



NO 15

5. August 1943

43. Aargang

PERSONALEFORHOLDENE

I de sidste 2—3 Aar har vi flere Gange her i Bladet maattet tale om Personaleforholdenes Udvikling, og det maa indrømmes, at vor Etats øverste Ledelse har set med adskillig Forstaaelse paa de fremførte Vanskeligheder. Generaldirektoratet har stedse ladet vore Besværinger undersøge, og det har hver Gang vist sig, at det af os fremførte — f. Eks. om manglende Permissionsdage, inddragne Fridage o. s. v. — har været rigtigt og har kunnet holde for en kritisk Prøvelse.

Det skal heller ikke nægtes, at der er gjort Forsøg paa at skabe Afhjælpning for nogle af Vanskelighederne, men det maa desværre indrømmes, at Besværlighederne snarere synes at tage til — i hvert Fald i 2. Distrikt.

Efter vor Mening har Distrikterne været for tilbageholdende med Hensyn til i Tide at sikre sig den fornødne Mandskabsstyrke, og det maa Personalet nu lide under. Trods de stedfundne Lokomotivførerudnævnelser er der stadigvæk meget stor Mangel paa Tjenestemænd af denne Kategori. Det er heller ikke lykkedes at faa tilvejebragt en Ordning, saa de Personalet tilkommende Feriedage kan blive givet dem indenfor det Ferieaar, hvor de hører til. Ved et Depot som Nyborg, hvor der er stationeret ialt 105 Lokomotivmænd, maatte der saaledes overføres 600 Feriedage fra forrige Aar til det nye Ferieaar, ja, der skal endog være Lokomotivførere, som har faaet samtlige sidste Aars Feriedage overført til i Aar, idet enhver Bevilling af ansøgt Ferie praktisk talt har været stoppet, bortset fra ganske særlige Tilfælde, og paa tilsvarende Maade er det ved flere andre Depoter.

I indeværende Sommer har Situationen for-

været sig, saa man i 2. Distrikt daarligt har været i Stand til at kunne give Personalet blot nogle faa Dages Ferie i Sommertiden. Man har derfor staaet over for at skulle nægte al Orlov. Distriktet har imidlertid været betænkelig ved en saadan Fremgangsmaade og har da valgt at opfordre den yngre Del af Personalet til frivilligt at give Afkald paa een Fridag pr. Maaned mod at faa denne erstattet med kontant Vederlag. Distriktet har herom udsendt et saalydende Cirkulære:

Paa Grund af overvældende Trafik og Tildeling af Orlov hersker der for Tiden en saa stor Mangel paa Lokomotivpersonale, at det ikke er muligt at afvikle den for Landets Befolkning livsvigtige Transport af Brændsel paa tilfredsstillende Maade.

For vedblivende at kunne opretholde den planlagte Orlovstildeling kan det — hvor beklageligt det end er — derfor blive bydende nødvendigt i enkelte Tilfælde at inddrage Fridage.

Distriktet er klar over, at dette er et lidet tilfredsstillende Forhold for Lokomotivpersonalet, i Særdeleshed for de ældre Lokomotivførere.

Distriktet ser derfor meget gerne, at evt. Inddragelse af Fridage i Almindelighed kommer til at hvile paa Frivillighedens Grund og opfordrer det yngre Lokomotivpersonale til frivilligt at stille sig til Disposition paa enkelte Fridage.

For Tjeneste, der forrettes paa Fridage, vil der blive ydet kontant Godtgørelse for den mistede Fridag. Det vil være i al-

les Interesse, at der tidligst muligt gives det paagældende Maskindepot Underretning om, hvilke Fridage der evt. ønskes givet Afkald paa.

I fuld Erkendelse af Lokomotivpersonalets anstrengende Tjeneste ser Distriktet ikke gerne, at den enkelte giver Afkald paa mere end een Fridag pr. Maaned.

Vore forskellige Afdelinger i Distriktet har omgaaende reageret kraftigt. De hævder, at Lokomotivpersonalets Tjeneste med de stadige Forsinkelser og ofte tilbagevendende Overtid i Forvejen er saa streng, at der med Rette er Brug for den tilmaalte Frihed. Vi ønsker hertil at bemærke, at ogsaa Organisationen maa tage Afstand fra en saadan Ordning.

Vi forstaar, at Distriktet maa være trængt meget haardt, inden det har grebet til denne Udvej. Cirkulærets Ordlyd viser nemlig tydeligt, at ogsaa Distriktet er klar over, at Lokomotivpersonalets Tjeneste forud er anstrengende nok.

Vi er ganske vist bekendt med, at andre Kategorier tidligere har været inde paa en lignende Ordning, men trods dette kan Organisationen ikke give sin Tilslutning til Salg af Fridage. Hvis Forholdene gør det bydende nødvendigt i enkelte Tilfælde at inddrage en Fridag, bør den erstattes efter de sædvanlige Regler. Det maa og skal være Opgaven længst muligt at give Fritid i Stedet for præsteret Merarbejde. Kontant Vederlag bør absolut høre til Undtagelserne.

Selv om Organisationen saaledes ikke kan give Tilslutning til den her omtalte Fremgangsmaade, finder vi dog Anledning til at udtale vor Anerkendelse af, at Distriktet, som det klart og tydeligt fremgaar af Cirkulæret, intet Øjeblik har tænkt paa at unddrage Personalet Erstatning for eventuelle inddragne Fridage. I Bladet for 5. Juli omtalte vi, hvorledes 1. Distrikt havde taget en Fridag fra en Mand og mente at kunne affinde sig med ham ved at give ham Irettesættelse i Stedet for en Erstatningsfridag. Vi skrev dengang, at 1. Distrikt var alene om en saadan — uforklarlig — Fremgangsmaade, idet 2. Distrikt altid havde forstaaet, at en Aftale om saa og saa mange Fridage i en Kørselsfordeling var en Overenskomst, der skulde overholdes, og at der selvfølgelig skulde ydes Erstatning, hvis en af de af-talte Fridage beklageligvis maatte inddrages.

Denne vor Paastand er tilfulde blevet understreget ved det af Distriktet nu udsendte Cirkulære.

Som foran nævnt kan det i bemeldte Cirkulære nedlagte om Salg af Fridage ganske vist ikke faa Organisationens Tilslutning, men Cirkulæret kan i hvert Fald tjene 1. Distrikt som en Vejledning i, at man under ingen Omstændigheder bør gøre Forsøg paa at unddrage Personalet Erstatning for eventuelle inddragne Fridage.

ALVORLIGT TOGUHELD I JYLLAND

Ved 2-Tiden Natten mellem den 26. og 27. Juli skete der et Stykke Nord for Doense et ret omfattende Togsammenstød, som heldigvis dog kun medførte materiel Skade.

