



Nº 4

20. Februar 1945

45. Aargang

KØREPLANSINDSKRÆNKNINGER — PERSONALEBESPARELSE

Ved en saa radikal Nedsækering af Køreplanen, som den der fandt Sted pr. 1. Februar, maatte der regnes med nogen Overtallighed i det hidtil ved Driften beskæftigede Personale. Det er derfor naturligt, at Organisationerne straks interesserede sig for dette Forhold. Dansk Arbejdsmands Forbund, der spredt Landet over har 4—5000 Medlemmer beskæftiget som Hjælpearbejdere ved Statsbanerne, var interesseret i at bevare Beskæftigelsen for det størst mulige Antal af dem. Det samme gjaldt Jernbaneorganisationerne. Fra Offentlighedens Side har det været henstillet til samtlige Arbejdsgivere saavidt muligt at undgaa Afskedigelser, og da man maatte gaa ud fra, at ogsaa Statsbanerne vilde følge denne Parole, tog de fire forhandlingsberettigede Jernbaneorganisationer det Spørgsmaal op til Drøftelse, paa hvilke Punkter de kunde anvise Veje til beskæftigelsesgivende Foranstaltninger. I denne Forbindelse tænkte ikke just paa Tildeling af de mange manglende Fridage og Feriedage eller paa Udligning af Overtid med tilsvarende Fritid; det var jo noget selvfølgeligt. Alligevel er det et godt Billede af Situationen, naar Stationsforstanderen i Esbjerg har udtalt til Dagbladet „Sydvestjylland“, at det overanstrengte Personale glæder sig til at faa Fridage som andre Mennesker.

Ved Drøftelse mellem Statsbanernes Generaldirektorat og D. A. F. havde førstnævnte givet saadanne Tilsagn, at stort set alle ved Trafiktjenesten anvendte Hjælpearbejdere kunde beskæftiges de første Par Maaneder, bl. a. ved udvidet Kontrol eller Vagttjeneste paa Stations- og Godspladser samt Oprydning- og Rengøringsarbejder, herunder en tiltrængt bedre Renholdelse og Pasning af Lokomotiverne. Endelig kan der for Hjælpearbejderne blive Tale om Arbejdsdeling.

I Forbindelse hermed henstillede Generaldirektoratet til Tjenestemandorganisationerne at med-

virke i Beskæftigelsesforanstaltningerne derved, at de Tjenestemænd, som normalt kun har Ret til 2 Ugers Ferie, men i Fjor fik denne udvidet til 3 Uger (hvilket ogsaa vil blive Tilfældet i det kommende Ferieaar), skal tage den ene Uges Ferie forlods allerede i Marts eller April. Dette tiltraadte vore Organisationer, dog under den udtrykkelige Forudsætning, at al gammel Ferie, alle tilgodehavende Fridage eller Fritid for Overtid først er udlignet, en Betingelse Generaldirektoratet var indforstaaet med.

Jernbaneorganisationernes Overvejelser maatte derfor gaa i andre Retninger. Vi samledes først og fremmest om en længe ønsket Forbedring af Tjenestetidsreglerne, saa hver Times Tjeneste i Nattimerne regnedes = 1½ Time. I sig selv har Nattjenesten altid været mere krævende end Dag-tjenesten, et Forhold Mørklægningen har skærpet i betydelig Grad og derved anspændt Personalets Fysik og Nerver, saa der faktisk i hele Krigsperioden har været god Begrundelse for en særlig Vurdering af Nattjenesten. Der har ofte nok fra Medlemmernes Side været fremsat Forslag i denne Retning, men under Hensyn til, at en saadan Foranstaltning vilde stille Krav om mere Personale og der forud var Vanskeligheder nok i saa Henseende, har Organisationerne holdt deres Ønsker paa dette Omraade tilbage. Nu, hvor det drejede sig om at finde Beskæftigelse til noget overtalligt Mandskab, blev Forslaget fremsat og kom til Forhandling; beklageligvis med et negativt Resultat. Generaldirektøren kunde under de Forhold, hvorunder vort Land for Tiden styres, ikke medvirke til en saa gennemgribende Ændring af Tjenestetidsreglerne. Sagen blev derfor — omend med Sorg — foreløbig henlagt fra Organisationernes Side.

Af andre Organisationsforslag nævnes lokale, faglige Kursus for det yngre Personale. En Foranstaltning, som dog væsentligt vil berøre Stations-

personalet. Dette lovede Generaldirektoratet at undersøge nærmere.

