N^o 23

5. December 1937

37. Aargang

UDDANNELSESREGLERNE

Da vi i April Maaned omtalte de nye Uddannelsesregler og de Forandringer, de vilde medføre i Forhold til de indtil da gældende Bestemmelser, pegede vi paa, at der vilde være visse Vanskeligheder for de Lokomotivfyrbøderaspiranter, som forefandtes paa daværende Tidspunkt, idet Distrikterne saa godt som ingen Værksteduddannelse havde givet dem. Men vi betonedede tillige, at der desuden var et Forhold, som trængte sig stærkere og stærkere paa, nemlig Motoruddannelsen af de »ældre« Lokomotivfyrbødere.

Organisationen havde allerede længe været opmærksom paa, at der snarest maatte iværksættes Motorkursus, ellers risikerede man en skønne Dag ikke alene ikke at have det fornødne Antal Aspiranter, men man vilde tillige komme i den Situation, at den frivillige Motoruddannelse af de »ældre« Lokomotivfyrbødere kolliderede med den nye obligatoriske Motoruddannelse af de »yngre« Lokomotivfyrbødere.

Lokomotivfyrbødermangelen var imidlertid saa stor, at Distrikterne egentlig ikke skænkede Lokomotivfyrbødernes Motoruddannelse nogen videre Opmærksomhed. Det kneb nok endda med at bestride Trafikken; de (Distrikterne) fandt derfor ikke Anledning til at tænke paa yderligere Afgivelse af Personale til Uddannelse.

For Organisationen og Personalet var dette naturligvis ikke særligt opmuntrende. Naar man erindrer sig, at der mangler ca. 200 Loko-

motivfyrbødere, bliver det dog forstaaeligt, at Distrikterne har haft deres Spekulationer for at faa det hele til at løbe rundt. Men uanset dette maatte Organisationen naturligvis ikke tabe Spørgsmaalet om en Løsning af de ældre Lokomotivfyrbødernes Motoruddannelse af Syne, og vi har, som det vil vides, da ogsaa stadig arbejdet paa at faa Sagen bragt til endelig Behandling.

Snart efter at de nye Uddannelsesregler var traadt i Kraft, meddelte Distrikterne Generaldirektoratet, at de ikke var i Stand til at overholde dem. Generaldirektøren *vilde* imidlertid bort fra de beklageligvis tilbagevendende Dispensationer. Han nedsatte derfor et Udvalg til Drøftelse af Spørgsmaalet om, hvorledes de allerede antagne Lokomotivfyrbøderaspiranter kunde bringes ind under de nye Uddannelsesregler. Dette Udvalg har nu afsluttet sit Arbejde. Vi aftrykker dets Betænkning andetsteds i Bladet.

I Udvalget, som bestod af Repræsentanter for Generaldirektoratet, Distrikterne og vor Organisation, lykkedes det forholdsvis hurtigt at komme til Enighed om Lokomotivfyrbøderaspiranternes Uddannelse. Denne skal, for de Aspiranter som er antaget inden Udgangen af August d. A., være tilendebragt senest i For sommeren 1939, og den tilrettelægges saaledes, at samtlige Aspiranter er uddannede ca. 2 Aar efter deres Antagelse, saa de er klar til Lokomotivfyrbøderansættelse, saasnt de opfylder

Ansættelsesbetingelserne — mindst 24 Aar og mindst 2 Aspirantaar.

Udvalget betoner i sin Indstilling, at Aspirantuddannelsen i det hele taget skal tilrettelægges saaledes, at Aspiranterne er færdige til Lokomotivfyrbøderansættelse 2 Aar efter deres Antagelse. Da det imidlertid ikke paa Forhaand er givet, at der til enhver Tid findes ledige Lokomotivfyrbøderpladser, i hvilke færdigt uddannede Aspiranter kan ansættes, og da Aspirantlønnen jo er Løn, som egentlig kun bør udbetales i den Tid, Aspiranterne »uddannes«, er der inden for Udvalget opnaaet Enighed om, at de Aspiranter, som efter Aspiranttidens Udløb og efter tilendebragt Uddannelse ikke kan ansættes som Lokomotivfyrbødere, fordi der ingen ledige Pladser er, aflønnes som Remisehaandværkere.

Da Udvalget havde tilendebragt denne Op-gave, udvidede Generaldirektøren Arbejdsomraadet til ogsaa at omfatte Motoruddannelsen, en Udvidelse, som var Organisationens kærkommen, og det lykkedes at bringe ogsaa dette Spørgsmaal til en Løsning, der efter Omstændighederne maa betegnes som tilfredsstillende, men det skal ikke nægtes, at der var betydelige Vanskeligheder at overvinde; Distrikterne henviste bestandigt til deres personalemæssige Vanskeligheder for at bestride Kørslen.

Naar man dels erindrer sig, at der, da Udvalget begyndte sit Arbejde, faktisk ikke fandtes flere Motorføreraspiranter, dels tænker paa, at der stadig mangler ca. 200 Lokomotivfyrbødere, bliver det for saa vidt forstaaeligt, at Distrikterne helst kun vilde gaa med til Motoruddannelse af det mindst mulige Antal Lokomotivfyrbødere, nemlig kun saa mange, det var absolut nødvendigt at have for at kunne bestride Motordriften. Organisationens Repræsentanter fastholdt imidlertid, at der maatte en *generel Løsning* til, hvis ikke hele dette Spørgsmaal skulde ende i et Kaos, og man opnaaede da omsider Enighed om, at alle de »ældre« Lokomotivfyrbødere burde have Adgang til at faa Motoruddannelsen.

Spørgsmaalet var dernæst, hvor hurtigt man vilde være i Stand til at give disse ældre Lokomotivfyrbødere den frivillige Motoruddannelse; thi førend denne Side af Sagen var bragt til fuldstændig Afslutning, kunde den obligatoriske Motoruddannelse af de nyansatte Lokomotivfyrbødere ikke tage sin Begyndelse.

Distrikterne vilde i og for sig helst, at der kun blev holdt 3 à 4 Motorkursus pr. Aar. Noget saadant vilde imidlertid umuliggøre en Løsning af hele Spørgsmaalet; thi det vilde saa vare 12 à 14 Aar, inden blot de nuværende Lokomotivfyrbødere og Aspiranter fik deres Motoruddannelse.

Organisationens Repræsentanter i Udvalget havde helst set, at der indtil videre afholdtes Motorkursus Aaret rundt; men Hensynet til Personaledispositionerne — Nødvendigheden af i Sommerferieperioden at have det størst mulige Antal Personale disponibelt til Køretjenesten — bevirkede, at man maatte se bort fra en saadan Løsning. Man drøftede dernæst Afholdelse af 8 Kursus pr. Aar, men heller ikke dette kunde der opnaas Enighed om; Distrikterne hævdede, at det vilde medføre *for* store Vanskeligheder. Resultatet blev derefter, at Udvalget samledes om en Indstilling, der gaar ud paa at afholde 5 Motorkursus i indeværende Efteraar og det kommende Foraar, 8 Kursus i Efteraaret 1938 og Foraaret 1939, og derefter 7 Kursus pr. Aar. Envidere bliver der i de kommende Aar afholdt Motorkursus baade i København og i Aarhus.

Naturligvis kan man ikke nøjagtigt sige, hvor mange af de før 1. April d. A. udnævnte Lokomotivfyrbødere, der vil blive at motorud-danne — som hidtil vil en Del formentlig give Afkald herpaa. Men paa Grundlag af Erfaringer fra tidligere Forespørgsler om Motoruddannelse har Udvalget skønnet, at 385 af de ældre Lokomotivfyrbødere melder sig til frivillig Motoruddannelse. Under Forudsætning af at denne Beregning holder Stik, kan det nu paaregnes, at de yngste af de omtalte Lokomotivfyrbødere vil faa deres Motoruddannelse i Foraaret 1941. Det drejer sig om Lokomotivfyrbødere, som er ansat i 1936; de vil altsaa faa Motoruddannelsen i deres 5.—6. Lokomotivfyrbøderaar i Stedet for i det 3. Aar.