Paa det nævnte Tidspunkt rangerede et Tørvetog, 6994, inde paa Doense Station, samtidigt var Tog 9202 paa Vej fra Arden op mod Doense. Nogle Vogne, som skulde optages i Tog 6994, var rangeret ned mod den i Hovedsporet holdende bageste Del af dette Tog, og som bestod af 15—16 Vogne. Der har formentlig været rangeret med Skub, og de Vogne, som skulde optages, tørnede mod den henstaaende Togdel, saa denne blev sat i Bevægelse og løb ud ad Strækningen mod Arden, hvortil der er temmelig stærkt Fald. Uheldigvis blev dette ikke opdaget, Vognene fortsatte derfor deres Løb ud paa den fri Bane, hvor Tog 9202 — der fremførtes af Lokomotivfører J. A. Jeppesen, Aalborg, og Lokomotivfyrbøder H. Svendsen, Aarhus, med Loko. R. 953 — som nævnt netop var paa Vej mod Doense. I Mørket kunde Jeppesen og Svendsen ikke se de ubelyste Vogne, førend disse var umiddelbart foran Maskinen; Frontlanternen hjælper jo ikke meget m. H. t. Orienteringsmuligheder paa Banen, men da der var Stop paa Doenses Indkørselssignal, havde Lokomotivfører Jeppesen allerede gjort Foranstaltninger til at standse sit Tog, og saasnart han saa Vognene foran sig, satte han øjeblikkelig sin Bremse fuldt paa. Sammenstødet var imidlertid uundgaaeligt, og Tog 6994' løse Vogne tørnede mod 9202' Maskine med en saadan Kraft, at 4 af de førstnævnte Vogne blev fuldstændigt splintret, hvorhos den svære R-Maskine blev væltet af Sporet og faldt helt om paa Siden, hvilket i og for sig indebar stor Fare for de 2 Mand paa Lokomotivet, idet der netop

paa Uhedsstedet er en 5 Meters Skraaning nedad; dersom Maskinen var trillet helt ned ad denne Skraaning, vilde vore 2 Kammerater næppe havde kunnet undgaa betydelige Skrammer, nu slap de helskindet fra Uheldet. Der skete derimod intet med Tog 9202' Vogne.

Braget fra Sammenstødet kunde høres vidt omkring, og det var dette, som foranledigede, at man inde paa Doense Station blev klar over, at den bageste Del af Tørvetoget var løbet ud paa den fri Bane.

Som en Følge af Uheldet var Banestykket spærret indtil den 27. om Eftermiddagen. Paa dette Tidspunkt var Sporet ryddet for Resterne af de splintrede Vogne. Derimod kunde man ikke saa hurtigt bringe R-Maskinen paa Spor, og for at faa dette gjort frit, saa Toggangen kunde genoptages, blev den væltede Maskine skubbet endnu længere ned ad Skrænten, saa den kom til at ligge med Skorstenen helt nedad. Den er antagelig først kommet paa ret Køl igen, umiddelbart før dette Blad udkommer. Der maatte lægges et særligt Spor op ad Skraaning for at faa Maskinen paa Spor igen.

DE SAMVIRKENDE FAGFORBUND OG OS

Efter at D. s. F. er underrettet om Afstemningsresultatet i den nys foretagne Urafstemning, foreligger der under 9. Juli en saalydende Svarskrivelse derfra:

„Vi takker for den af Foreningen til os givne Redegørelse om Resultatet af Afstemningen om Tilslutning til De samvirkende Fagforbund. Selv om vi deler Beklagelsen over, at Afstemningen ikke lykkedes, saaledes at Foreningen er blevet tilsluttet De samvirkende Fagforbund, takker vi for den rigtige Tanke, der laa bag ved selve Afstemningen. Trods alt har dog 43 pCt. af de afgivne Stemmer udtalt sig for Tilslutning.

Vi har ikke Lod eller Andel i den ved Staten gældende Aspirantordning, men vi vilde naturligvis i højere Grad kunne tage os af saadanne Spørgsmaal, jo flere af dem Spørgsmaalet angaar tilhører De samvirkende Fagforbund.

Vi haaber, at der fortsat kan bestaa et vist Samarbejde mellem Lokomotivmands-

foreningen og De samvirkende Fagforbund, selv om det ikke bliver i det Omfang, som en Tilslutning giver.“

Vi skrev sidst, at blandt de Argumenter, man fra visse Sider anvendte mod Tilslutningsforslaget, var ogsaa en Kritik af De samv. Fagforbunds Stilling til Aspirantordningen. Vi gjorde tillige opmærksom paa, at en saadan Kritik havde fuldstændig fejl Adresse, idet de Samvirkende intet havde haft med Aspirantordningen at gøre. Dette understreges nu i Fagforbundenes foran citerede Skrivelse, hvori er anført, at D. s. F. hverken har Lod eller Del i den ved Staten gældende Aspirantordning.

Vi takker for det af D. s. F. givne Udtryk for Haabet om, at der fortsat kan bestaa et vist Samarbejde mellem de Samvirkende og vor Organisation, et Haab vi helt og fuldt deler.

ANGREB PAA FRIREJSEBESTEMMELSERNE

I de sidste Par Aar har „Jyllandsposten“ ved flere Lejligheder været inde paa en Kritik af Statsbanepersonalets Frirejserettigheder og under en saadan Form, at man i Realiteten kan hævde, at der har været krævet Indskrænkninger i disse. Bladet for den 28. Juli indeholder en ny Artikel om dette Emne, om hvilket man har rettet Henvendelse til Distriktschef *Humle*.

Uanset at der næppe er mange Jernbanemænd, som for Tiden har Lejlighed til at foretage Lystrejser, findes vi dog Anledning til at gøre vore Læsere bekendt med „Jyllandsposten“s elskværdige Synspunkter overfor Jernbanepersonalet:

„De mange sommerferierejsende maa tage Trængslerne i den Rækkefølge, hvori de indfinder sig. Det har jo ikke manglet paa Advarsler forud, men for de erhvervsrejsende, alle de mange, der er tvunget til at anvende Statsbanerne, melder sig efterhaanden en voksende Irritation over Fripassene.

I Breve og Henvendelser til „Jyllandsposten“ gør Forretningsfolk af snart enhver Kategori opmærksom paa, at Statsbanernes Personale fylder godt op i Togene, og at D. S. B. hellere end at rette Bebrejdelser mod Folk i Almindelighed skulde feje for sin egen Dør: Kort sagt: Indskrænke Fripassene.

„Jyllandsposten“ har meddelt Distriktschef *Humle* Hovedindholdet af disse Klager, og Distriktschefen indleder med at sige, at han egentlig nødigt vil indpaa nogen Diskussion om netop dette Spørgsmaal, men at det maaske alligevel er bedst at faa snakket rent ud om Sagen.