Endelig kom man ind paa Spørgsmaalet om den Forværring, Bortfald af S-Tog og Sporvogne i de tidlige Morgentimer henholdsvis sene Aftentimer har medført for de Tjenestemænd, der i Byer som København og Aarhus har været vant til at benytte disse Trafikmidler, naar de sluttede deres Tjeneste om Aftenen eller skulde begynde tidligt om Morgenen. Paa dette Omraade er der Udsigt til en Ordning gaaende ud paa $1\frac{1}{2}$ Times særligt Tjenestetidstillæg til Tjenestemænd, der er stationeret i de 2 nævnte Byer, nemlig i Tilfælde hvor de enten slutter Tjenesten efter Kl. 21,30 eller begynder før Kl. 5,30. Disse to Klokkeslet er valgt under Hensyn til Sporvogns- og S-Togstrafikens Ophør henholdsvis Paabegyndelse. Ordningen skal kun gælde, saa længe de nuværende Trafikrestriktioner er i Kraft. Det er endvidere Mening, at det omtalte Tjenestetidstillæg skal opsummeres særskilt og udlignes med Ekstrafridage. Enkeltheder er endnu ikke endeligt fastlagt, men bliver det i de allernærmeste Dage, da det er Hensigten, at de herom gældende Bestemmelser skal træde i Kraft 1. Marts.

Hvad specielt angaar det indenfor Lokomotivtjenesten beskæftigede Hjelpepersonale ser det ikke ud til, at der foreløbig bliver Overtallighed i 2. Distrikt. Det har nemlig været nødvendigt at foretage nye Udstationeringer fra Sjælland til Jylland. I København er derimod 54 af de kørende Ekstrahaandværkere fjernet fra deres Gerning ved Lokomotivfyrbødertjenesten. De beskæftiges dog midlertidigt ved andet Arbejde.

PRISUDVIKLINGEN

Det statistiske Departement offentliggjorde den 6. Februar de forskellige Januar-Pristal samt Udgiftstallet for 1945; som bekendt er der efterhaanden blevet hele 4 Pristal foruden Tjenestemændenes Udgiftstal. Det Pristal, der hidtil har været opereret med i Henseende til Revision af Arbejdernes Timelønninger eller Dyrtidstillæg, bygger paa Prisforholdene i 1914 og det er steget fra 287 i Jan. 1944 til 290 i Aar. Det skrællede Pristal er i samme Periode steget fra 279 til 281, Tjenestemandes-Udgiftstallet er nu fastsat til 4324 Kr.; det var i Fjor 4277 og udviser saaledes en Stigning paa 47 Kr.

Udgiften paa det ved Prisundersøgelserne anvendte Normalbudget er beregnet til Kr. 5115. Ganske vist er de faktiske Udgifter Kr. 5180, men da den statistiske Gennemsnitsfamilie faar 46 Kr. i Tøj-rabatkort og 19 Kr. i Kartoffelrabatmærker er disse 65 Kr. fradraget, hvorved Slutresultatet bliver 5115 som anført. Dette er 41 Kr. mere end i Jan. forrige Aar, altsaa nogenlunde den samme Stigning som for Udgiftstallet.

De samvirkende Fagforbund fremsatte samme Dag deres Lønkrav overfor Arbejdsgiverforeningen: en Forhøjelse af Dyrtidstillæget med 22,5 Øre pr. Time for Mænd og 15 Øre for Kvinder. Af Udtalelser i Dagspressen fremgaar det, at de Samvirkende ikke bygger dette deres Krav paa Pristallets Udsving, men paa Forholdene mellem Priseniveauet og Reallønnen.

For Tjenestemændenes Vedkommende ligger Forholdet saaledes, at vi hidtil har været i Udgiftstalintervallet 4195—4298; med det nye Udgiftstal er vi rykket ind i Intervallet 4299—4402 og opnaar derved Ret til 1 Reguleringstillægsportion mere. Om Centralorganisationerne vil stille Krav herudover er endnu ikke afgjort. Det maa imidlertid erindres, at vi jo stadig har et Beløb tilgode for de Aar, hvor man fratog os nogle af de os retmæssigt tilkommende Reguleringstillægsportioner. Heller ikke maa det glemmes, at hverken Pristallet eller Udgiftstallet er paalidelige Maalestokke for den virkelige Fordyrelse af Levefoden. Forringelsen af Varekvaliteterne har en stor Betydning og tynger haardest paa Arbejdernes og Tjenestemændenes smaa Budgetter. Der vil derfor være et vel underbygget Grundlag for en Forhøjelse ud over den, selve Udgiftstallet berettiger til. Vi vil da ogsaa tro, at Tjenestemændenes C. O.'er vil stille sig paa dette Standpunkt, naar deres Krav skal udformes.