Til den Tid skulde man altsaa være færdig med den frivillige Motoruddannelse og kan saa begynde paa den obligatoriske. De første af de Lokomotivfyrbødere, som underkastes denne, vil ganske vist ikke faa den i det 3. Lokomotivfyrbøderaar, saaledes som Uddannelsesreglerne foreskriver det, men først noget senere. Ved Afholdelse af 7 Motorkursus pr. Aar vil man imidlertid nedsætte det Tidsrum, i hvilket Motoruddannelsen en Overgang

forsinkes, f. Eks. paaregnes det, at de Aspiranter, som er antaget i Oktober og November d. A., skulde motoruddannes i Efteraaret 1943, hvilket vil sige, at man til den Tid kun skulde være ca. 1 Aar bagud, og i Løbet af nogle yderligere Aar skulde man være fuldstændig inde paa den i Uddannelsesreglerne foreskrevne Linie.

Angaaende Enkeltheder i Udvalgets Indstilling henviser vi til Betænkningen (se næste Spalte); desuden bemærkes, at Generaldirektoratet nu har bestemt, at Uddannelsen af Lokomotivfyrbøderaspiranter og Motorfører-aspiranter skal foregaa saaledes, som Udvalget har foreslaaet.

Et stort og for samtlige Lokomotivfyrbødere meget betydningsfuldt Spørgsmaal er nu blevet løst. Enhver kunde se, at der, med mindre man gik til særlige Foranstaltninger, vilde skabes Kollision mellem ældre Lokomotivfyrbødernes frivillige og yngre Lokomotivfyrbødernes obligatoriske Motoruddannelse, og det var Generaldirektøren selv, som, da Udvalgets Arbejde paa dette Punkt laa særdeles stramt, lagde sit Ord i Vægtskaalen til Fordel for de Synspunkter, Organisationen repræsenterede, nemlig at der gives samtlige inden 1. April 1937 ansatte Lokomotivfyrbødere Adgang til frivillig Motoruddannelse. Vi paaskønner dette, og finder Anledning til her at udtale vor Anerkendelse og Tak. Tilbage er blot at haabe, at Sagen paa sin videre Gang, i de Aar Overgangsbestemmelserne vil vare, fra Distrikternes Side maa blive forberedt paa en saadan Maade, at der ikke oftere opstaar Vanskeligheder, saaledes at vi en Dag opnaar at se Uddannelsesreglerne ført ud i Livet helt uden kunstig Indgriben.

18 MILLIONER KR. NYE STATSBA- ARBEJDER

Ifølge Social-Demokraten er det nu definitivt besluttet ved Statsbanerne at iværksætte Arbejder til et Beløb paa ca. 18 Mill. Kr.

Det drejer sig om Videreførelse af Dobbeltsporet paa den østjydske Længdebane, saaledes at Strækningen Randers—Aalborg ogsaa gøres dobbeltsporet. Desuden er det Hensigten at foretage forskellige Omlægninger paa Ros-

kilde Station, saa indkørende Tog fra Nordvestbanen og udkørende Tog til Sydbanen ikke mere skal køre tværs over Vestbanen, men vil blive ført under disse Spor.

Dobbeltsporet Randers—Aalborg er anslaaet til at ville koste ca. 15 Mill. Kr., og Udfletningen af Sporene i den ene Ende af Roskilde Station er beregnet at ville koste ca. 2½ Mill. Kr.

En betydelig Del af Udgiften til de nævnte Arbejder er ren Arbejds løn, og det er Meningen, at Arbejderne skal udføres af unge og langvarigt Arbejds løse, af hvilke det paaregnes paa denne Maade at kunne skaffe Beskæftigelse til ca. 700 Mand. De paagældende skal have overenskomstmæssig Timeløn, altsaa den Løn, som er fastsat i Overenskomsten mellem Dansk Arbejdsmands Forbund og Entreprenørforeningen, men de skal kun arbejde 36 Timer om Ugen.

Under Hensyn til, at de omtalte Arbejder til Dels iværksættes for at aflaste Arbejds løsheden for de unge, vil der fra Socialministeriets Side blive ydet et betydeligt Tilskud, nemlig omkring 6 Mill. Kr., til Gennemførelse af de her omtalte Foranstaltninger, og rent bortset fra disses jernbanemæssige Betydning er der god Grund til med Tilfredshed at hilse Regeringens Medvirken til atter at skabe Arbejds glæde og en Smule Lys i Sindet paa nogle Hundrede Arbejdere, som i lange, altfor lange, Perioder har været uden Beskæftigelse.

UDVALGSBETÆNKNING

vedrørende Uddannelse af Lokomotivfyrbø- deraspiranter og Lokomotivfyrbødernes Motoruddannelse.

Under Hensyn til, at begge Distrikter har meddelt Generaldirektoratet, at de, for saa vidt angaar de før den 1. April 1937 antagne Lokomotivfyrbøderaspiranter, hverken er i Stand til at give dem den i de ældre Uddannelsesregler foreskrevne 11 Maanedes Værksteds- og Remiseuddannelse, eller den i de nye Regler foreskrevne Uddannelse paa 8¼ Maaned, og at de heller ikke er i Stand til at give alle de i Tiden umiddelbart efter 1. April 1937 antagne Aspiranter den reglements mæssige Uddannelse, samt da Dansk Lokomotivmands Forening har gjort Indsigelse mod den stadige Til sidesættelse af de med Hensyn til Aspiranternes Uddannelse foreskrevne Bestemmelser, har Generaldirektøren under 26. Maj 1937

til Undersøgelse af de herhenhørende Spørgsmaal nedsat et Udvalgt bestaaende af

Maskinbestyrer E. H. Schmidt, 1. Distrikt.
Maskinbestyrer C. H. Krag, 2. Distrikt.
Lokomotivfører Soph. Jensen }for Dansk Lokomotiv-
Lokomotivfører J. S. E. Kuhn }mands Forening.
Kontorchef H. N. Mamsen, Maskinkontoret, og
Kontorchef E. Lunn, Personalkontoret (Formand).

Det er for Udvalget oplyst, at der findes 162 »gamle« Lokomotivfyrbøderaspiranter, som er antaget inden de nye Uddannelsesreglers Ikrafttræden, 1. April 1937, samt ved Udgangen af August 1937 68 »nye«.

Det drejer sig altsaa ialt om 230 Lokomotivfyrbøderaspiranter, der skal være færdigt uddannede i Løbet af 2 Aar — inden Ikrafttræden af Sommerkøreplanen 1939, hvilket kun kan lade sig gøre ved Dispensationer for alle de paagældende.

Dansk Lokomotivmands Forenings Repræsentanter paapegede,

a t der helt siden 1925 var sket Tilsidesættelse af Uddannelsesreglerne, og at dette flere Gange var paatalt over for Generaldirektoratet,

a t Foreningen gentagende var gaaet med til Dispensationer, men at de Aspiranter, for hvem der var blevet dispenseret, heller ikke alle havde faaet den aftalte formindskede Værksteduddannelse,

a t der baade i 1928 og i 1932—34 havde været en saadan Overtalighed af Lokomotivpersonale, at der var foretaget Afskedigelser af Aspiranter, og at der saaledes havde været fornøden Tid til at give et betydeligt Antal Aspiranter den reglementsmæssige Uddannelse, hvorved en væsentlig Del af de opstaaede Vanskeligheder kunde være undgaaet, samt

a t de for andet Personale foreskrevne Uddannelsesregler i Almindelighed overholdes, hvorfor Lokomotivpersonalet har Krav paa det samme.

Da det maa erkendes, at der for Tiden foreligger særlige vanskelige Forhold, og da der er en voksende Mangel paa Lokomotivfyrbødere, kunde Repræsentanterne dog gaa med til visse Dispensationer for de indtil Udgangen af August 1937 antagne Aspiranter; men kun under den Forudsætning, at Uddannelsesreglerne herefter følges.

Hele Udvalget er enig i, at Uddannelsen for Aspiranter, som antages efter 31. August 1937, skal tilrettelægges, saa den kan foregaa i den i Uddannelsesreglerne anordnede Rækkefølge, saaledes at Aspiranterne ved Aspiranttidens Udløb — 2 Aar — er færdige til Lokomotivfyrbøderansættelse. Er der paa dette Tidspunkt ingen ledige Lokomotivfyrbøderpladser, faar Aspiranterne Lønning som Remisehaandværkere.

