokomotivmænd har derved mistet Livet, deraf 10 i Løbet af mindre end 5 Maaneder. Det er vel forstaaeligt, om dette i Forbindelse med forskellige Sabotagehandling er slider haardt paa Personalet. Hidtil har Finansministeriet dog kun haft en kold Skulder til vort Krav om et Risiko-tillæg.

Vi er indforstaaet med, at Togtrafikken skal opretholdes, den er jo lige som Gods-Skibsfarten af stor livsvigtig Betydning for Land og Folk; men mon ikke der ogsaa snart bør ydes Skinnevejens Folk et Vederlag for deres særlige Risiko. Vi henstiller til Finansministeriet snarest at tage Spørgsmaalet om et Risikotillæg op til ny Overvejelse.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Vor Organisationsform.

Der er nu forløbet 7—8 Aar, siden Ophævelsen af Kredsinddelingen skete, lang Tid nok til at skønne, om det var et formaalstjenligt Skridt, som dengang blev foretaget. Der kan tales for og imod; som Forholdene har udviklet sig mest imod.

Paa den Kongres, hvor Spørgsmaalet blev af-

gjort, stemte Flertallet af Repræsentanterne sikkert under den Forudsætning, at en Sammensmeltning af Afdelingerne vilde følge umiddelbart efter. Et Forslag desangaaende blev beklageligvis forkastet paa en følgende Kongres, tilsyneladende mest af de yngre Repræsentanter.

Det er selvfølgelig et Misforhold med en samlet Hovedbestyrelse men med to eller tre forskellige Afdelinger omkring paa Landets Depoter; det ene bør i dette Tilfælde være en Følge af det andet. Da Medlemmerne inden for vor Organisation har samme Maal, nemlig tjenstlige og lønmæssige Interesser, burde de kunne tale sammen og forstaa at drage Lære af Samarbejdet mellem yngre og ældre i smaat og stort inden for Afdelingerne. Noget saadant vilde sikkert ogsaa lette Arbejdet i Hovedbestyrelsen, da flere Sager eventuelt kunde ordnes uden Indankelse for denne.

Et Forhold, som ogsaa bør overvejes, er Repræsentationen til Kongresserne; Lokof. er efterhaanden bleven tre Gange saa mange som Lokofrb., men begge Kategorier vælger lige mange Repræsentanter. Uden at forklejne Lokofyrbøderne kan Lokoførerflertallet ikke være tjent med stadig at lade sig repræsentere ved en saa stor Procent Lokofrb. paa Kongresserne.

Ligeledes synes Valget af Repræsentanter til den fælles Hovedbestyrelse, som foregaar ved simpel Stemme flerhed blandt alle Kongresrepræsentanter, uretfærdigt. Det rigtige maa være, at hver Tjenestekategori vælger sine Repræsentanter, f. Eks. har Motorførerne med den lille Repræsentation for lidt Indflydelse paa Valget af sine Hovedbestyrelsesmedlemmer; Lokførerne og Lokfyrbøderne med de mange flere Stemmer kan vælge den Motorfører, de synes om.

Skal den nuværende Form for Organisationen holdes, mener jeg, at det her omtalte m. m. maa rettes, ellers vil Ønsket om Kredsinddelingen sikkert blive fremsat igen. Det kan heller ikke volde Besvær med tre Kredse, vi ser jo andre Tjenestemandorganisationer, der bestaar af 14—15 Kredse, og som dog arbejder med godt Resultat.

København, i December 1944.

Nedergaard Pedersen.

Som tidligere omtalt var Kategorikredsene et Omsvøbsdepartement, hvis Afskaffelse af praktisk talt alle blev hilst som en formaalstjenlig Foranstaltning.

Det Lovforslag, H. B. i 1935 forelagde Kongressen, gik jo ud paa, at der kun skulde være een Afdeling ved hvert Depot, men de allerfleste Talere krævede de særlige Afdelinger for hver Kategori opretholdt. Kongressen i 1939 afviste ligeledes en Ændring paa dette Punkt.

Dengang Lokofyrbøderne var i Flertal indenfor Org., ønskede nogle af dem ogsaa større Repræsentation i H. B. end Lokførerne, men de fornuftige indsaa, at disse 2 Kategorier burde være ligeligt repræsenteret.

Red.

Signalreglementet.

