

Nº 13

5. Juli 1941

41. Aargang

UDVIDELSE AF LOKOMOTIVFØRERSTYRKEN

I April Maaned tog vi Spørgsmaalet om Lokomotivførermangelen op til Behandling her i Bladet. Det paavistes, at der allerede i længere Tid havde været for faa Lokomotivførere, og vi henstillede til Distrikterne, at de indrettede sig paa, at deres Styrketal afpassedes saaledes, at der normalt fandtes saa mange Lokomotivførere, at Lokomotivførertjenesten i det væsentligste kunde udføres af udnævnte Lokomotivførere i Stedet for af de lavere lønnede Motorførere henholdsvis Lokomotivfyrbødere. Senere har vi paany rørt ved denne Sag. For nogle faa Depoters Vedkommende viste vi, i hvor stor Udstrækning man dér anvendte Lokomotivfyrbødere til Lokomotivførertjeneste, men alligevel var det ikke muligt at give Lokomotivpersonalet den dem tilkommende Ferie for Aaret 1940/41.

Under Hensyn til disse og andre paapegede Forhold har vi henstillet til Administrationen, at man viste Forstaaelse over for dette Spørgsmaal og søgte at skaffe Udveje, saa Lokomotivførermangelen kunde afhjælpes, og det er glædeligt nu at kunne meddele, at der fra 1. Juli er sket en væsentlig Bedring paa dette Omraade, idet Lokomotivførerantallet fra og med denne Dato er forøget med 65.

Lad det være sagt straks, at vi er fuldt paa det rene med, at der her og der nok skal hæve sig Røster om, at naar vi de senere Maaneder har haft 100 à 125 Motorførere og desuden et stort Antal Lokomotivfyrbødere anvendt i Lokomotivførertjenesten, saa kan en Forøgelse

paa 65 ikke være tilstrækkelig til at dække det fulde Behov. Dette kan vel i og for sig være rigtigt nok, men det maa ikke glemmes, at det er unormale Tider vi lever i. Generaldirektoratet, som har maattet bringe det fornødne i Orden for at kunne gennemføre den nævnte Forøgelse, skal jo være nogenlunde sikker paa, at der ogsaa vedvarende er Anvendelse for de nu udnævnte Lokomotivførere. Af de i de to foregaaende Artikler om dette Emne anstillede Betragtninger vil det forstaaes, at der for vort Vedkommende ikke er mindste Tvivl om, at der bliver fuldt op at gøre ogsaa for de 65 nye Lokomotivførere; men det er en betydelig Forbedring af de hidtidige Forhold. Der er derfor kun Grund til at være glad over det nu opnaaede, og det skal her siges, at da Generaldirektoratet først blev helt klar over, hvor vanskeligt Forholdene laa, har man ogsaa stillet sig forstaaende og været villig til at medvirke til en Løsning. Lad os nu haabe, at man tager sig det skete ad notam, saa det i Fremtiden bliver de rigtige Tal, der kommer frem i Indstillingerne til Generaldirektoratet.

Foruden de 65 nye Stillinger var der pr. 1. Juli endvidere 1 ledig som Følge af Afgang fra Tjenesten, saaledes at der var ialt 66 Lokomotivførerpladser at besætte. Disse fordeles med 15 i 1. Distrikt og 51 i 2. For 1. Distrikts Vedkommende faldt Forøgelsen paa København Gb., Helsingør, Næstved og Korsør; i 2. Distrikt blev den derimod fordelt over 14 Byer, hvilket vil sige, at langt de fleste af Distriktets

Depoter berøres heraf. Aarhus fik 11 Mand, Struer 8, Randers og Brande 6, Fredericia 5 o. s. fr.

Disse Forfremmelser har vakt Glæde i mere end een Forstand. For det første er Organisationen og Medlemmerne jo til enhver Tid interesseret i at have det størst mulige Antal Avancementsstillinger, og i saa Henseende betyder en Forøgelse paa 65 selvsagt et væsentligt Plus; men i nærværende Tilfælde er der yderligere det glædelige, at man nu har kunnet „faa Luft“ for de gamle Lokomotivfyrbødere, som i flere Aar har gaet og set sort paa Forholdene. De 66 Lokomotivførerpladser blev besat med 43 Motorførere og 23 Lokomotivfyrbødere. Som tidligere paapeget har vi Lokomotivfyrbødere med op til 22 Aars Lokomotivtjeneste bag sig, og da der i 2 Aar har været fuldstændig lukket for deres Avancement, kan man meget vel forstaa, at de har fundet, at Forholdene udviklede sig paa en for dem højst ugunstig Maade. Vi skulde jo imidlertid igennem Motorførerrækken, men da det nu er lykkedes at naa ned til Lokomotivfyrbøderne, føler vi os forvisset om, at disse vil aande lettet op og ligesom føle sig befriede for et Aag, de har baaret og ikke vidst, hvor længe det vilde hvile paa dem. Da der findes enkelte Motorførere, som i Bundanciennitet er yngre end vore ældre Lokomotivfyrbødere, vil der ogsaa i Fremtiden komme Motorførere med ved Lokomotivførerforfremmelserne, og de Motorførere, som kun har ønsket betingede Forfremmelser, vil jo ogsaa med Tiden faa deres Ønsker imødekommet, men stort set ligger det i Øjeblikket saaledes, at Lokomotivførerafgangen nu vil blive erstatet ved Forfremmelser fra Lokomotivfyrbøder-rækken, og det er noget, vi alle kender, at naar blot der er „Gang i det“, saa er det lettere at holde Humøret oppe, end naar der helt og fuldt er stoppet.

Vi for vort Vedkommende deler Lokomotivfyrbødernes Glæde over, at man nu er naet ned blandt dem med Hensyn til Lokomotivførerforfremmelserne, og udtaler vor Tak over for Administrationen for dens Medvirken til det opnaaede Resultat.



SVERIGES LOKOMOTIVMÆND

Som bekendt er Sveriges Lokomotivmannaförbund fra 1. Januar 1941 tilsluttet „Svenska Järnvägsmannaförbundet“, i hvilket de danner 14. og 15. Distrikt. Disse Distrikter holdt det første Aarsmøde den 19. og 20. Maj paa de svenske Lokomotivmænds Feriehjem, der er beliggende paa Särö, ca. 30 km fra Göteborg.

Vor Organisation var repræsenteret ved Formanden og Hovedkassereren. I Aarsmødet deltog ca. 90 Repræsentanter valgt af Afdelingerne samt de to Distrikters Bestyrelse med Formanden, Lokomotivfører A. M. Sandberg, Stockholm, i Spidsen. Desuden var mødt vore gamle Kendinge A. Borgstedt, J. Sjöberg, J. A. Nordin og A. Nelgaard, der alle sidder i Järnvägsmannaförbundets Hovedledelse.