VIBORG-LOKOMOTIVFØRER DRÆBT

Snestorme er atter faret hen over Landet og har foraarsaget Standsninger i Trafiken samt andre Ulemper. Foruden de i sidste Nummer af Bladet omtalte 4 Banearbejdere, som i det stærke Snefog den 28. Jan. blev dræbt af Tog henholdsvis i Ringsted og ved Holmstrup, blev en Banearbejder samme Dag dræbt af et Tog i Nærheden af Naur, da han pr. Skinncykle var paa Vej til Vemb, og Mandag d. 5. Feb. dræbtes Lokomotivfører O. W. Thorngaard, Viborg, under Kørsel i høj Sne.

Omend der sidst i Januar og i Begyndelsen af Februar var Snehindringer paa mange Strækninger, var Forholdene dog sikkert værst i Jylland, og særligt i den nordligste Del, f. Eks. var Aalborg, Løgstør og Thisted i flere Dage uden Togforbindelser. Haardest ser det dog ud til at have været paa Himmerlandsbanerne, hvor en Overgang hele 3 Sneplovtog samtidigt var i Arbejde. Efter Meddelelse i Dagbladet „Himmerland“ kørte et Tog i Staa mellem Hvam og Aalestrup og var i Løbet af kort Tid saa fuldstændig indesneet, at man hverken kunde se Lokomotiv eller Vogne. Kun en lille Pukkel i Snemasserne tilkendegav, hvor Skorstenen af det „forsvundne“ Togs Lokomotiv befandt sig.

Den 5. Februar afgik et Sneplovtog fra Hobro for

at rydde Strækningen til Aalestrup. Toget kom dog ikke ret langt, idet det kørte fast i Nærheden af Rørbæk, 10—11 km fra Hobro. I Viborg gav man derefter 2 Sæt Personale, Lokfører O. W. *Thorngaard* med Ekstrahvk. *Th. Jensen* som Lokfyrbøder og Lokfører *T. Andersen* samt Ekstrahvk. *E. L. Simonsen*, Besked paa at køre ud og befri det fastkørte Sneplovtog. *Thorngaard* og *Jensen* kørte forrest med Lokomotiv Litra I, Nr. 12; *Andersen* og *Simonsen* havde G-Maskine Nr. 644. De kørte kun med en Hastighed af ca. 15 km i Timen, og da de ikke gerne vilde køre i Staa undervejs, havde de 2 Lokførere aftalt, at *Thorngaard* gav Signal med Dampfløjten, naar der var Snedriver forude. Hjælpetoget naaede dog ikke til Rørbæk. Da Toget var i en Udgravning ved Boldrup Trinbræt, ca. 7 km fra Aalestrup, bemærkede *Thorngaard* temmelig høj Sne foran og gav derfor det aftalte Signal. Imidlertid var der som Følge af det vekslende Tø- og Frostvejr Is og fast Sne i hele Skinnehøjden. I-Maskinen blev løftet af Sporet og drejede til Siden ind i Udgravningens Skraaning. Tenderen blev herved trykket ind i Førerhuset, og Lokomotivfører *Thorngaard* blev klemt til Døde. Brystkassen knustes fuldstændig, og da han ikke gav en eneste Lyd fra sig, menes det, at Døden indtraadte øjeblikkelig. Han var klemt saa fast, at der maatte arbejdes med Autogenskæraparater i en hel Time for at faa Liget befriet. Lokomotivfyrbøderen kom intet til.

JUBILÆUMSGRATIALER TIL TJENESTEMÆND

Dansk Lokomotivmands Forening fremsatte for adskillige Aar siden Forslag om, at Staten ydede de af dens Tjenestemænd, som holdt 25 Aars henholdsvis 40 Aars Jubilæum, et passende Jubilæumsgratiale, men der var ingen Interesse for Sagen.

