

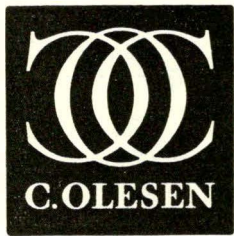
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

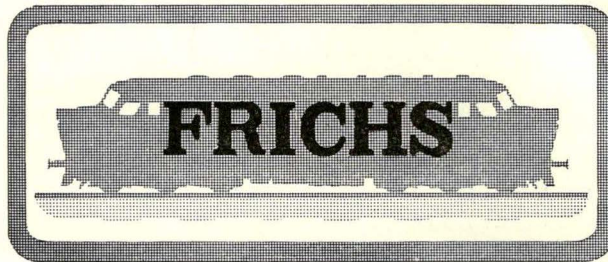
NUMMER 22 · 20. NOVEMBER 1957 · 57. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFATUR EN GROS
KØBENHAVN K.



*THÜRME*R S
originale Snittøj

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes
ELKLÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebro Runddel 140 Telefon Taga 1513



Carlsberg

AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON 87 16 45

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211

OPTIKER
Felix Schmidt's
EFTF.

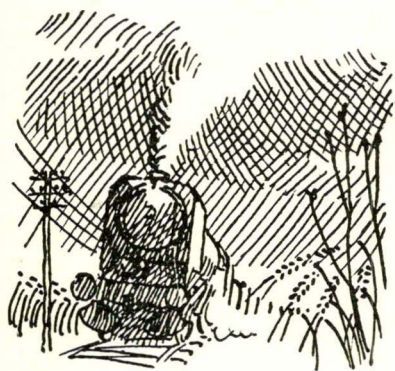
Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fiolstræde
Byen 2006-2007
Statsbanernes Brille-Leverandør

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til D S B

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Nørrevoldgade 68 . København K . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

NR. 22 - 57. ÅRGANG

20. NOVEMBER 1957



Indhold:

| | |
|---|-----|
| Frihed kan misbruges! | 339 |
| Nordisk nyt - DASK | 340 |
| Europas jernbaner foran el- og atomalderen | 341 |
| Jernbanehjemmeværn | 342 |
| Arbejderbeskyttelsen | 343 |
| Et tilbageblik | 343 |
| Hold på lommerne! | 347 |
| Drikkevand af saltvand | 348 |
| Fra medlemskredsen - For sidste gang | 349 |
| DSB driftsindtægter og -udgifter | 349 |
| Julegaveideer | 349 |
| Under DLF | 350 |
| Tak | 350 |
| Afskeds- og velkomstfest | 350 |
| Personalia | 350 |
| Indsamling til svagføre 1957 ... | 350 |

Forsidebillede:

*Interesseret, men ungdommelig
læserinde.*

Foto: Lkf. E. G. Nyegaard, Gb.



Redaktører:

E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:

Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Postkonto 20541.

Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.

Frihed kan misbruges!

Ved landsretten har man nu stadfæstet byrettens tidligere afgørelse om det berettigede i Århus kommunes afskedigelse af den kvindelige kontorassistent, fru Agnete Hansen. Meddelelsen herom er i den borgerlige presse blevet modtaget med en ejendommelig form for glæde, der har givet sig udslag i hele forsidesomtaler og store fotografier med tilsvarende store overskrifter om den lille fru Hansen, der vandt sagen overfor den store kommune. Denne har til gengæld appelleret til højesteret, idet man fortsat må mene sig berettiget til at disponere, som tilfældet har været.

Skønt vi lever i en såkaldt moderne og oplyst tidsalder, hvor organisationstanken ikke alene har rodfæstet sig i alle samfundslag, men tillige er blevet anerkendt som værende en pligt, såfremt man ønsker at være med i de fordele, der hentes hjem på arbejdspladserne, opstår der af og til en episode, som synes at ligge så fjern fra den indstilling, nutiden har overfor det, der for cirka 75 år siden var bandlyst og blev holdt nede med hård hånd. Agnete Hansen tilfældet må råbe et vagt i gevær overfor enhver funktionær og tjenestemand, thi vi står her overfor et eksempel på, at nogle endnu har opfattelsen af, at der er forskel på, hvem det er, der er organiseret.

Vi skal helt afholde os fra bemærkninger om fru Hansens samvittighed overfor sine medansatte, men var noget tilsvarende sket på en arbejdsplads, hvor der var tale om beskæftigede fra andre fagorganisationer, havde der ikke været den samme lar-men og råben op, men en ganske kort proces, hvorefter den pågældende havde at bringe sine organisationsforhold i orden, såfremt han eller hun ønskede beskæftigelse på lige vilkår med de, der stod i deres organisation.

Naturligvis kan der være - og det er der vel også - divergerende meninger om, hvad der hører tiden til, og hvad denne stiller krav om, men der er visse hovedfaktorer, som har nydt anerkendelse hos det store flertal i befolkningen og som i dag står som en endog meget vigtig faktor, hvortil der næres den dybeste respekt.

Dette gælder blandt andet og ikke mindst organisationstanken og hermed hele den danske fag- og arbejderbevægelse. De er ikke velansete i alle kredse, men det skyldes ikke modstandernes uvilje imod selve ideen, men derimod en vis utilfredshed med, at andre end særlige privilegerede kan organiseres og lade samhørigheden medvirke ved kravene om løn- og arbejdsvilkår.

Således sympatisererene ligger der en del af befolkningen med en anden maske bag den sympatiske og venter på en kærkommen lejlighed, som den der er fremkommet ved sagen fra Århus, til at ramme organisationsverdenen, d. v. s. de der er organiseret indenfor arbejderbevægelsen. Ganske vist er der kredse som fortsat mener, at der er forskel på funktionærer og tjenestemænd og andre organiserede, men vi skal vel erindre, at den nuance der kan være ikke er større, end at følgerne af en retskendelse, som den der foreløbig er resultatet får samme betydning, for de, der er organiseret i f. eks. tjenestemandorganisationerne.

DASK

Elektronikikken går sin sejrsgang gennem verden. I denne tekniske udvikling tager Danmark livligt del i. Ja, en amerikansk videnskabsmand er efter et halvt års ophold herhjemme kommet til den konklusion, at sagen rigtigt grebet an, vil Danmark blive Nordeuropas centrum for elektronindustri. Realiteterne bag dette er – en intelligent ingeniørstab og dygtige, faglærte arbejdere.

Disse elektronhjerter arbejder med lysets hastighed, og deres arbejdsområde er ubegrænset. Endnu er elektronmaskinerne meget kostbare, men store virksomheder vil hurtigt se deres fordel ved at anskaffe sig en »DASK«.

Statens jernbaner i Sverige vil snart kunne tage en elektronhjerne i brug. Blandt andet skal den anvendes inden for områder som løn, personalestatistik, pensioner, indkøbs- og trafikvirksomheden, tog- og vognbevægelse, revision.

Det bliver spændende at se, hvornår Danske Statsbaner også får sin elektronhjerne.

Der er nogle med den opfattelse, at »elektronhjerne« skal overflødiggøre menneskelig tænkeevne, men der er vist næppe grund for den antagelse. Nok kan disse maskiner spare menneskene en masse hjernearbejde ved talbehandling, men der er ikke fare for, at de skal kunne erstatte fantasi og konstruktiv tænkning.

Men alligevel rejser denne teknik spørgsmålet: Hvilke konsekvenser får disse maskiners indførelse for personalebeskæftigelsen?

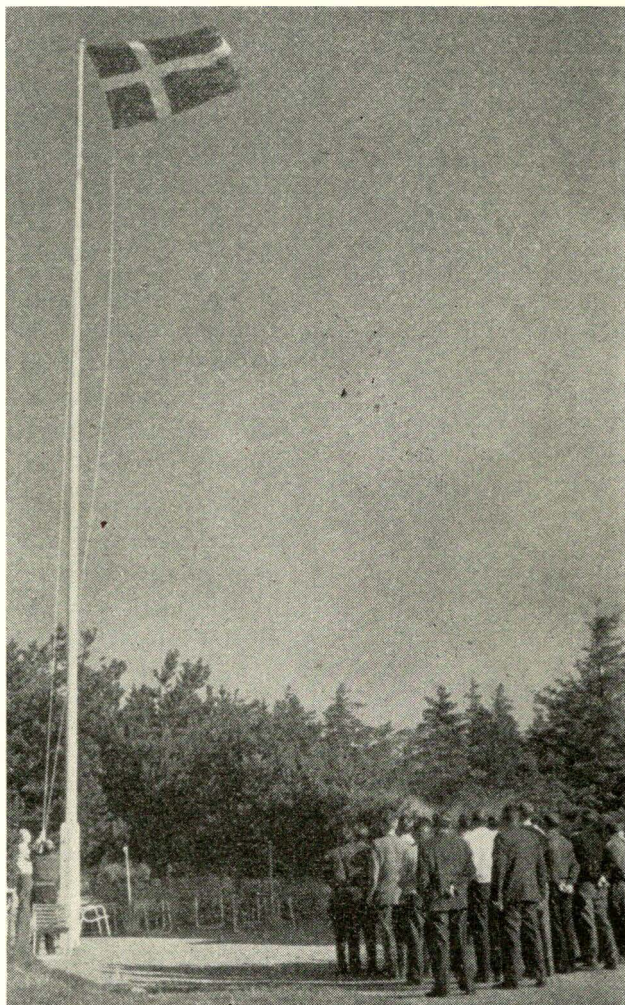
Det må forventelig være samme basis som rationaliseringsforanstaltninger i øvrigt, man skal behandle de opstående problemer på. Man må se til, at der tages hensyn til mennesket, ellers bliver det som så med glæden over de tekniske fremskridt, der ruller så hastigt frem.