For saa vidt angaar de ovenfor omtalte 230 Lokomotivfyrbøderaspiranter, hvis Uddannelse skal være tilendebragt i Foraaret 1939, kan Skoleuddannelsen kun gennemføres ved at danne 8 Skolehold à 30 Aspiranter. Udvalget indstiller, at en saadan Ord-

ning gennemføres. Tiderne for de paagældende Kursus tænkes tilrettelagt omtrent saaledes:

1. Kursushold:	13. September	—	6. November	1937
2.	—	25. Oktober	—	18. December 1937
3.	—	10. Januar	—	5. Marts 1938
4.	—	7. Marts	—	6. Maj 1938
5.	—	13. September	—	6. November 1938
6.	—	25. Oktober	—	18. December 1938
7.	—	10. Januar	—	5. Marts 1939
8.	—	7. Marts	—	6. Maj 1939.

Holdene tages i Rækkefølge efter en Fortegnelse opstillet efter Antagelsesdatoen. For Aspiranter, der er antaget samme Dag, er Fødselsdatoen afgørende.

Udvalget er endvidere enig om, at der for *Værksteduddannelsens* Vedkommende dispenseres fra den i Uddannelsesreglerne foreskrevne Rækkefølge for denne Uddannelse for alle de 230 Aspiranter, derved at Distrikterne kan tilrettelægge Aspiranternes Anvendelse til Køretjeneste henholdsvis Værkstedstjeneste efter de foreliggende Forhold, dog saaledes, at ingen Aspirant sættes til Køretjeneste uden forud at have gennemgaaet i det mindste 14 Dages Værksteduddannelse. Med Hensyn til Varigheden af den omhandlede Uddannelse tilrettelægges den saaledes, at der, foruden de 3 Ugers Remiseuddannelse (Udvaskning, Fyrrensning m. v.) til alle, gives:

1. Hold:	}	3 Maaneders Værksteduddannelse		
2. —				
3. —				
4. —		4	—	—
5. —		4½	—	—
6. —		5	—	—
7. —	}	7		
8. —				

hvilket for de to sidste Holds Vedkommende er den fulde i de nye Uddannelsesregler foreskrevne Værksteduddannelse.

Det er herved en Forudsætning,

a t der for Aspiranter, som er udlært paa et Jernbaneværksted, kan ske Nedsættelse i Værksteduddannelsen til 1 Maaned,

a t Remisehaandværkere under 40 Aar kan sættes til Lokomotivfyrbødergerning,

a t Remisehaandværkere over 40 Aar samt Haandværkere fra Centralværkstederne og Værkstedet i Nyborg frivilligt kan anvendes til Lokomotivfyrbødertjeneste,

a t Planlæggelsen af Motorførerkursus ikke forhindrer Afholdelse af Lokomotivfyrbøderkursus, samt

a t Kursuseleverne ved Lokomotivfyrbøderkursus saavel som ved Motorførerkursus sættes til Kørsel i den Tid, Skoleuddannelsen afbrydes ved Jul og Paaske.

Efter at Udvalget havde tilendebragt sine Drøftelser og afgivet Indstilling vedrørende Lokomotivfyrbøderaspiranterne, udvidede Generaldirektøren Udvalgets Opgave til ogsaa at omfatte Motoruddannelsen;

Udvalget opfordredes til at fremkomme med Indstilling om en snarlig Uddannelse af det fornødne Antal Motorføreraspiranter, af hvilke der i Eftersommeren 1937 saa at sig ikke forefindes flere.

Dansk Lokomotivmands Forenings Repræsentanter i Udvalget gjorde opmærksom paa, at det ikke alene drejede sig om snarlig Uddannelse af et passende Antal Motorføreraspiranter, men at det i mindst lige saa høj Grad var nødvendigt at faa udarbejdet en samlet Plan over Lokomotivfyrbødernes Indkaldelse til Motoruddannelse i det hele taget.

Af allerede udnævnte Lokomotivfyrbødere er der 24, som er ansat den 1. Juli 1935, og ca. 75, som er ansat i Tiden 1. Marts—1. Juli 1936. I Henhold til Uddannelsesreglernes Bestemmelse om, at Lokomotivfyrbøderne inden Udgangen af det 3. Ansættelsesaar skal have deres Uddannelse i Motorvæsen, skulde de første 24 altsaa have deres Motoruddannelse i Tiden 1. Juli 1937—30. Juni 1938, og de øvrige 75 skulde have den i Tiden 1. Marts 1938—30. Juni 1939.

Umiddelbart herefter skal de Lokomotivfyrbødere, som paaregnes ansat omkring 1. December d. A. eller 1. Januar 1938, motoruddannes, — efter Reglerne skal dette finde Sted i Tiden 1. December 1939—31. December 1940 — og paa denne Maade fortsættes der, idet de 8 Hold Lokomotivfyrbøderaspiranter, Udvalget har beskæftiget sig med, paaregnes at blive Lokomotivfyrbødere, efterhaanden som de er færdige med deres Lokomotivfyrbøderuddannelse.

Repræsentanterne understregede, at de 24 unge Lokomotivfyrbødere saaledes faktisk skulde motoruddannes allerede i indeværende Efteraar og næste Foraar, men at man naturligvis ikke kunde tænke paa at udnævne de paagældende til Motorførere, saa længe der var ældre Lokomotivfyrbødere, som havde Ønske om saadan Forfremmelse. Man maatte derfor snarest give disse ældre Lokomotivfyrbødere deres Motoruddannelse. Under Hensyn hertil henstillede Repræsentanterne, at man, for saa vidt angaar de allerede udnævnte Lokomotivfyrbødere, gaar frem som hidtil, saaledes at hver enkelt af disse forespørges een Gang, om de ønsker Motoruddannelse, og at de, hvis de ønsker dette, faar denne Uddannelse under Forudsætning af, at de opnaar tilfredsstillende Resultat ved den psykotekniske Prøve.

For ikke at skabe Kollision mellem »ældre« frivilligt motoruddannede Lokomotivfyrbødere og »yngre«, som i Henhold til Reglerne er obligatorisk uddannede, vilde Lokomotivmandsforeningens Repræsentanter være villige til at tiltræde, at den obligatoriske Indkaldelse til Motorkursus i det 3. Lokomotivfyrbøderaar ikke kommer til at gælde for de ca. 100 Lokomotivfyrbødere, som er ansat i 1935 og 36.

Under Forudsætning af, at der opstilles en samlet Plan, kunde Repræsentanterne yderligere gaa med til, at Uddannelsesreglernes Bestemmelse om Motoruddannelse i det 3. Lokomotivfyrbøderaar udskydes noget for de ca. 230 Lokomotivfyrbøderaspiranter, Udvalgets første Undersøgelse omfattede, samt for 3 à 4 Hold senere antagne Aspiranter.

Efter at have gennemdrøftet Spørgsmaalet, herunder særligt det naturlige i, at det bliver de til

enhver Tid i Anciennitet ældste Lokomotivfyrbødere, som forfremmes til Motorførere, er Udvalget enedes om at indstille, at *alle* før den 1. April 1937 ansatte Lokomotivfyrbødere kommer ind under den frivillige Motoruddannelse, og at der gives hver enkelt af de paagældende Lejlighed til at udtale sig om, hvorvidt han ønsker saadan Uddannelse eller ej.

Udvalget er enigt i, at det maa tilstræbes saa snart som gørligt — dog senest til Sommeren 1945 — at komme hen til de Forhold, der er forudsat i Uddannelsesreglerne: at Lokomotivfyrbødernes obligatoriske Motoruddannelse gennemføres i Løbet af det 3. Aar efter Ansættelsen.

Dette kan kun ske derved, at der i nogen Tid etableres en Del flere Motorkursus end normalt. Muligheden for en Gennemførelse heraf er undersøgt, og Udvalget er enedes om at foreslaa, at der afholdes Motorkursus baade i København og i Aarhus.

Udvalget forudsætter herved, at Antallet af Elever paa hvert Motorkursus sættes til 15, og at Kursus-sæsonen gaar fra ca. 1. September til ca. 15. Juni.

Der er for Efteraaret 1937 og Foraaret 1938 planlagt følgende Kursus, hvoraf de to vil blive afholdt i Aarhus.

1. Hold i Tiden 18. Oktober — 27. November 1937
2. » - » 1. Februar — 15. Marts 1938
3. » - » 1. Februar — 15. Marts 1938
4. » - » 15. April — 1. Juni 1938
5. » - » 15. April — 1. Juni 1938.

