

Nº 11

September 1945

45. Aargang

LØN OG TJENESTETID

Juli-Pristallet, som offentliggjordes i første Halvdel af August, blev fastsat til 291. Det er en Stigning paa 1 Point siden Januar i Aar og svarer til en Udgiftsforøgelse paa 31 Kr. paa Normalbudgettet; udelukkende hidrørende fra Stigning i Udgifterne til Fødevarer og Klæder.

De samvirkende Fagforbund, der gennem længere Tid har gjort Indsigelse mod Pristallets Anvendelse som Udtryk for den faktiske Fordyrelse af Leveforholdene, havde, allerede inden det nye Pristal kom, indledet Lønforhandlinger med Arbejdsgiverforeningen og har haft Held til at opnaa en efter Forholdene tilfredsstillende Forbedring; idet Arbejdsgiverne denne Gang fraveg deres hidtidige „Nej-Politik“. Man var nu blevet klar over, at Arbejderne havde berettiget Krav paa en Del af de Lønforbedringer, de er blevet narret for under Besættelsen.

Ved direkte Forhandlinger mellem de nævnte 2 store Sammenslutninger og ved Medvirken af det i 1939 oprettede Overenskomstnævn er der opnaaet Enighed om en Lønforbedring paa 15 Øre pr. Time for voksne mandlige Arbejdere, hvilket med fuld Beskæftigelse svarer til 360 Kr. pr. Aar.

Aftalen, der har Gyldighed fra 16. August eller fra den første Dag i en efter denne Dato paabegyndt ny Lønningsuge, er denne Gang truffet, uden at det har været nødvendigt at ulejlige Arbejds- og Forligsnævnet, og der er Grund til at ønske D. s. F. til Lykke med Resultatet, som faar Betydning for rundt regnet 400 000 Arbejdere og vil give disse en aarlig Lønforbedring paa ca. 150 Mill. Kr.

Samme Dag, denne Overenskomst blev offentliggjort, gav den socialdemokratiske Finansminister H. C. Hansen Udtryk for, at Tjenestemændenes Lønforhold maatte underkastes en tilsvarende Regulering. Det bør tilføjes, at Finansministeren ogsaa paa Socialdemokratiets nys afholdte Kongres fremsatte smukke og anerkendende Ord om Tjenestemænde-

ne, idet han sagde, at disses, og ganske særligt Jernbanepersonalets, Indsats gennem de 5 Besættelsesaar har været af saa stor Betydning for hele det danske Samfund, at det bør paaskønnes. — Vi takker Ministeren for denne Anerkendelse.

Vor Centralorganisation indledede straks Drøftelser om Ændringer i Reguleringstillæget, og Finansministeren har lovet Sagen fremmet saa hurtigt, det er gørligt. Forhaabentlig vil vi derfor inden længe være i Stand til at bringe Meddelelse om et tilfredsstillende Resultat af de Forhandlinger, der skal føres.

Vor Organisation var den første Fagforening, som afholdt Kongres, efter at Danmark atter var blevet frit. I Betragtning af de utilstrækkelige Lønninger gennem Krigsaarene, var det derfor naturligt, at vor Kongres vedtog en Resolution, i hvilken bl. a. krævedes en retfærdig Udligning af Tjenestemændenes økonomiske Deklassering i Krigsaarene. 3 Uger senere fremkom C. O. I's Styrelse ligeledes med en Udtalelse, der baade gav Udtryk for Kravet om Forhøjelse af Reallønnen og om Sikring af et bedre Lønniveau for Tjenestemændene.

Dette maa ikke forstaaes paa den Maade, at disse Krav om Forbedringer af Reallønnen ikke havde været fremme tidligere end paa Dansk Lokomotivmands Forenings Kongres henholdsvis C. O. I's Styrelsesmøde. Allerede Socialdemokratiets Efterkrigstidsprogram, der fremkom endnu under Besættelsen, satte Genindvinding af den økonomiske Standard fra før Krigen som Maal. Ogsaa de Samvirkende har — naturligvis — taget Stilling til Lønspørgsmaalet og vedtog den 31. Maj i Aar en Udtalelse om Genrejsning af Reallønnen til 1939's Niveau.

I Betragtning af at der saaledes baade fra vor egen Organisation og vor C. O. samt fra endnu større, betydningsfulde Faktorer allerede i Juni Maaned og tidligere var taget Stilling til Lønspørgs-

maalene, kunde det synes uforholdent, at en af vore Afdelinger paa et senere Tidspunkt tog samme Spørgsmaal op i en Resolution, der er rundsendt Landet over og behandlet i mange af vore Afdelinger. Denne Fremgangsmaade maa imidlertid sikkert ses i Forbindelse med en fra kommunistisk Side udsendt Parole gaaende ud paa, at *Arbejdspladserne* overalt bør rejse Dagskravene med stor Styrke, saa det, som det hedder i Parolen, kan paapeges, at *Arbejdspladsernes Aktivitet* har skaffet Forhøjelser af Lønninger m. v., og at det er denne Aktivitet, der har overtydet Fagbevægelsens Ledere om, at der omgaaende maatte sættes ind bl. a. paa Generhvervelsen af Lønniveauet af 1939.

En Del af vore Kammerater er saaledes ved at give Tilslutning til den ovenfor omtalte — unødvendige — Resolution kommet med i en Bevægelse uden om den ansvarlige Organisationsledelse. Da dette imidlertid sikkert er sket, uden at de fleste af dem har tænkt nærmere derover, har vi fundet det rigtigst at fremkomme med disse Betragtninger, saa alle kan være kendt med den formentlige Aarsagssammenhæng.

Lønforhandlingerne er som foran anført allerede i Gang. Nu venter vi paa et godt Resultat.

Hvad Tjenesteforholdene angaar maa vi atter en Gang give Udtryk for vor Forbavselse over de Dispositioner, Distrikterne paa dette Omraade mener det berettiget at foretage.

