



Nº 10

20. Maj 1944

44. Aargang

## DET FORHØJEDE FUNKTIONSVEDERLAG

Ved de tidligere Lejligheder, hvor dette Spørgsmaal har været omtalt her i Bladet, har vi udtalt, at nærmere Enkeltheder endnu ikke forelaa udover, at man for at komme i Betragtning skulde have udført uafbrudt Funktion i højere Stilling i mere end 1 Aar efter 1. April 1941. Vi har dog været af den Opfattelse, at naar først en Mand havde det foreskrevne Aars uafbrudte Funktion, skulde Spørgsmaalet ligge nogenlunde simpelt. Den paagældende vilde jo ogsaa efter dette Tidspunkt have indsendt Regninger paa Funktionsvederlag, som ikke er anvist til Udbetaling, førend vedkommende Distrikt har undersøgt og kontrolleret dem. I alle disse Tilfælde, hvor der forelaa forud af Distrikterne efterprøvede og godkendte Opgørelser over Funktioner og Vederlaget herfor, skulde man — idet der tidligere er udbetalt Halvdelen af Forskellen mellem den fungerendes egen Løn og den, han vilde opnaa ved Forfremmelse til den højere Stilling, medens der nu skal udbetales den fulde Forskel mellem de to Lønninger, altsaa det dobbelte af hvad der hidtil er udbetalt — kunne indskrænke sig til at indsende en Regning mage til den tidligere indsendte og godkendte; men Generaldirektoratet har nu udsendt visse Retningslinier, og det viser sig, at der kan være Tilfælde, hvor Beregningen ikke er helt saa simpel, som vi har ment, nemlig naar der er fungeret i højere Stillinger i flere Lønklasser, hvilket f. Eks. gælder en Del københavnske Loko-

motivfyrbødere, der har fungeret baade som Elektroførere og som Lokomotivførere. Vi skal i det følgende belyse Spørgsmaalet lidt nærmere og vælger det nysnævnte københavnske Forhold først.

Hvis en Lokomotivfyrbøder i Løbet af 12 Maaneder efter d. 1. April 1941 uden Afbrydelse har fungeret dels som Elektrofører og dels som Lokomotivfører, faar han for den fortsatte Funktion Ret til den fulde Forskel mellem sin egen Løn og 13. Lønklassens Begyndelsesløn (2820 Kr.). Det er herved ikke afgørende, om han har haft 3 Maaneders Funktion som Elektrofører og 9 Maaneder som Lokomotivfører eller omvendt; de 12 Maaneders Funktion giver Ret til et saadant Funktionsvederlag, at den fungerende i Realiteten opnaar Elektroførerlønning og indtil videre beholder denne, saalænge der uafbrudt fungerer i højere Stilling. Han anses nu i funktionsvederlagsmæssig Henseende som Elektrofører, og hvis han derefter gaar over til at virke som Lokomotivfører, har han foruden det førstnævnte Funktionsvederlag til lige Ret til et Funktionsvederlag svarende til Halvdelen af Forskellen mellem Begyndelseslønnen i 13. og i 11. Lønklasse. Naar vedkommende derefter har saa mange Lokomotivfører-funktionsdage, at disse tilsammen — altsaa tidligere Funktionsdage medregnet — udgør 12 Maaneder, faar han Ret til yderligere Funktionsvederlag, saa han kommer paa yngste Lokomotivførerløn (3060 Kr.). Ved en eventuel

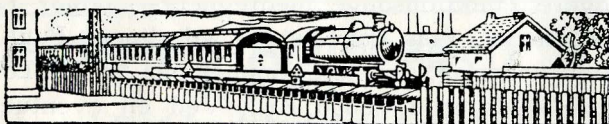


senere Funktion som Elektrofører gaar han naturligtvis atter ned paa den herfor gældende Størrelse af Funktionsgodtgørelsen.

For vore mange Lokomotivfyrbødere i Provinsen og for samtlige Motorførere stiller Forholdet sig betydeligt lettere. Naar disse har fungeret i højere Stilling, har det nemlig praktisk taget udelukkende været som Lokomotivførere. Beregningen af Funktionsvederlaget er derfor for dem ikke saa indviklet.

Ved Beregningen af, hvorvidt der foreligger 12 Maaneders Funktion uden Afbrydelse medregnes Orlov, Sygeperioder paa ikke over 30 sammenhængende Dage og andre korte Afbrydelser, der ikke hidtil har afbrudt en Funktion. Sygeperioder af længere Varighed end nysnævnt samt 3 sammenhængende Dage, hvor der er udført Raadighedstjeneste og/eller Tjeneste i egen Stilling, afbryder derimod en Funktion, og for dem, som er kommet op paa det fulde forhøjede Funktionsvederlag, har Generaldirektoratet som Hovedregel fastsat, at der saa paany skal fungeres uafbrudt i 12 Maaneder paa alm. Funktionsvederlag, inden det fulde Vederlag atter kan opnaas. Paa dette sidste Punkt er vi ikke enig med Generaldirektoratet. Det vilde efter vor Mening være urimeligt, hvis f. Eks. en Mand, der siden Foraaret 1941 har kørt som Lokomotivfører, men har været ude for enkelte Tilfælde med hver 3 Dages Raadighedstjeneste, og som altsaa praktisk talt har 3 Aars Lokomotivførertjeneste bag sig, skulde støde paa Vanskeligheder m. H. t. Udbetalingen af det forhøjede Vederlag. Paa Forespørgsel herom har Generaldirektoratet udtalt, at saadanne Tilfælde ikke paa Forhaand maa anses som afvist, blot maa Distrikterne ikke anvise saadanne Regninger til Udbetaling, men skal fremsende dem samt fornødne Oplysninger, saa Generaldirektoratet kan træffe den endelige Afgørelse.

Vi maa nu opfordre Medlemmerne til at indgive deres Regninger til Distrikterne, og hvis den enkelte Mand samtidigt er i Stand til at meddele, for hvilke Perioder han tidligere har faaet udbetalt Funktionsvederlag, vil dette være Distrikterne til Hjælp i deres Arbejde.



## PRISTALLET

Det statistiske Departement har offentliggjort sine Beregninger over Detailpriserne i April 1944. Samtidigt er de forskellige Pristal blevet fastsat. Det af dem Arbejderorganisationerne har benyttet som Grundlag for Regulering af Lønningerne, 1914-Pristallet, er steget fra 287 i Januar til nu at være 288.

Hovedgrupperne paa Normalbudgettets Udgiftsside fordeler sig saaledes:

	April 1943	Juli 1943	Okt. 1943	Jan. 1944	April 1944
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Fødevarer .....	1 918	1 887	1 891	1 890	1 899
Klæder, Fodt., Vask .	567	567	569	569	570
Bolig .....	533	533	533	549	549
Brændsel, Belysning .	348	348	353	356	350
Skatter, Konting. o. l.	852	837	830	825	820
Andre Udgifter .....	834	840	876	885	893
I alt ....	5 052	5 012	5 052	5 074	5 081

Herved maa tages i Betragtning, at Udgiften til Beklædning egentlig er større i hvert af de anførte Kvartaler, men den ved Beregningerne benyttede Gennemsnitsfamilie med 1,84 Børn faar Manufakturrabatkort til en Værdi af 46 Kr., hvorfor Posten paa Budgettet er nedsat tilsvarende.

Af Departementets Beregninger fremgaar, at Fødevarer, som Gulerødder, Hvidkaal, Kartofler, Ærter og røget Sild er steget siden Januar, medens Medisterpølse, Spegepølse, Spegesild og Æg er blevet billigere. Naar Posten „Skatter og Kontingenter“ viser en Nedgang paa 5 Kr., refererer dette sig til, at Bidraget til Arbejdsløshedskasserne er nedsat med 9 Kr., medens Sygekassekontingentet er forhøjet med 4 Kr. Aarsagen til den beregnede Nedgang i Udgift til Brændsel og Belysning skyldes hovedsagelig den i København stedfundne Reduktion af Priserne for Gas og Elektricitet.