»Nuvel!« vil en eller anden bemærke, »men vi har jo uorganiserede indenfor tjenestemændenes rækker, og for Dansk Lokomotivmands Forening drejer det sig om en enkelt mand.« Men uanset om det er få eller mange, kan de pågældende tilegne sig de samme goder og fordele som deres kolleger, der har frembragt det i kraft af deres organisation. Det må erkendes at være rigtigt, men det er samtidig et skridt i den forkerte retning, såfremt der ikke i vor moderne tid ved vore domstole tages mere hensyn til den moralske side af sagen og dermed til de mange, som samfundsmæssigt set er af en bedre støbning, end de, der ønsker at snylte på andres bekostning.

Selvom vi i allerhøjeste grad er tilhænger af frie forhold med krav om plads for menneskerettigheder i størst mulig udstrækning, kan friheden blive så stor og misbruges af de svage sjæle til skade for den helhed, der skulle opnås i et samfund med frie forhold.

I en hvilken som helst sammenslutning og under alle livets forhold mødes man med et eller andet, der ikke umiddelbart harmonerer med ens egen opfattelse. Dette kan ikke altid betinge en fuldstændig vægning ved at være solidarisk med kollegerne, eller afstandtagen fra et flertals beslutning. Ikke mindst når det tages i betragtning, at disse særstandpunkter ofte skyldes manglende indsigt i de faktiske forhold.



Flaget sættes for dette års tillidsmandskursus på Røsnæs.

Europas jernbaner står foran el- og atomalderen

De førende jernbanelande er i gang med gennemførelse af projekter til svimlende milliard-beløb, så man kan køre med elektriske tog gennem Europa

Her afslutter Social-Demokratens jernbanemedarbejder, Børge Bach Sørensen, sin artikel om udviklingen i europæiske jernbaner fra diesel- til el-drift.

I den første artikel om elektrificering fortaltes om de store planer, Tyske forbundsbaner har for el-drift i de kommende år som et led i rationalisering og billiggørelse af driften, fordi de høje kulpriser slår damplokomotiverne ud. Det er dog ikke alene de tyske jernbaner, som omstiller til el-drift, men også i England, Holland, Belgien, Frankrig, Luxembourg, Østrig og Italien er statsbanerne ved at gennemføre en meget omfattende elektrificering. I det følgende skal gives en kort oversigt over disse planer for de kommende år.

Dieseldrift, som nu indføres rundt om i verdens jernbaner, må sikkert kun betragtes som et mellemstadium for senere overgang til el-drift, når erfaringerne med og udbygning af atomværker gør det muligt at anvende denne kraft for jernbanerne.

Da den 124 km lange strækning Hamm-Dortmund-Essen-Duisburg-Düsseldorf i Ruhrdistriktet blev åbnet for el-drift efter tre år, skete det i overværelse af bl. a. trafikminister, dr. H.-C. Seebohm og den nye præsident for forbundsbanerne, professor H. Oeftering. Sidstnævnte gav da udtryk for, at el-drift var et af de vigtigste midler til rationalisering og forbedring af trafikken. Målet var, at Ruhrområdet skulle forbindes med det allerede stærkt udbyggede elektriske toget i Sydtykland og videre til Schweiz, Østrig og Italien. I 1959 skulle det vesttyske el-net på jernbanerne være sluttet, forudsat, at det bliver muligt ved finansiering og lån ude fra at skaffe de nødvendige midler. Man regner med en milliardudgift i D-mark.

Ministerpræsident Steinhoff fra Nordrhein-Westfalen udtalte ønske om elektrificering af jernbanerne videre til Berlin og Hamburg og derfra til Skandinavien. Man må dog sikkert regne med, at Danmark i en årrække vil komme til at ligge som en ikke-elektrificeret enklave mellem Tyskland og Sverige på grund af de enorme anlægsudgifter, el-driften vil kræve, og i stedet går ind for stadig udvidelse af dieseldriften. Denne indstilling har man i Danske Statsbaners ledelse.

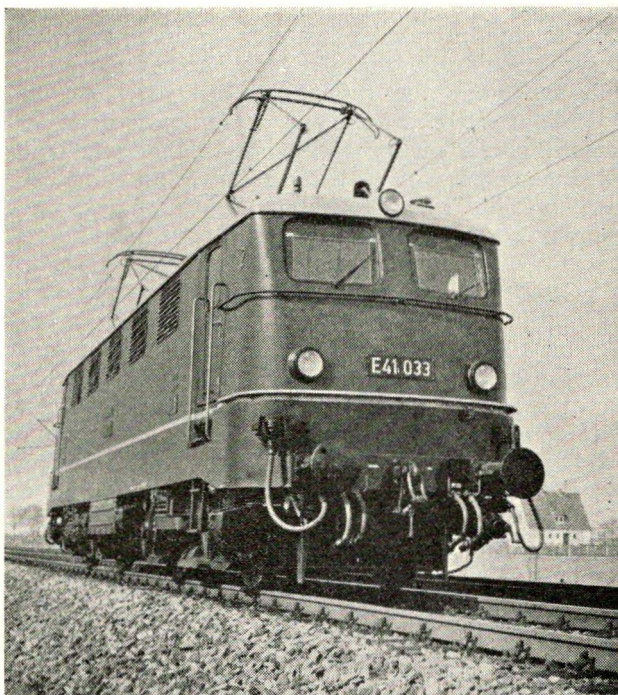
Vesttykland arbejder foreløbig hen til at kunne udbygge el-drift med en strækning på 330 km i gennemsnit årligt, siger trafikminister Seebohm, og det vil betyde, at man om to år allerede har 3300 km banestrækning med el-drift. Inden for de næste fem år vil man kunne køre med elektrisk tog fra det nordlige England til Dover, gennem Belgien, Holland, Tyskland og Østrig til Wien eller mod syd gennem Schweiz og Italien.

British Railways er inde i sin første fem-årige periode af en vældig modernisering og rationalisering, der ialt er beregnet at ville koste 2 milliarder pund sterling, og som bl. a. omfatter el-drift. Man er godt igang med hovedlinien London-Manchester.

På samme måde er Frankrigs statsbaner inde i et etapevis program med elektrificering og er jo indehaver af verdensrekord for hastighed, der blev sat for et par år siden med et el-lokomotiv, der opnåede den fantastiske fart af 307 km i timen. Også Belgien, Holland og Luxembourg omstiller i større stil til el-drift, og det samme gør Italiens statsbaner, som foreløbig har gennemført en tværgående elektrisk togdrift mellem de store norditalienske byer og tilsvarende i Syditalien. Det vil sikkert ikke vare mange år, før den italienske hovedlinie på langs gennem landet også er blevet elektrificeret.

Det største problem i det kæmpemæssige projekt vil nok være at skaffe de nødvendige penge. Dette er i intet af de nævnte lande endnu endelig afklaret, men alle planer ligger fuldt færdige, og man arbejder stadig videre i håb om hvert år at kunne skaffe den økonomiske basis. Ligeledes er der samarbejde om at byge det el-lokomotiv, som vil være i stand til at køre på de systemer, der anvendes af de forskellige europæiske landes jernbaner.

I Europas førende jernbanelande ser det altså ud til, at dieseldrift kun er et mellemstadium, før man går ind i el- og atomalderen på skinnevejen.



Jernbanehjemmeværn

DSB er en af landets største arbejdsgivere. Da den desuden både i fred og krig er en af samfundets livsnerver, var det så ligetil, at jernbanerne – også privatbanerne – blev et af de første steder, hvor man udnyttede bestemmelserne i hjemmeværnsloven om, at hjemmeværnsenhederne kan sammensættes af »folk, der er beskæftiget ved eller i nærheden af bevogtningsobjekter«.

Siden da er der oprettet mange hjemmeværnsenheder inden for kredse, der har tilknytning til andre store civile virksomheder. I flæng kan nævnes: NESA, KTAS, SAS, ATLAS og Københavns Sporveje. Til samme kategori hører også enheder ved forsvarrets egne civile virksomheder som for eksempel kompagniet på våbenarsenalet, det maritime hjemmeværns division på Holmen og flyverhjemmeværnseskadrillerne, der består af civilt ansatte ved flyvestationerne.

Erfaringerne har vist, at sådanne hjemmeværnsenheder har ganske særligt gunstige vækstmuligheder, dels fordi de er sammensat af folk, der fra det daglige liv kender hinanden og er vant til at gå i spand sammen, og dels fordi der er særligt gode betingelser for at få civilt arbejde og hjemmeværnstjeneste til at falde i det rette trit, når virksomheden og hjemmeværnsstyrken arbejder i snæver forbindelse.

I den forbindelse må det indrømmes, at jernbanerne og jernbanehjemmeværnsfolkene – spredt som de er over hele landet i småklynger, der kun få steder når delingsstørrelse og kun i ganske enkelte tilfælde kan fylde et kompagnis rammer ud – ikke har kunnet nyde gavn af de samme fordele, som en snæver og daglig kontakt mellem arbejdsgiver og arbejdstager byder på.