Vi skal ikke komme ind paa selve Tjenestetidsreglerne som saadan, idet et Udvalg indenfor vor Org. allerede er begyndt paa en Gennemgang af dem med Revisionskrav for Øje, men ønsker blot ved denne Lejlighed at vise et Par Eksempler paa Tjenester, der synes tilrettelagt af helt andre Hensyn end en rimelig Forstaaelse overfor Personalet.

Kan nogen tænke sig, at et Sæt Lokomotivpersonale faar en Tjeneste, saa de ikke engang kan køre de 45 km fra Helsingør til København, men skal afløses undervejs. Det skulde man i hvert Fald ikke tro; men det er dog Tilfældet. Et Sæt Personale, som fremfører et Godstog fra Helsingør, kan kun køre det til Klampenborg, dér bliver de afløst og rejser som Pass. det sidste Stykke af Turen.

Man skulde heller ikke mene, der var nogen særlig Vanskelighed ved at tilrettelægge en Tur fra København til Hillerød (ligeledes 45 km) og retur, saa vedkommende Personale selv kunde besørge de fornødne Eftersynsarbejder m. v. ved deres Maskine. Men det maa 1. Distrikt formentlig ikke have kunnet finde ud af. I hvert Fald har man beordret Hg-Personale til Staldtjeneste i Hillerød. Naar de kom dertil om Aftenen, satte de først deres egen Maskine i Hus og foretog de fornødne Afslutningsarbejder paa den. Derefter maatte de ud paa Pladsen for at overtage en Maskine, som kom fra Gb., sætte den i Hus og foretage nye Afslut-

ningsarbejder. Ud paa Natten begyndte Klargøring af Gb-Maskinen, men ikke for selv at køre med den. Nej, den skulde afleveres til andet Personale.

Hvis de ærede Læsere tror, at saa maa dette Hg-Personale da have skiftet Maskine nok, og at de nu passende kunde sættes til Kørsel med deres egen Maskine — den de kom til Hillerød med Aftenen før — er ogsaa dette forkert. 1. Distrikt fandt ud af, at omhandlede Personale dernæst kunde overtage Maskinen for et fra København ankommende Morgengodstog og køre med den til Holte for endelig derfra at begive sig paa Hjemturen til Helsingør. For at køre en Tur fra Helsingør til København og tilbage har dette Personale været beordret til Tjeneste paa 4 — fire — Maskiner. Hvilke Hensyn det er, der har foranlediget en saadan Tjenestetilrettelæggelse, ved vi ikke, men det tyder under alle Forhold paa, at man overhovedet ikke tænker paa, hvad der for Personalet er rimeligt.

Det tegner heller ikke godt, at Distriktet ved eenmandsbetjent Motortjeneste mener at kunne anordne 11³/₄ Tim. Togfremførelsestjeneste paa 1 Dag fra Kl. 7—20³/₄ og med kun 2 Tim. mellemliggende Frihed.

Vi skal dernæst anføre et Eksempel paa, hvorledes man opdeler en allerede forud stærkt udpindt Tjeneste i endnu flere Dele. Det drejer sig om et Sted Vest for Storebælt, hvor der er 15,10 Timers Rangering fordelt over 20¹/₂ Time af Døgnet (Tallene med alm. Skrift angiver selve Rangeritiderne, de *kursiverede* Tal i () er Pauserne mellem disse): 3,00 Tim., (1,15), 3,10, (1,05), 1,00, (1,00), 3,30, (2,00), 4,30. Som det ses, er de 15,10 Timers Rangering delt i 5 Perioder, men naar Lokomotivførernes Tjeneste skal tilrettelægges, har dette endda ikke været nok, idet den paa 2 af Ugedagene er opdelt i 6 Afsnit, ja 2 Dage endog i 7, nemlig saaledes: Kl. 4,30—7,30, 8,45—11,00, 11,00—11,55, 13,00—14,00, 15,00—17,30, 17,30—18,30, 20,30—1,00. Enhver maa indrømme, at det ser besynderligt ud, at de 3,10 Tim. Rangering fra Kl. 8,45—11,55 ikke kan udføres af en Mand, men skal deles paa to med 55 Min. som en selvstændig Rangertjeneste. Det samme gør sig gældende om Eftermiddagen, hvor 3¹/₂ Times Rangering deles paa 2 Mand (Kl. 15,00—17,30 henholdsvis Kl. 17,30—18,30). — I den samme Tur finder man Tjenestedage paa 11 Tim. 40 Min.; d. v. s. omtrent 12 Timers delt Tjeneste som ene Mand paa en Rangermaskine!

Ved et andet Depot syntes Personalet, at der var for megen Overtid og gjorde Distriktet opmærksom derpaa, men fik blot en kold Skulder. Det hed f. Eks. i Distriktets Svar:

„Der er i Gennemsnit ialt præsteret 25 Min. Overtid pr. Lokomotivfører pr. Dag. Distriktet finder ingen antagelig Grund til at ændre Lokomotivførernes Tjeneste. For Lokomotivfyrbødernes Ved-

kommende gælder, at deres Timetal ligger meget lavt (kun ca. 166 pr. 30 Dage). Paa Baggrund heraf maa man holde for, at Turen bibeholdes uforandret."

At der ogsaa for Lokomotivfyrbøderne var megen Overtid — vor Hjemmelsmand havde i Løbet af 18 Dage 22 Overtimer — synes Distriktet slet ikke at have bemærket. Derimod burde det have været opmærksom paa, at Tjenestetidsreglerne forudsætter, at stadig tilbagevendende Overarbejde anordnes paa Tjenestefordelingslisterne.

Vort norske Broderorgan behandlede i sit Nummer for 1. Aug. ogsaa Tjenestetidsforhold og udtalte i denne Forbindelse: „Skal Personalet fortsat udfordres?“ Meningen hermed var, at efter at Nazi-Voldsherredømmet er sluttet, og Folkene atter er blevet Herrer i deres eget Land, burde man ogsaa være forskaanet for urimelige Tjenestetilrettelæggelser. Dette kan vi fuldt ud tilslutte os. Lad være, at det kan have sine Vanskeligheder at udarbejde Kørselsfordelinger med den nuværende Køreplan, hvad man visse Steder ogsaa har saboteret ved simpelthen at ophæve alle faste Ture og sige, at *hele Personalet*, unge som ældre, gaar i Reserven, men Urimeligheder maa og skal undgaas. Det bør Distrikterne notere sig.