Uden i øvrigt at komme ind paa en vidtløftig Udredning af de forskellige Priser og Pristallets Værdi, vil vi dog anføre en enkelt Ting, nemlig The, som i April 1939 kostede 9,12 Kr. pr. kg, medens Theerstatningen nu er beregnet til en Gennemsnitspris af 12,60 Kr. pr. kg. Enhver ved jo, at der til Fremstilling af det samme Kvantum Morgen- eller Aften-the medgaar mange Gange større Portion Theerstatning, end man tidligere anvendte Theblade. Dette er blot et af mange Eksempler paa, hvorledes der af Er-



statningsvarerne bruges langt større Mængder end af de originale Varer, hvilket ikke kommer til Udtryk i de beregnede Pristal.

Spørgsmaalet om Erstatningsvarerne eller de forringede Varekvaliteter har som bekendt ved flere Lejligheder været fremdraget fra Arbejderorganisationernes Side. Social-Demokraten i København behandlede for nylig dette Spørgsmaal i en ledende Artikel og pegede bl. a. paa, at medens Forbrugerne ofte maa betale flerdobbelte Priser for Varer, hvis virkelige Brugsværdi er voldsomt forringet, indvinder Handelen faktisk betydelige Merindtægter paa disse Varer, selv om alle Pris- og Avanceregler overholdes, idet der jo forbruges flere Varer des ringere disse er, hvilket forøger Omsætningen og dermed de Handlendes Indtægter. Bladet henstiller derfor til de prisregulerende Myndigheder at føre mere effektiv Kontrol med, hvilke Varer der kommer paa Markedet.

En udvidet Kontrol paa dette Omraade vilde vi hilse med Glæde; thi det er en uomstødelig Kendsgerning, at Arbejdernes og Tjenestemændenes Lønforhold forringes, jo daarligere Kvaliteter der efterhaanden leveres os af de forskellige Varer.

### SOMMERKØREPLANEN

Den egentlige Sommerkøreplan er nu udsendt. Den træder i Kraft den 25. Maj. Stort set er den af samme Omfang, som forrige Sommer.

Paa den sjællandske Nordbane og Kystbanen er der som sædvanligt indlagt nogle flere Tog. Størst Betydning har det dog, at Forbindelsen mellem Landsdelene forbedres paa flere Punkter bl. a. ved Indlægning af et nyt Eksprestog (55) fra København til Aarhus i selve Ferietiden og i samme Tidsrum en Dublering af Tog 60 mellem Aarhus, eventuelt Randers, og København.

Medens der i Tiden indtil 16. Juni kun udkræves de særlige Færgeadgangsbilletter til Morgenfærgen i Forbindelse med Togene 23 og 25 fra København, sker der i Tiden fra 17. Juni —21. August en Ændring paa dette Omraade, idet der saa skal Færgeadgangsbilletter baade til Overførsel med Tog 9, 23, 25, 49 og 55 samt til 50, 58 og 60 i modsat Retning.

### DANSK LOKOMOTIVMANDS FORBUND

afholdt Kongres den 3. Maj 1944 i Rømersgades Forsamlingsbygning i København.

Sædvanligvis afholder Privatbanernes Lokomotivmænd Kongres hvert Aar, men paa Grund af forskellige Forhold var der denne Gang 2 Aar imellem.

Som Gæster var til Stede: Formanden for De samvirkende Fagforbund Ejler Jensen, Formanden for Metalarbejderkartellet P. Andersen og Sekretæren Herman Hansen. Fra Kontorpersonalets Forening var mødt Stationsforstander Løve Jensen og fra Privatbanefunktionærernes Forbund Baneformand Frederiksen. Vor Organisation var repræsenteret ved Formanden.

Der var mødt 57 Kongresdelegerede.

Formanden, Lokomotivfører Einshøj, Nyborg, bød Velkommen og aabnede Kongressen. Gjorde opmærksom paa, at de forløbne 2 Aar siden sidste Kongres uden Tvivl maatte siges at have været de vanskeligste i Organisationens Historie; han rettede en varm Tak til De samvirkende Fagforbund for den Indsats, der fra den Side var gjort for at yde Organisationerne den bedst mulige Hjælp under de givne vanskelige Forhold.

Under Beretningen kom Formanden ind paa de førte Lønforhandlinger; det var lykkedes at skaffe adskillige Forbedringer. Kom ind paa en Omtale af de daarlige Signalforhold ved Privatbanerne, der bl. a. havde givet Anledning til forskellige Auditørsager. Gav forskellige Oplysninger om de gældende Ferieregler.

Efter en meget saglig Diskussion om de forskellige Spørgsmaal, blev Formandens Beretning enstemmigt godkendt.

Det samme var Tilfældet med Hovedkassererens Beretning om Forbundets Regnskaber for de to Aar; disse gav kun Anledning til ganske faa Bemærkninger.

Et Forslag om Ændring i Tjenestetidsreglerne blev henvist til Hovedbestyrelsen.

Formanden og Hovedkassereren genvalgtes med Akklamation, ligesom hele den øvrige Hovedbestyrelse blev genvalgt.

Det var en Kongres præget af Ro og Saglighed; hver eneste af de Delegerede var fuldt klar over Tidens Vanskeligheder og behandlede Sagerne derefter.

S. J.



## ENDNU EN GANG

Uanset, at vi her i Bladet ikke har skrevet een Linie om Lokomotivpersonalets Placering paa den kommende Lønningslov, hvilket Spørgsmaal vel for øvrigt heller ikke endnu har haft Aktualitetens Interesse al den Stund Lønningskommissionen saavidt os bekendt ikke er kommet til 2. Del af Lønningsloven, har den tidligere Formand for Togpersonalets Afdeling inden for Dansk Jernbaneforbund som før omtalt beskyldt os for som et Led i Lønrevisionen at have fremhævet Lokomotivførernes Ansvar og Fortjenester, men vel at mærke gjort det paa andre Tjenestemænds Bekostning. Han gav Udtryk for, at Sammenholdet Organisationerne imellem kunde være truet ved vor Adfærd og sluttede sin Artikel saaledes:

„Der er imidlertid visse Ting, man ikke kan tillade sig, selv op mod en „Lønrevision“, og saafremt en vis Sømmelighed ikke kan overholdes, vil det blive vanskeligt at bevare det gode Samarbejde, der dog hidtil har bestaaet ude paa Arbejdspladserne som Organisationerne imellem.“

I Betragtning af, at det var Dansk Lokomotivmands Forening, som i sin Tid gav Stødet til Dannelsen af Jernbaneorganisationernes Fællesudvalg, og det ligeledes var vor Organisation, som i 1928 tog Initiativet til et — ganske vist forgæves — Forsøg paa at faa bemeldte Fællesudvalg genoprettet som fast Institution efter at det i 1927 var blevet opløst, vilde det naturligvis smerte os, saafremt Dansk Jernbaneforbund tænkte paa at afbryde Samarbejdet med os. Dette gav vi Udtryk for her i Bladet for 5. April, men tilføjede, at vi ikke følte os sikker paa, at den paagældende Tillidsmand var bemyndiget til paa Forbundets Vegne at foretage en saadan Afbrydelse. Afdelingsformand Jensen udtaler nu i „Jernbanetidende“ bl. a. følgende over for os:

„Man fremkommer med en saa naiv Paastand som den, at jeg skulde finde mig bemyndiget til at opsigte det hidtidige Samarbejde, saafremt man ikke holdt sig inden for sømmelige Grænser.“

Da den første af de ovenfor citerede Udtalelser ikke kan lade nogen Tvivl om, at Hr. Jensen truede med Afbrydelse af det hidtidige gode

Samarbejde Organisationerne imellem og han nu selv betegner det som naivt, at han skulde kunne opsigte et Samarbejde med Lokomotivmændenes Organisation, skal vi blot bemærke, at dette sidste er vi enige i.