Fra generaldirektoratet for statsbanerne og de private baners styrelse har hjemmeværnet kunnet glæde sig både ved forståelse og ved konkrete udtryk for hjælpsomhed og velvilje – men en mulighed for virkelig samling på alle jernbanehjemmeværnsfolk har længe være savnet og efterlyst.

For at prøve at finde en vej frem mod dette ønskemål er der nu forsøgsvis oprettet to »jernbanehjemmeværnsafsnit« – eet vest og eet øst for Storebælt med to jernbanekompagnichefer som afsnitsledere. Det er ikke hjemmeværnsafsnit i den betydning, vi ellers kender dem (d. v. s. som særlige føringsstabe i en kampsituation), men snarere to koordinationscentre. De har til opgave at lede arbejdet for tilgang til jernbanehjemmeværnet, at samarbejde med de to respektive statsbanedistrikter og de private jernbaners styrelse og at kalde til samling, hvor der er mulighed derfor – og på en sådan måde, at de enkelte enheder alligevel ikke løsrives fra det tilhørsforhold, som de enkelte står i til de almindelige lokale hjemmeværnsstyrker.

En sådan samling finder i disse dage udtryk i fælles 4-dages kurser for alle jernbanehjemmeværnsmænd på statsbanernes feriehjem ved Knudshoved, lige ved det nye færgeleje på Fyn. Disse kurser bliver erstatning for de jernbanekurser, der tidligere har været i Nymindegab, og der vil forhå-

bentlig hvert år komme flere og flere og bedre og bedre hjemmeværns- og jernbanefolk hjem fra Knudshoved-kurserne.

Der er i hvert fald foreløbig gjort alt for, at feriehjemmet i kursustiden ikke helt vil svare til sit navn!

Arbejderbeskyttelsen

Meddelelse fra direktoratet for arbejdstilsynet om pligt til anmeldelse af ulykkestilfælde, forgiftninger og erhvervslidelser af alvorligere karakter i henhold til lov nr. 226 af 11. juni 1954 om almindelig arbejderbeskyttelse.

I lov om almindelig arbejderbeskyttelse § 54, stk. 2, sidste punktum, er det anført, at ulykkestilfælde, forgiftninger og erhvervslidelser af alvorligere karakter straks anmeldes til den fabriksinspektør, der fører tilsyn med virksomheden.

Da det gennem indberetninger fra arbejdstilsynets kredse over for direktoratet er oplyst, at bestemmelsen kun i ringe omfang bliver efterlevet, for så vidt angår forgiftningstilfælde, skal man indskærpe, at sådanne af virksomheden omgående skal anmeldes til den stedlige tilsynsførende, idet det er af stor betydning for direktoratets ulykkesforebyggende arbejde, at sådanne tilfælde kommer til tilsynets kundskab så hurtigt som muligt, efter at sygdommen er konstateret. Kun herved vil direktoratet få mulighed for at gribe ind over for virksomheder, der uagtet det indtrufne forgiftningstilfælde fortsat lader arbejde udføre under arbejdsforhold, der i henseende til sundhedsfaren må betegnes som uforsvarlige, samt over for virksomheder, hvor de efter forgiftningstilfældets indtræden trufne foranstaltninger må anses for utilstrækkelige til imødegåelse af risikomomentet.

Anmeldelse bør normalt foretages skriftligt, men under visse omstændigheder, f. eks. ved akutte forgiftninger, bør anmeldelse omgående foretages telefonisk. Foretages anmeldelse skriftligt, bør denne så vidt muligt indeholde oplysninger om:

- 1) Arbejderens navn og bopæl.
- 2) Arbejderens alder.
- 3) Det arbejde, ved hvilket den pågældende senest var beskæftiget forud for forgiftningen.
- 4) Forgiftningens art, hvis virksomheden er i stand til at oplyse dette.
- 5) Ved hvilken arbejdsproces forgiftningen antages pådraget.
- 6) Hvad der er sket med den pågældende arbejder (bragt til læge eller sygehus – navnet herpå oplyses – eller bragt hjem).
- 7) Om den pågældende har genoptaget sit arbejde.

Man skal tilføje, at de egentlige erhvervssygdomme, der som regel skyldes længere tids skadelig påvirkning, og som har et mere kronisk forløb, i henhold til socialministeriets bekendtgørelse af 7. december 1955 om lægeanmeldelse af erhvervssygdomme anmeldes direkte af den behandlende læge til tilsynets overlæge, såfremt anmeldelsen ikke allerede er sket til direktoratet for ulykkesforskningen.

Et tilbageblik

Pens. lokomotivfører C. L. Christensen, Fredericia, der i sin tid var meget aktiv organisationsmand, har af sine erindringer fremdraget nogle småtræk, som vi benytter lejligheden til at bringe her

For at give specielt de yngre lokomotivmænd et lille overblik over udviklingen inden for statsbanerne fra 1898 og så langt, som det har været mig muligt at følge disse, skal jeg i det efterfølgende efter fattig evne søge at anskueliggøre denne udvikling.

Jeg må på forhånd bede om en skånsom kritik, da jeg ikke har andre kilder at øse af end hukommelsen. Dette bedes taget in mente under læsningen af min fremstilling.

Aspiranttiden.

Jeg begyndte på Nyborg jernbanelærerkursus den 15. juni 1898.

Efter nogle måneder på værkstedet kom jeg i remisen som lokomotivfyrbøderaspirant. Aspiranternes arbejde i remisen var jo reparation af lokomotiverne, hvilket for en stor del bestod i »truckeftersyn«. Underkipper på akselkasserne blev taget ned og smørepuder og væger eftersat – et snavset og ubehageligt arbejde.

Lad mig lige gengive et lille intermezzo fra denne periode.

Den daglige leder af maskinarbejderstaben var en ældre maskinarbejder – Thomsen. Han måtte have glarøjne på, når han skulle læse i reparationsjournalen. En dag kom han ud i remisen med journalen og spurgte vi unge, om vi kunne læse, hvad der stod, »for jeg kan fanden gale mig ikke«, sagde han. Det var da lokomotivfører »lille Petersen«, som vi kaldte ham, – senere kom han til at hedde Vordingborg –, der havde skrevet: »Cylinderoliedunkevarmeapparatsdørforvrideren repareres«. Det

var jo også et langt ord – 44 bogstaver.

Efterhånden som ancienniteten skubbede én frem, kom så den dag, da man skulle oplæres til lokomotivfyrbøder. Den gang var der jo ikke noget, som hed faste kørelærere. Man fik som regel sin første tur med den lokomotivfører, der skulle køre tog 41, et blandet tog, som gik fra Nyborg ved 8,00 tiden. Efter at have været med ca. 4 ture som 3. mand, blev man så overført til det kørende reservepersonale. Tjenesten her bestod bl. a. i at have natreserve i remisen. Her skulle man opsmøre maskinen, som havde nedbrudsreserve, og betjene drejeskiven, som da blev betjent ved håndkraft, så lokomotivføreren på den maskine, der skulle drejes, måtte også ned og skubbe på. Denne udpensling af arbejdet og vilkårene er nærmest medtaget for at give det unge nuværende personale et lille indblik i, hvilke forandringer og lettelser, der er sket i den forløbne tid, og som jo for størstedelens vedkommende skyldes organisationens arbejde.

Thybanen.

Den 1. november 1899 ansattes jeg som lokomotivfyrbøder med station i Thisted.

Det var med blandede følelser jeg gik i land fra færgen i Oddesund Nord og så det »futtog«, der holdt der, og som skulle være min fremtidige arbejdsplads.

Lokomotivet var litra P – »Busses patent«.

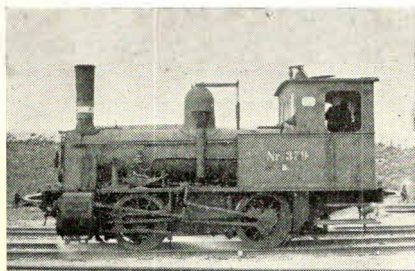
I dag lyder vel i en lokomotivmands øre den udtalelse, som kole-

gaen kom med, efter at jeg havde kørt den første tur, lidt paradoksal: »Hvordan er det så at komme fra de store K-maskiner og op på de her gedebukke?« – Ja, de store K-maskiner. Mange lokomotivmænd af i dag kender måske ikke typen, endsige at have forrettet tjeneste på dem.

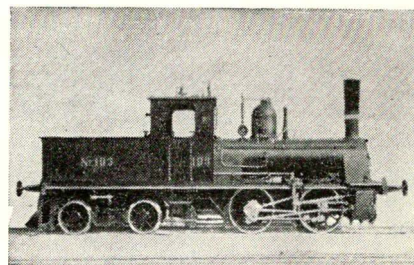
Tilbage til P-maskinen – »Busses patent«.

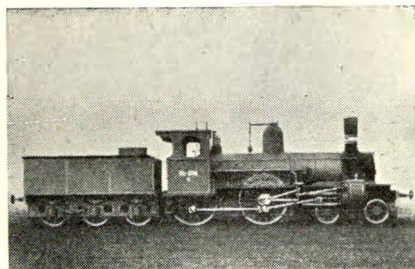
Mon ikke rangermaskinen litra Hs kendes af de fleste, større var P-maskinen ikke. Ja, fra fabrikationen var kedlen ikke større end på rangermaskinen litra M, men på den tid, jeg gjorde tjeneste på Thybanen, fik de kedler af samme størrelse som litra Hs. Det syntes vi jo var et godt fremskridt, men for at få dem til rigtig at gasse, måtte vi altid, inden vi kørte af remisen, ned i fyrgraven og prikke rister og flere gange i rundturen stikke rør ud med spångarn på enden af en udvaskerstang og rense risten i røggammeret.