— Vi har nemlig, baade indenfor Distrikterne og Generaldirektoratet, meget alvorligt drøftet Fripassene, indleder Distriktschefen, men ligesom vi endnu ikke har villet gaa med til Rejseforbud af nogen Art, har vi ment, at det vilde være umenneskeligt at inddrage Fripassene.

Derimod har vi truffet den Bestemmelse, at ingen Statsbanemand eller hans Familie kan rekvirere Færgebilletter før Aftenen forud for Udrejsen, og det vil jo i Virkeligheden sige, at der ingen er at faa.

Ved Tjenesterejser gælder naturligvis andre Bestemmelser. Jeg taler i denne Forbindelse kun om den private Benyttelse af Fripassene.

— Hvor megen Adgang har f. Eks. en Lokomotivfører og hans Familie til at rejse gratis?

— Han har 12 Fripas indenfor et Aar. Hvis han har Kone og tre Børn, vil det sige, at de kan foretage tre samlede Udflugter om Aaret.

— Over hvor lang en Strækning?

— Ja, indenfor De danske Statsbaners Omraade, men med den daarlige Adgang til Færgebilletter er der ikke megen Lejlighed til Rejser fra den ene Landsdel til den anden.

Forøvrigt kan jeg betro de mange, der kritiserer Fripassene, at der er ikke Grund til at misunde Statsbanepersonalet. Lokomotivfolkene f. Eks. kan vi ikke give mere end en Uges Sommerferie. Det samme gælder forøvrigt Assistenterne og mange andre; maaske ialt 90 pCt. af hele Personalet. Jeg holder ikke af at tale om Overanstrengelse og den Slags. Der skal en Del til, før den Tilstand melder sig i større Omfang, men jeg gad se den Repræsentant, der vil bytte med Lokomotivfolkernes Arbejdsvilkaar.

— Hvorfor netop en Repræsentant?

— Fordi jeg jo ved, at det er fra den Stand, de fleste Klager over Fripassene kommer.

Der er lagt meget paa de danske Jernbanefolks Skuldre for Tiden, og otte Dages Sommerferie efter en Vinters Slid i bælgmørke Nætter er ingen stor Belønning.

Hvis man saa tilmed gik hen og indskrænkede Fripassene, der jo fra gammel Tid betragtes som en Del af Lønnen, var man kommet ind paa en Kriseforanstaltning, der vilde ramme umaadelig haardt.

Ikke saadan at forstaa, at Statsbanernes Folk rejser i Tide og Utide. Jeg har lige nævnt, hvor forholdsvist faa Fripas en Familie kan disponere over, og jeg tvivler paa, at Rejsemulighederne i alle Tilfælde udnyttes fuldt ud.

Men hvis ikke D. S. B.s Personale havde disse faa Fripas, kom de overhovedet ikke ud at rejse — ludfattige som de er.

— Det fremføres af og til, at Personalet indenfor Post- og Toldtaten ikke har lignende Begunstigelser.

— Jeg ved det nok. Postvæsenets Folk har ikke gratis Frimærker. Toldvæsenets Folk kan ikke købe skattefrie Sprit o. s. v. Der er jo nævnt mangt og meget i Tidens Løb, men ingen af de to Etaters Personale arbejder under helt samme Vilkaar som Statsbanernes.

Hvis jeg nærmere skal forklare, hvad jeg mener, vil jeg henvise til Mindesmærket paa Fredericias Vold. Det fortæller lidt om, hvad der er Arbejdets Risiko indenfor Statsbanerne, og man kan maaske sige, at netop de sidste Aars Udvikling herhjemme har ikke formindsket denne Risiko.

Derfor vil D. S. B. ogsaa saa længe som muligt holde Liv i den lille Begunstigelse, som Fripassene repræsenterer. Kommer den Tid, da et Rejseforbud skal gennemføres, vil Benyttelsen af Fripassene naturligvis blive revideret, men indtil da sker der næppe Ændringer.

Forøvrigt tror jeg, at de Fripasrejsende optræder meget beskedent i Togene, og at de saa vidt muligt viger Siddepladserne for Passagerer, der har betalt deres Billet.

Her fra Distriktet rejser vi kun, naar vi skal ud for at se, hvordan Trafiken afvikles, og hvordan Passagererne har det, og jeg kan nævne, at ingen fra Distriktet har været til tjenstlige Møder i København hele Juli Maaned igennem. Alt er blevet klaret pr. Korrespondance eller pr. Telefon, netop for ikke at beslaglægge Plads i Togene.

Mange Tjenesterejser, der ikke kan opsættes, foregaar i Pakvognene, men her kan vi naturligvis ikke anbringe Personalets Paarørende, naar de skal ud paa Ferie. De maa klemme sig ind i Personvognene, og her tror jeg, som sagt, at de holder sig i Baggrunden uden at give Anledning til anden Forargelse end blot det, at de er der.

— Og den Forargelse kan jeg altsaa ikke se det berettigede i."

Fra Administrationens Side har man Gang paa Gang fremsat anerkendende Udtalelser om de ganske særlige Arbejdspræstationer, Personalet gennem lang Tid har maattet paatage sig; Trafikchef *Terkelsen* udtalte under en Radioudsendelse for nogle Dage siden bl. a., at hos Jernbanepersonalet er Tempoet ikke nedsat, tværtimod. Naar man erindrers sig dette og tænker paa, hvor mange Overtimer store Dele af Personalet Maaned efter Maaned maa udføre, eller husker paa de Vanskeligheder, der er med at faa Ferierne fra i Fjor bragt i Orden i Aar, ja, at det, jfr. den ledende Artikel i dette Nummer, nu endog er kommet saa vidt, at man opfordrer Personalet til frivilligt at give Afkald paa deres retmæssige Fridage, turde det staa de fleste Mennesker klart, at det, Personalet ønsker, er at hvile sig og ikke at foretage unødvendige Rejser i overfyldte Tog. Hvis derfor en og anden Kammerat under disse Forhold er ude og rejse, kan man være ganske sikker paa, at det er noget, der er strengt nødvendigt. De, der skal over Storebælt og som praktisk talt er afskaaret fra at faa Færgaadgangsbilletter — hvad Distriktschefen jo ogsaa understreger —

ved nok, hvilke Vanskeligheder selv den mest nødvendige Rejse paafører dem.

Personalet vil sikkert erindre sig „Jyllandsposten“s Ønske om Forringelser og vil samtidigt sende Distrikterne og Generaldirektoratet en venlig Tanke, fordi man ikke har fulgt Bladets gentagende Lokketoner. Vi for vort Vedkommende vil i hvert Fald gerne udtale vor Paa-skønnelse af, at Personalet foruden alle de Besværligheder, de til dagligt har at kæmpe med, ikke nu skulde udsættes for den Irritation, en yderligere Indskrænkning af de i Forvejen begrænsede Frirejserettigheder vilde være.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Efter Afstemningen.