Med Hensyn til det fremtidige indstiller Udvalget, at der i Sæsonen 1938—39 afholdes 8 og derefter indtil videre 7 Motorkursus i hver Sæson — efter de foreliggende Forhold 4 i København og 3 i Aarhus eller omvendt.

Ved en saadan Fremgangsmaade skulde man naa til i 1945 at motoruddanne Lokomotivfyrbødere, som til den Tid maa antages at befinde sig i deres 3. Ansættelsesaar. Man skulde herefter være inde paa den i Uddannelsesreglerne foreskrevne Linie, saaledes at særligt Foranstaltninger derefter skulde kunne bortfalde.

Udvalget er ved sin Beregning gaaet ud fra, at Tilgangen af Lokomotivfyrbøderaspiranter i Aarene 1939—40 bliver 60 pr. Aar, og at der foruden de nuværende Aspiranter + 60, som Distrikterne vil antage i Efteraaret 1937 og Foraaret 1938, yderligere antages 30 Aspiranter i 1938. Da dette i nogen Grad maa hvile paa et Skøn, finder Udvalget Anledning til at betone, at eventuelle Ændringer i den beregnede Tilgang automatisk maa medføre tilsvarende Forandringer med Hensyn til Tilrettelæggelsen af Motorkursus, saaledes at Afholdelsen af 7 saadanne Kursus pr. Sæson ubetinget fortsætter, indtil denne Uddannelse uden særlige Foranstaltninger kan gennemføres i det 3. Lokomotivfyrbøderaar.

For i Overgangsperioden at lette Distrikternes Dispositioner til Gennemførelse af det foran foreslaede har Dansk Lokomotivmands Forenings Repræsentanter tiltraadt, at der for 13 Skoleholds Vedkommende dispenseres fra den i Uddannelsesreglerne foreskrevne 1 Maanedes Indøvelseskørsel forud for selve Motor-

kursuset, og at der for 20 Skolehold dispenseres fra den foreskrevne 2 Maaneders Værksteduddannelse.

Udvalget indstiller herefter, at der forud for Indkaldelse til Motorkursus gives Lokomotivfyrbødere i de forskellige Skolehold følgende Uddannelse i henholdsvis Værksted- og Køretjeneste:

	Værksted- uddannelse	Køre- tjeneste
1. Hold	3 Uger	3 Uger
2. —	—	—
3. —	—	—
4. —	—	—
5. —	—	—
6. —	4 —	—
7. —	—	—
8. —	—	—
9. —	—	—
10. —	—	—
11. —	—	—
12. —	—	—
13. —	—	—
14. —	6 —	1 Maaned
15. —	—	—
16. —	—	—
17. —	—	—
18. —	—	—
19. —	—	—
20. —	—	—
21. —	2 Maaneder	—
22. —	—	—
23. —	—	—
24. —	—	—
25. —	—	—
o. s. fr.		

Da det skønsmæssigt paaregnes, at kun ca. 385 af de allerede udnævnte Lokomotivfyrbødere melder sig til frivillig Motoruddannelse, vil der efter foranstaaende Forslag med Hensyn til Værksteduddannelsen blive dispenseret for alle Lokomotivfyrbødere, som ved Betænkningens Afgivelse har mere end 3 Aars Ansættelse, og for ca. 15 af de i 1935—36 ansatte.

Udvalgets Indstilling med Hensyn til Lokomotivfyrbødernes Motoruddannelse skulde herefter resultere i følgende:

I Sæsonen	uddannes Hold a 15 Mand			
1937—38	5	=	75 nuværende Lokomotivfyrbd.	= ialt 75
1938—39	8	=	120 —	= — 195
1939—40	7	=	105 —	= — 300
1940—41	7	=	85 —	
1941—42	7	=	120 —	
1942—43	7	=	105 —	
			Aspiranter	
			230 —	= — 405
			—	= — 510
			—	= — 615
1943—44	7	}	60 Aspiranter, som antages i Okth. 1937 og Febr. 1938	= — 720
			45 Aspiranter, som paaregnes antaget i Efteraaret 1938	
1944—45	7	}	45 Aspiranter, som paaregnes antaget i 1939	= — 825
			60 Aspiranter, som paaregnes antaget i 1940	

Omkring 15. Juni 1945 skulde der altsaa være motoruddannet 825 Lokomotivfyrbødere, nemlig:

385	frivilligt uddannede nuværende Lokomotivfyrbødere.
230	nuværende Aspiranter (de af Udvalgets første Undersøgelse omfattede).
30	Aspiranter, som antages i Efteraaret 1937.
60	— » forventes antaget i 1938.
60	— » — — — 1939.
60	— » — — — 1940.

ialt 825,

og som ovenfor anført skulde man herefter være inde paa den i Uddannelsesreglerne foreskrevne Linie.

Den 6. November 1937.

*Soph. Jensen. Krag. Emil Kuhn.
E. Lunn. H. Mamsen. Schmidt.*

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Kørselsfordeling og Personalepolitik.

Den forandrede Trafikform i de senere Aar — Overgang fra Damp- til elektrisk eller Motordrift — har for en Del af Lokomotivpersonalet haft adskillige uheldige Forhold til Følge.

Tidligere kunde Lokomotivfyrbødere, som forfremmedes til Lokomotivførere, dog regne med i Løbet af kortere Tid at kunne vende tilbage til deres oprindelige Hjemsted, men der ligger i Øjeblikket Ansøgninger om Forflyttelse til København, som er 6 Aar gamle, og som synes at skulle blive mindst 6 Aar endnu, om det overhovedet nogensinde lykkes de paagældende at komme i Betragtning. Man har derfor set københavnske Lokomotivfyrbødere vælge den lønsmæssigt set lavere Elektroførerstilling fremfor Forfremmelsen til Lokomotivfører med Muligheden for at blive forflyttet til et eller andet ikke ønsket Sted og uden Udsigt til nogen Sinde at komme tilbage igen.

Men ogsaa paa anden Maade er der skabt uheldige Forhold. Paa Gb. gaar nu en Stab af gamle, veltjente Lokomotivførere i Alderen fra 50 til 60 Aar i Reserveholdet; det vil sige, at disse Mennesker endnu ikke er kommet saa vidt, at de kan paaregne nogen bestemt Frihed. Det er imidlertid ikke nødvendigt at komme nærmere ind paa denne triste Kendsgerning, enhver kender Ulempen herved, de paagældende er, som vor Organisations Formand engang har udtrykt sig, blevet »Ofre for Udviklingen«.

Det synes nu, som om man indenfor Maskinafdelingen her i 1. Distrikt er inde paa i højere Grad at ville forøge de forannævnte Vanskeligheder, til Skade for mange, til Gavn for ingen.

Allerede først paa Aaret drøftede man indenfor Afdelingerne paa Gb., hvorledes Kørselen vilde blive, den Dag Storstrømsbroen blev taget i Brug. At der

vilde ske omfattende Ændringer, var man ikke i Tvivl om, idet alene Personalet i Ms. vilde komme til at danne et Led mellem København og Gedser. Derimod havde vi ikke tænkt os, at Næ. skulde blive forøget med 3 Sæt Personale, for en Del paa Bekostning af Gb.'s Personale.

Med Hensyn til den gennemgaaende Trafik Kh.—Ge. havde vi afgjort heller ikke tænkt os Ændringer.

Gennem Tiderne, saalænge disse Tog har løbet over Strækningen, er $\frac{3}{4}$ af denne Trafik blevet bestridt af Gb. Personale, medens $\frac{1}{4}$ kørtes af Ge.

Ved Køreplansskiftet den 27. September blev Billedet det modsatte, Ge. fik $\frac{3}{4}$, Gb. $\frac{1}{4}$ af Kørselen. Paa et givet Tidspunkt havde man ventet, at Maskinbestyreren var gaaet ind for en retfærdig Fordeling af Tjenesten, men han maa formodentlig have faaet Skrupler, thi ved et Møde kort før Køreplansskiftet fik man at vide, at hvis Kørselen skulde lægges til København, vilde det betyde en Merudgift paa 6—8000 Kr., nogle Dage senere var det blevet til 8—10 000 Kr. — Der er næppe nogen af Tallene, som passer.

Hvorledes fremkommer iøvrigt disse Tal?