Vi skulde ikke have tilføjet yderligere, men da N. C. T. Jensen udtrykkeligt efterlyser en Udtalelse i Anledning af følgende Afsnit af hans første Indlæg:

„At der fra Togpersonalets Side skulde være Tendens til at sløje af ved Afholdelse af Bremseprøverne, saaledes at disse ikke bliver udført sikkerhedsmæssigt forsvarligt, maa vi paa det bestemteste protestere imod, det er en utilbørlig Paastand, som ikke skal staa uimodsagt“,

skal vi hertil sige, at vi formoder, at Jensen i „Vingehjulet“ for 25. April har læst Artiklen om Bremseprøven og har interesseret sig for, hvad der ligger bag denne. Hvis dette ikke er Tilfældet, kan du, kære Jensen, eventuelt spørge derom hjemme i dit Distrikt.

## FRA MEDLEMSKREDSSEN

## Vedligeholdelse af Maskinerne.

Nu er vi inde paa noget af det helt rigtige. De sidste Par Artikler her i Bladet af H. Jensen, Str., og P. Stoltzner, Kh., er Indlæg, der fanger den interesserede. Den Slags hører hjemme i et Fagblad, for det fører ikke til noget at drøfte forskellige Forhold Mand og Mand imellem i Remiserne, og det kunde jo ogsaa tænkes, at Administrationen høstede Erfaringer derigennem.

I gamle Dage var det ligefrem en Fornøjelse, naar man skulde ud at køre. Man vidste, at den Maskine, der skulde bruges til Togets Fremførelse, var i den bedste Orden. Dengang var der 2, højst 3 bestemte Sæt Personale om hver Maskine, og naar man overtog denne i Remisen, var man sikker paa, at den var aftørret efter Rensning; Driv- og Kobbeltstængerne samt Styringsdele var det ligeledes, men nu er det modsatte Tilfældet.

Om Renlighed i Maskinens Førerhus vil jeg fremhæve, at den Lokomotivmand, der er interesseret i sin Gerning og ellers er i Besiddelse af Sans for Orden og Renlighed, med meget smaa Midler kan foretage den daglige Renholdelse. Som Hr. Stoltzner skriver, er der Lokomotivmænd af mange forskellige Støbninger, men lad os faa fat i den Kollega, der siger, at man er unormal eller original, naar man gør sit bedste til at have en ren og pæn Maskine og ellers holde sammen paa Stumperne.

Nu er jeg ikke blind for, at det er Nutiden, der er Tale om, hvor Lokomotiverne er spændt haardt for, og Tiden til Reparationer og andet, der



skal gøres, er knapt tilmaalt. Hvilken Lokomotivfører har ikke adskillige Gange været ude at „hænge paa den“, ikke altid fordi Brændslet var mindre godt egnet, men fordi Maskinens Dampbevne var minimal paa Grund af, at Kedel- og Overhederrør har været delvis forstoppet som Følge af Mangel paa Eftersyn med Arbejdets rette Udførelse.

Her ved Mdt. i Fa., hvor de stationerede Maskiner kører i alle Retninger og sættes i Hus for Udvaskning og Reparation af fremmed Personale, der kun kører denne enkelte Tur med den, kan man vel ikke forlange af dette (det er jo ofte ved Natte-tid), at de skal vide Besked med, hvad der skal foretages af Reparationer under Udvaskningen. Tilmed er det ganske umuligt at holde en Reparationsbog paa Maskinen. Jeg har hentet adskillige Reparationsbøger ved forskellige Depoter, faaet Bogen udvendig og indvendig paa Bindene og ligeledes omkring i Bladene stemplet med vedkommende Mdt.s Stempel, men ikke desto mindre er Bogen fjernet næste Gang, man træffer Maskinen, og saaledes gaar det ogsaa med meget andet, der tilhører Maskinen.

For at tale lidt om Værktøjsskabet. Hvilken syndig Uorden er der ikke her. Skabsdørene kan ikke altid lukkes, Laasen er itu, Vand flyder i Bunden af Skabet sammen med en Masse Snavs. Skabenes Indhold er til Tider yderst mangelfuld. Vi træffer Maskiner, hvor det allernødvendigste Værktøj mangler. I andre Skabe kan man finde 2 Stk. store Bacho-Nøgler, og tro ikke, at det er Lokomotivpersonalet, der flytter en stor Bacho-Nøgle over paa en anden Maskine, naar der findes en i Forvejen.

Saa er der den Lomme, der er anbragt under Førerhusets Tag, hvor de forskellige Bøger hører hjemme. Disse Lommer er ikke alle af samme Størrelse, nogle er for smalle, saa alle Bøgerne kan ikke være der. Derfor er Bøgerne efter kort Tids Brug i en ynkelig Forfatning, som vi ikke kan være bekendt.

Med Hensyn til Maskinens Pasning og Arbejde er det en Nødvendighed, at denne er en kompakt Masse. Der kan spares store Mængder Kul og Olie, saafremt Stang- og Krydshovedlagerne ikke hænger og klasker eller banker paa Sølerne. Akselkaskilerne skal altid være spændt tilstrækkelig op, og det er af meget stor Betydning, at Akselgaflerne er velsmurt. Naar disse Ting er i Orden, har Maskinen en rolig Gang og kan bestille mere, end naar det modsatte er Tilfældet. Saafremt Akselkaskilerne ikke bliver passet, vil det have til Følge, at Hovedlageret bliver for stort, og Lagerne banker sig løse i Akselkassen. Hvis dette er sket, er Maskinen ikke morsom at være paa. Jeg taler af Erfaring, da jeg flere Gange har været udsat for store Hovedlagre og ligeledes efter Ank. til en Maskines Hjemstedsstation har faaet Akselkaskiler opspændt indtil 17 Kanter; det er jo ganske givet, at saa kan en Maskine ikke arbejde normalt. Hvor der kan køres med et Glidertryk paa 5 à 6 atm. mærkes det saa godt som ikke, om Akselkaskiler eller -lager er løse, men skal Glidertrykket

derover, begynder det straks at dunke i Maskinen, og saa gaar det ud over Stanglagerne.

En anden Ordning, hvorved der ogsaa kunde spares Kul og Olie, er, hvis Ledelsen kunde lave rene Ture som de D-, H-, P- og R-Ture vi havde i gammel Tid, eller Ture med kun saa faa Sæt Personale om den enkelte Maskine.

Til Slut vil jeg ligesom Stoltzner ønske, at alle Lokomotivmænd vil forenes i at medvirke til bedre Vedligeholdelse samt mere Orden og Renlighed paa vore Lokomotiver for derigennem at højne den Stand, vi tilhører.

H. P. Steengaard,  
Fa.

## ARBEJDSHYGIEJNE OG ARBEJDS- SYGDOMME HOS LOKOMOTIVMÆND

(Sluttet.)

Lokomotivmænd udsættes tit for giftige luftarter fra fyret og brændslet. Her er kuliltefarens langt den overvejende fare. Jo daarligere brændslet er og jo vanskeligere fyringen er, desto større fare er der for undvigelse af giftige luftarter. Denne fare maa derfor siges at være større nu for tiden end under normale forhold. Ved brug af gasgeneratorer er kuliltefarens særlig stor. Forgiftningerne er for tiden meget hyppige. De er baade akutte og kroniske. Den akutte er i høj grad livsfarlig, og der sker talrige dødsfald her i landet af den grund. De kroniske er ligeledes hyppige og medfører langvarige gener og alvorlige lidelser.

Der kan godt undvige kulilte ved fyring i lokomotiver. Ofte vil de luftarter, der undslipper under ifyring og andet arbejde med fyret, tillige indeholde svovlbrinte og arsenikholdig røg, som ogsaa er giftig.