Nu er man imidlertid fra anden Side begyndt at vise Forstaaelse i denne Henseende. I Esbjerg Byraads Møde d. 12. Dec. f. A. besluttedes det saaledes, at Personer, der i 25 henholdsvis 40 Aar har gjort Tjeneste under Esbjerg Kommune, ved hvert af disse Jubilæer faar et Jubilæumsgratiale i Form af en Maanedes Løn ekstra.

Ogsaa Slangerupbanens Bestyrelse har beskæftiget sig med Spørgsmaalet. Man har dér besluttet at yde et Gratiale paa 200 Kr. ved saavel 25 Aars som 40 Aars Jubilæer. Ordningen har tilbagevirkende Kraft, saa Gratialet ogsaa er udbetalt til dem, der allerede har holdt Jubilæum, og dette selv om de paagældende nu ikke mere er i Banens Tjeneste. Dersom Manden er død, er Beløbet udbetalt til Enken. Efterbetalingen omfatter ialt 76 Personer, nemlig 55 nuværende Tjenestemænd eller Arbejdere, 18 Pensionister og 3 Enker.

Ikke saa faa private Firmaer har som bekendt analoge Ordninger, og naar nu offentlige Myndigheder er begyndt at vise deres Personale en virkelig Erkendelse for mangeaarig, god Tjeneste, vil formentlig flere følge efter. Mon ikke Staten ogsaa burde interessere sig for disse efterfølgelsesværdige Eksempler.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Lettelse eller —?

Til Trods for at jeg er fuldt klar over, at Pladsen i vort Blad under de nuværende Forhold er stærkt indskrænket, tillader jeg mig at bede om Plads for følgende:

Det har i Dagspressen været omtalt, at nu skulde D. S. B.s Personale, saavel faste som Ekstrafolk, til at have det godt som Følge af Personaleoverskud p. Gr. af Persontrafikkens Indskrænkning. Det er saaledes oplyst, at der ved Forhandling mellem D. S. B.s Ledelse og Dansk Arbejdsmands Forbund er opnaaet Tilsagn om, at Ekstrafolkene skulde gaa paa Kursus i Arbejdstiden, og for saa vidt dette ikke kunde give Beskæftigelse til alle, skulde der ogsaa indføres Arbejdsfordeling. Ligeledes nævntes det i samme Artikel, at Lokomotiverne skulde have en haardt tiltrængt Rengøring. Jeg vil gerne i al Beskedenhed pege paa, at en haardt tiltrængt Reparation er ikke mindre nødvendig.

Alle, som har deltaget i det forcerede Tempo i de forløbne Krigsaar, og ikke mindst vi Lokomotivmænd, gik rundt og glædede sig. Tænk, der stod, at nu skulde alle have deres tilgodehavende Ferie og Fridage. Ja, i Tankerne var man indenfor Administrationen allerede naaet saa vidt med at erstatte manglende Ferie og Fridage, at man ligefrem vilde forlange, at Personalet skulde tage Ferie paa Forskud.

Ja, saa smukt tager det sig ud, naar Befolkningen gennem Dagspressen skal have Besked om, hvordan D. S. B. klarer Situationen med alt det ellers overflødige Personale.

Ganske afgjort havde ogsaa vi Lokomotivmænd ventet en Afslappelse i de lange og urimelige Tjenester, vi nu paa sjette Aar har maattet udføre. Undskyld, vi er saa ubeskedne at tro, at vi havde gjort os fortjent dertil. Det var derfor med Skuffelse og Bitterhed, vi modtog de nye Kørselsfordelinger. Og saa skulde vi i Tilgift døje den Haan, at man omtrent havde ladet Dagspressen og dermed Befolkningen forstaa, at nu skulde vi ligefrem til at gaa rundt og „sutte paa Fingre“ af bare Mangel paa Arbejde.

Traditionen tro skete der d. 1. Februar en Skærpelse af vore Kørselsfordelinger. Man benyttede Lejligheden til at gøre Tjenesten yderligere streng for derved at spare nogle Sæt Personale. Det er nu vore Embedsmænds Maade at anerkende Lokomotivmændenes Indsats paa igennem de forløbne Aar.