Lokomotiv og tender var sammenbygget, trucken lå under tenderen, hvilket medførte, at skorstenen vendte mod togstammen, så maskinen jo egentlig kørte baglæns. Dette gav anledning til følgende: En dag var et tog oprangeret i Oddesund, og maskinen, som skulle fremføre toget, blev spændt for. Da opdagede lokomotivføreren – en af de »gamle«, at der op til maskinen var sat en P-vogn med bremse, en kukkasse, som vi kaldte dem. Lokomotivføreren protesterede herimod med følgende begrundelse: »Det er da tydeligt, jeg kan jo ikke komme af med min røg.« Vognen blev da også rangeret ud.



Til højre ses tenderlokomotivet litra P, hvis kedel ikke var større end den anvendte på rangerlokomotivet litra Hs, der ses til venstre.





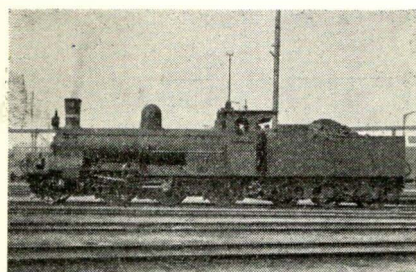
Den »store« K-maskine som den be-
tragtedes blandt nogle i 1899.

Jeg begyndte min tjeneste med et tog, »Agraren«, som afgik fra Thisted kl. 8,00. Jeg ledte jo efter olie-sprøjte og dunke til opsmøring, som jeg var vant til på K-maskinerne; men kollegaen, som havde reserve, gjorde opmærksom på, at sprøjten brugte man kun til at opsuge eventuelt vand i lagerne. Opsmøringen foregik altid kun med oliefidteren, og der måtte ikke bruges mere end en fidterfuld til en opsmøring både af lager og gangtøj. Det lyder vist lidt uforståeligt for den lokomotivmand, som i dag skal opsmøre en maskine af litraerne H, R, E eller lignende, da skal der jo bruges anderledes mængder olie til en opsmøring.

Ligeledes med hensyn til fyringen. Man havde jo endnu det tag i armen, som skulle til, når man skulle stritte kullene frem i forfyret på en K-maskine, så de første gange var man nær ved at støde rørvæggen itu med skovlen, men det lærtes jo også efterhånden.

For ligeledes at give et indtryk af forskellen på arbejdet under kørslen da dette.

Til en fyring måtte der ikke anvendes større portion, end svarende til en fyrspadefuld af dem, som anvendtes i f. eks. litra R, og det skulle helst strøes ind ad fire gange. Det var jo bare at fyre, sætte vand på og fyre



D-maskinen, der gjorde så god fyl-
dest ved snerydningen.

igen i en uendelighed, og ikke som på de store maskiner, hvor man kan give den et ordentlig pulver og så sætte sig på halen, medens vandpåfyldningen foregår.

Vinter på Thybanen.

Den 13. februar 1900 skulle vi køre et ekstratog, som det den gang hed, fra Oddesund ved 16-tiden. Det var begyndt at sne og blæse op. Efterhånden som vi kom længere op i landet, tog det til at fyge, og vi måtte sætte vogne ud efterhånden, så vi til sidst kun havde en vogn til togpersonalet. Vi var de sidste, der kom hjem, og nu kom der ingen tog på strækningen før den 26. Der var en gennemgravning mellem Thisted og Sjørring. Der var 7 m sne, og det varede 13 dage for 150 mand at grave den igennem. Sneen var kommet med en stærk jordfygning, så der blev knækket mange skovlskafter. Baneafdelingen rekvirerede 2 maskiner til plovkørsel. For os på maskinerne at se, gjorde vi mere skade end gavn. Sne-kasterne gravede nogle store huller ned i snemassen og de stod i 3 etager over hinanden for at komme af med sneen. Når vi så med brask og bram kom susende med sneploven, kunne vi jo nok vælte nogle af de balkler, som stod, men vi kunne jo ikke komme af med sneen, så følgen blev, at de måtte grave både os og ploven ud, hvilket var meget beværligt, men sådan gik det som sagt i 13 dage, så vi fik ingen forbindelse med omverdenen.

Thybanens længste tog.

Om sommeren blev der sendt mange tørv til stationerne på Thybanen. En gang imellem blev der så rekvireret en maskine til at samle alle de tomme vogne sammen og køre dem til Oddesund.

En dag kørte vi sådan en tur og havde samlet 25 vogne sammen, da vi var i Ydby, og der stod 10 i Hvidbjerg. Lokomotivføreren, Jacobsen (Bornholmeren), svarede, at han godt ville tage dem alle 10, men så forlangte han gennemkørsel i Uglev, som jo ligger nede i en dal. Dagen efter stod det så i aviserne i Thisted med fed overskrift: »Det længste tog på Thybanen. Et tog på 35 vogne kør-

te i går over Thybanen til Oddesund, hvilket er det længste, der endnu har passeret Thybanen.

Tilbage til de fynske alper.

1. november 1900 blev jeg efter ansøgning forflyttet til Nyborg og kom her i reserveholdet. Der var jo kun 2 ture i Nyborg den gang, en iltogsture og blandetogsturen. Alle plantog var personførende.

Det var vist i 1901, der blev indført et rent godstog i hver retning. Det var en længere tur. Fra Nyborg ved 1-tiden og i Strib kl. ca. 8,00. Det var inden vi fik dobbeltspor, så vi krydsede natiltogene 16, 14, 12 i Tommerup. Mens vi holdt her, blev der foretaget omlæsning af godset. Det fra Assensbanen ankomne stod jo her på stationen, så vi måtte køre frem og tilbage på sidesporet for at få det indladet i de forskellige vogne. Der var kun K-maskiner til togfremførelse på Fyn dengang. Det var daværende trafikinspektør Ole Højjer, der ville have det sådan, at alle maskiner, som kom til Strib, i påkommende tilfælde kunne anvendes til alle togarter. Mon ikke K-maskinen har været D. S. B.s mest benyttede maskintype, vist den eneste, der har fyldt 100-tallet 500-600. I Nyborg havde vi nr. 501-24 og fik så, lige fra fabrikken, nr. 590-600. Den gang havde hver lokomotivfører sin faste maskine og fik altid den samme igen efter en værkstedsreparation. Når en maskine skulle på værkstedet, fik personalet altid besked om det i forvejen, og samtidig hvilken maskine de skulle have, medens deres var på værksted. De fleste havde så mange private oliekander og andre grejer, som skulle omflyttes. Ligeledes var der heller ikke noget, der hed, at fyrbøderne skiftede efter et års forløb. Jeg kørte med I. B. Nielsen i ca. 7 år, og vi havde 594 som fast maskine.

Den gang anvendtes jo til smøring af cylinder og glider de såkaldte patrikker. Dem skulle man vare sig for at komme for nær, når de var varme. Under højtids trafikken, hvor det ofte hændte, at en tilkoblingsmaskine skulle returnere ret hurtigt, da var det ikke så sjældent at se, at straks efter ankomsten til Strib blev patrikkerne skruet af og puttet i en spand

koldt vand for at få dem fyldt op igen. – Det var et stort fremskridt, da der kom Nathan smøreapparater.

Der var lokomotivførere, som skar 2 mærker i ventilknapperne, et når der blev kørt i det store spjæld, og et til det lille spjæld og afspærring.

En juletur.

1. juledag 1902 skulle vi køre tog 59, som havde afgang fra Nyborg kl. 21,45.

Det havde stormet hele dagen, og var næsten en hel orkan om aftenen.

Færgen var meget forsinket fra Korsør, så vi kom ikke af sted før ved 24-tiden. Det var et 60 km tog, som regel på skruebremse, specielt med letfordærlige varer til Esbjerg til udførsel.

På grund af forsinkelsen fik vi kun persondelen, og så blev det jo vakuumbremset, så vi havde mulighed for at indvinde noget af forsinkelsen. Vi masede så på op gennem Juelsbergskoven og havde jo fået ret god fart på, så på én gang gav det et brag, og toget gik i stå af sig selv. Viseren på vakuummeteret gik helt ned på 0, dampen stod ud af sikkerhedsventilen, skønt damptrykmåleren kun viste 7 atm., og vandet i glasset forsvandt med en uhyggelig fart. Der var jo et spektakel, som alle onde ånder var sluppet løs. Lokomotivføreren kom over og råbte ind i øret på mig: »Når vi ikke kan se vandet længere, så springer vi.« Men lige da vi kunne skimte vandet i den nederste møtrik, blev det stående.

Så skulle vi jo til at se, hvad der var galt. Det viste sig da, at det var en stor gran, som var væltet ind over sporet og havde revet en af de forreste vakuumpostandere af, så det var derfor toget standsede. Ligeledes havde det slået møtrikken af, som holdt loddet på sikkerhedsventilen, så vægtstangen stod lige i vejret, derfor den voldsomme udstrømning af både damp og vand.