Der er dog maaske saa god ventilation i førerrummet, at en alvorlig paavirkning paa selve lokomotivet er sjældent under normal drift. Under særlige forhold kan der godt opstaa røgforgiftning fra lokomotiver, og jeg kender et par tilfælde, der var blevet anmeldt til ulykkesforsikringen som ulykkestilfælde. Man bør altsaa tænke paa røgforgiftningsfarens fra fyring i lokomotiver.

Ved kørsel med generatordrevne vogne er kuliltefarens utvivlsomt betydelig større. Generatorgas indeholder ca. 30 pct. kulilte. Men giften er saa farlig, at hvis der blot er  $\frac{1}{10}$  pct. kulilte i den luft, man indaander, vil man hurtigt miste bevidstheden, og overladt til sig selv, blive dræbt af giften. Hvis førerhuset paa gasdrevne lokomotiver ligger i nærheden af maskinen eller generatoren, vil der altid være fare for, at gassen kan suges eller sive ind til føreren og andet personale paa stedet. Kulilten har en kolossal indtrængningsevne. Den kan igennem sprækker, revner, langs rørledninger o. s. v. ofte føres hen til Steder, der ligger langt fra gassens oprindelsessted, og hvor man slet ikke venter den. Endvidere kan der under kørsel og ved træk



opstaa sugevirkninger, som fører gassen viden om, og som er ganske uberegnelige.

Kulilteforgiftningen kan vise sig paa forskellig maade. Den akute medfører som oftest svimmelhed, trykken i hovedet, banken i tindingerne, kortaaendethed, hjertebanken og bevidstløshed. Den kan medføre døden i løbet af kort tid. Den kroniske giver et mere almindeligt billede, men hyppigst er hovedpine, svimmelhed, særlig om morgenen, samt visse nervøse tilstande, irritabilitet og depression. Ofte taber patienterne i vægt, selv om de spiser godt. Det skyldes indflydelse paa stofskiftet, maaske igennem skjoldbruskkirtlen. Patienterne kan blive psykisk paavirkede, og deres karakter kan ændres. Jeg kender fra litteraturen et ejendommeligt tilfælde, hvor det forresten drejede sig netop om en lokomotivmand. Tilfældet stammer fra tyskland.

Manden var blevet nærmest akut røgforgiftet fra fyret paa et lokomotiv. Efter at have beklaget sig til sine kammerater blev han pludselig helt vild, styrtede af sted, kørte hjem, slog sin kone ihjel og truede flere mennesker paa livet, hvorpaa han mistede bevidstheden. Da han kom til sig selv igen, kunde han intet huske.

Et saadant forløb er heldigvis yderst sjældent. Men dette, at folk bliver ligesom underlige under kuliltepaavirkning, er ikke sjældent. Dobbeltsyn og andre synsforstyrrelser er ret hyppige. Alt dette kan blive skæbnesvangert for folk, der skal vise agtpaagivenhed, f. eks. lokomotivmænd.

Til forebyggelse af kuliltefare kan man bruge masker med særlige filterpatroner, men de kan kun bruges, hvor det drejer sig om kortvarige perioder, ved udrensning af fyr, rensning af kedler o. s. v.

Typisk for lokomotivmænd er, at deres arbejde ofte er uregelmæssigt og kan foregaa paa alle tider af døgnet. Uregelmæssigt arbejde er altid usundt. Natarbejde er unaturligt, og selvom man kan vænne sig til det, er dog regelmæssigt dagarbejde at foretrække.

Uregelmæssige arbejdstider medfører ogsaa uregelmæssig og ofte tilfældig indtagelse af maaltider. Dette er ogsaa usundt. Mave- og tarmforstyrrelser er meget hyppigere hos rejsende og uregelmæssigt levende mennesker end hos andre, og disse lidelser er netop meget almindelige og typiske hos ældre lokomotivfolk. De unge har dem maaske sjældnere. De har endnu ikke faaet deres tarms funktioner forstyrrede af uregelmæssige maaltider, hurtig spisning, slugen af maaske afvekslende hed og iskold mad.

Lokomotivmænd maa ofte under deres arbejde, baade under kørsel ude paa strækningen eller ved rangering, have deres opmærksomhed spændt til det yderste hele tiden. Dette kan fremkalde overbelastning af deres nervesystem, med nervøsitet og psykisk uro som følge. Ikke sjældent giver dette sig til kende ved angst og hjertebanken og angina pectoris-lignende tilstande i den højere alder.

Forebyggelse af disse lidelser er sikkert meget vanskelig. De skyldes selve arbejdets art. Og at lave om paa det er som oftest umuligt.

Det forcerede tempo og de farer, som i øjeblikket er til stede, gør de almindelige arbejdsforhold for lokomotivfolk endnu sværere, end de er normalt. Lettelser i lokomotivmændenes arbejdskaar kan der næppe være tale om i øjeblikket. Men naar vi faar normale tider igen, vil de kunne gennemføres, og da kunde man maaske indføre en saadan arbejdsfordeling, aflastningsperioder og hvileperioder for de mest anstrængte lokomotivmænd, at de før nævnte sygdomme blev sjældnere.

Man siger, at aareknuder og skinnebensaar er hyppigere hos skibsførere, som ustandselig staar paa kommandobroen. Jeg gad vide, om lignende ikke er tilfældet blandt lokomotivførere, som jo ogsaa maa staa meget paa deres plads. Jeg har grund til at tro, at dette netop er tilfældet. Det er muligt, at disse lidelser ogsaa delvis kan skyldes rystelserne.

Med hensyn til forebyggelse af sundhedsfarer for lokomotivmænd, da er dette erhverv desværre ikke underkastet arbejds- og fabriktilsynets kontrol. Statsbanerne og deres værksteder staar ikke under tilsynet. De har deres eget tilsyn, og hvor effektivt det er, kender jeg ikke. Ganske vist har statsbanerne deres egne læger, men deres opgave er mere at helbrede end at forebygge. Dog ved jeg, at i Aarhus har centralværkstederne en læge, som interesserer sig levende for det forebyggende arbejde og ofte træder i forbindelse med fabriktilsynet og dets hygiejnere.

Men selvom lokomotivmændenes arbejde regel ikke omfattes af fabriksloven, saa omfattes sundhedsskaderne og ulykkestilfældene dog af den almindelige lovgivning. Og jeg vil slutte mit foredrag med et par ord om erstatningspørgsmaal.

Ifølge ulykkesforsikringsloven erstattes alle ulykker, der opstaa i forbindelse med ens arbejde. Desuden erstattes efter samme princip en række arbejds sygdomme. Disse sygdomme erstattes enten altid eller med visse begrænsninger, d. v. s. kun, hvis de forekommer i visse nærmere angivne fag. Sygdommene er: blyforgiftning, som praktisk talt erstattes altid, kvikksølvforgiftning, miltbrandinfektion, lungesygdomme, der skyldes indaanding af stenstøv og mineralier, erstattes ogsaa praktisk talt altid.

Dernæst erstattes altid fosforforgiftning, arsenikforgiftning, benzolforgiftning og forgiftning med visse rensmidler som „tri“ og „tetra“. En hel række hudsygdomme erstattes med visse begrænsninger; solarolieeksem kommer næppe herunder og erstattes saaledes sjældent. Visse muskel- og knoglelidelser kan erstattes, ligesom døvhed opstaaet paa grund af støj og larm paa arbejdspladsen ogsaa erstattes.

Foruden disse sygdomme er der mulighed for at erstatte alle lidelser, der opstaa ved kortvarig skadelig paavirkning, og da som om de var ulykkestilfælde. Hvis de skyldes langvarig paavirkning, og dette er desværre som oftest tilfældet for lokomotivmændenes vedkommende, erstattes de ikke.

Saaledes mindes jeg f. eks. en række tilfælde hos lokomotivmænd, hvor vedkommende var blevet røgforgiftet, hvilket havde medført kortere eller længere sygdomsperioder, og hvor man har ydet fuld erstatning.