Man maa uvilkaarlig spørge: Er det virkelig muligt, at vor Administration slet ikke har set eller har Forstaaelsen af, under hvilke vanskelige Forhold Lokomotivpersonalet har udført og stadig maa udføre deres Gerning? Alle de mange 12—14—16, ja, helt op til 18 Timers uafbrudt Tjeneste i et Døgn vi har maattet tage og under de mest ugunstige Forhold, baade hvad Mørklægning og mange andre „Besværligheder“ angaar, er det virkelig noget, vor Administration intet kender til? Hvorfor mon Sygeprocenten stadig stiger? Ganske simpelt, fordi man kører Personalet sønder og sammen! Men ikke engang en saadan Kendsgerning kan afholde fra at strenge Turene. Alle er slaaet med stum Forbavselse over den Hensynsløshed, der i Ly af de nuværende Tilstande udvises overfor Personalet.

Det synes endnu ikke at være forstaaet af d'Herrer, som opstiller Ture til Lokomotivpersonalet, at medens de selv efter 7 Timers Tjeneste, udført indenfor fire lune Vægge, kan gaa hjem og sove i deres Seng hver Aften, saa maa Lokomotivmændene, hvad enten det er Nat eller Dag, Snestorm eller stegende Hede, blive paa deres Maskine til de engang kommer i Hus, selv om det ogsaa varer 14 eller 16 eller 18 Timer. Blot nogle ganske faa Ture af denne Art vilde sikkert have en gavnlig Indvirken paa d'Herrers fremtidige Fabrikation af Korselsfordelinger.

Vi Lokomotivmænd kender vort Ansvar og vor Pligt under de nuværende Forhold. Vi udfører denne Pligt med stor Ansvarsfølelse, og vi er stolte over at være et Led i de mange samfundsnyttige Funktioner, men nu maa vi bestemt kræve at blive lettet i de hidtidige urimelige lange Tjenester, Tiden er en saadan, at Agtpaagivenheden ikke maa slækkes, og det kan let ske, naar der skal udføres lange og anstrengende Tjenester.

C. Schmidt, Ng.

Da Meddelelsen om Katastrofekøreplanen blev offentliggjort, havde vi Betænkeligheder m. H. t. visse emsige Embedsmænds eventuelle Nedskæringslyster paa det personalemæssige Omraade. Men efter at det i praktisk talt alle Dagblade Landet over — og formentlig paa Grundlag af Oplysninger fra Generaldirektoratet — har været meddelt, at det forøgede Arbejdspress, der efter Statsbaneledelsens eget Udsagn i de senere Aar har været lagt paa det faste Mandskabs Skuldre, skulde lattes, er det uforstaaeligt, dersom nogle Embedsmænd mener det modsatte. Hvis saadant dog er Tilfældet, kan det ikke være efter Generaldirektoratets Anvisninger, og det bør i hvert Fald ændres.

Red.

Avancement —!

Med visse Mellemløb er der i Aarenes Løb paa en eller anden Maade forsøgt at faa en højere Lokomotivførerstilling, en „Over“-Lokførerstilling. Og jeg forstaaer saa godt, hvad der ligger til Grund herfor. Nemlig at opnaa en større Løn, da det jo er Pengene, vi lever af. Der er ingen Avancements-

muligheder for Lokførere, siges der. Nej, det er der ikke. — Og det bør der heller ikke være. For vi skal vel ikke til at have mere Klassificering, flere Opslagsstillinger ogsaa for Lokførere? Har vi ikke haft Klassificering nok i de sidste 20 Aar? Saa længe vi ikke er kommet bort fra 1. og 2. Grads Motorførerstillingerne, er vi en Del tilbage endnu.

Stillingsbetegnelsen — Lokomotivfører — dækker den ikke ganske godt for det Arbejde, der bliver udført paa en Maskine, som trækker et Tog, enten det er Damp, Elektricitet eller Gas, der udgør Trækkraften? Naar Forholdene atter bliver normale, kan ingen blive Lokfører uden at have bestaaet Eksamen for alle de nævnte forskellige Fremdrivningsmidler!

Det, der skal arbejdes for, er efter min Mening en betydelig højere Grundløn for saavel Lokførere som Lokfyrbødere og samtidig endnu et Alderstillæg, saa alle kan opnaa Glæden ved at være økonomisk uafhængig paa deres ældre Dage.

H. B. Orstrand.

Statsbanernes Regnskab for December 1944.

Ifølge Oversigten over Statsbanernes Driftsindtægter og Driftsudgifter i December 1944 er i Forhold til December 1943 Indtægten af Personbefordringen praktisk taget uforandret, medens Indtægten af Godsbefordringen er faldet med ca. 0,5 Mill. Kr., og forskellige andre Indtægter er steget med ca. 0,1 Mill. Kr.