Redaktionen skrev i sidste Nummer af Bladet, at det er beskæmmende, at Forslaget om Indmeldelse i D. s. F. ikke engang kunde samle Flertal i den Afdeling, som i 1939 bragte denne Sag frem paa Kongressen. Da det var mig, der dengang mødte paa Kongressen som Afdelingsformand for Godsbanegaardens Lokomotivfyrbødere, og det i Virkeligheden var vor Mening, at Indmeldelsen i de Samvirkende skulde være bragt i Orden inden 1. Januar 1940, kan jeg dele Redaktionens Betragtning om det uforstaaelige i, at en og samme Afdeling kan foretage en saadan Kovending.

Kongressen 1939 paalagde med 79 Stemmer mod 2 Hovedbestyrelsen at undersøge Betingelserne for Indmeldelse i D. s. F. Man maa derfor have Lov til at gaa ud fra, at Kongressen praktisk talt var enig i, at vi burde indmeldes i Landsorganisationen, ellers var der jo ikke nogen Grund til at undersøge Optagelsesbetingelserne og til at foranledige Udgifter til Orientering af Medlemskredsen; thi ogsaa dette gik vort Forslag jo ud paa.

Det er imidlertid noget andet, der er den egentlige Aarsag til, at jeg nu griber Pennen, og det er den fremkomne Kritik over den af Hovedbestyrelsen krævede Udfyldelse af Stemmesedlen. Visse Opponenten har hævdet, at denne Form var i Strid med, hvad der med Ret og Rimelighed kunde forlanges. Heroverfor vil jeg gerne oplyse, at den kritiserede Stemmeseddel aldeles ikke er noget enestaaende. I Vejlekassen er denne Fremgangsmaade endog direkte lovfæstet, idet der i Vedtægtens § 13 foruden det sædvanlige om fornøden Vejledning og Orientering af Medlemmerne staar bl. a. følgende om Urafstemning:

„Ved Afstemningen benyttes Stemmesedler og Konvolutter, som udsendes af Styrelsen. Stemmesedlerne skal underskrives af de stemmende og tilbagesendes efter Opgivende.“

Disse Love er forholdsvis nye, idet de er fra 1938.

Jeg har gerne villet fremkomme med denne lille Oplysning, og af dem, som kender Vejlekassen, er der næppe nogen, der vil mistænke den for at være gammeldags eller umoderne Synspunkter. Det vil endnu være i frisk Erindring, at denne Kasse med en Formue paa over 2 Mill. Kr., for nogle Aar siden selv fremkom med Forslag om Ændringer, saa den kom under Ledelse af de 4 forhandlingsberettigede Organisationer gennem et af disse valgt Repræsentantskab. Vejlekassens Medlemmer, og der er jo da en god Part Lokomotivmænd iblandt, ved ogsaa, at Kassen Gang paa Gang forbedrer de Ydelser, den præsterer. Denne Kasse er saaledes en yderst moderne og demokratisk Forening, og naar der i dens Vedtægter staar, at Stemmesedler i Tilfælde af Urafstemning skal være underskrevet, kan en lignende Fremgangsmaade naturligvis ikke være helt hen i Vejret inden for andre Organisationer.

S. R. Mortensen.

Maskiningeniør med et stort Hjerte for —?

At der for Tiden stilles store Krav til Lokomotivpersonalet, er en kendt Sag. Vi er ogsaa indstillet paa at yde det mest mulige, for at Trafiken kan afvikles paa en for D. S. B. værdig Maade.

Vi har gaaet i den Tro, at vore Overordnede havde Forstaaelsen af de vanskelige Forhold, hvorunder vi for Tiden maa arbejde. Men Livet er fuldt af Skuffelser, og hvorfor skulde vi ikke ogsaa have vores Del deraf? Skuffelser i Troen paa 2. Maskinsektions Humanitet over for Personalet mangler det i hvert Fald ikke paa.

Vi er for Tiden midt i den skønne Sommertid, hvor man skulde samle Sundhed og Kræfter til den øvrige Del af Aaret. At ogsaa Lokomotivpersonalet skal have Lejlighed til at nyde deres Del deraf, troede vi var givet; men det synes man ganske at have overset i 2. Maskinsektion. Det kan f. Eks. oplyses, at vi her i Esbjerg har Lokomotivførere, som endnu har Ferie tilgode fra sidste Aar. Maskinsektionen er ofte gjort opmærksom paa dette Forhold. Vi havde ogsaa saa smaa haabet at møde en vis Forstaaelse og blev derfor yderst forbauset, da Maskiningeniøren for nylig her i Esbjerg paa en Henvendelse fra Afdelingen ikke alene gav et meget negativt Svar, men yderligere var ude for at købe Fridage og Orlov af Personalet. Vi ved ikke, om Maskiningeniøren tror, han derved gavner Personalet, men vi kan forsikre ham, at dette ikke er Tilfældet. Han kan derimod meget nemt opnaa om kort Tid at have et fuldstændigt udkørt Personale, saa det kan befrygtes, at Resultatet vil blive stor Sygelighed blandt Personalet, saa Trafiken i givne Tilfælde muligt ikke kan opretholdes. I saa Tilfælde maa Skylden herfor udelukkende lægges paa 2. Maskinsektion. Det er muligt, man der tror, at Lokomotivpersonalet er en Slags mekaniske Mennesker, udstyret med en Fjeder og en Række Knapper i Ryggen, hvorpaa man blot behøver trykke for at faa dem til at udføre en bestemt Funktion. Men det er og bliver en dyrekøbt Misforstaaelse. Vi har altid sat en Ære i at efterkomme de Krav,

Tjenesten stillede til os, uanset store eller smaa, men de kan i det lange Løb blive saa store, at der kommer et Tidspunkt, hvor den menneskelige Fysik ikke strækker til uden ny Næring — Hvile —. Dette Tidspunkt har vi nu naaet. Hvis der fortsættes i samme Retning, kan det da ventes, at Personalets Kræfter vedblivende kan taale denne Overbelastning og Sektionen samtidig have Visshed for, at den samme Sikkerhed, som hidtil har præget Tjenesten, er til Stede?

Man kan ikke føre Personalepolitik paa denne Maade og samtidig vente at have et villigt og interesseret Personale bag sig. Dette opnaar man ikke ved Opkøb af den i Forvejen knap tilmaalte Frihed, ej heller ved at trøste os med, at disse Forhold kommer vi ikke ud for igen i en overskuelig Aarrække. Det hjælper heller ikke at ville give det Udseende af, at Miseren snart maa være forbi. Nej, det, der skal til, er praktisk Forstaaelse af Lokomotivmandens Arbejdsvilkaar og en Kursændring i den førte Personalepolitik. Skaf Maskindepoterne det fornødne Personale, saa vi atter kan faa den haardt tiltrængte Frihed, saa vil det snart opdages, at med et friskt og udhvilet Personale er det en Fornøjelse at arbejde.