Det gælder lokomotivmænd, som alle andre arbejdere — os alle —, at de bør først og fremmest tænke paa deres egen sundhed. Hvis arbejdsforholdene er usunde eller ubehagelige, bør man gøre alt, hvad man kan for at bøde paa manglerne, fordi vor sundhed som oftest er vor eneste kapital, mister vi den, saa mister vi alt.

Sk. V. Gudjonsson.

## TANDHJULSLOKOMOTIVER

Efter „Die Lokomotive“ ved F. Spøer.

Allerede i Jernbanernes første Tid beskæftigede man sig med Tandhjulslokomotiver og Tandhjulsbaner baade i Projekter og i Virkeliggørelse, f. Eks. paa den af John Blenkinsop i 1812 byggede Bane. Det var paa den Tid den almindelige Mening, at et Lokomotiv med glatte Hjul ikke var i Stand til at udøve nogen Trækkekraft.

Blenkinsop's Tandhjulslokomotiv af 1812 havde fire frit løbende Hjul, og Kraften fra de to opretstaaende Dampcylindre overførtes til en Tandstang paa Siden af den ene Skinne gennem en i Rammen anbragt Drivaksel med et Tandhjul, som greb ind i Tandstangen. Paa samme Tid, Blenkinsop byggede sit Tandhjulslokomotiv, lykkedes det Grubeinspektør William Hedley gennem indgaaende Forsøg at fastslaa, at Friktionen mellem glatte Hjul og Skinner var tilstrækkelig til at fremføre Køretøjer, naar blot Belastningen paa Hjulene var tilstrækkelig stor. Der var dermed skabt Grundlag for et levedygtigt Lokomotiv uden Tandhjulsoverføring til Skinnerne. I 1813 byggede han det første brugbare Adhæsionslokomotiv, som godtgjorde, at der med glatte Hjul kunde præsteres betydelig Trækkekraft, naar der brugtes flere Hjulpar. Dermed var Tandhjulslokomotivernes Saga ude foreløbig.

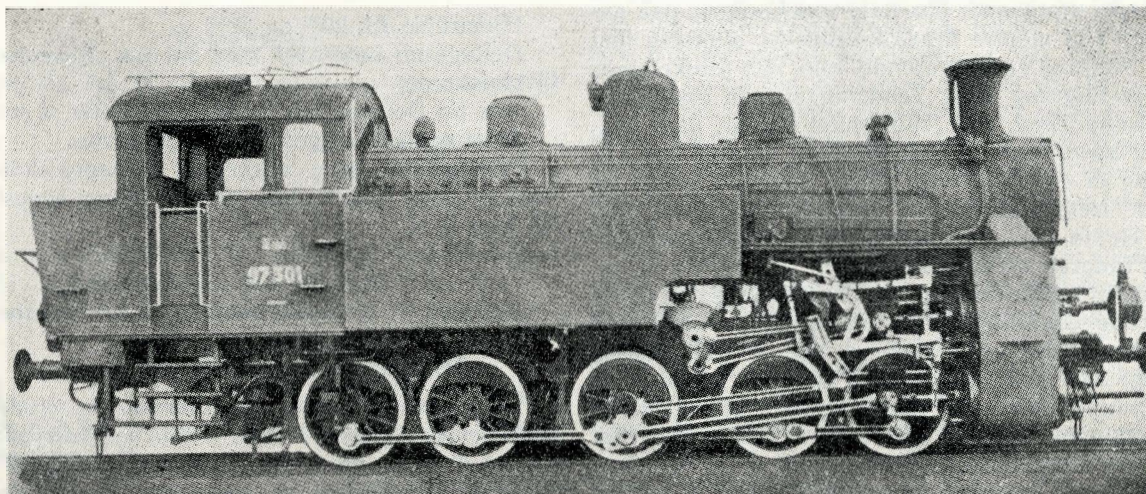
Der fremkom derefter mange forskellige Lokomotivtyper med glatte Hjul, som de bruges i Dag. Som bekendt sejrede Robert Stephenson's Lokomotiv „Raketten“ i 1829 i Konkurrencen med andre Lokomotivtyper, og derefter begyndte Jernbanebyggeriet

for Alvor i England og andre Lande. Senere kom man ind paa at bygge Bjergbaner, og det viste sig saa, at Kørsel paa Stigninger paa over 25—30 pro mille ikke lod sig gøre (den Gang) med Adhæsionslokomotiver.

Ud fra den Erkendelse kom den tyske Ingeniør Riggerbach paa den Idé, at han med en Tandstang og Tandhjulslokomotiver kunde gøre Lokomotivet uafhængigt af Adhæsionsvægt og Adhæsionsværdi, hvorved det kan køre paa Bjergbaner med Stigninger indtil det dobbelte af Stigningerne paa Adhæsionsbaner. Riggerbach var i 1840 paa Kesslers Lokomotivfabrik i Karlsruhe beskæftiget med Styrringerne til nogle af de første tyske Lokomotiver. I 1842—44 var han Indehaver af et mindre mekanisk Værksted i St. Alban i Schweiz, hvorfra han blev tilbagekaldt til Kessler som Værkfører og senere Forretningsfører. Da Kessler udskilte sig fra Virksomheden i Karlsruhe og byggede en Lokomotivfabrik i Esslingen blev Riggerbach teknisk Direktør. I 1853 forlod han Kesslers Fabrik, efter at Direktionen for det nydannede schweiziske Centralbaneselskab havde engageret ham til Chef for Maskinværkstederne. I 1856 blev han Maskinmester ved Centralbaneselskabet.

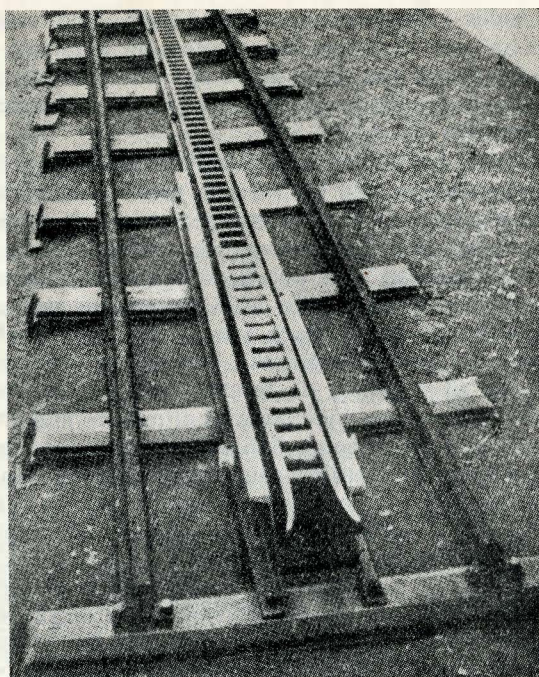
Ideen til Tandhjulsbaner fører Riggerbach selv tilbage til sine Erfaringer som teknisk Direktør, særligt fra Bygningen af Hauensteintunnelen med 26 pro mille Stigning, idet kraftig Sanding ikke altid kunde hindre Drivhjulenes Gliden paa Skinnerne. Han skrev i sine Erindringer derom: For at bortskaffe denne Ulempe tænkte jeg paa alle mulige Midler og blev klar over, at en Afhjælpning kun var mulig med en Tandstang paa Banelegemet, i hvilken et Tandhjul paa Lokomotivet greb ind. Og jeg indsaa straks, at med denne Kraftoverføring kunde meget stærke Stigninger overvindes.

Med den Overbevisning fremkom Riggerbach med en Konstruktion af en Tandstang og et Tandhjulslokomotiv. I 1863 fik han sin første Patent i Frankrig, men høstede — selv i Fagkredse — kun et overbærende Smil. Da han endelig havde skabt Forstaaelse for sin Plan og faaet dannet et Selskab



Kombineret Adhæsions- og Tandhjulslokomotiv.