Fred — Køreplansudvidelser.

Efter at ogsaa Krigen i det fjerne Østen nu maa anses for afsluttet med Japans Kapitulation d. 15. Aug., imødeser Alverdens Lande den kommende Fred. Overalt indstiller man sig derpaa. Først og fremmest regnes der med Frigørelse af Tonnage, saa Skibe, som hidtil har været brugt til Transport af Soldater og Krigsmateriel, kan anvendes til Befordring af andre, mere „fredelige“ Varer. I Europas forskellige Lande er Varelagre af praktisk talt lige-gyldigt hvilken Art forlængst udtømt; de, som endnu har noget, har kun fra Haanden til Munden, som man siger. Derfor længes alle efter Tilførsler. Trods det med Krigen fulgte Merforbrug af en Række Varer er der — mener man da — i de oversøiske Lande oplagret store Beholdninger, som ikke har kunnet afskibes, fordi den fornødne Tonnage ikke har været forhaanden. Krigens Afslutning skulde nu muliggøre en stor og værdifuld Ændring paa dette Omraade. Lad os haabe, at Verdenssamhandelen snart atter kommer i Orden.

Hvad specielt Danmark angaar længes vi jo efter en Masse Varer. Vigtigst af alt er det dog, at vi faar Brændsel — Kul saavel som Olie — saa Trafiken og Industrien kan komme i Gang igen uden alt for snærende Restriktioner.

For Statsbanerne har Situationen tegnet sig noget lysere efter Foraarets haarde Trafikindskrænkninger. Ved Indlægning af Motortog skete der allerede fra Midten af Juli visse Forøgelse i Personogstrafiken. I Begyndelsen af August fulgte en ny mindre Udvidelse; fra 25. Aug. forlængedes den københavnske S-Togskørsel med 1 Time om Aftenen, samt tidlig genindførtes 20 Min. Drift hele Dagen, hvilket

betød 2 Tog mere pr. Time paa hver Strækning paa visse Tider af Dagen. Fra samme Dato skete nogle Lempelser i Bestemmelserne om de særlige Færgedgangsbilletter, og det blev klart for saavel Statsbanernes Kunder som for Personalet, at man heller ikke i September vilde vende tilbage til Hverandendagskørslen.

Med Henblik paa mulige Køreplansudvidelser har man i Generaldirektoratet Dag for Dag nøje fulgt Udviklingen med Tilførsler af Brændselsstoffer. Allerede i Slutningen af Juli blev der truffet Dispositioner til Genoptagelse af Lyntogsdriften — f. Eks. Bestemmelser om Repetitionskursus for Lyntogslokomotivførerne og Lyntogsassistenterne — og selv om det fra London er blevet meddelt vor Regering, at det ønskede Minimumskvantum Kul ikke kan ventes leveret i September, paaregnes det dog, at vi til Oktober faar en Vinterkøreplan, der byder paa meget væsentlige Forbedringer.

Først og fremmest de 5 Lyntogspaar „Kronjyden“ og „Nordjyden“ mellem København og Aalborg, „Østjyden“ og „Midtjyden“ mellem København og Struer samt „Vestjyden“ mellem København og Ringkøbing. Naar der maa stoppes op i Aalborg, er dette forarsaget af Banelegemets Tilstand, der endnu ikke tillader en saadan Hastighed, at Lyntogene kan føres helt til og fra Frederikshavn og dog returnere samme Dag.

Disse 10 nye Hurtigtog pr. Dag er dog ikke den eneste ventede Udvidelse. Der vil dels paa visse Strækninger blive indlagt Tilslutningstog til Lyntogene, dels indlægges der nye Tog, saa man kan regne med mindst at have 4 Togpar pr. Dag paa hver Strækning mod 2 nu. Endvidere paaregnes Søndagskørslen genoptaget. Ogsaa Forbindelsen til vore Broderfolk forbedres, dels i Form af Indsættelse af nye Baade paa Ruten København—Malmö, dels ved Forøgelse af Færgeturene baade paa denne Rute og mellem Helsingør—Hälsingborg og dels endelig ved andre Ændringer, f. Eks. bliver der atter gennemgaaende Vogne København—Oslo (om Nat-ten Sovevogne).

Det er saaledes et betydeligt Skridt hen mod Førkrigstrafiken, der her er Tale om. Det vil overalt blive hilst med Glæde.

Indtægtsfremgangen under Krigen.

I den for nylig stedfundne Debat om Nedsættelse af Flæske- og Smørprisen vilde man fra Landbrugsside gøre gældende, at en saadan Foranstaltning næsten vilde være af katastrofal Virkning for Landbrugets Rentabilitet. Som en udmærket Illustration til hvor det er, Indtægterne er steget under Krigen, bringer Statistiske Efterretninger netop nu en Opgørelse over Kommuneskatteydernes samlede Indkomster fra 1939 til 1945, hvor der er en Stigning fra 4,2 Milliard Kr. i 1939 til 7,1 Milliard Kr. i 1944. Dette svarer til en gennemsnitlig Stigning paa 67 pCt., som dog er meget ulige fordelt Landet over, nemlig med 38 pCt. i Hovedstaden, 78 pCt. i Provinsbyerne og 90 pCt. paa Landet.

HØJESTERETSDOM I ALDERSGRÆNSE- SAGEN

Med 8 Stemmer mod 1 godkendte Højesteret ved Dom af 30. Aug. Afskedigelsen af Stationsforstander C. O. Rasmussen, Lyngby.

Det vakte som bekendt en Storm af Forbitrelse blandt praktisk talt hele Statsbanernes Personale, da nogle faa Embedsmænd ved Sagsanlæg mente at kunne kuldkastrer den mellem Generaldirektoratet og de forhandlingsberettigede Organisationer truffe Aftale om Nedsættelse af Aldersgrænsen. Vi følte os ganske vist alle nogenlunde sikre paa Resultatet af Sagen, men maa dog indrømme, at det blev imødeset med en vis Spænding, og da Landsretsdømmen af 16. Febr. d. A. anerkendte Berettigelsen i Afskedigelsen af de 67-aarige, havde man forventet, at der blev Ro om Spørgsmaalet. Det lille Antal utilfredse Herrer, som har rejst Strid i Sagen, var imidlertid af en anden Mening og appellerede til Højesteret, hvis Dom dog kun maa have gjort deres Skuffelse endnu større.