D. — B. — 29.

Smaalighed.

Lokomotivfyrbøderafdelingen i Gedser har an søgt 1. Distrikt om Tilladelse til Benyttelse af Radio paa Opholdsstuen her. Tilladelsen blev ogsaa givet, men paa den Betingelse, at vi betaler Opsætning af en Stikkontakt (ca. 25 Kr., hvilket er urimeligt, da der findes Elektriker ved Depotet), endvidere skal vi forpligte os til at betale Strømforbruget.

Kan en Statsinstitution være dette bekendt? Nogle private Virksomheder har selv anskaffet Radioanlæg, som endog benyttes i Arbejdstiden til Underholdning for Personalet.

Naar vi her ved Afdelingen ser os i Stand til at anskaffe et Radioapparat til Opholdsstuen, maatte Statsbanerne nok kunne betale Strømforbruget og Opsætningen af en Stikkontakt.

D. S. B. burde i Tilfælde som ovennævnte være mere imødekommende, især naar vi selv tager Del i Udgiften med det Formaal at skaffe Personale, som maa opholde sig paa Depoterne, Adspredelse, enten det nu er gennem Foredrag eller anden Underholdning. Ikke mindst under de nuværende Forhold er noget saadant af Betydning især med Hensyn til Begrebet Arbejdsglæde. Et Begreb, som Administrationens Mænd ogsaa burde forstaa Betydningen af.

Det er vel ogsaa uforstaaeligt for de fleste, at 1. Distrikt vil være bekendt at udvise en saadan Smaalighed som ovennævnte.

Gedser, i Juli 1943.

H. F. Hansen, Lokofb.

Vi synes, at Distriktet her har udvist en Smaalighed, der omgaaende burde ændres.

Red.

VEJLEKASSEN

Statsbanepersonalets priv. gens. Hjælpekasse afholdt d. 25. Juni sit aarlige Repræsentantskabsmøde. Det oplystes, at det forløbne Aar har udvist den hidtil største Tilgang i Kassens Historie, saa der nu er 15 000 Medlemmer i Vejlekassen.

Formanden, Stationsmester P. H. Pedersen, hød Velkommen. Samtlige Repræsentanter var mødt, idet Overassistent Carl Andersen dog var repræsenteret ved Trafikassistent C. A. A. Larsen.

Til Dirigent valgtes Togfører N. J. Olsen, Fa., Trafikassistent P. Højbjerg Pedersen, Kh., valgtes til Sekretær.

Punkt 1.

Formanden indledede sin Beretning med en Omtale af den planlagte Sammenkomst i Anledning af Kassens 70 Aars Jubilæum. Styrelsen har vedtaget at udsætte Sammenkomsten til mere normale Tider.

Aaret er forløbet ualmindelig godt, baade hvad Økonomien og Tilgangen angaar. Tilgangen, som er den største i Kassens Historie, skyldes 3 Ting.

1. De forbedrede Forsikringsvilkaar, specielt de forhøjede Udbetalingssatser.
2. Den Omstændighed, at Organisationerne har overtaget Kassen, hvorved Agitationen har kunnet sættes i System.

3. Sidst, men ikke mindst, maa den store Tilgang tilskrives den Række Møder, Foreningens Forretningsfører, Trafikkontrolør Mandrup Poulsen, har afholdt Landet over i Aarets Løb.

Der er indmeldt 875 nye Medlemmer (udmeldt 51 Medl.), og der har været 294 Dødsfald i 1942.

Der har i Aarets Løb været en Formuefremgang paa 77 437 Kr. Kassens Formue er nu 2 309 508,48 Kroner.

I Løbet af kort Tid vil der antagelig kunne gøres et nyt Fremstød for „Vejlekassen“. Dette vil formentlig blive i Form af en Nedsættelse af Aldersgrænsen for Kontingentfrihed fra 75 til 70 Aar, hvorved Antallet af kontingentfrie Medlemmer forøges fra ca. 1000 til ca. 1700.

Formanden omtalte nærmere Tilslutningen indenfor de forskellige Organisationer; fremsatte Tanken om en fælles Opsats i Fagbladene som en Agitation for øget Tilslutning til alle de kooperative Virksomheder, der ledes af Organisationerne.

Formandens Beretning efterfulgtes af en længere saglig Forhandling.

Jernbanepakmester H. Christiansen, Kø, takkede Ledelsen for det i Aarets Løb udførte Arbejde og støttede Tanken om en Nedsættelse af Aldersgrænsen for Kontingentfrihed.

Maler V. Frederiksen, Kh., ønskede oplyst, om Ekstraarbejdere i Værkstederne, hvis de midlertidigt afskediges, kan blive staaende i Kassen, indtil de paany bliver ansat, Taleren sluttede sig til Forslaget om Avertering i Fagbladene, idet der er mange Ansatte, som ikke er vidende om Hjælpekassens Eksistens.

Lokomotivfører Soph. Jensen, Fa., omtalte Tilslutningen indenfor Lokomotivmandsforeningen. Fagbladene kan daarligt faa Plads til de foreslaede

Annoncer i Øjeblikket, hvor Papirrationeringen gør sig stærkt gældende.

Overportør J. K. F. Jensen, Ar., fraraadede for megen Agitation i Fagbladene. Erfaringen viste, at den skriftlige Agitation er af ringe Betydning i Sammenligning med den personlige Paavirkning. Den af Mandrup Poulsen gennemførte Mødeagitation har vist sig at være meget virkningsfuld. Den maa fortsættes og udbygges, eventuelt ved Antagelse af lokale Repræsentanter.

Trafikassistent C. A. A. Larsen, Kh., takkede for den aflagte Beretning og oplyste, at Jernbaneforeningen paa de i Foraaret afholdte Medlemsmøder Landet over har kunnet mærke Virkningen af Forretningsførerens Agitationsmøder. 875 nye Medlemmer er et enestaaende Resultat.

Stationsforstander Bune foreslog at sende Indmeldeskort til alle nyansatte.

Formanden takkede for de faldne Udtalelser. Vi har allerede gennem længere Tid udsendt Indmeldeskort til alle nyansatte, og ligeledes udsendes Indmeldeskort til alle ansatte, der indgaar Ægteskab. Den foreslaaede Opsats i Fagbladene er ikke tænkt som Agitationsstof i større Stil, kun som en Adressefortegnelse.

Der er næppe Grund til væsentlig at øge Foreningens Overskudsfond, som nu er paa 403 000 Kr. Det vil sikkert være det klogeste og i højere Grad i Kontakt med „Vejlekassen“s Idé at forbedre Forsikringsvilkårene for Medlemmerne.