Vi har faaet et nyt Signalreglement, og der er vel nok en Del generelle Forandringer, og de forskellige Signalsystemer er samlet i Afdelinger; men hvad jeg og flere med mig har hæftet os ved, er bl. a. det, Baneing. Valentin skriver og illustrerer i Vingehjulet af den 25. Sept. 1944, hvor han siger, at man maa bort fra Sammenklumpning af Signaler. Dette er ogsaa rigtigt, men hvorfor har man saa faaet det fremskudte Signal og det 3. Afstandsmærke sat paa samme Sted? For os ser det ud saadan nu, at vi har kun 2 Afstandsmærker 1200 og 800 Meter foran Hovedsignalet, for naar vi kommer ind til det fremskudte Signal, ved vi nok, hvor vi er, saa der behøver ikke at staa et tredje Afstandsmærke. Dette er i hvert Fald ingen Forbedring. Lad os faa 3 Afstandsmærker: det første paa 1300, det andet paa 1000, det tredje paa 700 Meter og saa det fremskudte Signal paa 400 Meter foran Hovedsignalet, saa er der en praktisk Mening i de 3 Afstandsmærker, ikke som nu, hvor det ene staar ved det fremskudte Signal.

Saa mangler jeg ogsaa nedenstaaende indført i Signalreglementet. Der er et Ønske, vi fra Fh. Lkf. Afd. paa 2 Kongresser har anmodet H. B. at arbejde for; det blev ogsaa vedtaget. Vi ønskede følgende tilføjet i Reglementet: „Efter at Lkf. ved Holdepladser og Trinbrætter har givet Signal med Dampføjten, skal Togføreren altid give Signal, om der er rejsende at afsætte eller ej.

Saa fremt der skal afsættes rejsende gives Signalet om Dagen ved en Haandbevægelse op og ned, i Mørke et hvidt Lys op og ned; er der ingen rejsende at afsætte, vises en udtrakt Arm om Dagen, i Mørke et grønt Lys.“

Ovennævnte ønskes tilføjet, fordi det ikke er alle Togførere, der kommer frem, naar man har givet Signal, og saa maa Lkf. staa med Hovedet ud af Siden paa Maskinen og spejde efter Signal, det er ikke altid lige rart i al Slags Vejr at staa og vente paa, om Togføreren kommer frem.

Det vil glæde os at faa disse 2 Ændringer indført i Signalreglementet.

V. Heifholm, Fh.

Den her skitserede Ændring m. H. t. Afstandsmærkerne vilde være irrationel, bl. a. fordi det fremskudte Signal ikke paa alle Strækninger staar 400 m foran Hovedsignalet.

Red.

Det sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Fra 1. Maj d. A. fratræder:
Som Bestyrelsesmedlemmer:
Pensioneret Regnskabsfører Chr. Schmidt og
Ekspeditionssekretær H. V. C. G. Tauson.
Som Suppleanter:
Pensioneret Rangerformand I S. Juhl og
Kontorassistent Frk. G. Fischer.

Som Revisor:

Trafikkontrolør C. W. Bodenhoff-Olsen.

Som Revisor Suppleant:

Fuldmægtig C. A. Kofoed, 1. Distrikt.

Alle er villige til at modtage Genvalg.

Eventuelle Kandidatforslag, underskrevet af mindst 10 Medlemmer, skal ifølge Vedtægterne være Bestyrelsen i Hænde senest 1. Februar under Adresse: Københavns Hovedbanegaard. Paa Forslaget maa de opstillede Kandidater have erklæret sig villige til at modtage Valg.



Lommebogen.

Hele Restbeholdningen af Lommebøger 1945 er nu udsolgt, og der kan ikke leveres flere end de, som allerede er udsendt.

JUBILÆER

Den 25. Januar kan Lokfører P. C. P. Frost, Calvinsvej 43, 1., Fredericia fejre 25 Aars Jubilæum. Jubilæren begyndte sin Lokomotivmandsgeringning som Aspirant i Struer 25. Januar 1920, han blev ansat som Lokfyrbøder 1. Juli 1921 i Thisted, forflyttet til Fredericia 1. April 1936, udnævnt til Lokfører 1. Nov. 1941 i Brande og forflyttet til Fredericia den 1. Januar 1942.

Frost har i de forløbne 25 Aar været en god Kollega og interesseret Organisationsmand og tillige en pligttopfyldende Lokomotivmand. Fredericia Lokførerafdeling sender dig paa Jubilæumsdagen vor hjerteligste Hilsen og Lykønskning med Ønsket om, at du endnu i mange Aar maa virke iblandt os, og at Held og Lykke maa følge dig i Fremtiden.