Mødet aabnedes af Formanden, A. M. Sandberg, der i smukke og hjertevarme Ord omtalte Tidernes Usikkerhed samt fremhævede det gode Forhold, der altid havde bestaaet mellem Nordens Lande og bød de danske Repræsentanter Velkommen i Haab om godt Samarbejde for fælles Interesser for Nordens Lokomotivmænd.

Soph. Jensen takkede for Indbydelsen og udtalte bl. a., at han var glad ved, at det Samarbejde, der gennem mange Aar havde bestaaet mellem svenske og danske Kammerater ogsaa i Fremtiden kunde føres videre.

Man gik derefter over til Valg af Dirigenter, hvortil Styrelsen foreslog Lokomotivførerne K. A. Johansen og G. Karlsson, og disse blev valgt enstemmigt.

Formanden, A. M. Sandberg, omtalte derefter den nye Ordning, idet han meddelte, at nogen egentlig Beretning om Virksomheden ikke forelaa for den korte Tid siden Sammenlutningen, men udtalte sin Tilfredshed med Tilslutningen til Järnvägsmannaförbundet, hvor man følte, at der blev taget det tilbørlige Hensyn til Lokomotivmændenes Interesser.

Man gik herefter over til Behandlingen af Dagsordenen. Det var særlig Forhold vedrørende Forbedringer paa Lokomotiverne, Eenmandstjenesten samt Lokomotivførerantallet, der viste, at ca. 700 Lokomotivfyrbødere gjorde Tjeneste som Lokomotivførere. Der udspandt sig en livlig Debat om dette Spørgsmaal, og Styrelsen udtalte Haabet om at kunne faa rettet betydeligt paa dette Forhold.

Under det to Dages Møde viste Repræsentanterne som sædvanlig en glimrende Mødekultur, og man glædede sig over den saglige Maade, hvorpaa Drøftelserne foregik, men det maa ogsaa indrømmes, at Dirigenternes Ledelse af Forhandlingerne var enestaaende.

Mødet sluttede 2. Dagen til den i Forvejen fastsatte Tid, Kl. 16,00. Forinden takkede Soph. Jensen for det behagelige Samvær ved det første Møde under den nye Organisationsform.

Formanden A. M. Sandberg bad de danske Repræsentanter tage de venligste Hilsener med hjem til danske Lokomotivmænd og haabede paa forsat godt Samarbejde.

L. M. S. J.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Det sidste Spark til Personalet!

Dantes evig guddommelige Komædie har en Tendens, der ogsaa kan tale til vor Tid, især er Afsnittet om Helvede fuldt af oprivende og rystende Scener, som i deres Vision godt kan sammenlignes med 4. Maskinsektion. Det har altid været noget af et Drama at skulle forhandle med Lederen af Ming 4. I ham har man stedse truffet en Embedsmand, som altid var paa tværs og altid indstillet paa Forhaling af en Sag, hvor lille den end maatte være, en Mand med meget Omsvøb og uden forstaaende Evne til direkte at trænge ind i en Sags Kærne. Under Forhandlinger har man saa at sige altid sporet en dyb Undertone af Modvilje til at faa en Sag til at glide paa bare nogenlunde tilfredsstillende Maade, hvilket har medført, at Tillidsmændene ofte har maattet gaa fra Forhandlingen uden at opnaa et ønskeligt Resultat. Efter en saadan Forhandling har Sagen maattet føres frem til en højere Instans; et ganske unødvendigt Omsvøb, som har kostet Afdelingen og Tillidsmændene meget unødigt Arbejde og Tidsspilde, og som kunde være undgaet, saafremt Lederen af Ming 4 havde været i Besiddelse af den fornødne Smidighed og gode Vilje. Men som Jyderne plejer at udtrykke sig: „æ Mørk bag, æ Lys for“, saaledes skulde der vel ogsaa for os komme en lysere Tid; thi der er nu kun faa Dage til, at Lederen af Ming 4 skal have den obligate Takkeskrivelse for lang og tro Tjeneste. Forhaabentlig bliver den Skrivelse overrakt ham paa en mere sømmelig Maade end den, der fra hans Side plejer at blive lagt for Dagen, naar det gælder en ældre veltjent Lokomotivfører.

Endnu medens Flaget blaffer svagt for Vinden, har Lederen af Ming 4 imidlertid fundet Anledning til paany at henlede Opmærksomheden paa sig. Denne Gang ved en utrolig Misforstaaelse ved Læsningen af en Ordre. Som sædvanligt ved Maj-Køreplansskiftet afholdt Struer Lokomotivfører Afdeling

Turvalg i H. t. Ordre P. 163 og med Distriktets Approbation af Turvalglisten. Ved dette Turvalg skete der det samme, som saa ofte er sket ved Turvalg, nemlig, at ældre Kolleger stemmer sig i en anden Tur end den de hidtil har kørt i. I nærværende Tilfælde havde 4 i Anciennitet ældre Kolleger som deres 1' Ønske stemt for at blive anbragt i Tur 40. Herved blev 4 i Anciennitet yngre Kolleger, som i sidste Turvalgsperiode kørte i Tur 40, trykket over i Tur 41, men det var der ikke noget at sige til, det er vi jo saa kendt med. Efter at Turafstemningen var sluttet, afleverede Tillidsmanden Valglisten paa Lokomotivmesterkontoret, og der var fuld Enighed med Lokomotivmesteren om, hvorledes Kollegerne skulde placeres i Turene.

Paa Grundlag af de paa Turvalglisten fremsatte Ønsker tog 1. Grads Lokomotivmesteren straks fat paa Arbejdet med at omplacere hele Personalet; men paa Foranledning af en uorganiseret Lokomotivfører fik Lederen af Ming 4 standset denne Omplacering. Den uorganiserede Lokomotivfører, som til daglig er en ensom og tilgittret Fugl, havde pludselig faaet Luft under Vingerne, og paa en kværulerende Maade viste han sit sande Sindelag. Han var utilfreds med at skulle rykke fra Tur 40 over i Tur 41, og i en Skrivelse til Ming 4 henviste han til Ordre P. 163, Stykke Ib, hvor der staar, at Pladser i Ture betragtes ikke som ledige, blot fordi der er Turvalg — — — En Henviisning, som slet ikke har noget med det foreliggende Turvalg at gøre, idet ingen i Reserven med højere Anciennitet har stemt nogen Kollega ud af fast Tur, heller ikke den ensomme uorganiserede.

Nu skulde man synes, det havde været naturligt, at Ming 4 havde tilkaldt Tillidsmanden for de organiserede Lokomotivførere og drøftet Turbesættelserne og Ordre P. 163's Ordlyd med ham; men Nej! I Stedet for meddeler Ming 4 den uorganiserede, at han har Ret i sine Betragtninger og ikke kan trykkes ud af Tur 40.