Togfører N. J. Olsen, Fa., henstillede, at man agiterede for Indmeldelse af *Hustruene*. Her kan man i Agitationen henvise til, at Optagelse i Vejlekassen kan tjene som Erstatning for manglende Livsforsikring.

Maskinarbejder O. D. Johansen, Ng., forespurgte, om man ikke — f. Eks. for et Tidsrum af 3 Maaneder — kunde optage Medlemmer op til 50 Aar, saa de, der i sin Tid havde forsømt at melde sig ind, nu kunde faa en Lejlighed til at raade Bod herpaa.

Formanden: Dette vilde være ugørligt alene af den Grund, at vi aldrig vil opnaa Forsikringsraadets Tilladelse hertil.

Herefter godkendtes Beretningen enstemmigt.

Punkt 2.

Forretningsføreren omtalte Bestemmelserne om Optagelse op til 40 Aar under visse Forudsætninger, redegjorde for Tilslutningen indenfor Værksted- og Remisearbejderne og gik herefter over til en Gennemgang af *Regnskabet*, der balancerede med 317 389,45 Kr.

Medlemsbidragene androg: 154 532 Kr. mod 149 324 Kr. i 1941, altsaa en Stigning paa 5 199 Kr.

Renteindtægten androg: 112 788 Kr. mod 109 354 Kr. i 1941, altsaa en Stigning paa 3 434 Kr.

Der udbetaltes til 294 Dødsfald 184 215 Kr. Saa fremt de fra 1. Januar i Aar indførte Satser havde været gældende i 1942, vilde de have medført en Merudgift paa 12 990 Kr., saa Dødsfaldsudbetalingen var bleven 197 205 Kr.

Med Kontingentet som Udgangspunkt vil det

sige, at for hver Gang der kom 1 Kr. ind i Kontingent, kom der 0,73 Kr. ind i Renter og udbetaltes der 1,19 Kr. til Dødsfald; saafremt de nugældende Satser havde været indført, var det blevet 1,28 Kr.

Hertil kommer en Formueforøgelse paa 77 437 Kroner.

Efter Henlæggelser til Forsikringsfond, Sikkerhedsfond og Kursreguleringsfond er der til Rest til Overskudsfondet 38 088 Kr., saaledes at dette Fond nu er 402 976 Kr.

Togfører N. J. Olsen takkede Forretningsføreren for det aflagte Regnskab, som herefter godkendtes enstemmigt.

Punkt 3. Valgene.

Formanden, Stationsmester *P. H. Pedersen*, Næstformanden, Stationsforstander *D. O. Høgsgaard*, og Forretningsføreren, Trafikkontrolør *L. Mandrup Poulsen*, genvalgtes alle 3 med Akklamation.

Ligeledes genvalgtes Kontorchef *R. Hansen* som Revisor og Maskinarbejder *O. D. Johansen* som Revisorsuppleant.

Punkt 4. Fastsættelse af Lønninger.

Trafikassistent *C. A. A. Larsen* stillede Forslag om en Forhøjelse paa 20 pCt. af de fastsatte Honorarer i Lighed med den Forhøjelse, Staten yder paa Honorarer.

Lokomotivfører *Soph. Jensen* sluttede sig hertil, men henstillede Forslaget ændret saaledes, at Forhøjelsen automatisk følger den Forhøjelse, Staten yder paa Honorarer.

Det saaledes ændrede Forslag vedtoges herefter enstemmigt.

Punkt 5. Eventuelt.

Da ingen ønskede Ordet, var Dagsordenen udtømt, hvorefter Dirigenten sluttede Mødet Kl. 17.50.

Vejlekassens Regnskab for 1942.

VINDINGS- OG TABS-KONTO

Indtægt:

Indbetalte maanedlige Bidrag:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
Indgaaet i 1942	142 278. 00	
Indgaaet i 1943*)	12 245. 00	
		154 523. 00
Indskud af nye Medlemmer (indmeldt 875) ..		127. 00
Renter		112 788. 45
Kursvinding ved:	Kr. Ø.	
Udtrækning af Obligationer..	11 311. 00	
Kursregulering (opgivet af Forsikringsraadet)	1 425. 00	
		12 736. 00
Overført fra Overskudsfond til Bonusudbetaling		37 215. 00
		317 389. 45

*) Heraf er indgaaet 11 471 Kr. fra Statsbanernes Bogholderkontor den 15. Januar og Resten senere inden Regnskabsafslutningen.

Udgiit:		Kr. Ø.	Kr. Ø.
50 Dødsfald à 650 Kr.	32 500. 00		
116 " " 635 "	73 660. 00		
67 " " 620 "	41 540. 00		
42 " " 605 "	25 410. 00		
13 " " 590 "	7 670. 00		
5 " " 575 "	2 875. 00		
1 " " 560 "	560. 00		
294 Dødsfald à 500 Kr. = 147 000			
Kr. + Bonus 37 215 Kr.		184 215. 00	
Afgift til Forsikringsraadet	112. 00		
Depotafgift	1 239. 85		
Mæglerkurtag	165. 28		
		1 517. 13	
Aktuar	1 000. 00		
Revisorer	800. 00		
Revisions- og Forvaltnings-Instituttet, Aktieselskab	600. 00		
Styrelsen	4 479. 00		
Budgang	30. 00		
Opkrævning	3 059. 12		
		9 968. 12	
Repræsentantskabsmøde m. m. .	1 989. 11		
Agitationsrejser	1 722. 07		
Indtegningshonorarer	1 705. 00		
		5 416. 18	
Porto og Girogebyr	415. 02		
Tryksager	743. 40		
Telefoner	320. 40		
Diverse	142. 30		
		1 621. 12	
Henlæggelse til Forsikringsfond (Præmie-reserve)	34 430. 00		
" " Sikkerhedsfond	2 994. 00		
" " Kursreguleringsfond	1 425. 00		
Aarets Overskud	75 802. 90		
		317 389. 45	

BALANCE PR. 31. DECEMBER 1942.