Da jeg kom ud og fik vægtstangen trykket ned, blev der ro i lejren. Vi fik så fat i noget tjæregarn i værk-tøjskassen og fik den bundet fast. Togpersonalet stod henne ved forreste vogn og turde jo ikke komme nærmere, så længe der var sådan et spektakel. Passagererne løb ude i

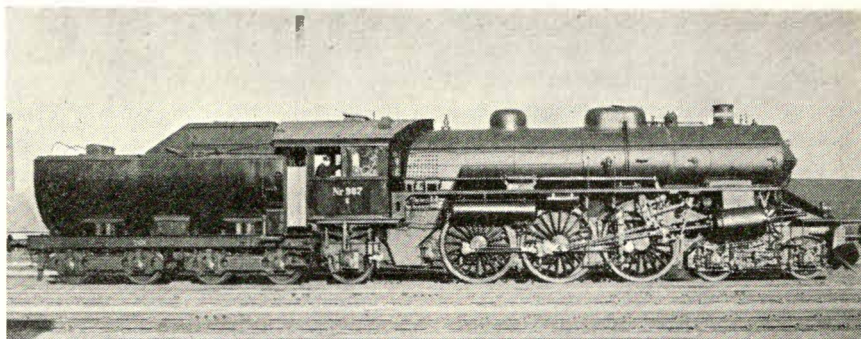
skoven, da der, mens vi holdt, var væltet flere graner, som havde slået hul i vogntaget.

Der blev så arbejde for togpersonalet med at få alle de væltede graner slæbt bort og få passagererne ind i toget igen. Så bakkede vi tilbage til stationen igen. Al trafik blev aflyst, og så var den juletur forbi.

I Ejby var møllehatten og vingerne blæst ned over sporet.

En anden kold tur.

Vist nok den 5. februar 1906 skulle vi køre tog nr. 40 fra Strib. Det var et 60 km tog på skruebremse, som regel med levende kvæg til Odense og København. Det var begyndt at sne, så vi fik en tilkoblingsmaskine, en F5. Dem havde vi fået en del af til Nyborg, specielt til tilkobling. Da vi kom til Ejby og krydsede et tog der,



Der går adskilligt flere kilo olie til opsmøring af dette lokomotiv litra E, end tidligere tiders små maskiner.

råbte lokomotivføreren til os, at vi skulle have god fart på ind til Gelsted station, da der var nogle store drivere. Vi masede så på med det resultat, at vi blev hængende lidt uden for Gelsted. Togføreren kom hen og konfererede med lokomotivfører Vaaben – Nielsen var sygmeldt – og de blev enige om, at der var ikke noget at gøre, før det blev dag.

Så måtte vi jo se at gøre os det så tåleligt, som forholdene tillod.

Dengang var der ikke noget, der hed bagejll på maskinerne, men vi havde, og det havde de fleste, privat fået fat i et stykke pressenning og en stump længte, så når vi fik rullet det ned, tog det jo noget af det værste. Personalet på den bageste maskine kom hen til os, da der slet ikke var til at være derhenne. Vi hang så alle fire op ad kedlen, så godt vi kunne.

Det føg jo alligevel ind til os, så vi en gang imellem måtte have fat i fyrskovlen og skovle det værste ud. For at forkorte tiden begyndte Våben, som var meget astronomisk interesseret og selv havde et lille privat observatorium hjemme i haven, at fortælle om stjernetåger, kometbaner, lysår og jeg ved ikke hvad, men det holdt os jo da vågne.

Da det blev dag, kom ledvogteren fra det nærliggende vogterhus med en 2 liter flaske fuld af varm æblemost. Det var vel nok dejligt oven på den kolde nat. Vi havde ikke noget i madkasserne, da vi jo planmæssig skulle være i Nyborg ved midnat, så vi måtte over i en gård, der lå lidt derfra, og forhøre om muligheden for at få lidt kaffe på vore flasker og en skive brød til, og det fik vi med glæde.

Op på formiddagen kom så baneformanden med sine folk og skulle se på sagerne. Togføreren kom også og konfererede. Togpersonalet og passagererne havde siddet i vognene om natten, men nu havde de ikke mere brændsel i kedelvognen. Resultatet af forhandlingerne blev, at vi skulle forsøge at komme ind til stationen med de forreste 8 vogne, som var læsset med kvæg. »Men«, sagde baneformanden, »der ligger en stor drive lige for stationen, så I skal have god fart på for at komme igennem.« Vi startede så og fik også god fart på, men resultatet blev, at vi kørte fast lige ved signalet. Baneafdelingen mødte med en halv snes mand og ville grave os løs, men det føg så stærkt, at de måtte opgive det. Vi opholdt os på maskinerne til hen ad middag, men forlod dem så og arbej-

dede os over markerne ind til Gelsted kro, hvor både personalet fra toget og passagererne blev installeret.

Sneen var føget sådan sammen om toget, at passagererne måtte ud ad vinduerne, da det var umuligt at få dørene op. Ligeledes var maskinerne efterhånden føget til helt op til skorstenen. Da vi ikke skulle opholde os på maskinerne længere, blev der hen ad aften, da det var blevet stille vejr, af baneafdelingen gravet en brønd ned i sneen ved siden af maskinen, for at gøre det muligt at få vandet ud af kedlen, således at sprængning på grund af frosten kunne undgås. Jeg fik da et tov om livet og blev fireret ned for at skrue en pløk ud af bundrammen og så hejst op i en fart, da det varme vand kom styrtende. På den bageste maskine måtte de nøjes med at tage en sideklap ud, hvilket bevirkede, at der blev så meget vand tilbage, at em'en derfra havde fyldt så meget vand i cylindrene, at resultatet blev, at begge cylindre sprængtes, da maskinen 2 dage efter blev trukket ud af snemasserne.

Ved samme lejlighed var et tog indesneet i Nørre Aby, og her sprængtes hovedbolten ved at reversere for at komme løs. I Tommerup holdt et tog, og vist også et i Marslev.

Det var jo et blandet skue, da der 3. dagen kom en maskine og hentede alle disse døde maskiner, 5 i tallet.

En lille rask tur.

Det var vist i 1903, der blev indført sovevognsforbindelse mellem København og Hamburg. Fra København gik et tog, som var i Nyborg ved 4-tiden. Det var jo før der kom dobbeltspor over Fyn. Det var et temmelig stort tog, så der var altid 2 maskiner for. De modgående iltog krydsede vi i Langeskov og Odense.

En dag, vi holdt i Langeskov, kom en togfører Madsen fra Fredericia. Han havde været til bryllup i Langeskov. Den forreste vogn i toget var en batterivogn, der var batterirum i halvdelen af vognen, en 2-akslet Bf-vogn, i den anden ende var der en 2. klasses og en 3. klasses kupé. Den blev ikke benyttet til de rejsende, men nu fik Madsen lov at benytte den 2. klasses kupé, så han kunne sove til Fredericia. Dengang var det jo tog-

føreren for det forsinkede tog, der skulle foreslå krydsningsforlægning. Nævnte dag måtte vi holde over en halv time i Odense og vente på tog 12. Straks det holdt på stationen, kom gamle togfører Hvas fra Nyborg løbende og bad lokomotivførerne, om de ikke nok ville fremskynde kørse-len til Strib mest muligt. Han havde helt glemt det nye tog. Tyskerne ventede kun et vist antal minutter over normal afgang fra Vamdrup. Vi kom så i gang, og da vi først var kommet op over bakken til Holmstrup, kom der jo efterhånden fart på. Der var vist ikke koblet særlig stramt mellem tender og forreste vogn, for da vi kom op omkring de 100 km, begyndte den at slingre en del, og vi talte sammen om, at det vist blev en urolig søvn, Madsen fik. Straks vi kom til Strib, var vi henne og lukke døren op. Da stod Madsen midt i kupéen og holdt sig fast i bagagenettet ved begge sider. Kuffert, silkehat og alt rejsetøj flød omkring på gulvet. »Er I tovlige«, råbte han, »her skulle jeg ligge og sove, og så har jeg måttet stå sådan hele vejen, så jeg er så træt som en allike.« – Stakkels mand, – men vi havde da også vundet 19 minutter.

Årene under 1. verdenskrig.

1. november 1914 blev jeg fremmet til lokomotivfører i Fredericia og kom jo i reserveturen.

I de første krigsår var der stor trafik til Tyskland med heste og kreaturer, og kul og jern tilbage.

Al den trafik mellem Fredericia og Vamdrup blev besørget af reservepersonalet. Det var næsten altid om natten, det foregik. Der var ikke tale om ret megen frihed i den tid. Jeg husker, at jeg en måned havde ikke mindre end 110 nattimer, og da regnedes nattimerne kun fra kl. 23 til 5, så en hel nats søvn var en ren undtagelse.

Efterhånden blev det jo småt med udenlandsk brændsel, så det blev nødvendigt at ty til det indenlandske »tørv«. Jeg mener, at forholdet var sådan, at vi kun fik en ton kul for hver 3 kasser tørv.

Det hændte jo, at man af og til blev skuffet af beholdningen, man havde på tenderen, når det under, som man syntes, en helt pæn tender-

fuld, viste sig, at det var tørv næsten alt sammen.

Det hændte for mig en gang, at da vi kom til Pjedsted, var tenderen tom, så vi måtte rekvirere en rangermaskine fra Fredericia for at hjælpe os op over bakken.