Pladask! Der laa hele Turvalget! Som Følge af Maskinsektionens Stilling kunde 1. Grads Lokomotivmesteren ikke fortsætte Omplaceringen af Personalet; thi hvad der gælder for den ene, gælder vel ogsaa for den anden, og paa Afdelingens Henvendelse til Maskinsektionen svarede Lederen af denne, at saaledes blev Ordren fortolket fra hans Side, skulde hans Opfattelse ændres, maatte der Direktiver fra højere Sted.

Det mest tragiske ved denne Sag er ikke Ming 4's Fortolkning af Ordre P. 163 (det drejer sig jo slet ikke om nogen Fortolkning, men bare om en Henviisning til noget helt andet, som ikke har nogen Forbindelse med dette Turvalg), men den ubehagelige Konsekvens, at Personalets tilrettelagte Ferie nu er bleven udsat indtil videre. Det er forstaaeligt, at der blandt Personalet er dyb Harme over denne egenmægtige og selvraadende Optræden fra Ming 4's Side, og for at en Skrivelse fra Afdelingen ikke skal blive støvet paa Ming 4's Skrivebord, har Afdelingen sendt denne Sag direkte til Hovedbestyrelsen med Anmodning om, at Lederen af Ming 4 faar

de nødvendige Direktiver om, hvorledes Personalet skal placeres i Tur i Henhold til Ordre P. 163 og om, at denne Ordre skal følges ogsaa af Ming 4.

Afdelingen nærer en urokkelig Tillid til, at dette Ming 4's sidste Spark til Personalet vil faa en hel anden og mere vidtrækkende Betydning.

Der er ingen ved Struer Maskindepot, der tager Forskud paa Glæden, fra hvilken Kant den saa end kommer, dertil har der været for mange Skuffelser, men saa meget staar fast, at de Mareridt, den nuværende Leder af Ming 4 Gang paa Gang har beredt Personalet, snart vil faa deres Afslutning, og forhaabentlig faar Personalet en mere forstaaende Maskiningeniør som Leder af 4. Maskinsektion, en Mand som er i Besiddelse af smidige Evner til at omgaas et stort Personale, saa Sagerne kan ordnes indenfor eget Omraade.

I Tillid til dette skal Afdelingen byde den nye Maskiningeniør Velkommen med Ønsket om et godt og fordrageligt Samarbejde til Personalets og Etatens Bedste.

Struer, i Juni 1941.

Otto Løvborg.

Der er noget vist trist i, at der i 4. Maskinsektion skal være Vanskeligheder lige til det sidste. Allerede da Sektionslederen for 26—27 Aar siden var konstitueret som Maskinbestyrer paa Sjælland, havde han snurre Indfald, der medførte Kritik her i Bladet, og det kan jo ikke nægtes, at han ved adskillige senere Lejligheder har indtaget mærkværdigt uforstaaelige Standpunkter, som er resulteret i, at hans Afgørelser Gang paa Gang er blevet underkendt. Dette har naturligvis medført mange Ulemper for Personalet, og vi havde egentligt ventet, at Maskiningeniøren i hvert Fald i sine sidste Maaneder ved D. S. B. var faldet til Ro og havde gjort Forsøg paa at komme til Rette med Personalet, men beklageligvis er dette altsaa ikke Tilfældet.

Hvad det beskrevne Forhold angaar, er det — som Løvborg rigtigt anfører — saa lige til og saa almindeligt bekendt, at man maa have Ret til at studse over, at nogen kan tage Fejl. Enhver, der har blot det mindste Kendskab til Turbesættelsesforhold, ved, at der ved hvert eneste Turvalg forekommer adskillige Forskydninger indenfor Turene, fordi nogle af dem, der er placeret øverst paa Turvalglisten, stemmer sig over i andre Ture end dem, de har kørt i det sidste Aar. I saadanne Tilfælde maa de længere nede paa Turvalglisten naturligvis placeres i de Ture, som er ledige, naar man kommer ned til dem. Dette er som Fod i Hose, ja, naar der i det hele taget holdes Turvalg, er det jo netop for at de med fulde Turvalgrettigheder en Gang om Aaret kan faa Lov til at vælge, hvilken Tur de vil køre i, og her tages der jo først Hensyn til de ældstes Ønsker. Hvis der ikke kunde ske Forskydninger indenfor Turene, vilde et Turvalg praktisk talt være uden den allerbitterste Værdi. Dette ved som sagt enhver, og Sagen i Struer gaar vel nok i Orden i Løbet af ganske kort Tid.

Red.

STATSBANEPERSONALETS PRIVATE GENSIDIGE HJÆLPEKASSE »VEJLEKASSEN«.

Ordinært Repræsentantskabsmøde afholdtes i København, Mandag den 19. Maj 1941 Kl. 16,00.

Næstformanden, Stationsforstander D. O. Høgsgaard, bød velkommen og aabnede Mødet, idet han udtalte Mindeord om den afdøde Formand, Hovedkasserer R. Kantsø.

Til Dirigent valgtes Pakmester N. J. Olsen, Fredericia, og til Sekretær Overassistent Carl Andersen, Reklamationskontoret.

Næstformanden aflagde Beretning og udtalte herunder sin Glæde over, at Foreningen stadig var i god Fremgang, hvilket i nogen Grad skyldtes den Omstændighed, at der fra enkelte Repræsentantskabsmedlemmers og andre Medlemmers Side var udført et udmærket Agitationsarbejde blandt nyansatte indenfor Statsbanerne.

Der har i det forløbne Aar været en Tilgang paa 306 nye Medlemmer imod 236 sidste Aar. I Aarets Løb var sket 302 Dødsfald imod 294 i det foregaaende Aar.

Foreningen tæller nu 13 202 Medlemmer, hvoraf 991 er kontingentfrie.

Aarets Formuefremgang har været over 55 000 Kr., medens Overskuds-fonden er forøget til ca. 318 200 Kr.

Arbejdet med at skaffe bedre Forsikringsvilkår vil stadig blive fortsat, men Sagens Afgørelse maa dog afvente mere normale Forhold. Samarbejdet med de øvrige af Jernbaneorganisationerne oprettede Foreninger fortsættes stadig til Gavn ogsaa for Hjælpekassen.

I Diskussionen om Beretningen tog følgende Del:

Overmatros C. F. W. Poulsen, Overportør Meldgaard Kristensen, Maskinarbejder O. D. Johansen, Pakmester N. J. Olsen, Skibsmaskinmester J. P. Hansen og Pakmester H. Christiansen.

Beretningen godkendtes herefter enstemmigt.

Forretningsføreren, Trafikkontrolør L. M. Poulsen, forelagde Regnskabet, der balancerede med 295 833 Kr. 46 Øre. Kassen havde 1. Januar d. A. en Formue paa 2 159 883 Kr. 04 Ø.

Regnskabet godkendtes ligeledes enstemmigt.

Til Formand valgtes Ekspedient P. H. Pedersen, Esbjerg.

Til Næstformand genvalgtes Stationsforstander D. O. Høgsgaard og til Forretningsfører genvalgtes Trafikkontrolør L. M. Poulsen.