S. K. Th. Nielsen.



Den 25. Januar kan Lokfører Johs. Jørgensen, Hærvigsgade 1, Kalundborg, fejre sit 25. Aars Jubilæum ved D.S.B. Disse mange Aar ved Etaten har for Jørgensen været en Række Ungdoms- og Manddomsaaar, tilbragt ved dygtigt og flittigt Arbejde. Jubilæren har ved sin Gerning vist sig som en reel, solid og fuldtro Lokomotivmand, hvilket vi her i Afdelingen paa Jubilæumsdagen ønsker at fremhæve og sige Tak for. Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen, siger Tak for godt Samarbejde og ønsker dig en god og lys Fremtid.

A. M.

Den 1. Februar kan Lokfører A. C. Andersen, Kongsgade 3, Thisted, fejre sit 25 Aars Jubilæum. Andersen beg. som Aspirant i Struer, men blev kort efter forflyttet til Thisted. Her blev han ansat som Lokfyrbøder 1. Juli 1921. Den 1. Nov. 1941 blev han forfremmet til Lokfører i Frederikshavn og kun 1 Md. senere kom han tilbage til Thisted.

Jubilæren — der er Thybo, rolig og behersket, er en god Kammerat og trofast mod den Organisation, han tilhører — har saaledes tilbragt saa godt som hele sin Tid ved Statsbanerne i Thisted.

Struer Lokfører Afd. ønsker dig hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med Tak for godt Kammeratskab.

Chr.



Den 8. Februar kan Lokfører E. V. Buch, Aaderupvej 123, Næstved, fejre sit 25 Aars Jubilæum. Afdelingen bringer dig herved sin hjerteligste Lykønskning med Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden samt Haabet om, at du endnu i mange Aar maa kunne udfylde din Plads iblandt os.

K. J.

Den 25. Januar kan Lokfører S. J. S. Broksø, Niels Finsens Allé 24, Kbhvn. Søborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum. Den 2. Febr. kan Lokfører N. P. E. Maiø, Bogøvej 4, Stuen, Kbhvn. F., fejre sit 25 Aars Jubilæum, og endelig kan Lokfører K. E. Jarmø, Flensborggade 53, 1. th., Kbhvn. V., fejre sit 25 Aars Jubilæum d. 8. Februar.



K. E. Jarmø.

Afd. 1. ønsker jer herved hjertelig til Lykke for Dagen, ligesom den giver Udtryk for Haabet om endnu gennem en lang Aarrække at maatte se jer ved godt Helbred i vore Rækker.

For Maiø gælder, at han gentagne Gange har været syg, og ogsaa da dette skrives er sygemeldt og har Ophold paa Sanatoriumet ved Skelskør. Forhaabentlig vil Maiø her genvinde sit Helbred, saa vi atter faar ham at se frisk imellem os.

H.

Opmærksomhed frabedes.

Paa Grund af de unormale Forhold frabeder jeg mig venligst al Opmærksomhed ved mit 40-Aars Jubilæum den 30. Januar.

H. M. K. Henriksen, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 1. Februar frabedes venligst.

Lokfører R. Christoffersen, Ar.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 3. Februar frabedes.

Lokfører S. O. S. Jensen, Ar.

Al Opmærksomhed frabedes venligst ved mit 25 Aars Jubilæum den 5. Februar d. A.

Lokfører Marius Jensen, Ar.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum den 9. Januar.

J. P. Pedersen, Lokfører, Fa.

Vor hjerteligste Tak for den store Deltagelse ved min kære Mand, vor kære Søns Begravelse. En særlig Tak til Korsør Afdelinger for den sidste Ære de viste min Mand og vor Søn, og til dem, der glædede ham under hans Sygdom.

*Ellen Pedersen, Korsør.
A. Pedersen og Hustru, Langaa.*

Resultat af Lodtrækning.

Følgende Numre blev udtrukket ved de københavnske Motorføreres og Lokomotivfyrbøderes Juletræsfest den 5. Januar.

Lykkeseddel.

561 — 2150 — 1092 — 1869 — 1438 — 1603 — 2865 —
1624 — 2438 — 6 — 689 — 289 — 2988 — 751 — 2266 —
50 — 2843 — 2229.

Amerikansk Lotteri.

116 — 99 — 52.

Gevinsterne kan afhentes hos E. E. Sørensen, Laura-vej 3, 3., Valby, mellem Kl. 10,00 og 15,00.



Fiks Nytaarshilsen fra D. S. B.-Kino.

Nobelpristageren, Forfatteren Johs. V. Jensen, har siden Statsbanerne aabnede sit Biografteater i Københavns Hovedbanegaard været en flittig Gæst dér. Ved disse Besøg har han ladet sig inspirere til en Artikel, der i Modsætning til hans berømte Romanserie „Den lange Rejse“, er betitlet „Rejser paa Stedet“, og indeholder en Hyldest til Naturoplevelser m. v. i D. S. B.'s Biograf.