Vi ønsker som bekendt Aldersgrænsen nedsat til 65 Aar og finder, at dette vil være fuldt rimelig i hvert Fald for Lokomotivpersonalet. Forhaabentligt vil Lønningskommissionen tage tilbørlig Hensyn hertil.

HOLLÆNDERBØRNENE

De danske Jernbanemænds Kollegahjælp i Henhold til det udsendte Opraab om at modtage et hollandsk Jernbanemandsbarn er blevet en Succes, idet der fra Organisationerne tilsammen indkom over 1000 Tilbud.

Ved Socialministeriets Medvirken og et lykkeligt Sammentræf i Forbindelse med andre Transporter lykkedes det at faa det første Hold Børn herop allerede den 27. August. Det var 35 Piger og 57 Dreng, som blev anbragt hos Jernbanemænd undervejs fra Grænsen til Nyborg. Adskillige af dem, som havde tegnet sig for et hollandsk Barn og ikke fik noget i denne Omgang, har været meget kede af det, og det er jo glædeligt, at Hjælpeaktionen er faldet i saa god Jord. Det er med Socialministeriet aftalt, at der skal komme yderligere 100 Børn den 24. September og 50 den 1. Oktober. Hvorledes disse bliver fordelt, kan endnu ikke oplyses. Man ved heller ikke endnu, hvorledes det gaar med de resterende Transporter, sandsynligst er det, at der ikke kommer flere Børn i Vinter.

Vor Kollega, G. Joustra, der som tidligere nævnt er Formand for de hollandske Jernbanemænds Personaleraad, kom herop sammen med Børnene; han udtalte sin Beundring og Tak for den hurtige og grundige Ekspedition. Man havde forud regnet med, at de skandinaviske Kammerater vilde være hurtige i Vendingen; denne Forventning blev langt overtruffet.

HOLLAND UNDER KRIGEN

Som omtalt i Artiklen foran har vor gode gamle Ven G. Joustra fra Holland opholdt sig nogle Dage her i Landet. Ved en Sammenkomst med Repræsentanter for de danske Jernbaneorganisationer gav han forskellige Oplysninger om den hollandske Befolknings Forhold i Almindelighed og Jernbanemændenes i Sædeleshed under Krigsaarene. Vi bringer her et Uddrag af hans Udtalelser.

Efter den tyske Okkupation i 1940 fortsatte Jernbaneorganisationerne deres Arbejde nogenlunde uantastet, idet det dog maa bemærkes, at Samarbejdet med Administrationen blev endnu bedre end før. Efterhaanden blev Tyskernes Krav og Tryk dog mere og mere generende for det frie organisatoriske Arbejde. Fagforeningens Ledelse forudsaa, hvorledes Forholdene kunde udvikle sig, og den sørgede for ved stadig Afholdelse af Møder i Afdelingerne Landet over at holde Medlemmerne underrettet.

Den 1. Maj 1942 blev hele den frie hollandske Fagbevægelse opløst ved tysk Diktat. Man oprettede en „Hollandsk Arbejdsfront“ svarende til, hvad der forefandt i Tyskland, og krævede, at samtlige Arbejdere skulde tilslutte sig denne. De, som ikke vilde dette, skulde udtrykkelig give skriftlig Meddelelse herom. Takket være det fornævnte Oplysningsarbejde var de 21 000 Medlemmer indenfor Joustra's Organisation dog saa vel orienterede, at de 20 000 skriftligt erklærede ikke at ville tilslutte sig Arbejdsfronten, der saaledes blev en stor Fiasko for Tyskerne.

Før Krigen havde de hollandske Jernbaneorganisationer et Personaleraad, der var Forbindelsesled med Administrationen. Dette blev opløst ved Besættelsen, men efter Organisationsopløsningen aftaltes det at genoprette Personaleraadsinstitutionen og udbygge den til en administrativ Institution, saa der ogsaa blev oprettet lokale „Personaleraad“ i de forskellige Byer. Hertil udpegedes de tidligere Afdelingstillidsmænd. Paa denne Maade havde man i Virkeligheden hele Organisationsapparatet i Orden og kunde bestandig faa Underretninger fra henholdsvis sende Meddelelser til Kammeraterne ude omkring paa Arbejdspladserne.

I Aug.—Sept. 1944 var der fra allieret Side tilrettelagt krigsmæssige Dispositioner tilsigtende et Gennembrud ved Arnhem. Ad illegal Vej var Jernbanepersonalets Ledere af den hollandske Regering i London underrettet om, hvad der forestod, og anmodet om at gøre visse Forberedelser, hvilket resulterede i, at 60—70—80 pCt. af Lokomotivpersonalet rundt om ved Depotterne meldte sig syge, og den 17. Sept. beordrede den hollandske London-Regering Jernbanestrejke, saa de tyske Transporter blev fuldstændig forhindret. Personalet havde reg-

net med, at Strejken vilde vare ca. 8 Dage, men de militære Operationer fik ikke det paaregnede Forløb; Jernbanestrejken fortsatte derfor lige til Kapitulationen.

Af Midler, Organisationen havde faaet tilvejebragt og skjult for de tyske Myndigheder, blev der den første Maaned udbetalt Strejkeunderstøttelse, derefter maatte London-Regeringen træde til, og ved Hjælp af en oprettet „National Hjælpefond“ udbetaltes der i de 8 Strejkemaaneder ca. 50 Mill. Gyl- den til de strejkende Jernbanemænd. Pengene an- kom til Amsterdam og blev derfra af unge slanke Damer, som godt udstoppet med Pengesedler, saa de lignede rigtige Matroner, bragte dem ud i Af- delingerne.