Til Revisor genvalgtes Kontorchef R. Hansen og til Revisorsuppleant genvalgtes Maskinarbejder O. D. Johansen.

Alle Valg skete med Akklamation.

D. O. Høgsgaard,
fg. Formand.

/Carl Andersen,
Mødets Sekretær.

Regnskab for Aaret 1940.

Vindings- og Tabs-Konto.

Indtægt		Kr. Ø.
Indbetalte maanedlige Bidrag	148 021. 00	
Indskud af nye Medlemmer (306)	71. 00	
Renter	106 210. 46	
Kursvinding ved Udtræk m. v.	3 761. 00	
Overført fra Overskudsfond til Bonusudbetaling	37 770. 00	
	<u>295 833. 46</u>	

Udgift		Kr. Ø.	Kr. Ø.
51 Dødsfald à 650 Kr.	33 150. 00		
108 — - 635 -	68 580. 00		
78 — - 620 -	48 360. 00		
44 — - 605 -	26 620. 00		
7 — - 590 -	4 130. 00		
10 — - 575 -	5 750. 00		
3 — - 560 -	1 680. 00		
1 — uden Udbetaling (Vedtægternes § 6, i).			

302 Dødsfald, 301 à 500 Kr. = 150.500.00 + Bonus 37.770.00	<u>188 270. 00</u>	
Afgift til Forsikringsraadet	296. 74	
Depotafgift	1 172. 05	
Mæglerkurtage	73. 80	
	<u>1 245. 85</u>	

Aktuar	1 000. 00	
Revisorer	800. 00	
Revisions- og Forvaltnings-Instituttet	600. 00	
Styrelsen	4 450. 00	
Møder	1 621. 81	
Budgang	40. 00	
	<u>8 511. 81</u>	

Opkrævning af Bidrag	3 334. 34	
Porto og Girogebyr	231. 22	
Tryksager	514. 59	
Diverse	175. 35	
	<u>4 255. 50</u>	
Henlæggelse til Forsikringsfond (Præmiereserve)	26 830. 00	
Aarets Overskud	66 423. 56	
	<u>295 833. 46</u>	

Balance pr. 31. December 1940.

Aktiver		Kr. Ø.
Statsobligationer, nominel Kr. 1.031.000	897 220. 00	
Andre Obligationer, — - 1.351.100	1 207 545. 22	
(Samtlige ovennævnte Værdipapirer er optaget til Kurser i Henhold til Livsforsikringsloven og er forsynet med Baandlæggelsespaategning, hvorved de gælder som Dækning for Hjælpekassens Forsikringsfond i Henhold til Livsforsikringsloven).		
Ikke indgaaede Bidrag for 1940	11 711. 00	
At overføre	<u>2 116 476. 22</u>	

Overført 2 116 476. 22

(heraf er indgaaet Kr. 10.794.00 fra Statsbanernes Bogholderkontor den 15. Januar 1941 og Resten i Løbet af Januar Maanedl.).

Kassebeholdning:

Bankbog Nr. 5442, Landmandsbanken, Frbg. Afdeling	20 757. 86	
Bankbog Nr. 17048, Arbejdernes Landsbank	15 834. 79	
Girokonto Nr. 324 og kontant hos Forretningsføreren	6 814. 17	
	<u>43 406. 82</u>	
	<u>2 159 883. 04</u>	

Passiver

Forsikringsfond (Præmiereserve):	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Beholdning fra forrige Aar	1 731 020. 00	
Forlods henlagt	26 830. 00	
	<u>1 757 850. 00</u>	

Sikkerhedsfond:

Beholdning fra forrige Aar 83 778. 00

Overskudsfond: Kr. Ø.

Beholdning fra forrige Aar	289 601. 48	
+ Udbetalt i Bonus i 1940	37 770. 00	
	<u>251 831. 48</u>	
+ Henlagt af Aarets Overskud	66 423. 56	
	<u>318 255. 04</u>	
	<u>2 159 883. 04</u>	

København, den 16. Marts 1941.

I Styrelsen:

D. O. Høgsgaard. L. M. Poulsen.

Regnskabet er revideret af os og befundet rigtig i Henhold til de os forelagte Bøger og andre Bevisligheder. Vi har overbevist os om, at *Aktiverne Kr. 2.159.883.04* rigtig forefandtes.

R. Hansen. L. C. Jensen.

Foranstaaende Regnskab er i Overensstemmelse med Hjælpekassens Bøger og Bilag, som vi har revideret. Vi har kontrolleret Tilstedeværelsen af Obligations-, Bank-, Giro- og Kassebeholdningen.

København, den 6. Maj 1941.

Revisions- og Forvaltnings-Instituttet, Aktieselskab.

H. E. Andersen. Einar Rom.

Statsaut. Revisor.

Solgaven til de Blinde.

Dansk Blindesamfund har bedt os erindre om den for et Stykke Tid siden paabegyndte Landsindsamling til Fordel for blinde Medborgere i vort Land.

De indkomne Gaver anvendes paa forskellig Maade: til nye Fremstød for blindes Erhvervsliv, til Opretholdelse af Feriehjem for blinde, til Uddeling af Radioapparater, til Blindeskriftsbiblioteket m. m.

De, som ønsker at yde et Bidrag til dette Arbejde, kan sende det til Dansk Blindesamfund, Randersgade 68, København Ø., Gironummer 377.

DE STRØMLINIEFORMEDE DAMPLOKOMOTIVER I ALLE LANDE

Af cand. mag. C. E. Andersen.

(Fortsat.)

8) Den bemærkelsesværdige store Hastighedsforøgelse af Jernbanetogene i næsten alle Lande i 1930'erne. Denne er endda saa overordentlig stor, at noget lignende ikke tidligere er set i Jernbanehistorien siden 1830'erne. (En af Forfatteren skrevet, udførlig og mangesidig Redegørelse herover, behandlet paa bred Basis og under Anvendelse af omfattende og kritisk udsøgt statistisk Materiale fremkommer forøvrigt i Jernbanetidende fra Midten af 1940 til Midten af 1941. En kortere Oversigt over alle Trafikmidlernes Hastigheder vil fremkomme i „Ingeniøren“ i 1941.

9) Ved større Hastighed kræves langt mere Arbejde til Overvindelse af Luftmodstanden. Selve Luftmodstanden (Trækkraften maalt i kg) vokser jo (omtrentlig) med Hastighedens Kvadrat. Men Arbejdet (den paakrævede Hestekraft) vokser med Kubus paa Hastigheden, d. v. s. at f. Eks. en Fordobling af Farten betyder $2 \times 2 \times 2 = 8$ Gange saa meget Arbejde. — Arbejdsydelsen til Overvindelse af Togets Rullemodstand eller Stigningsarbejdet vokser derimod kun jævnt med Hastigheden. Luftmodstanden betyder derfor ikke blot mere ved stigende Hastigheder, men dens Andel af den totale Modstand er ogsaa voksende.