Aktiver:		Kr. Ø.	Kr. Ø.
Statsobligationer, Paalydende			
1 062 000 Kr., optaget til Kurs	934 697. 00		
Andre Obligationer, Paalydende			
1 472 600 Kr., optaget til Kurs	1 328 181. 22		
		2 262 878. 22	
(Samtlige ovennævnte Værdipapirer er optaget til Kurs i Henhold til Forsikringsloven og er forsynet med Baandlæggelsespaategning, hvorefter de gælder som Dækning for Hjelpekassens Forsikringsfond i Henhold til Livsforsikringsloven.)			
Kassebeholdning:	Kr. Ø.		
Bankbog Nr. 17048, Arbejdernes Landsbank	21 594. 82		
Bankbog Nr. 16293, Landmandsbanken	15 825. 19		
Postgiro Konto Nr. 324	8 783. 74		
Kontant hos Forretningsføreren	426. 51		
		46 630. 26	
		2 309 508. 48	

Passiver:		Kr. Ø.	Kr. Ø.
Forsikringsfond (Præmiereserve):			
Beholdning fra forrige Aar ..	1 777 790. 00		
Forlods henlagt	34 430. 00		
		1 812 220. 00	
Sikkerhedsfond:			
Beholdning fra forrige Aar ..	85 068. 00		
Henlagt af Aarets Overskud .	2 994. 00		
		88 062. 00	
Kursreguleringsfond:			
Beholdning fra forrige Aar ..	4 825. 00		
Henlagt af Aarets Overskud .	1 425. 00		
		6 250. 00	
Overskudsfond:		Kr. Ø.	
Beholdning fra forrige Aar	364 388. 58		
+ Udbetaling af Bonus for 1942..	37 215. 00		
		327 173. 58	
+ Henlagt af Aarets Overskud	75 802. 90		
		402 976. 48	
		2 309 508. 48	

København, den 25. Marts 1943.

I Styrelsen:

P. H. Pedersen. D. O. Høgsgaard. L. M. Poulsen.

Regnskabet er revideret af os og befundet rigtigt i Henhold til de os forelagte Bøger og andre Bevisligheder. Vi har overbevist os om, at Aktiverne Kr. 2 309 508,48 rigtig forefandtes.

København, den 5. April 1943.

R. Hansen. L. C. Jensen.

Foranstaaende Regnskab er i Overensstemmelse med Hjelpekassens Bøger og Bilag, som vi har revideret.

Vi har kontrolleret Tilstedeværelsen af Obligations-, Bank-, Giro- og Kassebeholdningen.

København, den 4. Maj 1943.

Revisions- og Forvaltnings-Instituttet Aktieselskab.

sign. H. E. Andersen. Einar Rom.

Statsaut. Revisor.

BERIGTIGELSE

Elektrisk Togopvarmning.

I Bladet for 20. April bragte vi nogle Linier om Undersøgelser, der er foretaget i Svejts, og ved hvilke det havde vist sig, at den Strømmængde, der medgaar til Opvarmningen af de elektriske Tog, er 20 pCt. større end Strømforbruget til selve Togenes Fremførelse, og at de svejtsiske Forbundsbaner derfor havde set sig nødsaget til at indskrænke Togopvarmningen.

Vi er blevet gjort opmærksom paa, at dette ikke kan være rigtigt, og ved en Undersøgelse er det godtgjort, at der ogsaa er Tale om en Misforstaaelse, idet Forsøgene i Svejts rettelig har vist, at der i Opvarmningsperioden medgaar indtil 20 pCt. af det samlede Strømforbrug til Togopvarmningen. Da dette afviger meget væsentligt fra vor første Meddelelse, har vi fundet det rigtigst at berigtige denne.



JUBILÆER



Torsdag den 12. August 1943 kan Lokomotivfører J. P. Platz, Odinsvej 20, Fredericia, fejre 25 Aars Jubilæum.

Platz begyndte som Lokomotivfyrbøderaspirant paa Centralværkstedet i Aarhus den 12. August 1918, han ansattes som Haandværker den 12. August Aaret efter og blev 1 Maaned senere, 1. September 1919, udnævnt til Lokomotivfyrbøder i København. Københavnerturen varede kun et halvt Aars Tid, idet Platz efter Ansøgning blev forflyttet til Fredericia.

Den 1. Oktober 1936 udnævntes Platz til Motorfører I i Tønder, forflyttedes tilbage til Fredericia 1. Maj 1937. Han forfremmedes til Lokomotivfører i Lunderskov 1. Februar 1941 for atter at havne i Fredericia den 1. August samme Aar.

Jubilaren er en nobel og pligtopfyldende Lokomotivfører, der altid har været stærkt interesseret i Organisationsarbejdet. Han har været Afdelingsformand for Fredericia Lokomotivfyrbøderafdeling og Fredericia Motorførerafdeling, og er for Tiden Formand for Markentenderiudvalget i Fredericia. Der har saaledes gennem Tioerne været lagt Beslag paa Platz' Arbejdskraft, og han har altid sat en Ære i at opnaa de bedst mulige Resultater for sine Kolleger og Medansatte.

Fredericia Lokomotivførerafdeling ønsker dig hertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen og siger Tak for godt Samarbejde. Det er vort Haab, at du endnu maa faa mange lykkelige Aar ved Lokomotivtjenesten.

S. K. Th. Nielsen.

Som tidligere omtalt havde Lokomotivmester A. Brunsholm, Kb., 25 Aars Jubilæum den 21. Juli. Det blev en Dag, der viste, hvor afholdt Brunsholm er af hele sit Personale.

Lokomotiv- og Remisepersonalet havde foranstaltet en Festlighed i Remisen, hvor der af dette Personale i Fællesskab blev overrakt Jubilaren et dobbeltkapslet Guldur som Tak for det udmærkede Samarbejde; fra Stationspersonalet blev overrakt en Blomsterkurv. Der blev ved Festligheden holdt forskellige Taler som Tak til Lokomotivmesteren for hans ærlige og reelle Optræden over for Personalet.

J. K.

Taksigelser.

Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum,
Aage Christensen,
Lokomotivfører, Randers.

Personalet ved Maskindepotet Kalundborg bedes modtage min hjerteligste Tak for den smukke Gave, der blev overrakt mig paa min Jubilæumsdag den 21. Juli.

Tak for den stilfulde og praktiske Maade Dagen blev fejret paa i Remisen, og en særlig Tak til Arrangørerne.

A. Brunsholm,
Lokomotivmester.



Bøde for at ryge i en Ikke-Rygerkupé.

En Grosserer i Ordrup har for nylig maattet betale 12 Kr. i Bøde for at have røget i en Kupé for Ikke-Rygere og ikke holdt op dermed, efter at det var blevet paatalt over for ham.

2000 Kr. til D. S. B.

I 1939 eksproprierede Statsbanerne en Ejendom i Kolding; Ejeren fik en Erstatning paa 115 000 Kr. Det viste sig imidlertid, at han ved Fraflytningen medtog visse Ting, som Statsbanerne hævdede faldt med ind under Ekspropriationssummen. Det kom til Sagsanlæg, og Landsretten har nu givet Dom efter Statsbanernes Paa-stand, hvorefter vedkommende har maattet refundere Statsbanerne 2000 Kr.

Splint i Øjet.

Dagbladet „Vestkysten“ meddeler, at Lokomotivfyrbøder O. Pedersen, Skern, har været indlagt paa Rigshospitalet i København. Ved Arbejdet paa en Maskine sprang en Splint af en Bolt og trængte ind i Lokomotivfyrbødernes ene Øje. Han kom straks under Lægebehandling, men blev videresendt til en Specialist i Esbjerg, der atter foranledigede ham indlagt paa Rigshospitalet.