Ifølge Sagens Natur medførte Standsningen af Jernbanetrafiken og dermed Transporten af Levnedsmidler Nød og Sult rundt om i Landet. Fra tysk Side forsøgte man flere Gange at faa Strejken bragt til Ophør, dels ved Trusler og dels ved lokkende Tilbud, som f. Eks. ved Løfter om dobbelte Lønninger eller forhøjede Levnedsmiddellrationer; man frem- satte ogsaa et Forslag om, at Strejkeledelsen skulde frigive nogle Levnedsmiddeltog daglig. Men Jern- banemændene holdt sammen og svarede, at de kun rettede dem efter den Besked, de fik fra London- Regeringen.

At de tyske Besættelsesmyndigheder herefter sørgede for, at Jernbanemændenes Ernæringsfor- hold blev endnu ringere end den øvrige Befolk- nings, er let at forstaa for dem, som kender Ty- skernes Fremgangsmaader. (Ved en Samtale mel- lem den, der skriver dette, og den hollandske Ge- neralkonsul Wyers i København, udtalte sidst- nævnte da ogsaa, at man med Rette kunde sige, at de hollandske Jernbanemandsbørn trængte mere til Hjælp end andre, idet netop Jernbanemandshjemmene havde været udsat for de største Savn). Til sidst var der ikke andet end tørt Brød og Kar- tofler, ja, der er spist tusindvis Kilo af Blomsterløg, og Kartoffelskræller har undertiden været anset for en Lækkerbidsken. Den sidste Uge før Kapitula- tionen var den eneste Levnedsmiddellevering. Be- folkningen fik, 400 g Brød, men de holdt ud, og straks efter Befrielsen blev der, som vi ved gen- nem Dagspressen, kastet Fødevarer ned til dem fra engelske Flyvemaskiner.

Paa Spørgsmaalet om, hvormeget Forholdene har forbedret sig, udtaler Joustra, at nu lider de ikke Nød. Ganske vist faar de ikke Kød og har ikke set det i lange Tider, heller ikke Fisk vanker der, og Æg er noget helt fremmed. Af Fedtstoffer (Smør, Margarine eller Fedt) faar de 125 g pr. Uge, men der er Fremgang, og det beroliger Befolkningen.

Naar Holland i Dag er saa at sige rippet for alt, hænger dette sammen med Okkupationsmyndig- hedernes Grundighed. Den samlede Fagbevægelses

Formuer, Bygninger, Rekreatiohshjem m. v. blev beslaglagt. Det samme gjaldt Organisationernes Pensionskasse. Nogle af Bygningerne er ganske vist tilbageleveret, men de kontante Formuer samt alt Inventar af enhver Art — det være sig Kontor- møbler, Skrivemaskiner, Regnemaskiner, Senge og Sengetøj fra Feriehjemmene o. s. v. — er fjernet; nogle Bygninger er ogsaa fuldstændig ødelagt.

Under Jernbanestrejken sagde Tyskerne, at naar Banenettet ikke blev benyttet, kunde de lige saa godt tage Materiellet. De fjernede derfor i stor Udstrækning Køreledningsnettet fra de elektriske Strækninger. Ogsaa Skinner, Vogne og Lokomotiver fjernede man; en stor Del af Diesel-Motorvognene blev solgt, saa vidt vides til Rumænien, talrige Ma- skiner rundt omkring i Værksteder og Fabriker blev taget af Fundamentterne og flyttet til Tyskland.

Som et Eksempel paa den hollandske Befolknings Forstaaelse af Jernbanepersonalets Indsats under Strejken oplyste Joustra endvidere, at Befolkningen i Friesland (det nordlige Holland) havde indsamlet ca. 250 000 Kr. til Jernbanepersonalet som en Tak og Paaskønnelse for deres heltmodige og udhol- dende Kamp, særligt under de 8 Maaneders Strejke. Desuden har hver Jernbanemand af den holl. Re- gering faaet en Gavepakke paa 2 kg.

Paa de hollandske Jernbanemænds og de hol- landske Jernbaners Generaldirektorats Vegne ud- talte Joustra sluttelig en dybtfølt Tak og Beundring for de danske Jernbanemænds storslaede Hjælp overfor hollandske Kammerater, hvilket har givet sig Udslag paa den Maade, at der i Løbet af ganske kort Tid var fremkommet Ønske om at modtage 1000 hollandske Jernbanemandsbørn. Dette er et Bevis paa de danske Kammeraters Hjælpsomhed, internationale Forstaaelse og Solidaritetsfølelse. Det havde for ham været rørende at se den Kærlig- hed og Omsorg, med hvilken Plejeforældrene mod- tog de hollandske Børn. Det vilde han aldrig glemme.

EN PENSIONS KAPITALISERING

Ved visse Lejligheder tales der Mand og Mand imellem om Pensionen, der hævdes ikke altid at være af lige stor Værdi, idet mange Tjenestemænd jo ikke oplever at faa Pension og heller ikke efter- lader sig Enke eller pensionsberettigede Børn, og da der kun yderst sjældent er Lejlighed til at se en Pension kapitaliseret, staar de fleste uden nogen særlig Indsigt paa dette Omraade.

„Giv Agt“, der er Medlemsblad for vore Kol- leger ved Privatbanerne, har for nylig bragt spe- cificerede Oplysninger vedr. Værdien af Persona- lets Pensionskrav i den for snart 5 Aar siden ned- lagte Nr. Nebel—Tarm Jernbane, hvis Likvidations- bo for kort Tid siden er afsluttet. Disse Oplysninger er ret interessante, vi gengiver derfor et Uddrag deraf.

Til Orientering tjener følgende vejledende Bemærkninger: For Privatbanepersonalets Vedkommende er Pensionsforholdene ordnet paa den Maade, at selve Grundpensionen udredes af Privatbanernes Pensions- og Enkekasse, medens Reguleringstillæget til Pensionerne betales af de respektive Banebestyrelser. Efter at Nr. Nebel-Banen havde indstillet sin Virksomhed, kunde Banens Funktionærer ikke forblive i Pensionskassen, men maatte udtræde heraf, hvorefter denne Kasse skulde yde en Udtrædelsesgodtgørelse, der blev omsat til en aarlig Livrente, som dog var adskilligt mindre end den paaregnede Pension. Kapitalværdien af Forskellen mellem den Pension, vedkommende Tjenestemænd egentlig havde Krav paa, og det Beløb, de opnaaede, krævede de af Banens Likvidationsudvalg, hvor de ligeledes anmeldte Krav paa Værdien af det dem til deres Pension tilkommende Reguleringstillæg.