10) Ved en Betragtning af Togenes Luftmodstand maa man ikke glemme en principiel Forskel fra Aeroplanernes Luftmodstand. Aeroplanerne bevæger sig i Forhold til den omgivende Luft, Togene derimod i Forhold til Jorden. Den relative Luftmodstand bliver derfor her bestemt baade af Toghastigheden og Luftens Egenbevægelse. Ved stik Modvind bliver det Summen af Toghastighed og Vindhastighed. Hastigheder over 200 km i Timen kan derfor let forekomme.

11) Nu kræves det tilmed af Togene, at de skal køre efter nøjagtig samme Køreplan i al Slags Vejr, uanset om det er stille, eller om Vinden er med eller mod. Derfor er der ofte vægtige Grunde til at bruge strømlinieformede Lokomotiver og Tog paa Ruter, hvor Vindforholdene er uregelmæssige, og Storme er hyppige — eller hvor Vinden paa visse Aarstider blæser konstant og stærkt. Hvis der nu tilmed skal køres meget hurtigt, er Strømlinieformen næsten nødvendig for at hindre i det mindste lejlighedsvise Forsinkelser. Men selv for Tog med moderat Fart kan Strømlinieformen betyde meget for en regelmæssig Togdrift. Naar man f. Eks. paa den skotske Østkyst og i Rhonedalen har indført Strømliniemaskiner, skyldes det mere Vinden end selve Toghastigheden. Drejer det sig nu tilmed om virkelig Hurtigkørsel, bør det erindres, at Modstanden i Modvind er langt større end Luftmodstanden ved en given Togfart + Vindmodstanden paa en stillestaaende Flade. Med 100 km's Togfart + 100 km's Vindfart, bliver Modstanden nemlig ikke fordoblet, men firedoblet.

12) Endvidere er det af Betydning at tage Hensyn til Vindretningen, Skraa Modvind, d. v. s. Bide-

vind, (eller Sidevind, der kommer skraat ind paa Grund af Togets Egenhastighed) virker nemlig paa Lokomotivets (og hele Togets) Sider, hvorfor Angrebsfladen bliver meget større end i Tilfælde af Modvind. Selv om den relative Vindhastighed er lidt mindre, kan Luftmodstanden følgelig blive endnu større end ved direkte Modvind.

13) Det kan endelig tilføjes, at bl. a. Lokomotivets Drivværk og Hjul har en Egenbevægelse, der baade medfører Hvirveldannelse og derfor ogsaa en særlig Luftmodstand og tillige en særlig stor Hastighed i Forhold til Luften. Oversiden af Hjulene bevæger sig saaledes dobbelt saa hurtigt fremefter som selve Lokomotivet.

14) Endvidere kan anføres, at Lufthastighederne tæt ved et Legeme ofte er større end den relative Vindhastighed som Helhed. Man føler det maaske bedst ved at staa skraat foran en Skibsskorsten, hvor Luftens Hastighed er større end et Stykke borte, paa Grund af, at en given Luftmængde maa passere gennem et formindsket Tværnsnitsareal. Dette betyder en hel Del i Praksis, fordi en vis procentisk Forøgelse af f. Eks. 200 km's Vindhastighed betyder langt mere end den samme procentiske Forøgelse af 100 km's Fart.

15) Luftmodstanden skyldes ikke blot en Tryk- og Sugevirkning samt Hvirvelvind, men ogsaa en Tilbøjelighed hos Luften til at „klæbe sig“ til Overfladerne. Denne Virkning nedsættes ved en Strømliniebeklædning, fordi den samlede ydre Overflade derved formindskes. Det er netop de helt smaa Ujevnheder, der spiller Hovedrollen. Just Strømliniebeklædningen kan gøres særlig jævn og glat.

16) Luftbevægelserne langs Lokomotivet spiller ikke blot en Rolle ved at forøge Luftmodstanden, saaledes at der kræves mere Kraftydelse og større Kulforbrug. Den virker ogsaa direkte paa Kraftydelsen og Brændselsbehovet, fordi den bortleder betydelige Varmemængder. Disse er tilmed særlig store ved de store Toghastigheder. Hvor meget dette betyder, kan bl. a. illustreres af det lille Eksempel, at de to-cylindrede Lokomotiver plejer at være langt mere brændselsøkonomiske end de tre- og fire-cylindrede Lokomotiver, naar Lokomotiverne iøvrigt er ens. Det vil derfor være indlysende, at en Strømliniebeklædning ogsaa har meget stor Betydning for Varmetabet og dermed indirekte ogsaa for Brændselsforbruget.

17) Ved et strømlinieformet Lokomotiv vil mange mindre Maskindele kunne anbringes under bedre Beskyttelse mod Luftstrømme, Vind og Vejr. Beklædningen medfører samtidig, at disse sekundære Maskindele kan anbringes mere frit og tilgængeligt (bag „Døre“ i Beklædningen) end hidtil, hvor de maatte anbringes f. Eks. under Kedlen eller dennes egen Beklædning.

18) Samtidig med den bedre Beskyttelse opnaar man en Besparing i Vedligeholdelsesudgifterne.

19) Strømlinie-lokomotivernes Fremkomst er frem-

deles blevet stimuleret ved Tilsynekomsten af en ny Form for Togdrivkraft, nemlig Dieselmotoren.

20) Indflydelsen paa Damptogtrafikken af den i de senere Aar saa stærkt udbyggede elektriske Togdrift spiller ogsaa en Rolle.

Med Hensyn til 19)'s og 20)'s Virkning maa det huskes, at Damptogene tidligere næsten indtog Monopolstilling. Nu har de faaet Konkurrenter, som afløser dem mange Steder. Samtidig har dette betydet en Konkurrence med Hensyn til selve Toghastighederne, fordi Dieseltogene og de elektriske Tog som oftest er meget hurtige. De er direkte ansvarlige for en væsentlig Del af de sidste Aars store Hastighedsforøgelser. Indirekte er de ogsaa delvis Skyld i Damptogenes store Hastigheds-Acceleration, fordi det er Konkurrencen, der tvinger Damptogene til at følge Trit.

Foruden den kvantitative og den hastighedsbegrundede Konkurrence medfører ogsaa den almene tekniske og driftsmæssige Konkurrence mellem Damplokomotiverne og Dieseltogene og de elektriske Tog en teknisk Udvikling særligt med Hensyn til Tilpasningen til meget større Hastigheder i den praktiske Service. Konkurrencen har nødvendiggjort, at Damplokomotiverne udvikles hurtigere end nogensinde til noget meget bedre, og dette gør man delvis ved at gaa helt nye, ubanede Veje.