En overgang fik vi ægbriketter. Så snart vi rørte fyret med syvtallet, flød det hele sammen i en vælling. Det var vel nok en drøj tid for lokomotivpersonalet.

En anden kold tur.

Juleaftensdag 1925 skulle vi, lokomotivfyrbøder 4-Larsen og jeg, køre tog 948, normal afgang fra Fredericia kl. 18,45.

Det var begyndt at fyge lidt efter middag, og det tog til, så vi blev ca. 2 timer forsinket. Det tog 45 minutter at komme fra remisen og om til toget. Det var et engelsk sporskifte med 8 tunger, hvor der var en mand med en kost posteret ved hver tunge og en ved sporskiftet, men det varede ca. 20 minutter, før de var så heldige, at alle tunger var fejlet snefri på een gang, så de kunne skiftes.

Lige før afgang kom den fungerende og meddelte, at telefon- og telegrafledningerne var væltet, så de vidste ikke, hvor langt det foran kørende tog var henne, men det var så og så lang tid siden, det var kørt fra Fredericia.

Vi kom jo så til køren, og da vi havde passeret Kolding, var det ovre med at slå signalerne, så vi fik efterhånden besked om, at indkørselssignalet ikke kunne slås, men der ville blive vist ret med to grønne signaler inde fra perronen.

Der var dengang et trinbrædt ved Jægerup, men vi blev enige om, at der var da ingen, der tog ud i dette vejr og vi regnede med at suse forbi, men da vi passerede, så vi, at der stod en enlig sygeplejerske og ville med, så vi måtte tilbage og have hende med. Hun hørte til på sygehuset i Vojens.

I Hovslund var den vagthavende assistent så tjenstivrig, at han havde arbejdet sig ud til indkørselsmasten og ville rangere os ind, men den stakkels mand var så forkommen, at vi begge måtte ned og løfte ham op på maskinen.

(fortsættes).

Hold på lommerne!

Lommetyverier kan udføres på mange forskellige måder. At spørge den herre, hvis tegnebog eller guldur, man er ude efter, om lidt ild til cigaren, er dog nok den mest almindelige måde at indlede et sådant tyveri på. Forespørgslen er jo helt naturlig, og den nære kontakt med ofret, mens der pattes på cigaren, yder ideale beingelser for den frie hånds manipulationer.

Et lommetyveri, begået på denne måde, kan dog i de fleste tilfælde tilskrives begynderen i faget. Den professionelle lommetyv er langt fiffigere. Kun undtagelsesvis lader han tilfældet råde. Risikoen for at blive grebet på fersk gerning er alt for stor til, at han vil løbe den uden først at have forvissat sig om, at den tegnebog, han er ude efter, indeholder mere end nogle få tikronesedler. Det er store sedler, han er ude efter. Følgelig vælger han altid sine ofre i banker, hvor han uden at vække opmærksomhed kan få vekslet penge, skrive imaginære checks og vekslere, telefonere etc. Og samtidig holde øje med de personer, der får penge udbetalt ved kassen.

Forretningsbude, inkassatorer og kontorister, der er vant til at omgås penge, interesserer ham ikke. Desto større opmærksomhed skænker han de borgere, hvis noget forvirrede henvendelse fra kasse til kasse røber, at bankudbetalingen hører til de sjældne begivenheder i deres tilværelse. Når en sådan person har fået en større pengesum udbetalt og forlader banken, følger lommetyven efter ham i en passende afstand. Uden et øjeblik at tabe sit offer af syne – manden kan jo pludselig flytte pengene fra den ene lomme til den anden – haler han mere og mere ind på han, og når kun et skridt skiller dem fra hinanden, vælger lommetyven den metode, der passer bedst til omstændighederne.

Enten gør han manden opmærksom på en spytklat, som han i et ubevogtet øjeblik selv har dirigeret på ofrets frakke, og som han med sjældent tjenstvillighed fjerner med sit lommetyvørklæde, alt mens han forbander de uartige drenge, der morer sig med at spytte på folks pæne tøj. Eller også afventer han det øjeblik, da ofret skal over gaden, for pludselig at gribe ham hårdt i armen og trække ham op på fortovet igen, som var han nær blevet kørt over af en bil eller ved at træde i en bananskal. Alt dette sker på grundlag af den kendsgerning, at den direkte og kraftige berøring af legemet bortleder opmærksomheden fra den indirekte, svagere berøring, der finder sted samtidig, og hvorunder tegnebogen med de nylig hævdede penge skifter ejer.

De italienske lommetyve har ord for at være de behændigste, hvilket Scotland Yard gang på gang har måttet indrømme. Deres speciale er brystlommernes opsprætning ved hjælp af et ganske lille knivsblad, der er skjult i en signetring. En fremgangsmåde, der kræver en kolossal øvelse, da det gælder om at snitte i undersiden af brystlommen og få tegnebogen til at glide ned og ud, uden at det mærkes det allerringeste. Under kroningsfestlighederne i London fik ikke mindre end 22 mandlige tilskuere sprættet brystlommerne op på een dag,

hvilket viser, at de engelske lommetyve er kendt med den italienske metode. Men i almindelighed arbejder lommetyven uden værktøj af nogen slags – han nøjes med at operere med »saksen«, hvilket er den tekniske betegnelse for det greb, hvormed alle lommetyverier bliver udført, og som er dette: Pege- og mellemfingeren holdes udstrakt, mens de tre andre fingre trykkes tæt ind mod håndfladen. I denne fingerstilling føres hånden, med bagsiden vendt imod ofrets legeme, ned i lommen, hvorefter portemonæen gribes med saksen – d. v. s. mellem de to udstrakte fingres yderste led. Det er et greb, der ikke blot kræver megen øvelse for at udføres perfekt, men også lange, smidige fingre.

Herhjemme finder de fleste lommetyverier sted ved stoppestederne i det øjeblik, passagererne masser på for at sikre sig en plads i sporvognen, og det er da også ved stoppestederne, at opdagerne går på jagt efter vore langfingre. Også i stormagasiner – specielt under udsalgssæsonerne – er lommetyverier herhjemme også hyppige.

I udlandet, specielt i Paris og London, udføres lommetyverierne fortrinsvis under kørslen, og i de fleste tilfælde er det kvindelige lommetyve, som er på spil.

Den kvindelige lommetyv bærer gerne, i lighed med butikstyven, en kappe eller et langt sjal på skuldrene og sætter sig altid til venstre for den person, hun vil bestjæle – hvis hun da ikke er kejt-håndet. Da det gælder om at vække så lidt opmærksomhed som muligt, er hun aldrig hverken udmajet eller sminket. Stille og ubemærket tager hun plads ved siden af sit offer, folder de behandskede hænder sammen i skødet, så de er synlige for alle, og giver det udseende af at være træt og søvnig. Den stilling, hun indtager, tager sig med andre ord meget naturlig ud, men i virkeligheden er den alt andet. Den højre hånd, der ligger under den venstre, er nemlig en udstoppet handske, og alt mens hun tilsyneladende sidder med begge hænder i skødet og med hovedet nikkende af træthed, arbejder den højre hånd sig forsigtigt tomme for tomme ned i medpassagerens lomme!

Jernbanetyven benytter sig af samme trick, men som oftest arbejder han sammen med en kvindelig hjælper, hvis vigtigste opgave er at bortlede ofrets opmærksomhed fra operatøren og samle den om sin egen person. Hun er derfor altid smuk, meget koket og yderst indladende. Jernbanetyvene arbejder helst i nattogene, da den dæmpede belysning i kupperne og de rejsendes træthed og søvnighed gør det lettere for dem at operere, hvormed dog ikke være sagt, at dagslyset svækker deres dristighed. Fremgangsmåden er følgende:

Først stiger den mandlige tyv ind i toget. Han går fra kupé til kupé for at finde et passende offer, og når han har fundet en passager, der svarer til forventningerne, tager han plads ved siden af ham. Noget efter træder den skønne medhjælper ind i samme kupé og sætter sig vis-a-vis kompagnonen. At de lader, som om de aldrig har set hinanden før, siger sig selv. Når taget har sat sig i bevægelse, begynder den skønne ubekendte at kokettere med herren overfor, og inden længe finder han et påskud til at komme i snak med hende. Tyven kommer også

med ind i samtalen, men han synes meget træt og søvngig, klager over træk, dækker sig med en plaid og falder meget hurtigt i søvn. Han holder begge hænder i skødet, tilsyneladende da, men den ene er af voks, og alt mens han højlydt snorker og slinger frem og tilbage sammen med vognen, lister han den frie hånd frem under plaiden og ud til siden. Og med utrolig behændighed tømmer han nu de nærmeste lommer samtidig med, at medhjælperen udfolder al sin charme for at bortlede den plyndredes opmærksomhed. Så snart tyveriet er begået, vågner den trætte passager med en undskyldning for at have snorket og genoptager samtalen. Han viser sig pludselig meget galant, og da den skønne lader en bemærkning falde om, at hun begynder at blive sulten, byder han hende en æske konfekt, og samtidigt skiller han sig af med tyvekosterne!

Skulle den bestjålne opdage tyveriet, vil tyven med rolig samvittighed kunne lade sig kropsvisitere på stedet, og hvad kvinden angår, slipper hun selvfølgelig for enhver mistanke, da det jo er ganske umuligt at bestjæle et menneske, som sidder over for en.