For en enkelt af de Funktionærer, det drejer sig om, gengiver vi her Udregningen af Værdien af den Pension, han maatte give Afkald paa:

Løbe Nr. 47, P. Eskesen.

Ved Banens Likvidation har han Krav paa en Pension paa 1.583 Kr. 49 Øre med tilhørende evt. Enkepension paa 931 Kr. 47 Øre og evt. Børnepension til 3 Børn (født ²⁵/₁₁ 1923, ³¹/₁ 1925 og ²³/₇ 1928 til deres 18. Aar). Da Pensionskassen skal udrede en Udtrædelsesgodtgørelse, der efter Pensionskassens nye Vedtægter omskrives til en aarlig Livrente fra Pensionskassen paa 533 Kr. 75 Øre med tilhørende evt. Enkeforsørgelse paa 313 Kr. 95 Øre samt evt. Børneforsørgelse paa 144 Kr., hvis der er 3 understøttelsesberettigede Børn, 106 Kr. til 2 Børn og 56 Kr. til 1 Barn, vil Funktionæren stille Krav i Banens Bo om Værdien af en Pension paa 1.049 Kr. 74 Øre med tilhørende evt. Enkepension paa 617 Kr. 52 Øre og evt. Børnepension paa 306 Kr. til 3 Børn, 224 Kr. til 2 Børn og 124 Kr. til 1 Barn. Værdien heraf udgør Kr. 16.458,00 Endvidere anmelder Funktionæren Værdien af det ham som Pensionist tilkommende Reguleringstillæg og Midlertidigt Tillæg paa 712 Kr. 33 Øre (med tilhørende Tillæg til evt. Enkepension paa 605 Kr. 46 Øre). Værdien heraf udgør Kr. 11.868,00 P. Eskesens Krav ialt Kr. 28.326,00

Det fremgaar heraf, at den Livrente, der nu er sikret den paagældende (533 Kr.), er 1050 Kr. lavere end den Pension, han rettelig kunde tilkomme; ligesom ogsaa Enkepensionen og den eventuelle Børnepension bliver nedsat. Værdien heraf samt af Reguleringstillæget til Pensionen er kapitaliseret til et Beløb paa godt 28 000 Kr.

Likvidationsboet maatte paa denne Maade udrede noget over 166 000 Kr., som var den beregnede Værdi af de bortfaldne Pensionsrettigheder for Banens 4 Funktionærer. Det øvrige Personale var fælles med Varde—Nr. Nebel Banen og kom derfor ikke ind under Likvidationen.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Samarbejde!

Der kan ikke være Tvivl om, at den Freds- og Frihedsfest, de københavnske Afdelinger afholdt d. 18. Juli, danner Indledningen til et nærmere Samarbejde mellem Afdelingerne. Hvad man end maatte mene eller ønske, er det Samarbejde og ikke Isolering af de fælles Sager, Kollegerne nu ønsker sat i Forgrunden.

Uvist af hvilken Grund har det ikke i Besættelsesaarene været muligt at faa et Fællesmøde i Stand. Først paa Afd. 1's Generalforsamling i Aar blev der vedtaget et Forslag, som gik ind for et Fællesmøde mellem Afdelingerne. Det maa i denne Forbindelse tilføjes, at Afd. 2 og de to Motorfører-Afdelinger længe har været indstillet paa Samarbejde og Fællesmøder. Disse 3 Afdelinger har godt kunnet arrangere fælles Juletræ og Foredrag og — hvor grotesk det end kan lyde — med Indbydelse til Lokomotivførerne at kunne deltage som Gæster.

Denne Gæste-Rolle maa nu være udspillet, og Udviklingen gaa i et varigt Samarbejde mellem Afdelingerne. Paa det faglige Omraade maa det være muligt at faa Emner, der kan interessere, saa Kollegerne med Tolerance kan diskutere Sagerne paa en saadan Maade, at der skabes Tilslutning og Lyst til at fortsætte.

Det udmærkede kammeratlige Sindelag, som stod sin Prøve i Besættelsesaarene, maa i den kommende Tid kunne udvikles til at befæste vort Fundament: Enighed, Kundskab og Hjælp.

O. Løvborg, Lokf., Gb.

Hvad vil den ny Tid bringe?

Paa den nys afholdte Kongres udtalte Formanden i sin Beretning en Beklagelse over Resultatet af Urafstemningen ang. Indmeldelsen i D. s. F., og han sagde til Slut, at Hovedbestyrelsen maatte tage dette til Efterretning.

Under Diskussionen om Beretningen lød Røster baade for og imod Indmeldelsen i D. s. F., og da Formanden replicerede, udtalte han: „Nu maa der for en rum Tid være Ro om Spørgsmaalet: Indmeldelse i D. s. F. Vi kan anstændigvis ikke foreløbig komme til D. s. F. om Indmeldelse, og slet ikke nu op imod en Lønningslovrevision kan dette ske.“ Dette burde Kongressens Repræsentanter have taget til Efterretning. Men hvad skete der straks efter? Et Forslag fra O. Løvborg, Gb., blev læst op, og dette gik ud paa en Henstilling til Hovedbestyrelsen at tage Spørgsmaalet om Indmeldelse i D. s. F. op igen og søge Indmeldelsen løst paa tilfredsstillende Maade. Denne Henstilling vedtoges med 60 Stemmer mod 18 Stemmer.

Paa Kongressen i Aarhus 1941 var det ogsaa O. Løvborg, dengang Struer, der bragte Spørgsmaalet frem om Indmeldelse i D. s. F., hvorefter Kongressen i København 1943 vedtog at sende Forslaget

til Urafstemning, som resulterede i, at det forkastedes med stort Flertal.