For Størstedelen skulde det vel nok være Stedtillæget, og udelukket er det vel heller ikke, at nogle Körtimer spiller med ind i Maskinbestyrerens Udregninger, selv om man fra anden Side har faaet at vide, at 25 Ørerne var man forlængst ophørt at regne med.

Men nu Stedtillæget, ja derom kan vel siges, at et Tjenestested ikke altid skal lægges, hvor dette Tillæg er lavest: thi skulde man dette, maatte Konsekvensen vel blive, at hele Administrationen henlagdes til Ge., derved vilde man opnaa en virkelig Besparelse: thi den Fedtskilling, som Maskinbestyreren er gaaet saa stærkt ind for, betyder i Realiteten ikke en Døjt, saa meget mere, som den nok paa anden Maade skulde blive bortelimineret. At det kun er indenfor Maskinafdelingen, man regner med den Slags smaa Tal, er man jo ikke helt ukendt med.

Saafrømt Kørselen paa den omtalte Strækning var blevet fordelt paa en mere retfærdig Maade, vilde det have haft den ikke ringe Betydning, at nogle af de førnævnte gamle Lokomotivførere fra Reserven kunde være gaaet i fast Tur, ligesom der for de efterfølgende havde været bevaret et Haab om, at det ogsaa for dem vilde lykkes at naa saa langt frem. Det vilde endvidere have betydet, at de mange Ansøgere, som fra Gedser søger tilbage til deres oprindelige Hjemsted, kunde have faaet deres Ønsker opfyldt.

Men nej! Dette havde vor Maskinbestyrer ikke nogen Forstaaelse af — det var jo ikke ham, det i disse Tilfælde gik ud over. Man kan derfor kun tro, at Maskinbestyrerens Dispositioner hviler paa et Snævertsyn, som man vel har Grund til at mene ikke mere hører hjemme i vor Tid.

Det er ofte fra Administrationens Side blevet sagt: »Personalet skal høres, der skal tages Hensyn til Personalets Ønsker«. — Dette har Maskinbestyreren ikke haft Forstaaelse af.

Hr. Maskinbestyrer Schmidt har nu forladt sin Tjeneste ved D. S. B.; populær blev han aldrig blandt det underordnede Personale.

Det vil da være at haabe, at vor nye Maskinbestyrer vil møde sit Personale med større og mere retfærdig Hensyntagen til berettigede Ønsker: at han vil forstaa, at der paa Vejen fremad ikke kan skabes den fulde Tilfredshed, saafremt det skal ske ved at træde sine Medmenneskers Lykke i Støvet.

Skulde dette vort Haab gaa i Opfyldelse, da kan vi byde vor nye Maskinbestyrer et hjerteligt Velkommen.

M. Henriksen.

LOKOMOTIVBRÆNDELSE FØR OG NU

Damplokomotivets Brændselsforbrug var i de første Aar efter dets Fremkomst meget stort i Sammenligning med Nutidens. Man hæftede sig dog ikke særligt derved, da andre Udgifter ved Jernbanedrift ogsaa var store. Iøvrigt gjalt det for de første Damplokomotiver ligesom for andre Dampmaskiner blot om at udføre saa meget Arbejde som muligt; hvad det kostede af Brændsel for at præstere det udførte Arbejde var ganske underordnet. Prisen paa Brændslet var forholdsvis lav, da Efterspørgslen ikke var saa stor. Først da Dampdriften blev mere almindelig, og Brændselsprisen steg med Forbruget, forsøgte man at udnytte Brændslet bedre og formindske Dampforbruget.

Den i 1839 aabnede Jernbane Leipzig—Dresden begyndte med to Lokomotiver, dog steg Antallet hurtigt til atten, hvoraf de fleste var købt i England. Som Brændsel brugtes kun engelske Koks, der den Gang kostede 46 Mark pr. Ton. Forbruget var stort og maatte blive det i Datidens Kedler med kun 2,5 m lange Kedelrør og et højt Tryk paa Spilledampen. Kedeltrykket var kun 4—5 Atm., og Ekspansionsvirkning i Dampcylindrene kom først senere. Koksforbruget pr. Lokomotivkilometer var 14 kg, d. v. s. omtrent samme Vægtmængde af Koks, som et stort moderne Lokomotiv nu bruger af Kul. I Sammenligning med Brændselsforbruget var Lokomotivernes Kraftydelse kun saa lille, at en Ydelse paa 75 HK paa Stigning 1 : 200 blev regnet for udmærket.

Men de engelske Koks var dyre, og man prøvede med saksiske Koks, som dog ikke kunde bruges, fordi de brændte paa Risten og var meget udrøje. Saa vendte man tilbage til engelske Koks, og for at spare paa Forsendelses- og Tabsomkostninger indførtes engelske Kul, som brændtes til Koks i store Koksovne. Senere blev de saksiske Koks forbedret, saa de kunde bruges, efter at Körtiden var blevet forlænget 15 Min., og naar Fyret blev rensat meget ofte. Trods disse Omstændigheder blev der dog sparet over 100 000 Mark om Aaret ved at bruge saksiske Koks. Koksfyringen holdt sig længe, forsøgsvis blandet med Kul, men først i 1863 gik Leipzig—Dresden Banen over til Kulfyrring.

Brændselsforbruget var lige saa enormt paa de tyske Lokomotiver som paa engelske. De i Tyskland i Aarene 1852—1860 byggede *Crampton*-Lokomotiver med et stort Drivhjul bag Fyrkassen og to Løbehjul

paa hver Side brugte 14 kg Koks pr. km ved en Hastighed af 55 km/T. med et Tog paa 18—24 Aksler. Flere Steder i Tyskland brugtes Træ til Lokomotivbrændsel, saaledes i Würtemberg, hvor der saa godt som udelukkende anvendtes Træ indtil 1858. Det var imidlertid ogsaa blevet dyrt paa Grund af Efterspørgslen, og man prøvede saa med Tørv, særligt i Bayern og Oldenburg. Naar Tørv anvendtes, var der til Tenderen koblet en Tørvevogn, hvorfra der førte et Skinnespor ind paa Tenderen, og en Lemper fulgte med under Kørslen og kørte med en Tipvogn Tørv ind paa Tenderen.

Paa den Tid var man meget betænkelig ved at bruge Kul til Fyring. Imidlertid var de engelske Koks blevet saa dyre, at de i Midten af Halvtredserne kostede fire Gange saa meget som tyske Kul. Flere Baner, i hvis Omraade der forekom Kul, prøvede at bruge Kul, men var meget betænkelig derved. Det var især Røgdviklingen, som Kullene havde imod sig, da man var ganske uvant med Kulrøg. Trods alle Indvendinger imod Røg og Sod vandt Kullene mere Indpas paa alle Baner, omend det paa nogle Baner var forbudt at bruge Kul til Personogene.

Utallige Forsøg er gjort paa at brænde Røgen og spare Kul. Røgforbrændende og kulbesparende Anordninger blev konstrueret og indbygget, men, som det hedder i en Beretning fra 1855, maa Forskellen i Kulforbruget paa de kørte Prøveture fores tilbage til den Maade, der blev kørt og fyret paa. Derefter forsvandt de særlige Røgforbrændingsanordninger, medens Røgbrænderpladen og Murbuen viste sig at være det simpleste og bedste Middel.

Forvarmning af Fødevandet spillede en stor Rolle. Man ledede Spildedampen fra Skorstenen umiddelbart tilbage i Tenderen og ligeledes Dampen fra en blæsende Sikkerhedsventil, hvorved Tendervandets Temperatur undertiden kom op i Nærheden af Kogepunktet. Det kunde man gøre den Gang, da Fødeindretningerne bestod af dybtliggende Fødepumper, som kunde pumpe det varme Vand ind i Kedlen. Denne Fremgangsmaae holdt sig i omtrent 30 Aar, og skal have givet en Kulbesparelse paa over 7 pCt., men har sikkert ogsaa forøget Kedelreparationerne ved at Tendervandet er blevet olieholdigt og har aflejret en varmeisolerende Oliehinde paa Fyrkassen og Kedelrørene. Ved Indførelsen af Injectoren til Kedlens Fødning bortfaldt Forvarmningen af Tendervandet.