Sprængning af Vandstandsglas foranlediger Tilskadekomst.

Da Lokomotivfører R. Rasmussen, Aarhus, for nylig var ved i Fredericia at gøre sin Maskine klar til Hjemkørsel, sprængtes Vandstandsglasset saa uheldigt, at Rasmussen fik den ene Haand læderet. Han blev kørt til Sygehuset for at blive forbundet, men rejste senere paa Dagen hjem til Aarhus.

2 Ekstraarbejdere dræbt i Odense.

Den 19. Juli om Formiddagen blev Ekstraarbejder Aage Clausen dræbt under Rangering. Han var inde mellem 2 Godsvogne og forsøgte at koble disse sammen, men snubled i et Skinnestyks, hvorved han blev kørt over og kvæstet saa haardt, at han døde faa Timer efter.

En saadan Tildragelse gør som bekendt altid et dybt Indtryk paa Personalet paa en Station, men der skulde desværre kun hengaa 2 Dage, inden der indtraf et nyt

uhygge ligt Uheld. Den 21. Juli blev Ekstraarbejder O. L. Ohlsen nemlig dræbt paa Sydfynske Baners Terræn i Odense. Han havde under Rangeringen sat sig op paa en Buf, men gled ned i Sporet og faldt saa uheldigt, at den paagældende Vogns Hjul straks gik over ham. Han dræbtes paa Stedet.

Dramatisk Afsporing.

I Nærheden af Padborg afsporedes den 20. Juli en O-Maskine saa uheldigt, at den væltede ned ad en høj Dæmning med Hjulene i Vejret. De to Mand paa Maskinen og det ledsagende Rangerpersonale sprang ned i en Kornmark, og til alt Held blev Maskinen stoppet i Faldet, ellers vilde den sikkert været væltet ned over dem.

Afsporing forarsager større Togforsinkelse.

Under et Godstogs Rangering paa Sidesporet ved Aunsøgaard paa Kalundborgbanen afsporedes en Vogn saa uheldigt, at den kom til at spærre Hovedsporet, hvilket medførte, at den paagældende Strækning var spærret i flere Timer; Persontogene maatte udveksle Passagerer paa Stedet.

Slangerupbanens Fremtid.

Trafikminister Elgaard har holdt et Møde med alle interesserede Parter om Slangerupbanens Fremtid. Trafikministeren førte Forsædet, og iøvrigt var der mødt Repræsentanter for Statsbanerne, Københavns Kommune, NESA og alle de interesserede Oplandskommuner. Mødet afholdtes efter Ønske af den fratraadte Borgmester O. Andersen. Der førtes en Forhandling om Sagen i al Almindelighed, og man enedes om, at det Udvalg, der er nedsat, skal fortsætte og afslutte sit Arbejde i Form af en Beretning.

Hvad der bliver Resultatet af Udvalgets Overvejelser, er det for tidligt at spaa om, men det lader sig ikke skjule, at der er stærkt forskellige Interesser i Sagen.

Statsanstalten 1942.

Statsanstalten har nu udsendt Beretning for 1942, et Aar der i flere Henseender har været særligt bemærkelsesværdigt for denne Danmarks ældste og største Livsforsikringsvirksomhed, bl. a. derved at Tilgangen af nytegnede Livsforsikringer androg ikke mindre end 102,5 Mill. Kroner — det største Beløb der nogensinde i Danmark er tegnet af noget Selskab paa et enkelt Aar.

Paa Grund af Forsikredes Død er der udbetalt 4 $\frac{1}{2}$ Mill. Kroner, paa Grund af Forsikringstidens Udløb 6 Mill. Kroner; den frivillige Udtræden er bragt ned til et saa relativt ringe Beløb som 8 $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Heller ikke med Hensyn til Pensionsforsikringer og Livrenter har Statsanstalten haft nogen Grund til at beklage sig, idet den samlede Tilgang af nye Forsikringer har været paa over 3 $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. aarlig Hævning.

Ved Udgangen af 1942 udgjorde den samlede Bestand af Livsforsikringer godt 800 Mill. Kroner og Renteforsikringernes Aarsbeløb 28 Mill. Kroner.

Skønt Statsanstalten i Løbet af 1942 havde sin store Bonusudbetaling, hvorved der blev udloddet 30 Mill. Kr. til de forsikrede for Perioden 1936/40, er Aktiverne dog steget med ca. 16 Mill. Kr. i Forhold til 1941 og udgør herefter over 488 Mill. Kroner.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Bortrejste Jernbanelæger.

Jernbanelæge Ottesen, 10. Lægedistrikt, er bortrejst fra 17. Juli—15. August d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge S. Reinert, Amagerbrogade 59, Tlf. Amager 13.

Konsultationstid Kl. 12—13 (Lørdag dog Kl. 9—10), Onsdag tillige Kl. 18—19.

Jernbanelæge Munck, 8 A Lægedistrikt, er bortrejst i Tidsrummet 2. August—6. September d. A.

Hans Praksis varetages i nævnte Tidsrum af Læge Rode, Nyelandsvej 76. Tlf. Godthaab 2020.

Konsultationstid: Kl. 13—14 (Torsdag desuden Kl. 18—19), Lørdag dog Kl. 11—12.



Dødsfald:

Lokomotivfører C. G. H. M. Sørensen, Helsingør, den 3.—7.—43.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokomotivfører N. P. Pedersen (Alstrup), Køge, (tidligere Kbhavns Godsbgd.), — den 29.—6.—43.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj. -Palster	Jyl. -Fyn	
19695	19363	Krarup-Nielsen, Aage: Landet med de lykkelige Smil.
19696	13387h	Roche, Mazo de la: Jalna Sønnerne.
19697	19341	Aadahl, Thorvald: Gaardsklokken.
19698	19348	Falada, Hans: Hos os derhjemme.
19699	19342	Baadsgaard, Anna: Skyerne spredes.
19700	19352	Hauberg, Sonja: Hvad vil du mig.
19701	19361	Maurier, Daphne du: Fribytteren.
19702	19372	Escott, Margaret: Anna hed hun.
19703	19371	Alain-Fournier, Henri: Min store Ven.
19704d	19359	Lo-Johansson, Ivar: Godnat Jord.
19705		Heriat, Philippe: To Verdener.
19706	19343	Blixen, Karen: Vinter-Eventyr.
19707	19378	Lindeman, Kelvin: Huset med det grønne Træ.
19708	19369	Wafmann, Elisabet: Den store Familie.
19709	19366	Severinsen, Hans: Besættelse.
19710	19426	Munk, Kaj: Foraaret saa sagte kommer. Erindringer.
19711		Munk, Kaj: Med Sol og megen Glæde.
19712	19344	Borge, Bernhard: Natmennesket.
19713	19357	Laubreaux, Alain: Jeg var en anden.