21) De tre Slags Drivkraft har ikke blot paa-virket hinanden ved Konkurrence. Der er ogsaa en direkte virkende, positiv Side. Damplokomotivernes seneste Udvikling præges nemlig ogsaa af den nye tekniske Udvikling af Dieseltogene og de elektriske Tog, bl. a. ogsaa af disses Strømlinieform. Nye Opfindelser og Konstruktionstræk hos disse incorporeres ofte hos Damplokomotiverne. Drifts-Erfaringerne med de nye Tog kommer ligeledes Damplokomotiverne til Gode. Ogsaa med Hensyn til selve Togdriften vil Dieseltogene og de elektriske Tog bibringe Damptogene nye Impulser.

22) De nye Specialkonstruktioner af Damplokomotiver, f. Eks. med Vandrørs- eller Damprørskedler, hurtigtløbende Dampmaskiner eller Turbiner, indirekte Træk, Enkeltakseltræk, elektrisk Kraftoverføring, Kondensatoranlæg og meget andet, gør ofte den helt aabne Bygning af Lokomotivet upraktisk. Der tænkes herved paa, at det enkle, klassiske Damplokomotiv bestaar af en stor Kedel i det fri, frie Cylindre o. s. v., medens de nye, komplicerede Konstruktioner bestaar af en Mængde Finmekanik af mindre Volumen og mere uregelmæssige ydre Former, der tilmed er mindre robust. Derfor bygges de nye Speciallokomotiver ofte som vognlignende Køretøjer, ligesom Diesellokomotiverne og Elektrolokomotiverne. Anvendelsen af Strømlinieformerne er ikke blot nærliggende, men ogsaa let at udføre i Praksis, ligesom ved f. Eks. Diesellokomotiverne — som ligefrem inspirerer dertil.

23) I Tilslutning til alle disse specielle Forhold kan endelig nævnes den almindelige, tekniske Udvikling i det forløbne Tiaar.

24) Strømlinieformerne er i det hele taget noget, der er ved at blive almindeligt ved alle Trafikmidler, baade Flyvemaskiner, Automobile, Jernbanetog

og Skibe. Det er delvis teknisk begrundet; men det er ogsaa en Modesag, for ikke at sige en Reklamesag. Det sidste fremgaar af den Strømlinieform for alle Ting, der eksempelvis giver sig saa latterlige Udslag som det, at selv Barnevogne eller Hatte skal være strømlinieformede. Ved Automobile er Strømlinieformen væsentlig en Reklamesag, selv om den har en vis teknisk og driftsøkonomisk Værdi. — Det er imidlertid ikke muligt at udrede Forholdet mellem Teknik, Mode og Forretningsreklame, naar man betragter Strømlinieformernes Anvendelse. Faktum er, at der er flere Aarsager, og at Strømlinieformen i hvert Fald er blevet en Kendsgerning. Den almindelige Tendens hen mod Strømlinieformerne genfindes ogsaa hos Damplokomotiverne under Paavirkning af Strømlinieformernes Anvendelse i Almindelighed.

25) I Forbindelse med Lokomotivernes Fremskridt i de senere Aar skal bemærkes, at Strømliniebeklædningen i det mindste ser ud af noget, fordi den er saa iøjnefaldende. Den ser endda ud som noget nyt, moderne og radikalt, — et mægtigt Fremskridt ved flygtig Tanke. Dette gælder ganske uanset dens reelle Værdi. Den tekniske Værdi kan diskuteres. Men det er i alt Fald af Værdi, at den kan støtte den almindelige Opinion angaaende Fremskridtet, idet det tiltrækkende Ydre synes at være et stort Fremskridt ved overfladisk Betragtning.

26) Strømliniebeklædningen giver i Almindelighed Lokomotiverne et smukkere Udseende end før. Der er kun faa Maskiner af nogen Art, der er saa formskønne som det moderne strømlinieformede Lokomotiv med det glatte Ydre. Dette er i sig selv noget, som Konstruktørerne af umiddelbar æstetisk Instinkt vil stræbe efter at opnaa.

27) Men dertil har Udseendet ogsaa en vis økonomisk Værdi paa Grund af dets Indflydelse paa den almindelige Interesse for Jernbanetogene og Trafikken og Rejselivet. Det forskønnede Udseende frembyder et fortræffeligt Middel til aktiv Reklame og Propaganda.

28) Dette Forhold er i særlig Grad af Betydning i Lande, hvor flere Jernbaneselskaber konkurrerer paa parallelle Linier. Der er Maalet mindre en almen Trafikforøgelse end Erhvervelsen af en større Andel af den forhaandenværende Trafik. Konkurrencen tvinger ligefrem de enkelte Selskaber til at byde paa Fremskridt, som ikke kendes andre Steder; og Konkurrenterne er nødt til at følge efter. I saadanne Tilfælde vil mange rejsende foretrække de mest moderne eller i alt Fald de tilsyneladende mest moderne Strømlinietog. Blot en ubetydelig Forskel kan faa stor Indflydelse paa det enkelte Selskabs Trafik. Man ser det maaske tydeligst ved de konkurrerende Jernbaneselskaber, der befærer Ruterne fra Chicago mod Nord og Vest. De har næsten alle indført Strømlinietog og har maaske været nødt til det, da det første Selskab var begyndt paa det.

29) Naar eet Jernbaneselskab har indført Strømlinier, saa maa de andre, selv ikke konkurrerende Selskaber følge efter, ogsaa fordi det betragtes,

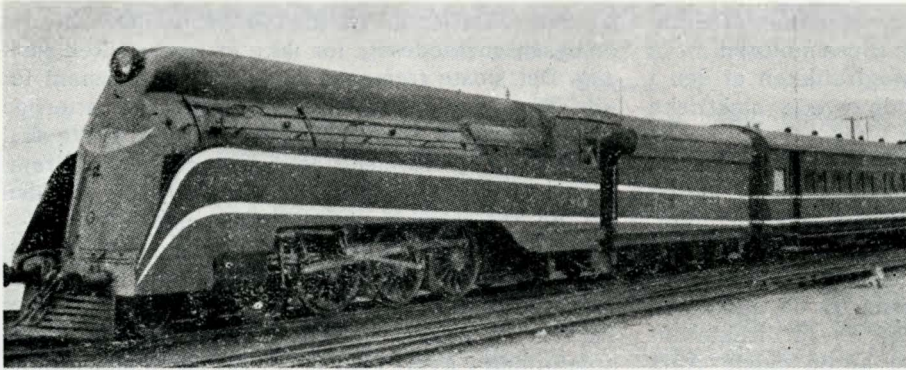


Fig. 3. — Strømliniebeklædt Lokomotiv fra Tasmanien (Øen og Landet Syd for Australien). Da den tilladte Maksimalhastighed paa Landets Hovedbane kun er ca. 70 km/T., maa Ombygningen alene skyldes æstetiske Hensyn.

omend delvis uden Grund, som et Prestige-Spørgsmaal — i alt Fald i Offentlighedens Øjne.