Riggenbachs Tandstang.

med den fornødne Kapital, blev Anlægget af Vitznau—Rigi-Banen sat i Gang 1869. Paa samme Tid blev det bekendt, at der paa Mount Washington var bygget en Tandbane af lignende Konstruktion paa Stigning 377 pro mille. Det i 1871 for første Gang befarede Strækningsafsnit paa Rigi-Banen med Stigning 250 pro mille blev saaledes ikke den første Tandhjulsbane, men et Udgangspunkt for Tandhjulsbaner, da det Riggenbachske System viste sig meget brugbart. Rigi-Banen var som ren Tandhjulsbane Forbillede for Nutidens rene Tandhjulsbaner med stærke Stigninger, og den i 1870 byggede Stenbrudsbane ved Ostermundingen var Model for en Række Industribaner med kombineret Tandhjuls- og Adhæsiønskørsel.

Den sædvanlige Udførelsesform for Riggenbachs Tandstang ses i hosstaaende Billede. Den anvendes paa nogle Bjergbaner paa hele Strækningen, paa andre kun paa mindre Strækningsafsnit, eftersom den stejle Stigning er vedvarende, eller der forekommer svagere Stigning, hvor Tandstangen kan undværes. Den første Tand, som Tandhjulet møder, naar Maskinen kører ind paa Tandstangen, er kun en Antydning af en Tand; den næste er noget større og saadan fremdeles, indtil Tænderne har den normale Højde. Paa den Maade føres Tandhjulet sikkert i Indgreb i Tandstangen.

Tandhjulslokomotiver for ren Tandhjulsførsel er i Virkeligheden Blekinsops Tandhjulslokomotiv med moderne Kedel og Maskineri, dog er Tandhjulet anbragt midt paa Drivakslen i Rammen i Stedet for uden paa Rammen. Der findes ingen Kraftoverførsel til Maskinens Hjul, og Lokomotivet kan derfor kun køre paa Tandstangsbaner.

Det første Billede viser et 4-cylindret kombineret Adhæsiønskørsel- og Tandhjulslokomotiv, som under

Adhæsiønskørsel arbejder med de to nederste Cylindre paa fem Driv- og Kobbelhjulsæt som en almindelig Tvillingmaskine, og med Compoundvirkning, naar Tandhjulsmaskinen sættes ind paa stejle Stigninger med Tandstang. Dampcylindrene til begge ligger uden paa Rammen og har hver sin egen Styling. Naar Tandhjulsmaskinen sættes ind, ledes Spildedampen fra Adhæsiøns-cylindrene gennem en særlig Vekselsventil til Tandhjuls-cylindrene (Lavtrykscylindrene), og Dampfyldningen indstilles i Forhold dertil, hvorved Lokomotivet arbejder som et Compoundlokomotiv. Den Slags Maskiner bygges ogsaa med 2-koblede Tandhjul, af hvilke det forreste er et Bremsehjul med Bremsetromler.

Med de i de senere Aar fremkomne svære Lokomotiver har det vist sig, at naar Akseltrykket er tilstrækkeligt stort, kan der køres med almindelige Adhæsiønslokomotiver paa Stigninger indtil 60 pro mille.

## Oplysningsarbejdet.

### Besøg paa Grundtvigs Højskole i Hillerød.

For Medlemmer af D. L. F.s sjællandske Afdelinger med Damer arrangerer Landsoplysningsudvalget *Fredag den 2. Juni 1944* som Afslutning paa Vinterens Studiearbejde et Besøg paa Grundtvigs Højskole ved Hillerød.

Deltagerne samles paa Hillerød St. Kl. 9<sup>30</sup>.

- Kl. 10 beses Riddersalen i Frederiksborg Slot og Kirken samme Sted.
- " 12 spises Middag i Restaurant „Rosenhaven“ ved Slottet.
- " 13<sup>40</sup>—15 Hvil i Højskolens Have.
- " 15 —16 Foredrag af Fru C. P. O. Christiansen om Skolens Virke.
- " 16 —17 flerstemmig Sang af Eleverne.
- " 17 spises medbragt Aftensmad, hvortil serveres The.
- " 17<sup>45</sup> Foredrag af Forstanderen Hr. C. P. O. Christiansen.
- " 19<sup>15</sup> Aftenkaffe med hjemmebagt Brød. Afslutning.

Hjemrejse Kl. 20<sup>30</sup> og 22<sup>15</sup>.

Deltagerne befordres med Bil fra „Rosenhaven“ til Højskolen.

Pris pr. Deltager alt iberegnet 5,50 Kr. Betalingen erlægges til underskrevne.

Pensionister, som ønsker at deltage, indbydes venligst, men maa underrette mig herom senest den 30. Maj d. A.

P. U. V.

P. Sessing,

Torbenfeldtvej 37, Brønshøj.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de hidtidige Speciallæger i Øre-, Næse- og Halsygdomme antaget Ørelæge Erling Hald, Danmarksgade 14, Frederikshavn. Konsultation Kl. 10<sup>1/2</sup>—13<sup>1/2</sup>, Lørdag dog Kl. 10<sup>1/2</sup>—11<sup>1/2</sup>.





**FERIEHJEMMET**

**Rutebilkøreplan.**

I Henhold til tidligere Meddelelse kan nu oplyses, at Rutebilen kun kører Tirsdag, Torsdag og Lørdag samt Søn- og Helligdage.

Afgangstiderne er:

*Søn- og Helligdage:*

Fra Banen til Kysthospitalet: Kl. 11,57 — 14,40 — 17,00 — 19,10.

Fra Kysthospitalet til Banen: Kl. 12,30 — 15,50 — 17,40 — 19,40.

*Tirsdag, Torsdag og Lørdag:*

Fra Banen til Kysthospitalet: Kl. 12,10 — 17,00.

Fra Kysthospitalet til Banen: Kl. 14,00 — 17,40.

**Opmærksomhed frabedes.**

Al Opmærksomhed ved vore Jubilæer frabedes venligst.

*L. Boesen og E. Thiberg,*  
Lokomotivmestre, Gb.

Opmærksomhed i Anledning af mit 40 Aars Jubilæum frabedes.

*A. S. Jørgensen,*  
Lokomotivfører, Fa.

**Taksigelser.**

Hjertelig Tak til alle, der viste mig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum.

*Aage Nielsen,*  
Gb.

Hjertelig Tak til alle, der miste mig Opmærksomhed ved mit 25 Aars Jubilæum den 16. April.

Lokomotivfører *H. K. Pedersen,*  
Kolding.

Hjertelig Tak for den store Deltagelse ved min Hustrus Død og Begravelse.

*Viggo Jørgensen,*  
Roskilde.

*Held i Uheld.*

Den 2. Maj, netop som et Hestekøretøj befandt sig paa Opkørslen til en af Viadukterne paa Himmerlandsbanen, kom et Tog kørende under Viadukten, hvilket havde til Følge, at Hesten for det nævnte Køretøj blev sky og forsøgte at løbe løbsk med Vognen. Kuskens dog igen, men Hest og Køretøj bevægede sig fra den ene Side af Opkørselsrampen til den anden, hvorved Rækværket blev beskadiget. Paa det Sted, hvor Rækværket hører op, er den paagældende Rampe 10 m høj; denne Afrund bragte Hesten til Besindelse, saa den standsede med et Ryk, hvorved Passageren i Vognen blev slynget ud af denne og ned ad Skraaningen, heldigvis uden dog at tage særlig Skade.

*Sammenstød mellem Tog og Biler.*

Den 8. Maj kørte en Bil ind paa en ubevogtet Overkørsel tæt uden for Svendborg, netop som et Tog kom. Bilen blev stærkt ramponeret; Chaufføren fik lettere og Passagereren sværere Kvæstelser.

Samme Dag blev en Bil med 3 Passagerer paakørt af et Tog ved Oddeund. Efter det oplyste havde Chaufføren ikke bemærket Stoplysene i Advarselssignalerne. 2 af Passagererne fik kun overfladiske Skrammer, den 3. maatte indlægges paa Sygehuset i Holstebro.