Det eneste, der vil kunne fælde tyven, er den kunstige hånd, men den kan han hurtigt skille sig af med via kupévinduet. Udstoppede handsker såvel som dame- og herrehænder af voks bliver da også ret hyppigt opsamlet på de internationale banestrækninger.

Fælles for lommetyvene er den store opfindsomhed, de lægger for dagen, når det gælder om at overvinde uventede hindringer. De kunstige myggestik er et fif, der aldrig forfejler sin virkning, og som den dag i dag bringes i anvendelse på de store Derby-dage i England. Disse »myggestik« tilføjes ved hjælp af bitesmå, yderst spidse glasnåle, som pustes ud gennem et dertil specielt konstrueret rør, der ikke er til at skelne fra et almindeligt cigaret-rør. Skuddet rettes mod nakken af den, der enten holder hænderne i lommen eller armene korslagt over brystet for derved at sikre sig mod lommetyvene. Også i dette tilfælde står den aktive tyv ved siden af offeret, mens medhjælperen agerer myggeplagen i indtil flere meters afstand. Og når ofret for de blodtørstige insekters angreb tager hænder frem for at klø sig i nakken, er der fri adgang til lommen.

Dansetyvene, der gerne optræder i flokke på en 4-5 stykker, skal kun nævnes i forbigående. De er nemlig godt kendt herhjemme fra avisernes omtale af deres trick, der går ud på at fremtulle en lystig rus, slå kreds om der, noget omtågede nattevandrere og give sig til at valse rundt med ham i ungdommelig kådhed. Når dansen er endt, og manden kommer sig nogenlunde af sin svimmelhed, opdager han før eller senere, at de lystige svende har tømt hans lommer. I Nyhavns-kvarteret opføres denne Kehraus ret hyppigt, og mange beduggede svenskere er blevet udplyndret på denne måde.

»Det glade gensyn« er benævnelsen på et tyvegreb, der i særdeleshed praktiseres på Gare du Nord i Paris og ved skibenes anløbspladser i Marseille. I det øjeblik, et offer, der ser ud til at være velhavende, stiger ud af kupéen, iler en ung og bedårende sød pige ham eller hende i møde, slår armene om

ofrets hals og kysser ofret velkommen. Men pludselig ser hun den rejsende stift ind i ansigtet, og med rædslen malet i sine smukke øjne udbryder hun: »Gud, jeg har taget fejl. Det er jo ikke Pierre!« Og væk er hun. At manden efter den søde overraskelse opdager, at han enten har mistet sin tegnebog eller lommeur, turde være overflødig at bemærke.

Til slut nogle ord om alle tiders største lommetyv, englænderen John Tittler, der efterlod sig en formue og først blev afsløret efter sin død.

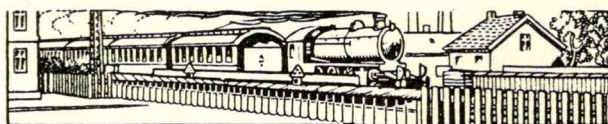
Som ganske ungt menneske begik han almindelige lommetyverier på åben gade, lagde de derved indvundne penge til side til udenlandsrejser og blev hurtigt lommetyv af internationalt format. Og nu opererede han udelukkende i de fornemste kredse, som han på grund af sit fordelagtige ydre, sin belevenhed, sine flotte vaner og den store grevekroner, der prydede hans visitkort, havde nemt ved at komme ind i. Han overværede teaterpremiærer, spillede højt på galopbanen, tilbragte sommermånederne på de mondæneste badhoteller og var stadig på farten. Snart spillede han golf i London, snart var han gæst hos en bankier i Paris. Den ene måned tilbragte han i Berlin, den næste ved det grønne bord i Monte Carlo, ikke fordi hans konstitution fordrede luftforandring på de forskellige årstider, men fordi det altid var farligt for ham at arbejde for længe ad gangen på samme sted og fordi det var mindre risikabelt at afsætte tyvekoster langt borte fra den by, hvor kosterne stammede fra.

På sine gamle dage optrådte John Tittler, som politiet ofte havde mistænkt, men aldrig kunne fælde, fortrinsvis langs Rivieraen i skikkelse af en apoplektisk sproglærer – en rolle, han havde nemt ved at gennemføre, da han talte syv forskellige sprog til fuldkommenhed. Takket være sine ualmindelige talegaver og store charme var han altid omringet af de øvrige hotelgæster, der formelig kappedes om at hjælpe ham på alle måder. Der var da også noget rørende ved denne begavede mands hjælpeløshed. Og altid opnåede han, hvad han ville: at komme i så nær kontakt med sine ofre som muligt, så han kunne bestjæle dem efter tur.

Vore hjemlige lommetyve tæller næppe nogen John Tittler i deres rækker, men de kan være ubehagelige nok at møde endda, og derfor er det ganske rart at vide, hvordan man skal undgå at blive bestjålet herhjemme – og på rejser i udlandet.

Drikkevand af saltvand

Den i så mange lande diskuterede mulighed for at afsalte havvandet for at dække behovet for drikkevand og vand til landbruget er nu ført ud i virkeligheden i Libyen, meddeler UNESCO's nyhedstjeneste. I løbet af dette efterår vil Tobruk få sin første afsaltningsanstalt, hvor havvandet omdannes til anvendeligt drikkevand og til brug ved overrisling. Anlægget skulle være færdigt i løbet af oktober.



For sidste gang

K. H. Gjørtsvang efterlyser et svar fra mig om avancementsforholdene til 63 år i lighed med Jernbaneforeningen. Det er kærnen i Gjørtsvangs indlæg og forhold, som jeg synes at være uvidende om. Lad mig derfor oplyse Gjørtsvang om, at der i Jernbaneforeningens blad »Vor Stand« fornylig har været et indlæg fra et medlem, der stiller spørgsmål, som fuldt og helt dækker Gjørtsvangs påstand, blot i modsat forhold.

Efter at have fremhævet aldersgrænserne (60 og 63 år) som guillotinerende bestemmelser, som er indført af en tidligere generaldirektør, stilles følgende spørgsmål: Hvad er grunden til, at vi ved jernbanen fortsat har disse kunstige aldersgrænser, som jo altså ikke findes inden for politiet?

Gør man noget fra Jernbaneforeningens side for at få disse kunstige aldersgrænser fjernet?

Hertil svarer red. bl. a.:

Jernbaneforeningen har aldrig – bortset fra den lovfæstede 70 års aldersgrænse – villet anerkende andre aldersgrænser end 65 for avancement.

De af indsenderen nævnte grænser og andre med er af generaldirektoratet betegnet som retningslinier for avancement og ansøgt forflyttelse til ledige stillinger. Det vil sige, at de ikke er absolutte, men til gengæld meget svære at røkke ved. Generaldirektoratet har indtil dato fastholdt disse retningslinier som nødvendige, og ved drøftelse angående individuelle pladsbesættelser er det ikke lykkedes at få ændret denne opfattelse.

Ovennævnte har givet personalechefen anledning til i et senere nummer af »Vor Stand« at oplyse, at hele det af indsenderen nævnte udførligt har været omtalt i Vingehjulet nr. 23 af 10. september 1948, og der er således ikke tale om hemmelighedskræmmeri.

Det er forbavsende, at Jernbaneforeningens medlemmer stiller den slags spørgsmål i deres medlemsblad, når reglerne efter Gjørtsvangs oplysninger ikke gælder for denne forenings medlemmer. Mere forbavsende er det dog, at såvel red. som personalechefen ikke svarer indsenderen, at han kan være lige glad, når reglerne ikke gælder for ham.

Det forekommer mig, at min uvidenhed ikke synes slet så stor som Gjørtsvang mener.

G. A. Rasmussen.

Statsbanernes driftsindtægter og -udgifter

I forhold til samme periode i 1956 er indtægten af personbefordringen (herunder rejsegods og overførsler af motorkøretøjer på færgene), ca. 163,0 mill. kr., steget med ca. 7,9 mill. kr.

Indtægten af godsbefordringen, ca. 83,0 mill. kr., er faldet med ca. 3,6 mill. kr. og indtægten af postbefordringen og forskellige andre indtægter, ca. 30,0 mill. kr., er steget med ca. 5,8 mill. kr.

Alt i alt er driftsindtægterne, ca. 276,0 mill. kr., steget med ca. 10,1 mill. kr.

De egentlige driftsudgifter, ca. 266,1 mill. kr., er steget med ca. 9,9 mill. kr. Der er en stigning på ca. 4,2 mill. kr. på udgiften til lønninger som følge af lønreguleringen pr. 1. april 1957 ifølge særlig lov og forhøjelse af reguleringstillægget pr. 1. oktober 1956 og 1. april 1957 samt forhøjelse af ekstraarbejderlønninger på linie med stigningerne i privaterhvervene.

Udgiften til brændsel er steget med ca. 2,4 mill. kr., og udgiften til vedligeholdelse af anlæg, rullende materiel og færges m. m. (ekskl. lønudgifter) er steget med ca. 1,7 mill. kr.

Driftsresultatet, et overskud på ca. 9,9 mill. kr., er herefter ca. 0,2 mill. kr. bedre end i fjor.