Nu skriver O. Løvborg i sin Artikel i D. L. T. Nr. 10: „Det kan siges nu, at det ikke var under gunstige Forhold, denne Urafstemning fandt Sted, og at mange Kolleger ikke vilde eller ikke kunde indse, at naar Fredens Gerning skulde øves, vilde der opstaa nye Problemer for det danske Samfund, ja, for hele Verden, som ogsaa i høj Grad kom til at berøre Lokomotivmændene.“

Jeg tror, Løvborg skulde være den sidste til at komme med en Udtalelse om, at mange Kolleger ikke vilde eller ikke kunde indse, o. s. v. — for hvad sagde Formanden til Løvborg paa Kongressen? Ja, jeg skal nøjes med at citere een Udtalelse, og det er denne: „Jeg vil henstille til dig, Løvborg, i Fremtiden at gaa stille med Dørene!“

Løvborg skriver videre i sin Artikel, Side 96, første Spalte, næstsidste Stk.: „Tre Kongresser har med betydelig Majoritet vedtaget, at Dansk Lokomotivmands Forening skulde tilslutte sig de Samvirkende. Hovedbestyrelsen bør derfor tilrettelægge det videre Arbejde i Spørgsmaalet, saa der — enten i Form af en ny Urafstemning eller gennem Vedtagelse paa en ekstraordinær Kongres — kan foreligge endelig Afgørelse i nogenlunde nær Fremtid!“

Efter denne Udtalelse kan Løvborg altsaa tænke sig, at Spørgsmaalet kan løses uden om de menige Medlemmer i D. L. F. paa en ekstraordinær Kongres! Løvborg er her inde paa Diktatur, endskønt han som Demokrat burde være Tilhænger af Stemmesedlen! Det er dog Medlemmernes vitale Interesser, her er Tale om, og ikke Kongresrepræsentanternes personlige Meninger, som skal være gældende. Derved opstaa Spørgsmaalet, om vore Kongresser er indifferente, og det skulde jo ikke være Mening! Se blot paa Afstemningsresultaterne fra Urafstemningen i 1943, og hold dette frem for Udtalelsen i Løvborgs Artikel:

„Tre Kongresser har med betydelig Majoritet vedtaget, at Dansk Lokomotivmands Forening skulde tilslutte sig de Samvirkende!“ Resultatet kan kun blive, at Repræsentanterne paa de tre Kongresser har svigtet de Medlemmer ude i Afdelingerne, som sendte dem paa Kongressen!

Dette skulde den nye Tid, som kommer, og de Mænd, som skal bygge den nye Tid op, vise: At Ærlighed i Fremtiden skal sættes i Højsædet, at Medlemmernes eneste Vaaben, „Stemmesedlen“, ikke skal knæses, men at der tages tilbørligt Hensyn til denne! Thi inden for Lokomotivmændenes Rækker er der Medlemmer, som tilhører andre politiske Partier end Socialdemokratiet, og de er vel lige saa gode Kolleger derfor? Har disse Kolleger ikke ogsaa staaet paa en meget udsat Post i de forløbne 5 Aar og mærket, hvad Diktatur var? I Fremtiden vil vi bort fra Diktatur og lade Stemmesedlen tale!

Der tales saa meget om den ny Tid, og ingen ved endnu, hvad den Tid vil bringe; men et kan vi gøre, og det er at paabegynde Genopbygning af Sammenholdet og Samarbejdet i de lokale Afdelinger, for er Fundamentet solidt, skal Dansk

Lokomotivmands Forening nok blive den Grundpille, som danske Lokomotivmænd ser op til i Ærbødighed.

Th. Frandsen, Gb.

Det er ganske simpelt Misbrug af Ord, naar Th. Frandsen vil benytte en Udtalelse paa Kongressen fra min Side til Løvborg om at gaa stille med Dørene og bringe denne Udtalelse i Forbindelse med Spørgsmaalet om Indmeldelse i de samvirkende Fagforbund, thi Frandsen ved godt, at det var sagt i en helt anden Forbindelse.

Jeg mistænker ikke Frandsen for med sine forskellige Udtalelser i Artiklen ligesom at ville gøre mig mere lunken overfor de Samvirkende, men der skal ikke herske nogen som helst Tvivl om, hvor jeg staar i dette Spørgsmaal.

Jeg anser det fortsat for at være et meget stort Fejlgreb, at vi ikke i 1943 fik Indmeldelsen i Orden, saa vi i Dag kunde have deltaget i det kæmpe-mæssige Opbygningsarbejde, der skal foregaa, ikke mindst for Arbejdere og Tjenestemænd i dette Land. Det vil altid være beskæmmende for en Organisation at tro, man er sig selv nok, for man vil en skønne Dag opdage, at man er sat udenfor og faar Lov til at passe sig selv. Det ønsker Lokomotivmændene absolut ikke, hertil er de for ærekære. Jeg tror fuldt og fast paa, at Fundamentet i vor Organisation er solidt nok, og skulde der virkelig vokse en overvejende Stemning op blandt vore Medlemmer for en Indmeldelse, da finder vi nok baade en ærlig og demokratisk Form for at faa det gennemført, og du skal se, Frandsen, vi skal nok *allesammen* befinde os godt ved Forandringen.

Soph. Jensen.

Nye Lyntog i Norge.

Allerede en Maaned Tid efter at Norge var blevet frit, kørtes der Prøvetog med et helt nyt Togsæt. Aggregatet bestaar af 2 Motorvogne, i hvilke der er Førerrum og Bagagerum samt nogle enkelte Siddepladser og en mellemløbende Personvogn med Plads til 165 rejsende. Togsættet skal løbe i den nævnte Formering, men der er intet til Hinder for, at 2 Aggregater kan kobles sammen.

Det nu leverede 3-Vognssæt blev bestilt allerede i 1939, og under Okkupationen blev der flere Gange fra tysk Side rettet Forespørgsler om, hvornaar de nye Tog blev færdige og kunde tages i Brug, men fra de norske Statsbaners Side forstod man bestandigt at faa forklaret, at der endnu manglede dette eller hint. Paa denne Maade lykkedes det at undgaa, at Tyskerne fik fat i disse nye Tog.