Stats- Jern- og Staalværk. Da Lokomotiverne skal køre paa et forholdsvis let Banelegeme maatte der træffes alle Foranstaltninger for at holde Lokomotivets Vægt nede, samtidig med at der skulde opnaas saa stor maksimal Trækkekraft som muligt. Et af Lokomotiverne ses paa Billedet. Det vejer i tom Tilstand 65,5 t og tjenestefærdigt 85,5 t, af hvilke 29,2 t udgør Adhæensionsvægten. Lokomotivets Vægt er holdt nede til 6 t pr. Længdemeter, Trækkekraften er 3500 kg.

Lokomotivet har to Cylindre, 430 mm i Diameter med en Slaglængde paa 615 mm. Til Dampfordelingen anvendes Stempelglidere og Heusinger Styring. Drivhjulsdiameteren er 1680 mm. Saavel den forreste som den bageste Truck er 2-akslede med Hjul diameteren 810 mm og Sideforskydelighed til hver Side paa 70 mm. Alle Trucklejer har Friktionstejer, som er foret med hvidt Metal. Hovedrammen er 26 mm tyk og 12,8 m lang.

Kedlen er af den almindelige Type med et Damptryk paa 18 Atm. Der findes 79 Stkr. 52 mm Kedelrør og 24 Stkr. 126 mm Overhederkedelrør med 24 Overhederelementer. Med en Risteflade paa 2,8 m² udgør den totale Hedeflade 110,6 m². Fyrkassen er af Staal for at den ikke skal paavirkes for meget af Brunkullene, som anvendes til Brændsel og indeholder meget Svovl.

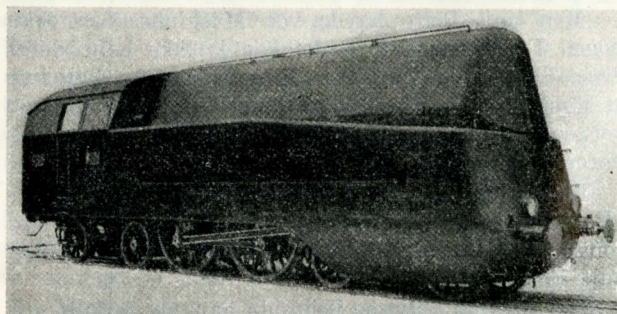
Lokomotivet bremses med Knorr-Trykluftbremse paa alle Hjulene. Bremsecylindertrykket er for Hastigheder af 75 km/T. og derover ca. 7 Atm, og ved lavere Hastigheder ca. 3,5 Atm. Lufttrykket i Bremsecylindrene reguleres automatisk af en Centrifugalregulator, som følger Hjulenes Omdrejninger. Ved Hastigheder af over 75 km/T. bremses den forreste Truck med 50 pCt., de koblede Hjul med 180 pCt. og den bageste Truck med 120 pCt. af Akselvægten. Kul- og Vandbeholdningen er henholdsvis 4,5 t og 10 m³.

Den indicerede Kraftydelse ved 120 km's Hastighed er 740 HK og kan for kortere Perioder forhøjes til 900 HK; Kraftbesparelsen ved Strømliniebeklædningen er kalkuleret til 10 pCt. af disse Værdier. Under Prøvekørslerne løb Lokomotivet med Letted 100 km/T., og Accelerationen var tilfredsstillende. Med et Tog paa 24,5 Vgl. var Hastigheden fire Minutter efter Starten 100 km/T., og med et Tog paa 20 Vgl. opnaaedes paa syv Minutter en Hastighed af 120 km/T.

UNGARSK STRØMLINIE-TENDER-LOKOMOTIVER

Efter *The Locomotive* ved F. Spøer.

Til at fremføre Persontog paa fire eller fem Vogne mellem Budapest og de omliggende Byer har de ungarske Statsbaner anskaffet nogle 2 B 2-strømlinieklædte Tenderlokomotiver. De er konstrueret af de ungarske Statsbaner og bygget paa det ungarske



Ungarsk Tenderlokomotiv.



JULETRÆSFEST

D. L. F. Aarhus-Afdelinger afholder sin aarlige Juletræsfest i Østergades Forsamlingsbygning Torsdag den 30. December Kl. 19 pr. Stor Optræden: Juleskibet ankommer til Aarhus.

Indtegningslister er ophængt paa Opholdsstuerne. Alle Lokomotiv- og Motormænd er velkommen.

Forældre, Svigerforældre og Pensionister har gratis Adgang. *Festudvalget.*

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Idet vi henviser til Sygekassens Regnskab, som findes paa Siderne 314—315 her i Bladet, henledes Opmærksomheden paa, at Interessenter, som ønsker sig et Eksemplar af Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar Forlangende derom indsendes til Sygekassens Kontor.

**AF KONG CHRISTIAN DEN IX'S
UNDERSTØTTELSSEFOND**

ved de danske Statsbaner vil der den 29. Januar 1938 kunne uddeles ca. 1 200 Kr. i Portioner à 100 Kr. Ansøgninger om at blive delagtig i Uddelingen maa for at komme i Betragtning indgives inden Udgangen af indeværende Aar til et af Bestyrelsens Medlemmer eller til Trafik- og Personalafdelingen, hvor ogsaa Blanket til Ansøgning kan faas.

Blanketten, i hvilken ethvert Spørgsmaal maa besvares nøjagtig, er lydende paa saavel nærværende Fond som Statsbanernes Jubilæumsfond, der uddeles samtidig, og Ansøgningen betragtes som gældende begge Fond, hvis ikke andet anføres. Af det sidstnævnte Fond uddeles 2 600 Kr. i Portioner à 100 Kr.

Bestyrelsen bestaar af:

Generaldirektør Knutzen.

Overassistent P. K. From Hansen, Københavns Hovedbanegaard,

Lokomotivfører J. S. E. Kuhn, Kalundborg,

Trafikinspektør J. Okkels, 2. Distrikt, Aarhus.

Fuldmægtig J. Rohleder, 1. Distrikt, København,

Lokomotivfører L. M. Schmidt, Københavns Godsbanegaard,

Fuldmægtig Frk. Westergaard, Trafikkontoret, København, og

Trafikkontrolør C. J. M. Wieth, 1. Distrikt, København.



Udenlandsk Ordre til »Scandia«.

Efter forudgaaende international Licitation har »Scandia« i Randers nu faaet Ordre paa 20 aabne Godsvogne til de ægyptiske Statsbaner.

Skat kan ikke indeholdes i Pension.

Dansk Jernbaneblad meddeler, at en Sognekommune havde anmodet Statsbanerne om at tilbageholde en Skatteydners Skatterestance i den ham tilkommende Pension, hvoroverfor Statsbanerne gjorde gældende, at en saadan Fremgangsmaade ikke var tilladt. Sogneraadet forelagde derefter Sagen for Indenrigsministeriet, som har resolveret, at Kommunens Ret til at faa skyldig Kommuneskat indeholdt i Lønnen ved Arbejdsgiverens Foranstaltning ikke hjemler Kommunalbestyrelserne Ret til at kræve tilsvarende Tilbageholdelse i en Skatteydners Pension. Statsbanerne fik altsaa Ret i sin Betragtning.

Finlands Jernbanemænd stiller Lønkrav.

I Slutningen af Oktober afholdt det finske Jernbanepersonale i Helsingfors et Møde for at drøfte den Situation, der var opstaaet, fordi store Grupper af Jernbanepersonalet ikke havde faaet optaget Lønforbedringer i Finansloven for 1938. Lokomotivpersonalet har sammen med de øvrige Jernbaneforbund valgt en Deputation, der har besøgt Trafikministeren og forskellige Parlamentsfraktioner. Som Minimumskrav forlanger Organisationerne, at Lønbeløbet paa Finansloven 1938 forhøjes saaledes, at i hvert Fald de, der ikke har faaet Lønforhøjelse, i det mindste kan forfremmes med én Lønklasse.

Skønt baade Ministeren og Parlamentsfraktionerne mente, at Personalets Krav var forstaaelige, kunde de dog ikke love noget bestemt.

I. T. F.



Forflyttelse fra 15.—11.—37:

Lokomotivfyrbøder C. C. Vangsgaard, Skern, til Eng-have Mdt.

Udnævnelse fra 1.—12.—37:

Haandværker J. C. Eiring, Kbh. Gb., efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivmester II, Næstved, (min. Udn.).

Motorfører I V. B. H. Lund, Aarhus H., efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivfører (L), Aarhus H. (min. Udn.).