*Tjenestemænd kræver en Skatteinspektør.*

I Holstebro har Tjenestemænd afholdt Møde og drøftet Skattespørgsmaal. Man fandt, at nogle af Borgernes Selvangivelser trængte til en nærmere Kontrol og vedtog derfor en Henstilling til Byraadet om at ansætte en Skatteinspektør.

*Uheld paa Vejle—Vandelbanen.*

Da første Morgentog den 27. April kørte ind paa Grindsted Station, afsporede en Del af Toget, bl. a. blev en Personvogn med rejsende omtrent væltet om paa Siden. En Del af Passagererne fik lettere Beskadigelser, men kun een maatte paa Sygehuset. Den paagældende havde i nogen Tid gaaet med en Byld paa Ryggen, og det traf sig saaledes, at Glassplinter fra en af de knuste Ruder trængte gennem hans Tøj og skar Bylden op, hvorefter ganske vist videre Operation var unødvendig, men Manden maatte dog paa Sygehuset for at faa rensat Saaret.

Den 2. Maj skete der om Eftermiddagen et alvorligere Uheld paa Bindeballe Station midtvejs mellem Vejle og Grindsted. Et Motortog skulde krydse paa Stationen, men Motorføreren var ikke i Stand til at faa Toget bragt til Standsning foran Stopsignalet. Toget kørte ind paa Stationen og tørnede sammen med et Damptogs Maskine. Mange Mennesker blev saaret ved Ulykken.

Aarsagen til, at Motortoget ikke kunde standses, er endnu ikke fuldt opklaret; det menes, at det var overbelastet i den Grad, at Bremskraften var utilstrækkelig.



**Atter en Rangerulykke.**

En Arbejder, som den 28. April var beskæftiget med at læsse en Jernbanevogn paa Ry Station, vilde flytte denne et Stykke og gik i den Anledning hen bag Vognen, hvor han gav sig til at skubbe paa den ene Puf. Han bemærkede ikke, at der bagfra rangeredes Vogne ned mod ham og kom derved i Klemme mellem Pufferne. Brystkassen var knust og Manden død paa Stedet.



**Udnævnelse fra 1.—5.—44:**

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

- T. Thomsen, Fredericia, i Padborg.
- J. H. M. Jørgensen, Slagelse, i Brande.
- V. S. Schmidt, Aarhus, i Aalborg.
- H. C. F. Pedersen, Aarhus, i Brande.
- H. L. Hansen, Korsør, i Brande.
- J. P. Hillbrandt, Korsør, i Brande.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- S. Dueholm, Esbjerg, i Esbjerg.
- E. H. Nielsen, Aalborg, i Frederikshavn.
- C. H. Hjorth, Nyborg, i Brande.
- E. Hegelund, Aalborg, i Brande.
- P. F. Møller, Fredericia, i Padborg.
- T. E. Jensen, Nyborg, i Padborg.
- P. E. Larsen, Nyborg, i Padborg.
- O. Petersen, Fredericia, i Viborg.
- H. H. Jakobsen, Fredericia, i Esbjerg.
- R. H. Petersen, Aarhus, i Glyngøre.

**Forfylltelse efter Ansøgning fra 1.—5.—44:**

Lokomotivførerne:

- S. K. Jørgensen, Brande, til Kbhavns Godsbgd.
- O. C. Andersen, Nykøbing Fl., til Kbhavns Godsbgd.
- V. F. Ø. Falkenskov, Brande, til Helsingør.
- S. A. T. Petersen, Horsens, til Aarhus.
- N. R. Johansen, Brande, til Randers.
- J. L. Nielsen, Padborg, til Nykøbing Fl.
- V. C. M. N. Pedersen, Struer, til Aalborg.
- K. B. Sprogøe, Brande, til Struer.

Lokomotivfyrbøderne:

- E. T. D. Paulsen, Frederikshavn, til Aalborg.
- N. M. Jensen, Esbjerg, til Aalborg.
- E. P. Schjødt, Viborg, til Aarhus.
- H. T. Rasmussen, Brande, til Fredericia.
- H. T. H. Jensen, Brande, til Fredericia.
- B. L. Nielsen, Brande, til Fredericia.
- J. E. Johansen, Padborg, til Nyborg.
- K. Svendsen, Kbhavns Godsbgd., til Nyborg.
- J. A. J. Skov, Brande, til Nyborg.
- G. O. J. Ørtoft, Glyngøre, til Brande.
- E. Ø. Nielsen, Padborg, til Brande.
- M. P. Lauer, Helsingør, til Kbhavns Godsbgd.
- J. G. Pinholt, Kalundborg, til Helsingør.
- V. D. Jensen, Padborg, til Kalundborg.
- V. P. V. Rasmussen, Herning, til Struer.

**Fritagelse for Hverv:**

Lokomotivfører (Depotforstander) A. F. Jensen, Horsens, er efter Ans. fra 1.—5.—44 fritaget for Hvervet som Depotforstander.

**Afsked:**

Lokomotivfører:

- S. B. A. Blak, Randers, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—4.—44.
- M. Jensen, Aalborg, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 31.—5.—44.
- S. A. Nielsen, Korsør, efter Ansøgning paa Grund af Svagelighed med Pension fra 30.—6.—44.
- Lokomotivfører H. Hansen, Struer, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—7.—44.

**Dødsfald:**

Lokomotivfører F. F. Jensen, Aalborg, den 13.—4.—44.

**Dødsfald blandt Pensionister:**

pens. Lokomotivførere:

- N. P. A. Kildevang, København, den 9. Marts 1944.
- S. Petersen, Fredericia, den 23. Marts 1944.
- C. A. G. Müller, København, den 24. Marts 1944.
- V. M. Treu, København, den 24. Marts 1944.
- J. P. Busch, Aarhus, den 28. Marts 1944.
- O. C. T. Bøckel, Aarhus, den 9. April 1944.
- J. Haderslev, Randers, den 13. April 1944.

**D. S. B. Tjenestemænds Børneforsørgelse**

afholdt den 19. Februar 1944 sin aarlige ordinære Generalforsamling paa Københavns Hovedbanegaard.

Formanden, Overportør F. E. Ferdinandsen, Nø., bød Velkommen. Mindede de i Aarets Løb afdøde Medlemmer og aflagde derefter Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Der var udstedt 312 nye Bøger og udbetalt 184 Bøger, 161 ved Konfirmation og 23 efter Ønske. Omtalte nogle Sager angaaende Medlemmer, der var slettede, fordi det var umuligt at faa Kontingent af dem.

Udtalte sin Glæde over, at der nu optaget en Del unge Medlemmer, som havde Lyst og Interesse til at virke for Foreningen og føre den videre.

Foreningen har nu 332 Medlemmer med tilsammen 1813 Bøger; Foreningens 28 Tillidsmænd er fordelt over hele Landet. Formanden havde ifølge Loven efterseet Regnskabet og Kassebilag en Gang hver Maaned og fundet det i Orden.

Efter en Debat om Beretningen, hvori flere af de mødte deltog, vedtoges denne enstemmigt.

Derefter fremlagde og oplæste Kassereren, Togfører C. D. Christensen, Hg., Regnskabet, der udviste følgende:

**Regnskab for Aaret 1943.**

Indtægt.	Kr. Ø.
Solgt 20 851 Mærker à 45 Øre .....	9 382. 95
42 Indskud à 50 Øre .....	21. 00
215 Indskud à 25 Øre .....	53. 75
Rente af Bankbøgerne .....	1 575. 00
Rente af Postgirokonto .....	5. 66

11 038. 36



Udgift.	Kr. Ø.
Udbetalt 161 Bøger ved Konfirmation .....	9082. 52
Udbetalt 23 Bøger efter Ønske .....	105. 89
Indkøbt 1000 nye Kontrabøger .....	227. 85
Ordinær Generalforsamling .....	110. 00
Papir, Konvolutter og Tryksager .....	38. 27
Revision i 1941 og 1942 .....	20. 00
Bestyrelsesmøde .....	10. 00
Lønninger .....	500. 00
Porto .....	29. 83
Balance .....	914. 00
	11038. 36

Status pr. 31. December 1943.	Kr. Ø.
Foreningens Formue var d. 31. December 1942	43 691. 35
Indskudt i 1943 .....	914. 00
Foreningens Formue er d. 31. December 1943	44 605. 35

Regnskabet er revideret af begge Foreningens Revisorer, Overportør H. V. Sørensen og Styrmand T. C. Olsbro, som har befundet det rigtigt.