Alt i alt er Driftsindtægterne faldet med ca. 0,4 Mill. Kr.

De egentlige Driftsudgifter er steget med ca. 1,8 Mill. Kr.

Hvis man regner med en tilsvarende ekstraordinær Afskrivning som foretaget i 1943/44, bliver det samlede Resultat af Driften samt Afskrivning og Forrentning, at der i December 1943 var et Underskud paa ca. 1 Mill. Kr. og i December 1944 et Underskud paa ca. 3,1 Mill. Kr.

Statsbanernes Driftsindtægter og Driftsudgifter m. v. har i Tidsrummet April—December 1944 i Sammenligning med Beløbene i det tilsvarende Tidsrum i 1943 udgjort i runde Summer:

	April—December	
	1944	1943
Personbefordring	118 750 000	104 810 000
Gods- og Kreaturbef.	110 660 000	115 120 000
Postbefordring	6 980 000	6 530 000
Andre Indtægter	7 310 000	6 970 000
Indtægter ialt	243 700 000	233 430 000
Driftsudgifter	178 950 000	159 710 000
Driftsoverskud	64 750 000	73 720 000
Afskrivning	4 050 000	4 050 000
Forrentning	7 920 000	9 350 000
Statens Tilskud	÷52 780 000	÷60 320 000



Meddelelse fra Redaktionen.

De gennemførte Restriktioner paa 50 pCt. m. H. t. elk. Lys og Kræft har naturligvis ogsaa ramt Bladets Trykkeri, som har maattet foretage tilsvarende Nedskæringer og Omlægninger. Næste Nr. af vort Blad vil derfor muligt blive noget forsinket og evt. udsendt i ændret Udseende.

JUBILÆER

Tirsd. d. 6. Marts kan Lokfører L. P. T. Bendixen, Blichers Allé 26, Esbjerg, fejre sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren begyndte som Aspirant i Aarhus 6. Marts 1920, kom til Esbjerg d. 1. Feb. 1923, blev ansat som Lokfyrbøder i Fredericia 1. Aug. 1923, men kom tilbage til Es. d. 1. Nov. 1927. Den 1. Februar 1942 blev han forfremmet til Lokfører i Herning, men kom allerede Maanedene efter tilbage til den By, der har hans Hjerter. Bendixen har fra sin pure Ungdom været stærkt interesseret i Organisationsarbejdet baade fagligt og politisk. Han har altid udvist levende og aktiv Interesse for D. L. F., saaledes har han i 4 Aar været Lokfyrbødernes Kasserer og i 8 Aar deres Formand; han har ligeledes i en Periode sidet i Lokførernes Afdelingsbestyrelse. For 3 Aar siden oprettedes i Esbjerg Lokomotivmændenes Jubilæumsforening, som for en stor Del skyldes Jubilarens Initiativ, han



er ogsaa denne Forenings Formand. Han er tillige Formand for Jernbanemændenes Brændselsforening i Esbjerg og har været det siden 1929. Inden for Socialdemokratisk Forbund deltager Jubilaren i Arbejdet med levende Interesse, og har ogsaa dér flere Tillidshverv. I Almindelighed lægger man jo ingen Taknemmelighed for Dagen for de Mænd, der gør et Arbejde for at højne sine Arbejdsfællers Kaar; men i Dag paa din Festsdag vil vi bringe dig vor Hyldest og vor hjerteligste Tak for dit store uselviske Arbejde i Standens Interesse. Hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen. Held og Lykke i Fremtiden. Haabende vi endnu længe maa have dig i vor Kreds. Afdelingen takker dig for Arbejdet, du har udført, og for det, der maa komme i Fremtiden.

M. J.

Lokfører S. K. R. N. Thomsen, Tranevej 7, 1., København N. V., kan den 7. Marts fejre sit 25 Aars Jubilæum.

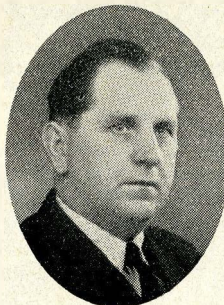
Afdeling 1 bringer dig herved vor hjerteligste Lykønskning for Dagen, ligesom den giver Udtryk for Haabet om, at du endnu en Aarrække ved godt Helbred maa være at finde i vore Rækker.

H.