Motorfører I N. M. Mortensen, Aarhus H., efter Ansøgning ifølge Opslag til Lokomotivfører (L), Aarhus H. (min. Udn.).

Motorfører II R. P. J. Rasmussen, Viborg, til Lokomotivfører. Glyngøre (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder N. C. Nielsen, Kbh. Gb., til Lokomotivfører, Tønder (min. Udn.).

Motorfører II (L) C. C. Nielsen, Helgoland, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører I, Helgoland (min. Udn.).

Lokomotivfyrbøder M. Christensen, Fredericia, efter Ansøgning ifølge Opslag til Motorfører I, Fredericia. (min. Udn.).

Motorfører II A. P. Andreasen, Viborg, til Togfører. Glyngøre (min. Udn.).

Efternævnte Lokomotivfyrbøderaspiranter er ansat som Lokomotivfyrbødere med Tjenestested som ud for hver enkelt anført saaledes:

Fra 1. December 1937:

G. Lennø, Korsør, i Frederikshavn.
 C. S. Rasmussen, Nyborg, i Haderslev.
 L. E. Larsen, Aarhus H., i Langaa.
 G. S. Andersen, Aarhus H., i Randers.
 S. H. T. Larsen, Kbh. Gb., i Gedser.
 E. Bøjesen, Aarhus H., i Viborg.
 A. K. Skott, Esbjerg, i Tønder.
 E. Hansen, Kbh. Gb., i Gedser.
 K. H. Petersen, Korsør, i Gedser.
 B. V. Olsen, Kbh. Gb., i Gedser.
 E. E. Jensen, Aarhus H., i Viborg.
 H. C. Gleerup, Fredericia, i Padborg.
 W. B. Jensen, Fredericia, i Padborg.
 J. B. H. Leving, Esbjerg, i Tønder.
 H. Bech, Fredericia, i Padborg.
 H. Jepsen, Fredericia, i Brande.
 V. H. Pallesen, Aarhus H., i Frederikshavn.
 V. S. A. Jensen, Struer, i Struer.
 S. Ø. Hermansen, Helsingør, i Tønder.
 L. Boldt, Korsør, i Struer.
 H. C. C. J. Hansen, Fredericia, i Thisted.

Fra 1. Januar 1938:

E. G. I. Hansen, Nyborg, i Brande.
 B. Petersen, Aarhus H., i Frederikshavn.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—12.—37:

Lokomotivførere:

A. A. Sørensen, Aalborg, til Aarhus H.
 N. C. Christensen, Struer, til Aarhus H.
 K. N. Krøgbæk, Struer, til Aalborg.
 H. P. O. Hansen, Glyngøre, til Hobro.

Motorførere I:

H. C. Petersen, Helsingør, ifølge Opslag til Helgoland.
 F. J. H. Svendsen, Fredericia, ifølge Opslag til Slagelse.
 H. P. Laursen, Randers, ifølge Opslag til Aarhus H.
 A. E. E. Salling, Randers, ifølge Opslag til Aarhus H.
 L. P. Olesen, Randers, ifølge Opslag til Aarhus H.
 N. Christiansen, Tønder, ifølge Opslag til Fredericia.

Lokomotivfyrbødere:

H. E. Møllerstrøm, Tønder, til Helsingør.
 P. L. Pedersen, Gedser, til Næstved.
 V. M. Pedersen, Tønder, til Næstved.
 J. C. G. Rasmussen, Padborg, til Næstved.
 M. B. Larsen, Gedser, til Næstved.
 W. Poulsen, Gedser, til Helsingør.
 S. A. L. Pedersen, Brande, til Helsingør.
 C. G. J. Loving, Korsør, til Roskilde.
 A. F. V. Petersen, Struer, til Roskilde.
 B. E. Thomsen, Gedser, til Korsør.
 N. R. Johansen, Langaa, til Randers.
 S. A. Jensen, Nyborg, til Randers.
 A. A. Nielsen, Frederikshavn, til Randers.
 T. Thomsen, Korsør, til Randers.
 H. R. Jensen, Struer, til Viborg.
 J. C. Danielsen, Lunderskov, til Nyborg.
 N. J. I. Hansen, Haderslev, til Korsør.
 P. E. Borring, Thisted, til Næstved.

Afsked:

Lokomotivfører N. K. Andersen, Kbh. Gb., paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—37 (min. Afsked).

Lokomotivfører C. H. Nissen, Viborg, paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—38 (min. Afsked).

Ordensdekoration:

Lokomotivfører J. A. Bech, Frederikshavn, er under 22.—11.—37 af H. M. Kongen udnævnt til Dannebrogsmænd.

Rettelse til Adressefortegnelsen

Lokomotivførerafdelingerne.

Tønder Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: Johs. Kristensen, Jernbanegade 10.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Helsingør Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: M. P. Lauer, Bjersegade 20.

STATSBANEPERSONALETS SYGEKASSE

Regnskab over Indtægter og Udgifter i Regnskabsaaret 1936—37.

	<i>Indtægt:</i>	Kr. Ø.
Bidrag fra Interessenter	1 103 297.	21
Statstilskud fra Socialministeriet	265 539.	00
» Statsbanerne	50 000.	00
Udbytte af Obligationer samt Renter	8 417.	01
Forskellige Indtægter	11 799.	36
Administrationsbidrag fra Invalideforsikringen:		
(5 pCt. af indbetalt Invalideforsikringspræmie)	7 240.	86
	1 446 293.	44
	Kr. Ø.	
Invalideforsikringspræmie ..	144 817.	24
	144 817.	24
Renter og Udbytte af:		
P. E. Røvsings Legat	160.	00
Jernbanemandens Legat	35.	81
	1 591 306.	49
Invalideforsikringen:		
Indbetalt til Fonden udover den i Aarets Løb indgaaede Invalideforsikringspræmie	33 579.	89
Jernbanemandens Legat:		
Udbetalte Understøttelser udover de i Aarets Løb indvundne Renter	0.	19
	1 624 886.	57

DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

<i>Udgift:</i>	Kr. Ø.
Lægehjælp	443 676. 87
Sygehusbehandling	271 467. 30
Medicin	395 318. 98
Bandager, Bade Massage o. l.	73 108. 94
Tandpleje	85 110. 56
Barselhjælp	12 351. 20
Befordringsudgifter	3 972. 00
Kontorudgifter	7 054. 24
Udgifter til Administration (Bestyrelse, Revision m. v.)	5 110. 25
Forskellige Udgifter	12 126. 62
Arbejde vedrørende Invalideforsikringen..	8 659. 21
Begravelseshjælp	88 974. 98
	1 406 931. 15

Invalideforsikringen:

a. Administrationsbidrag til Sygekassen: 5 pCt. af indbetalt Invalideforsikringspræmie ..	Kr. Ø. 7 240. 86
b. Andre Udgifter	5 063. 97
c. Udbetaling til Invalideforsikringsfondon	166 092. 30
	178 397. 13
Understøttelse af P. E. Rovsings Legat ..	160. 00
— » Jernbanemandens Legat	36. 00
	1 585 524. 28

Sygekassen: Overskud, der i Henhold til Bestyrelsesbeslutning overføres til Reservefondskonto	39 362. 29
	1 624 886. 57

Status pr. 31. Marts 1937.

Aktiver:

	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Reservefondens Obligationsbeholdning	142 950. 00	
P. E. Rovsings Legats Obligationsbeholdning	4 000. 00	
Jernbanemandens Legats Obligationsbeholdning	1 000. 00	
	147 950. 00	

Beholdning i Kassererkontoret:

Vedrørende:	
Sygekassen	5 023. 84
Invalideforsikringen	35 198. 55
P. E. Rovsings Legat	40. 00
Jernbanemandens Legat ..	1. 56
	40 263. 95

Mellemregningskonto med

Aaret 1937—38:	
Vedrørende:	
Sygekassen	68 928. 22
Invalideforsikringen	733. 79
	69 662. 01
	257 875. 96

<i>Passiver:</i>	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Sygekassens			
Kapital-Konto:	Kr. Ø.	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Saldo pr. 1.			
April 1936....	34 589. 77		
-:- overført til			
Reservefonds-			
Konto	31 037. 71		
		3 552. 06	
Sygekassens			
Reservefonds-Konto:			
Saldo pr. 1.			
April 1936....	142 950. 00		
Iflg. Drifts-			
regnskabet ...	39 362. 29		
Overført fra			
Kapital-Konto	31 037. 71		
		213 350. 00	

		216 902. 06	
Invalideforsikringens Kapital		35 932. 34	
		Kr. Ø.	
P. E. Rovsings Legats Kapital	4 000. 00		
samt de ved Udgangen af			
Aaret endnu ikke udbetalte			
Renter	40. 00		
		4 040. 00	
Jernbanemandens Legats Ka-			
pital	1 000. 00		
samt de ved Udgangen af			
Aaret endnu ikke udbetalte			
Renter	1. 56		
		1 001. 56	
		257 875. 96	

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med foreliggende Bilag.