30) Til alt dette kommer endelig den almindelige menneskelige Følelse ved Synet af en ny interessant Ting: „So ein Ding muss ich auch haben“ eller i det mindste prøve. Ogsaa Jernbanelederne kan faa de samme Tanker, naar de ser Strømlinie-lokomotiverne i andre Lande. Det giver let Tilskyndelse til Anskaffelse først af en Forsøgsmaskine og derefter af flere efterfølgende Serier.

Som det vil ses af det foregaaende, er Aarsagen til Fremkomsten i 1930erne af Strømlinie-Damp-togene mange og højst forskellige. De forskellige Motiver til Anskaffelsen er vist næppe altid holdt klart adskilt, vurderet enkeltvis eller sammenlignet indbyrdes. Ofte eller oftest er de maaske ikke engang taget i Betragtning allesammen.

Problemet ved en forestaaende Nyanskaffelse er ikke alene af teknisk Natur; ej heller drejer Spørgsmaalet sig alene om et elegant Udseende af Lokomotiverne og om Reklamen for Offentlighedens Opmærksomhed og Interesse.

Følgende lille Eksempel vil maaske bedre end noget andet belyse, hvor forskellige og divergerende Opfattelserne i Virkeligheden er: I det tyske Jernbanefagblad „Glaser's Annalen“ af 15. Juli og 1. August 1934 skriver en af de førende og mest indflydelsesrige tyske Lokomotivautoriteter, Professor, Dr. Ing. H. Nordmann: „Damplokomotivet er en formskøn Maskine, hvis Udseende vil lide, naar den strømliniebeklædes. Den tekniske og økonomiske Værdi af Beklædningen er imidlertid saa stor, at vi maa se bort fra denne æstetiske Betragtning“. — Siden er Tyskland gaaet over til at bygge alle nye Eksprestogs-Lokomotiver som Strømlinere. Det bør maaske nævnes, at de sidste Standardmaskiners tilladte planmæssige Topfart er 150 km i Timen. Ved saadan Hastighed spiller Luftmodstanden en stor Rolle.

I direkte Modsætning til ovennævnte Tanker finder vi, at Tasmaniens Jernbaner har indført Strømliniebeklædning af den stik modsatte Grund, og tillige med modsat Syn paa Æstetikken. — Her har man nemlig valgt Strømliniebeklædningen af Hensyn til et bedre Udseende, og ene og alene af denne Grund. Thi den største Hastighed, hvormed man maa køre paa dette Bjerglands smalsporede Hovedbane, er ikke mere end 45 miles eller ca. 72 km i Timen. Selv ved denne Maksimums-Hastighed er Luftmodstanden saa ubetydelig, at Strømliniebeklædningen er uden teknisk Interesse.

Den reelle Værdi af Strømliniebeklædningen skal ikke diskuteres paa dette Sted, fordi Problemet er højst kompliceret paa Grund af de vidt forskellige og uækvivalente Aarsager og deres uudredelige Sammenblanding. Ligeledes stiller Forholdene sig ved de enkelte Tog og i de enkelte Lande saa vidt forskelligt, at en generel Vurderingsskala eller Formel ikke kan opstilles.

Den eneste sikre Kendsgerning er, at de forskellige Aarsager og Synspunkter har ført til Fremkomsten af et efterhaanden meget stort Antal af højst forskellige mere eller mindre tilsyneladende eller virkelig strømlinieformede, glatbeklædte Damplokomotiver i en lang Række Lande.

Igennem hele det 19. Aarhundrede var det meget almindeligt, at Lokomotiverne havde meget store Skorstene og høje Førerhuse og andre stærkt frem-springende Dele. Det var især Tilfældet i Lande som Nordamerika, Rusland og andre Steder, hvor Profil-højden var stor. Men selv ved mindre Profiler var det almindeligt, fordi Lokomotivernes Størrelse gennemgaaende var mindre den Gang. Luftmodstanden af disse Lokomotiver var derfor forholdsvist stor.

Fra Tid til anden fremkom der i Patentlitteraturen Forslag om at formindske Luftmodstanden af Lokomotiverne eller Togene ved at give dem en speciel Form. Men det maa siges straks, at disse Former var alt andet end strømlinede i moderne Forstand, som da var ukendt, skønt de tjente nøjagtig samme Formaal, nemlig en Reduktion af Luftmodstanden. De fleste angik kun Forenden og Forsiderne af Lokomotiverne eller Dele deraf. I Almindelighed tænkte Opfinderne paa skarpe Kile-former, der var vandrette eller lodrette som en Skibsstævn, eller Kegleformer. Hensigten var, at Lokomotiverne bedre kunde „skære“ gennem Luftten. Der er beskrevet talrige slige Tog i Patenterne. Men Størstedelen af Luftmodstandspatenterne refererede sig til Tog, der ogsaa i andre Henseender maa karakteriseres som meget specielle. Mange var endog tænkt for helt abnorme Skinnelegemer. En væsentlig Del var elektriske Tog.

Blandt de ældste Forslag til Luftmodstandskonstruktioner kan nævnes et britisk Patent udstedt i 1846 til Sir Henry Bessemer, Opfinderen af Staal-udvindingsmetoden. Det drejer sig dog ikke om et Tog til Brug paa ordinære Baner.

(Fortsættes.)



FERIEHJEMMET

Opmærksomheden henledes endnu en Gang paa, at Rutebilen til Kysthospitalet *ikke kører Tirsdag og Fredag.*

Køretiderne er:

Fra Banen til Kysthospitalet:

Mandag, Onsdag, Torsdag og Lørdag:

Kl. 11,43, 14,10, 17,07.

Søn- og Helligdage:

Kl. 9,40, 11,26, 11,50, 14,40, 17,07.

Fra Kysthospitalet til Banen:

Mandag, Onsdag, Torsdag og Lørdag:

Kl. 12,35, 14,25, 17,40.

Søn- og Helligdage:

Kl. 9,50, 11,36^{*)}, 12,35, 16,15, 19,50.

Paa Tirsdage og Fredage maa der tages alm. Bil; en saadan vil koste ca. 10 Kr. til Hjemmet.

*) Naar ikke altid Damperen.

P. U. V.
K. T. Pedersen,

JUBILÆER

Den 8. Juli kan Lokomotivfører *J. Pedersen*, Østerbro, Slagelse, fejre sit 40 Aars Jubilæum ved D. S. B. Afdelingen ønsker dig hjertelig til Lykke paa Dagen.

K.



Den 10. Juli kan Lokomotivfører *N. C. Jensen*, Villa „Langy“, Ydunsvej, Fredericia, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B.

Jubilaren, som har været stationeret ved flere af Landets Maskindepoter, kom hertil fra Brande for nogle Aar siden, og efter alt at dømme befinder han sig godt her.

Vi, som i den Tid Jensen har været her har lært ham at kende, sætter Pris paa ham for hans gode kollegiale og kammeratlige Væremaade og hans store Interesse for vor Organisation.