Efter at Regnskabet havde cirkuleret blandt de tilstedeværende, fik Kassereren Ordet og oplyste, at det var det højeste Antal solgte Mærker i Foreningens Historie. Overportør H. V. Sørensen, Kh., udtalte sin Glæde over Regnskabet og indstillede det til Godkendelse. Regnskabet blev enstemmigt vedtaget.

Formanden fik derefter Ordet til Lovændringerne og oplæste en Del Skrivelser fra forskellige Medlemmer an-

gaaende Forhøjelsen af Kontingentet. Kassereren oplæste de nye Lovændringer og gav en nærmere Forklaring af disse. Efter Udtalelser fra flere af Medlemmerne blev det vedtaget at lade de nye Love træde i Kraft den 1. Juli 1944. Fra samme Dato er Kontingentet 1 Kr. om Maaneden. Der vil nu blive udsendt Spørgeskema til alle Medlemmerne om, hvor mange af deres Bøger de ønsker at fortsætte med efter den 1. Juli 1944.

Det blev vedtaget kun at afholde Generalforsamling hvert andet Aar, og at næste Generalforsamling skal være i Helsingør 1946.

Ved Bestyrelsesvalget genvalgtes til Kasserer Togfører C. D. Christensen, Hg., med 141 Stemmer; til Bestyrelsesmedlem genvalgtes Portør J. P. Nielsen, Gb., med 120 Stemmer, nyvalgt blev Portør K. A. J. Larsen, Kh., med 86 Stemmer. Suppleant til Bestyrelsen blev Pakmester S. P. Andersen, Hg., med 57 Stemmer. Til Revisor blev Styrmand Th. Olsbro, Kø., genvalgt med 118 Stemmer og til Suppleant Togbetjent Byberg, Kh., med 25 Stemmer. Ialt var afgivet 172 Stemmesedler deraf 8 ugyldige.

Under Eventuelt udtalte flere af Medlemmerne deres Glæde over det fine Resultat, de opnaaede til deres Børns Konfirmation; de anbefalede alle Medansatte, som havde Børn, at lade dem indmelde i vor Forening. Formanden og Kassereren takkede Bestyrelsen og alle Tillidsmændene for det gode og udmærkede Arbejde de udførte for Foreningen, og udtalte Haabet om et fortsat godt Samarbejde for Foreningen.

F. E. Ferdinandsen.



## Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:  
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

## VOGELS Herremagasin

Gl. Kongevej 111 . Telefon Vester 4411  
Manden med de 5000 Slips

## Schack A. Eriksen . Glarmester

Studiestræde 48 . København  
Telefon Byen 8344

## H. J. SIMONSEN & CO.

SPEDITION OG TOLDKLARERING

Kompagnistræde 33 . København  
Telefon Central 22-9226

## ARBEJDSHANDSKER

Falch & Søager

## Fa. C. WILH. NIELSEN

Islands Brygge 9 København  
Telefon Central 3876

## CARL ZOLLNER JOHANSEN

PAPIRHADEL

Knabrostræde 1 A . København K.  
Telefon Central \*13,674-14,063



## Garver J. Hachenberger

LÆDERHADEL

Beredning af Skind . Opkøb af Huder og Skind .  
Telefon 71 — SLAGELSE — Skovsøgade 21

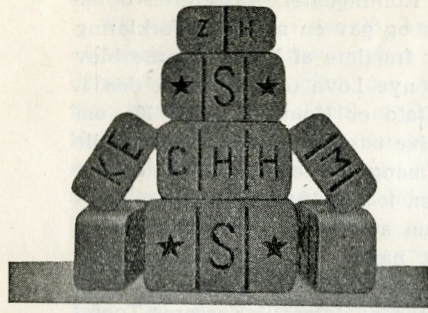
## Slagteriudsalget ROSEN

Slagelse Rosengade Telf. 1366

REDAKTION: Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende. Vestre Boulevard 45, København V.  
Telefon Central 7708.  
Udgaar 2 Gange mdl. — Abonnementspris: Kr. 9 aarlig.  
Tegnes paa alle Postkontorer i Skandinavien.

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





Westfalske  
Stenkulbriketter  
er de bedste.

En Del af de i Westfalen producerede Mærker.

**VOGNFABRIKKEN SCANDIA A/S**  
RANDERS

JERNBANEVOGNE AF ENHVER KONSTRUKTION  
SÆNKSMEDEGODS GASGENERATORER

AKTIESELSKABET  
**NORDISKE KABEL- OG TRAADFABRIKER**  
KØBENHAVN F.

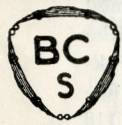
Kabelværk • Traadværk • Valseværk

**De forenede Kulimportører**  
**KUL og KOKS.**

Holmens Kanal 5.  
Telefon 211.

København K.  
Telefon 211.

**A/S FRICHS, AARHUS**  
JERNKONSTRUKTIONER OG BEHOLDERE  
JERN-, STAAL- OG ALUMINIUM-STØBEGODS  
PRESSEARBEJDE OG SMEDEGODS



**Søborg Vognfjeder-Fabrik**

Brdr. Christensen  
Vangedevej 235 - Telefon Søborg 189 og 1160

Alt i Luksus-, Last- og Waggonfjedre  
Reparationer leveres omgaaende  
Forchromede Kofangere og Bagagebærere

Indr. Varem.

A/s **„REFFO“** Struer.

**KEDELRENSNINGSVÆDSKEN „REFFO“**

Opløser gammel Kedelsten,  
Hindrer Nydannelser af Kedelsten.

Tlf. 145. Leverandør til de danske Statsbaner. Tlf. 145

**KØBLER & KROGH A/S • FARVERI  
KEMISK TØJRENSNING  
GARDINVASKERI**

Kontor og Fabrik: Dortheavej 8, København NV.  
Telefon 11158, 11198, 12209.

Indlevering: Jorcks Passage. Telf. Byen 2595. — Birkedommervej 33. Telf. 11198.

**Fredericia**

**Alt i Herreekvipering**

Ougaard & Jensen,  
Telefon 332. Danmarksgade 25.

Køb Gulvtæpper, Gardiner  
og Sengeudstyr i **Taarnborg.**  
**BEMÆRK: Gratis Gardinophængning.**

Fredericia største elektr. Damp-Fjerrenserier Anlæg.

JENS CHR. NIELSEN, Telefon 716.

**Fredericia Mejeri, Gothersgade Nr. 14.**

Anbefaler sig med **I. Kl.s Mejeriprodukter.**

**Det bedste I CYKLER OG RADIO**

V. Petersen, Jyllandsgade 22  
Telefon 1033 - Fredericia

**Bogtrykkeriet, Egumvej 5. • A. PETERSEN**

Alle Arter Tryksager til smaa Priser  
FESTSANGE TELEGRAMMER

**A/s Fredericia Ny Tømmerhandel**

Vesterdalsvej . Telf. 800

Træløst — og alt til Selvbyggere

**Fredericia Teater**

RESTAURANT OG  
SELSKABSLOKALER

MARIUS RASMUSSEN  
Telefon 588

**KUL KOKS**  
FREDERICIA  
KUL-OG BRÆNDEHANDEL%  
TELEFON 955

LEDIG

**HECA RADIO**

Forretningen med det store Udvalg i  
RADIO . Radiogrammofoner . Pladespiller

Prinsessegade 29 (Biobygningen) **Telefon 751**