København, i Oktober 1937.

C. Wieth. R. Kantso.

Antallet af Interessenter udgjorde den 1. April 1936 21 236 og den 1. April 1937 21 310, hvoraf henholdsvis 1005 og 1058 har anmeldt Privatlæge.

Antallet af Personer udgjorde 1. April 1937 53 266. Begravelseshjælp er i Aaret 1936—37 udbetalt for 671 Dødsfald, nemlig for 326 Interessenter, 305 Hustruer og 40 Børn.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

St.-Palster	Jyl.-Fjn	
18391	17647	Carlsen-Skiødt: Naar Jernet gløder.
18392	17649	Duelund, E. B.: Mød Natpatruljen.
18393	17644	Korch, J.: Den gamle Gaard.
18394	17600	Andersen, Knud: Vejret i Vold.
18395	17642	Heiser, V.: Alverdens Læge.
18396	17641	Tillge-Rasmussen, S.: En Trediedel af Verden.

- | | | | | | |
|-------|--------|--|----------|--------|---|
| 18397 | | Petersen, Eline: Fru Camma. | 18432 | 17683 | Elkjær, S.: Et Muldskud i Havet. |
| 18398 | 17634 | Fahlberg, C. Hansen: Et Barn blev korsfæstet. | 18433 | 17660 | Anderson, S.: Kit Brandon. |
| 18399 | 17653 | Kihlman, B.: Idyl under Tordenskyer. | 18434 | 17712 | Kruij, P. de: Sultens Banemænd. |
| 18400 | | Magnild, J.: Onkel Karls Kirke. | 18435 | 17668 | Moberg, V.: Søvnløs. |
| 18401 | 17637 | Lange, Ib: Ingeborg. | 18436 | 17679 | Aldanov, M. A.: Nøglen. |
| 18402 | 17656 | Sugimoto, E. J.: En Samurais Datter. | 18437 | 17686 | Lawrence, D. H.: Arons Stav. |
| 18403 | 17567 | Christensen, C. P.: Sønderjyder forsvarer Østafrika. | 18438 | 17676 | Mielche, H.: Kondorens Land. |
| 18404 | 17658 | Øster, A.: Af en Eneboers Dagbog. | 18439 | 17710 | Dahlsgaard, M.: En Skarnsknægt. |
| 18405 | 17666 | Krøger, T.: Hjemmet ved Don. | 18440 | 17701 | Nielsen, Ebbe: Nu gaar det løs. |
| 18406 | 17659 | Hume, D.: Cardby — død eller levende. | 17691 | | Gauguin, P.: Paul Gauguin. |
| 18407 | 17650 | Ehrencron-Kidde, A.: Den gode Hyrde. | 18441 | 17709 | Laxness, H.: Verdens Lys. |
| 18408 | 17599 | Lemche, Gyrithe: Farvergaarden. | 18442 | 17711 | Gredsted, T.: Drengs Vilje. |
| 18409 | 17646 | Bjarnhof, K.: Livets Elskere. | 18443 | 17688 | Wildenwey, H.: Vingehesten. |
| 18410 | 17654 | Nizovoy, P.: Familien ved Ishavet. | 18444 | 17672 | Thorsen, S.: Lunets Sønner. |
| 18411 | 17652 | Iles, M.: Ind og ud med Toget. | 18445 | 17693 | Michaelis, K.: Den grønne Ø. |
| 18412 | 17648 | Drewsen, S.: En Kværlant ser tilbage. | 18446 | | Anderson, S.: Hinsides alt Begær. |
| 18413 | 17655 | Sheean, V.: Luisa Sanfilice. | 18447a | 17687a | Singer, I. J.: Brødrene Askenazi. I. |
| 18414 | 17651 | Forbes, E.: Paradiset. | 18447b | 17687b | do.: do. II. |
| 18415 | | Haers, A.: Værrer end Sult. | 18448 | | Grønbech, K. B.: Sigurd Flyng. |
| 18416 | 17747 | Kuorhi, A.: Præst, Tvangsarbejder, Flygtning. | 18449 | 17674 | Walpole, H.: Idealisten. |
| 18417 | 17657 | Vogel-Jørgensen, T.: Peter Lassen af California. | 18450 | 17690 | Lindbergh, A. M.: Over Polarhavet til Orienten. |
| 18418 | 17665 | Kjærgaard, P. J.: Skarnsfolk. | 18451 | 17689 | Yeager, F. og Colter, E.: Kvinden og Junglen. |
| 18419 | 17663 | Coolen, A.: De tre Brødre. | 18452 | | Harsanyi, Z. v.: Ungarsk Melodi. |
| 18420 | 17247b | Aldrich, B. S.: Præriens Børn. | 18453a | 17697a | Rosenkrantz, P.: Griffenfeld. I. |
| 18421 | 17661 | Benney, M.: »Aflædte Engle«. | 18453b | 17697b | do. do. II. |
| 18422 | 17667 | Matinson, H.: Nælderne blomstrer. | 18455 | | Krist, G.: Gjennem lukket Land. |
| 18423 | | Dwinger, E. E.: Og Gud tier ? | 18456 | 17694 | Farson, N.: I Troperne. |
| 18424 | 17673 | Olesen, O. C.: Guden. | 18457 | 17606 | Dahl, V.: Store Søster og lille Søster. |
| 18425 | 17669 | Møller, A.: Min søgrønne Ungdom og efter. | 18458 | 17620 | Christiansen, Asta: Helga og andre Fortællinger for Børn. |
| 18426 | 17671 | Thomas, L.: Med Livet som Indsats. | 18459 | 17619 | Barfod, E.: Mytteriet i Sydhavet. |
| 18427 | | Durych, J.: Kaos. | 18460 | 16272d | Alcott, L. M.: Jo og hendes Dreng. |
| 18428 | 17662 | Blixen, Karen: Den afrikanske Farm. | 18214b | | Aggebo, A.: Asklepios Tjenere. II. |
| 18429 | 17681 | Bredsdorff, V.: Edderkoppen. | 13791gI | 12327g | Gard, R. M. du: Familien Tibault. VII Del. I. |
| 18430 | 17664 | Fleuron, S.: Den forelskede Hare. | 13791gII | 12327h | do.: do. II. |
| 18431 | 17737 | Eide, A.: Blandt Byttekonefolket. | 17591c | 16657c | Duun, O.: Juvikingerne. III. |
| | | | 16839b | 15715b | Sørensen, Joh. P.: 30 Aar til Lands. |



Bøger paa Ratebetaling!

Paa Ratebetaling kan De straks faa de Bøger, De ønsker at eje og paa lempelige Vilkaar, idet Betalingen sker i Rater fra 5—10 Kr. pr. Maaned — uden Forhøjelse af Prisen. — **Illustreret Bogkatalog sendes gratis.**

EINAR HARCKS BOGHANDEL, Fiolstræde 33, Tlf. 9148.



GUMMIVARER

Modersprøjter, Pessarier. Bog om Børnefødslernes Begrænsning, samt vort rigt illustrerede Katalog sendes gratis og diskret mod 35 Øre i Frimærker til Ekspeditionsomkostninger.

Amk. Gummi Industri, Vesterg. 3 Kbhvn. K.

Støt vore Annoncører

Skotøjsmagasinet

„BEEL“

har Skoen, der passer Foden, til Prisen, der passer Pungen

Fineste Reparationsværksted Kun 1. Kl.s Materiale anv.

Cyrl Nielsen

Rantzaugade 37
Telf. Nora 7037

REDAKTION: *Soph. Jensen og E. Kuhn*, førstnævnte ansvarshavende. Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708.

Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 6 aarlig.
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.
Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.
Postkonto 20 541.