Afdelingen bringer dig herfor sin Tak og hjertelige Lykønskning paa Dagen, haaber at du maa bevare dit gode Helbred og Humør til Gavn for dig selv og Glæde for andre.

Held og Lykke paa Dagen og i Fremtiden.

Ax.



Den 14. Juli kan Lokomotivfører *All. Lønqvist*, Lods-gade 9, Frederikshavn, fejre sit 25 Aars Jubilæum ved D. S. B. Lønqvist er egentlig saa godt kendt Landet over for sit Arbejde indenfor D. L. F., at en Omtale er unødigt, men her skal alligevel anføres forskellige Dataer. Lønqvist blev ansat i Struer, men var der kun et Aars Tid. I 1918 kom han tilbage til Aarhus og har været der indtil sin Forfremmelse til Lokomotivfører i 1936, hvor han forflyttedes til Frederikshavn. Efter Ansøgning er Lønqvist igen forflyttet til Aarhus, men forskellige Forhold har gjort, at han ikke er rejst endnu, derfor kommer denne Omtale fra Frederikshavn Lkf. Afd.

I Januar 1920 kom Lønqvist ind i Ar. Lkfb. Afdelingsbestyrelse og blev senere dens Formand. Dette var ikke nok for L.; han arbejdede stærkt i Organisationens Tjeneste, og fra 1929 til 1935 var han i Hovedbestyrelsen deraf 2 Aar som Kredsformand for Lokomotivfyrbøderne, ved sin Forfremmelse til Lokomotivfører gled han selv-sagt ud af Hovedbestyrelsen som Lokomotivfyrbøder-Repæsentant. Her i Frederikshavn blev han ogsaa Til-lidsmand; han var i 3 Aar Afdelingsformand for Loko-motivførerne; men sidste Aar nedlagde han dette Hver-ved Henblik paa sin Forflyttelse til Ar.

Da nu Jubilæumsdagen forløber i Frederikshavn, skal der her fra Afdelingen gives ham en Lykønskning med de 25 Aar, som nu for ham er gaaet i D. S. B.s Tjen-ste, derfor til Lykke.

V. Heltholm, Afd. Form.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed paa min 25 Aars Jubilæumsdag den 10. Juli frabedes venligst.

J. S. Andersen,
Lokomotivfører, Lunderskov.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum d. 12. Juli fra-bedes.

O. F. Jensen,
Lokomotivfører, Struer.

Al Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 12. Juli frabedes.

K. A. H. Petersen,
Motorfører, Hgl.

Enhver Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum d. 17. Juli frabedes.

S. Monthell,
Lokomotivfører, Korsør.

Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum d. 17. Juli frabedes.

F. Rosenberg,
Korsør.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 23. Juli frabedes.

R. J. Malmgaard,
Korsør.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Bortrejste Jernbanelæger.

Jernbanelæge H. Tange Jessen, Ndr. Fasanvej 180, København, er bortrejst fra 20. Juni til 20. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge A. Bøge, Frederikssundsvej 20, Telefon Taga 2233. Konsultationstid: Kl. 15—16 samt Mandag Kl. 18—19.

Jernbanelæge K. H. Backer, Hj. Bergstrømsvej 3, København, er bortrejst fra 22. Juni—20. Juli d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Algreen-Petersen, Søndermarksvej 2, Tlf. Valby 1001. Konsultationstid: Kl. 12½—14.

Jernbanelæge A. G. Lauritzen, Vesterbrogade 57, København, er bortrejst fra 30. Juni d. A. i ca. 4 Uger.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Dr. med. Arne Bertelsen, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale, Vesterbrogade 57, Kl. 13—14. Anmodning om Sygebesøg fremsættes som sædvanlig gennem Telefon Central 8233 inden Kl. 9.

Jernbanelæge Bondo, 26. B Lægedistrikt, Lyngby, er bortrejst fra 6. Juli i ca. 3 Uger. Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Lægerne Lemche og Ilsoe.

Jernbanelæge E. Biering-Petersen, Vestre Boulevard 4, København, er bortrejst fra 10. Juli til 27. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Henry Olsen, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale, Vestre Boulevard 4, til sædvanlig Tid.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner

afholdt Generalforsamling den 22. Maj 1941 i Aarhus. Generalforsamlingen var godt besøgt.

Til Ordstyrer valgtes Togfører J. Rodevang, Rd.

Af Formandens, Stationsforstander Wolf, Beretning fremgik bl. a., at Bestyrelsen — med Støtte i Sociallovens Bestemmelser — særlig havde haft Opmærksomheden henvendt paa at komme de lavest pensionerede Medlemmer til Hjælp. Der var her gjort et forberedende Arbejde, der vilde blive videreført af den kommende Bestyrelse.

De nye Bestemmelser for Reguleringstillægs-Tildeling blev indgaaende omtalt.

Efter en Debat blev Beretningen enstemmigt godkendt. Regnskabet fremlagdes og godkendtes ligeledes enstemmig.

Der vedtoges en Række Lovændringer.

Til Formand valgtes Stationsforstander J. A. Jyrd med Akklamation.

Til Bestyrelsen genvalgtes Togfører M. Kristensen, Rd., Lokomotivfører S. Christensen, Ng., og Banearbejder C. C. Hansen, Es., samt nyvalgtes Baneformand N. F. C. Kragballe, Ar.

Interessen for Fremtidens Opgaver var fremherskende paa Mødet, og Togfører J. Rodevang, Rd., udløste en Stemning, da han i varme Ord slog til Lyd for et Arbejde paa en Bedring af Kaarene for Enker efter Pensionister.

Lokomotivmester M. J. F. Sørensen, Ar., takkede i smukke Vendinger den afgaaende Formand for hans Arbejde.

Bestyrelsen har konstitueret sig med Togfører G. Schlander som Næstformand, M. Kristensen som Kasserer og H. C. Jørgensen som Sekretær.

1. Suppleant for Sjælland-Falster, Banearbejder N. C. Madsen, Kh., er indtraadt i Bestyrelsen.



Afsked:

Lokomotivfører J. K. Ousted Nielsen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—41 (min. Afsked),

Lokomotivfyrbøder R. P. Schultz, Fredericia, under 10.—6.—41.

Ordensdekoration:

H. M. Kongen har under 18.—6.—41 udnævnt Lokomotivfører S. J. Sørensen, Aarhus, til Dannebrogsmænd.

Dødsfald blandt Pensionister:

Pens. Lokomotivmester II P. N. Sørensen, Randers, den 3.—6.—41.

Pens. Lokomotivfører O. Kornild, Aarhus, den 9.—6.—41.



Lokomotivførerafdelingerne.

Lunderskov Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: J. S. Andersen, Bakken 14.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Godsbanegaarden: Formandens Navn og Adresse rettes til: S. A. K. Sørensen, Bryggerivej 4, 4., Valby. Tlf. Valby 954. Sommeradresse 30. Maj—10. September: Strøbyvej 16, Valby Tlf. Hvidovre 612.