Den 8. Marts kan Lokfører H. J. Christiansen, „Stella“, Vinkelvej, Nyborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum. C. begyndte som Aspirant i Aarhus 8. Marts 1920, blev ansat

som Haandværker 13. Marts 1921 og som Lokfyrbøder i Herning 1. Juli 1923. Forflyttet til Nyborg 1. Juli 1925. Forfremmet til Lokfører i Tønder 1. Januar 1942 og forflyttet tilbage til Nyborg 1. April 1942.



C. er blandt de Lokomotivmænd, som har maattet svinge Skovlen i mange Aar før Forfremmelsen til Lokomotivfører; han var ogsaa blandt de Lokfyrbødere, som paa Grund af Overtallighed i 1927—1929 maatte forrette Haandværker-tjeneste i Remiseværkstederne. Stille og rolig er hans Færd iblandt os, men altid har han været en god Kammerat, som uden mange Ord har vist, at han har det rette Sindelag og Hjertet paa rette Sted. Altid pligtopfyldende og interesseret i sin Gerning er han skattet og vellidt Kollega, som Afdelingerne her i Nyborg ønsker hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen med Ønsket om Held og Lykke og mange Aars Samarbejde i Fremtiden.

C. S.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 10. Marts frabedes venligst.

J. F. Koch, Lokfører, Kolding.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes.

G. H. Olsson, Lokfører, Helsingør.

Taksigelser.

For den venlige Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 25. Januar min hjerteligste Tak.

Johs. Jørgensen, Lokfører, Kalundborg.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

C. J. Stigborg, Motorfører, Kk.



Lokomotivførerafdelingerne:

- Korsør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. C. Christensen, Revvej 108.
- Aarhus Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. Karlsen, Stadions Allé 27, 3.
- Brande Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: R. Olsen, Præstelunden.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

- Kalundborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. Andersen, Skibbrogade 27, 3.
- Korsør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: G. A. Hansen, Parkvej 15, St.
- Nyborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: A. Tarpø, Kystvej 24.
- Brande Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. Simonsen, Stationsvej 30.

Notitser

47 Aar ved D. S. B.

Da 2. Del af pens. Trafikinspektør P. L. Poulsens Erindringer fra sine mange Aar ved Statsbanerne udkom kort før Jul, anførte Forfatteren i sin Annonce, at Bogen vilde være egnet til Julegave, og det ser ud til, han havde Ret i denne sin Opfattelse, idet Bøgerne paa daværende Tidspunkt blev solgt praktisk talt lige saa hurtigt de kom ira Bogtrykkeren.

Trafikinspektøren oplyser, at der er en lille Restbeholdning, saa dem, der endnu ikke har sikret sig et Eksemplar af Bogen, og som kunde ønske sig dette, fremdeles kan faa deres Ønske imødekommet. Med Hensyn til Pris og Bestillingsvilkaar henvises til omstaaende Annonce.

Forsøg med Brunkulsfyning i Lokomotiver.

Under forrige Verdenskrig, hvor det ogsaa var smaat med Brændslet, anvendtes her i Landet i udstrakt Grad Cinders til Lokomotivfyning iblandet en ringe Procentdel Stenkulsbriketter. En Overgang blev der ogsaa anvendt Brunkulsbriketter af den alm. kendte lange Type, ja i Jylland blev der visse Steder endog benyttet Tørv til Lokomotivfyning.

I den nuværende vanskelige Brændselsituation har Statsbanerne tænkt paa Brunkullene og indledet Forsøg med Anvendelse af saadanne som Lokomotivbrændsel. Paa en Prøvetur til Roskilde anvendtes Brunkul i en E-Maskine, og det viste sig, at man ganske vist var i Stand til med forsigtig Kørsel at holde Damptrykket vedlige, men det kunde ikke lade sig gøre at faa Vand paa Kedlen under Kørslen; dette maatte ske, medens Toget holdt stille. Forsøgene fortsættes med forskellige Lokomotivtyper.

Lokomotivfyrbøderen irifundet.

Vi har tidligere omtalt, at en Ekstraarbejder, som den 24. Okt. f. A. var beskæftiget paa Strækningen mellem Hadsten og Lerbjerg, blev dræbt ved et højst usædvanligt Uheld. Da et Tog kørte forbi det Sted, hvor han arbejdede, blev han ramt i Hovedet af en eller anden Genstand og fik et saa alvorligt Kraniebrud, at han døde Dagen efter.