I Anledning af Aarsskiftet har Statsbanernes Kino udsendt denne Artikel i smukt Tryk og med Illustrationer af Axel Nygaard.

Lynjustits paa Færgen.

Under Julerejserne opdagede en rejsende paa en af Færgerne mellem Korsør og Nyborg, at hans Overfrakke var forsvundet. Han tog sammen med et Par Mand af Besætningen Opstilling ved Landgangsbroen, og det lykkedes ham at attrappere en Mand, der ganske roligt kom spadserende med hans Frakke. Tyven maatte aflevere den stjaalne Frakke og fik paa staaende Fod en alvorlig korporlig Revselse, hvorefter han blev overgivet til Vagtværnet i Nyborg.

Togpersonale overfaldet.

Tredie Juledag befandt der sig i et af Amagerbanens Tog en rejsende med ugyldigt Abonnementskort. Da han blev gjort opmærksom herpaa, tabte han fuldstændig Besindelsen og overfaldt baade Togføreren og 2 Togbetjente. Manden blev overgivet til Vagtværnet og transporteret til Fængslet.

Banearbejdere dræbt.

Dagen før Nytaarsaften blev Hjælpearbejder O. Kragh dræbt af en Rangermaskine i Aalborg. Han traadte ud i Sporet umiddelbart foran et kørende Lokomotiv, blev væltet omkuld og kom ind under Maskinen. Kvæstelserne var saa haarde, at han døde kort efter.

Den 9. Januar blev Ekstraarb. C. Hemmingsen, Kbhvn., dræbt af et Tog, da han arbejdede i Sporet ved Svane-møllen. Arbejderne opdagede et Tog komme ud af Kurven tæt ved dem, og det lykkedes 2 af dem at komme til Side, men Hemmingsen blev ramt og dræbt paa Stedet.

Sammenstød mellem Tog og Biler.

Den 22. Dec. blev en Sygebil paakørt af et Tog i Nærheden af Lemvig. Bilen blev slæbt et Stykke med hen ad Banelegemet og til sidst slynget ned i en Grøft. Chaufføren og en Sygehusportør blev haardt kvæstet.

Ved en af Amagerbanens Overkørsler forsøgte en med Arbejdere fuldt belæst Lastbil en Uge senere, d. 29. Dec., at smutte over umiddelbart foran et Tog, der kom kørende. Forsøget mislykkedes. Bilen blev fuldstændig knust; 2 af Passagererne dræbtes og flere saaret.

Den sjællandske Nordvestbane har jubileret.

Den 30. Dec. var det 70 Aar siden, Jernbanen mellem Roskilde og Kalundborg blev taget i Brug. I den Anledning har et Udvalg af Personalet paa Strækningen udsendt et Jubilæumsskrift, i hvilket der baade gives en kort Redegørelse for Nordvestbanens Tilblivelse og fortælles Smaaskildringer af Livet paa en Landstation for 35—40 Aar siden.

Det er morsomt at læse, at der først var Tale om, at denne Bane skulde gaa fra København til Frederikssund; ved Tilvejebringelse af en Bro over Roskilde Fjord skulde den derefter føres gennem Hornsherred til Holbæk og derfra videre til Kalundborg. (For egen Regning kan tilføjes, at de allerførste Jernbaneplaner, der fremkom i Nordvestsjælland, gik ud paa Bygningen af 2 Baner, der bragte Nordvestsjælland i Forbindelse med Vestbanen. Næmlig een Bane fra Kalundborg til Sorø og en fra Holbæk til Viby. Der var dog ogsaa Tale om en Bane fra Viby over Hvalsø—Tølløse direkte til Kalundborg og med en Sidebane mellem Tølløse og Holbæk. Red.)

Det paagældende Personaleudvalg bebuder Udsendelsen af endnu et Jubilæumsskrift, naar Banen om fem Aar holder 75 Aars Jubilæum.



Udnævnelse fra 1.—1.—45:

Lokomotivfyrbøderaspirant E. W. Melgaard, Randers, til Lokomotivfyrbøder, Padborg.

Fortlyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—45:

Lokomotivfyrbødere:
E. P. O. Nielsen, Padborg, til Aarhus.
E. Ø. Nielsen, Brande, til Aarhus.
J. P. Mølgaard, Korsør, til Brande.

Afsked:

Lokomotivfører J. Hansen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—45.

Dødsfald:

Lokomotivfyrbøder H. B. Pedersen, Korsør, den 23.—12.—44.