Udgifterne til afskrivning og forrentning er steget med ca. 5,0 mill. kr. til ca. 34,7 mill. kr., hvorefter det endelige regnskabsmæssige resultat bliver, at der er et underskud på ca. 24,8 mill. kr. mod ca. 20,0 mill. kr. i april-september 1956.

| | April—september | | Afvigelser |
|--|--------------------|--------------------|-------------------|
| | 1957 | 1956 | |
| Personbefordring | 162.980.000 | 155.080.000 | 7.900.000 |
| Gods- og kreaturebefordr. | 83.050.000 | 86.660.000 | ÷3.610.000 |
| Postbefordring .. | 10.190.000 | 10.140.000 | 50.000 |
| Andre indtægter. | 19.790.000 | 14.010.000 | 5.780.000 |
| <i>Indtægter ialt ..</i> | <i>276.010.000</i> | <i>265.890.000</i> | <i>10.120.000</i> |
| <i>Driftsudgifter ...</i> | <i>266.110.000</i> | <i>256.230.000</i> | <i>9.880.000</i> |
| <i>Driftsoverskud ..</i> | <i>9.900.000</i> | <i>9.660.000</i> | <i>240.000</i> |
| Afskrivning | 10.870.000 | 9.500.000 | 1.370.000 |
| Forrentning | 23.790.000 | 20.130.000 | 3.660.000 |
| <i>Statens tilskud til driften</i> | <i>24.760.000</i> | <i>19.970.000</i> | <i>4.790.000</i> |

5 oplagte julegaveideer

Det er Forlaget Fremads juleudgivelser vi tænker på. »Fremads Almanak«, en kær og traditionsrig gæst i titusinder af hjem, udsendes i år for 50. gang og rummer som sædvanlig både et rigt kalenderstof og mange underholdende og værdifulde artikler og noveller. Prisen er så beskeden som 3,00 kr.

Både »Lommebog for Arbejdere« og »Fremads Lommekalender« kan anbefales enhver, der skal have 1958 behørig dækket, og hvem har ikke dagligt brug for en lommebog med righoldige oplysninger.

Årets »Jonas« er den 15. i rækken, og som sine forgængere et udvalg af den morsomme Jonas' sjoveste indfald. Oplagt mandelgave!

Og mon ikke stats- og udenrigsminister H. C. Hansens levende fortalte beretning om den store rejse til Østens fagre riger vil være en af julens mest kærkomne gaver. Den rigt illustrerede bog, 64 fotos på krideret papir, gnistrer af H. C.s humør, selvironi og altid veloplagede interesse for alt, hvad der foregår omkring ham – og da den, sit smukke udstyr til trods, kan købes for kun 9,75 kr., skulle den være sikker gæst overalt, hvor man kender den populære forfatter. I smukke indbindinger kan bogen fås til 14,75 og 19,75 kr.



Tak

Samtlige medlemmer af Dansk Lokomotivmands Forening bedes herigennem modtage vor hjerteligste tak for opholdet på feriehjemmet.

Edith og Asger Ahlgren Sørensen,
fhv. lokomotivfyrbøder.

Afskeds- og velkomstfest

Den årlige afskeds- og velkomstfest i afdeling 1 afholdes den 4. december 1957 kl. 12,00 i Folkets Hus, Enghavevej 40, hvortil såvel medlemmer som pensionister venligst indbydes.

Der serveres:

- 1 stk. med sild
- 2 stk. med godt belagt
- 1 stk. med ost

Hertil en øl og en snaps. Senere en kop kaffe og en god cigar.

Deltagerprisen er sat til 5,00 kr.

Tilmelding må ske enten på de på opholdsstuen fremlagte indtegningslister eller på telf. Hilda 1152 eller AStA 3093 senest den 30. november kl. 12,00.

P. a. v.
G. A. Rasmussen.

Husk præmiewhisten i Folkets Hus, Enghavevej, torsdag den 28. ds. kl. 19,30



Forfremmelse til lokomotivfører i 7. kl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-11-57.

Lokomotivfører (11. kl.):

A. E. M. Petersen, København Gb., i København Gb.

Forfremmet til elektrofører i 11. kl. pr. 1-12-57.

Elektrofører (12. kl.):

C. A. H. Møller, Enghave, i Enghave.

Overgået til stillingen som lyntogsafløser efter ansøgning ifølge opslag ved Helgoland mdt. pr. 1-12-57.

Lokomotivførerne (11. kl.):

H. T. Stenkvist, Helgoland.

S. H. T. Larsen, Helgoland.

A. M. Bregnhardt, Helgoland.

R. L. Pedersen, København Gb.

Overgået til stilling som kontorist efter ansøgning pr. 1-11-57.

Lokomotivfyrbøderne:

J. K. Hovgård, Århus, ved Århus mdt.

S. E. Mikkelsen, Viborg, ved Randers mdt.

Afsked.

Lokomotivførerne:

A. H. Sørensen, Herning, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (31-1-58).

E. A. Møbius, Korsør, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).

Indsamlet til svagførearrangementet på feriehjemmet 1957

| | Lkf. | Lkfb. |
|--------------------------------|--------|--------|
| København Gb. | 900,00 | 513,00 |
| Helgoland | 440,00 | |
| Roskilde | 130,00 | 48,00 |
| Helsingør | 170,00 | 24,00 |
| Næstved | 110,00 | 35,00 |
| Gedser | 150,00 | 70,00 |
| Kalundborg | 110,00 | 71,75 |
| Slagelse | 75,00 | 20,00 |
| Korsør | 195,00 | 60,00 |
| Nyborg | 250,00 | 65,00 |
| Fredericia | 595,00 | 156,00 |
| Padborg | 145,00 | 80,00 |
| Sønderborg, lkf. og lkfb. | 65,00 | |
| Tønder, lkf. og lkfb. | 105,00 | |
| Esbjerg | 285,00 | 47,00 |
| Struer | 247,00 | 81,00 |
| Frederikshavn | 30,00 | 20,00 |
| Ålborg | 215,00 | 85,00 |
| Randers, lkf. og lkfb. | 300,00 | |
| Århus | 815,00 | 192,00 |
| Viborg | 135,00 | 50,00 |
| Brande | 80,00 | 36,00 |
| Odense | 165,00 | 35,00 |
| Herning | 60,00 | 10,00 |
| Av afd. 45 | 355,00 | |
| Langå | 30,00 | |
| Åbenrå, lkf. og lkfb. | 25,00 | |
| Hillerød | 20,00 | |
| Kolding | 30,00 | |
| Silkeborg | 20,00 | |
| Thisted, hele stationen | 107,00 | |
| Fåborg | 30,00 | |
| Vejle | 20,00 | |
| Skanderborg | 5,00 | |
| Skjern | 10,00 | |
| Pens. lkf. V. E. Johansen | 10,00 | |
| Pens. lkf. C. Ekelund | 10,00 | |
| Pens. lkf. J. H. Larsen | 5,00 | |
| Pens. lkf. H. Andersen | 5,00 | |
| Pens. lkf. C. N. Bigum | 5,00 | |
| Mærket 885 | 5,00 | |
| Mærket Radiofonden | 10,00 | |
| Faktor Gunner Olsen | 25,00 | |
| Hovedbestyrelsen | 75,00 | |
| Forpagter P. Nielsen | 20,00 | |
| Overskud fra rejse til Nohab . | 222,92 | |
| Kassen på feriehjemmet | 649,98 | |

Indsamlet beløb ialt 9165,65 kr.

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/s

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)
*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

»**LA BELLA**«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kransforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

**FREDERICIA KUL-
OG BRÆNDEHANDEL A/S**

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRÆNDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsange - Telegrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/s

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

BLIV MEDLEM - INDSKUD 2 KR.

TEATER RESTAURANTEN

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst
Telf. 165 . Struer

Aut. Installatør

Henry Bertelsen
Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erinding
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

*For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!*

✳ **STRUER . Tlf. 119**

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse
Jyllandsgade 16, Telf. 322

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj
Struer - Telf. 109

Wgte Struer Grovbrød

I. L. RØLLE og SØN

TLF. 134 - STRUER

AGA-GAS BELYSNING
SVEJSNING





PILSNEREN
MED DEN FINE SMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse

Tlf. Kalundborg 187

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161 Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden

da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør

Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Tlf. Kalundborg 173

Altid 1ste Kl. Varer . Himmelvej Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættetilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

OTTO NIELSEN

Malermester

*
Tlf. Kalundborg 447

Spis **Kalundborg Margarine**

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers **TAPET & FARVER** Tlf. 254

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.

Importkompagniet ^A/₅

Import af

Kalundborg

Telf. *33 (Flere Ledn.)

**KUL, KOKS,
BRIKETTER &
BRÆNDELSOLIER**

Største private Virksomhed for Fremstil-
ling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag ^a/_s

KØBMAGERGADE 43. K · C. 768

NYROP

FILIALER.
SØNDERALLÉ 5. AARHUS · KLAREGADE 7. ODENSE

Halskovsalonen

VOLDER og PETERSEN
Korsør

Tidsbestilling tlf. 430

**HALSKOV KØDFORSYNING
OG PÅLÆGSFORRETNING**

Jens Barslund
Tlf. 82 · Korsør

Alt i RADIO - FJERN SYN og PLADESPILLERE

RADIOLAGERET

v/ TH. HANSEN
TORVET, KORSØR
TLF. 389

K. Egede Jensen

Blomster . Kranse . Buketter

Rolighedsvej 9 - Korsør - Tlf. 216

Medlem af
BLOMSTER-Ringen