Det mentes, at et Stykke Kul var faldet af det forbi-kørende Togs Tender, men endnu inden det naaede Jorden blev ramt af en Vogn og slynget ud til Siden saa uheldigt, at det netop traf den paagældende Ekstraarbejder. Imidlertid havde Lokomotivfyrbøderen paa det paagældende Tog, Ekstrahvk. H. Skovbakke, Ar., kastet et Stykke Skifer ud fra Maskinen, og det blev saa hævdet, at det var dette, der havde ramt Ekstraarbejderen; Skovbakke blev derfor sigtet for uagtsomt Manddrab. Rousø Herreds Ret afsagde imidlertid den 7. Februar Frifindelsesdom. Paa Grundlag af saavel Lokomotivførerens som Lokomotivfyrbøderens Forklaring om, at der under stærk Fart ofte slynges et Stykke Kul ned fra Tenderen, turde Retten ikke fastslaa, at det var det af Skovbakke bortkastede Skiferstykke, der havde ramt Ekstraarbejderen; det kunde lige saa godt være et Stykke Kul fra Tenderen.

Dræbt under Rangering.

Den 29. Jan. kom en 65-aarig Portør F. Feldskov under Rangering i Fakse i Klemme mellem Pufferne paa 2 Vogne; han kvæstedes saa haardt, at Døden indtraf faa Minutter senere.

Legat for Jernbanepersonalet.

„Ekstrabladet“ meddelte den 6. Feb., at en velhavende Passager i et Tog havde udtalt, at han havde tænkt paa at stifte et Legat for Jernbanernes Personale, der under Krigen havde passet deres ofte risikable Arbejde og med stor Vanskelighed omgaaedes Kværulanter, der til daglig ikke tænker paa, hvilket drøjt og vanskeligt Arbejde, Jernbanepersonalet har. Vedkommende mente, at Jernbanemændene nok kunde trænge til en Belønning herfor.



Udnævnelse fra 1.—2.—45:

Lokfyrbødere til Lokførere:

- O. E. D. Madsen, Struer, i Padborg.
- G. O. Larsen, Brande, i Brande.
- A. Østergaard, Aalborg, i Aalborg.
- S. H. Petersen, Struer, i Padborg.
- N. B. Dahlsen, Nyborg, i Padborg.

Lokfyrbøderaspiranter til Lokfyrbødere:

- R. C. S. Sørensen, Viborg, i Brande.
- B. T. J. Henriksen, Nyborg, i Padborg.
- J. L. J. Christensen, Nyborg, i Tønder.
- J. I. G. Sørensen, Struer, i Brande.
- A. Lauridsen, Aarhus, i Padborg.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—45:

Lokførere:

- K. A. Nielsen, Padborg, til Slagelse.
- S. A. E. Suneson, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
- N. P. B. Larsen, Korsør, til Kbhavns Godsbgd.
- R. V. Nielsen, Padborg, til Fredericia.
- C. Rasmussen, Aalborg, til Aarhus.
- N. C. R. Jeppesen, Padborg, til Gedser.
- J. P. Hillbrandt, Brande, til Korsør.

Lokfyrbødere:

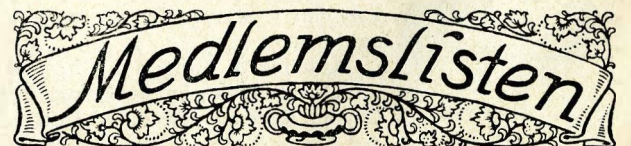
- O. Bregnum, Brande, til Aarhus.
- O. Frederiksen, Brande, til Aarhus.
- J. H. M. Riber, Randers, til Aarhus.
- S. J. Jakobsen, Padborg, til Fredericia.
- F. V. P. Hvam, Langaa, til Randers.
- H. T. Larsen, Padborg, til Langaa.
- A. H. Pedersen, Padborg, til Fredericia.

Forflyttelse fra 3.—2.—45:

Motorfører II P. G. M. Olsen, Enghave, til Kbhvn Gb.

Afsked:

Lokfører F. C. Petersen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—45.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer.

pens. Lokførere:

pr. 1.—1.—45:

J. E. Frederiksen, Dannevirkegade 25, 3. th., Kbh. V.

pr. 1.—2.—45:

C. S. F. Pedersen, Stenvinkelvej 1, 4., Kbh. V.

P. B. Kirk, Sønderho, Fanø.