Det første Tog er beregnet til Anvendelse paa Strækninger med elektrisk Drift, men der bliver bygget tilsvarende Tog med Dieselmotorer, og det paaregnes, at disse bliver færdige allerede i Efteraaret. Det er Mening, de skal sættes ind paa Strækningerne Oslo—Bergen og Oslo—Trondheim.

De nye Tog er meget lette; de 3 Vogne vejer tilsammen 102 Tons, og de 4 Motorers Maskinkraft er tilsammen 1000 HK. De accelererer meget hurtigt, men det er ikke Mening, de skal køre Tog, som standser ved alle Stationer. Man paaregner derfor en væsentlig Besparelse i de hidtidige Rejsetider.

ENGELSK LOKOMOTIVBYGGERI I 1942

De engelske Lokomotivfabrikker har i 1942 gjort sig store Anstrengelser for at indfri de Krav, der stilledes til dem. Jernbanerne brugte selv flere Lokomotiver end andre Aar, og England maatte desuden stille Lokomotiver til Raadighed for de Krigsskuepladser, paa hvilke Englands Allierede kæmpede, saaledes er f. Eks. et stort Antal Lokomotiver og Jernbanevogne leveret til Iran, for at der kunde sendes Krigsmateriel til Rusland over den iranske Tværbane. Talangivelser over disse Leverancer er, som man let kan tænke, ikke offentliggjort, men det er dog bekendt, at de engelske Jernbaner i 1941 maatte afgive 143 svære Godstogslokomotiver, som nu efter en grundig Istandsættelse og nogle Ændringer tjener russiske Formaal.

De engelske Lokomotivfabrikker er i udstrakt Grad omstillet til Fabrikation af Krigsmateriel og har derfor ikke kunnet beskæftige sig saa meget med Lokomotivbyggeri. England maatte derfor indføre amerikanske Lokomotiver; de britiske Tropper i Nordafrika befordredes ogsaa af amerikanske Lokomotiver. De første otte Lokomotiver fra de Forenede Stater indførtes i December 1942; det var 1 D-Lokomotiver, som vejer 130 t og har en Trækkeevne af 14 300 kg. De er bestemt til at fremføre Godstog paa indtil 1 500 t.

For at spare Raastof og Arbejdskraft og fremskynde Lokomotivbyggeriet er Lokomotivtyperne i England normaliseret, og det paastaas, at et Lokomotiv nu kan bygges for det halve af, hvad de tidligere kostede. Jernbaneværkstederne, i hvilke de engelske Baner ikke blot reparerer deres Lokomotiver, men ogsaa bygger nye, har i særlig Grad interesseret sig for „Modernisering“ af Lokomotiver, da det har vist sig, at der ved Ombygning hurtigere kan stilles et Lokomotiv til Raadighed end ved Bygning af nye.

Siden 1942 har Forsyningsministeriet (Ministry of Supply) modtaget et stort Antal Lokomotiver af en meget forenklet Konstruktion. De har Akselanordningen 1 D, to Dampcylindre 482+660 mm, Ristesteval 2,14 m² og Damptryk af 16 kg/cm². Tjenestevægten er 72 t, hvoraf 62 t udgør Adhæsiønsvægten. Trækkekraften andrager 15 530 kg. Lokomotiverne er udrustet med Westinghouse-Trykluftbremse, Vakuumbremse og Dampbremse. Fyringen kan hurtigt omstilles fra Kul til Olie. Den 4-akslede Tender er forholdsvis stor, da Lokomotiverne muligvis vil komme til at gøre Tjeneste i Lande, hvor der er langt mellem Forsyningsstederne for Kul og Vand. Tenderen kan tage 9 t Kul og 22,7 m³ Vand og vejer med disse Forraad 56 t. Sidst i 1942 skal det første af disse Lokomotiver være sat ind i Driften. De er bestemt til at trække Tog paa 500 til 700 t med Hastigheder af 50 til 65 km/T. De er malet med khakilignende Farve, faar intet Navn, som det jo ellers er almindeligt i England. men betegnes med Bogstaverne „WD“ (betyder formodentlig War Department) og et Nummer.

Omstillingen af Lokomotivværkstedernes Fabrikation af Krigsmateriel til Bygning og Ombygning

af Lokomotiver, der i lang Tid var indskrænket, førte til Vanskeligheder med Arbejderne, da de fra det højere lønnede Arbejde ved Krigsmateriellet hentedes tilbage til Lokomotivbyggeriet.

For at udnytte Lokomotiverne bedre er der tilføjet dem større Maksimalbelastning. Lokomotiver paa Sydbanen, som før Krigen belastedes med 11 Truckvogne, trækker nu 16—17 af disse Vogne. Et for alle Togarter egnet Lokomotiv paa London & Nordøst-Banen befordrer nu Tog paa 26 Vogne med 1300 rejsende til London. Ogsaa Godstogene er forstærket. Tog med Jernerts vejer nu 1700 t, og med Kultogene paa London—Midland & Scottis-Banen, der fremføres af Beyer-Garrat-Lokomotiver, er man gaaet op til Tog paa 86 Vogne à 13 t, hvorved Tøget med Pakvogn og Lokomotiv vejer 1400 t. Tidsrummet mellem Lokomotivernes Værkstedreparation er ogsaa forlænget betydeligt.

Die Lokomotive.

D. S. B.s Regnskabsresultat 1944—45.

Statsbanernes Driftsindtægter, Driftsudgifter og Regnskabsresultatet for Finansaaret 1944—45 udgør følgende Beløb i Forhold til Aaret før:

	April—Marts	
	1944/45	1943/44
Personbefordring	147 500 000	143 260 000
Gods- og Kreaturbefordring	131 700 000	152 070 000
Postbefordring	8 880 000	8 930 000
Andre Indtægter	10 290 000	9 940 000
Indtægter i alt	298 370 000	314 200 000
Driftsudgifter	251 340 000	232 940 000
Driftsoverskud	47 030 000	81 260 000
Afskrivning	67 420 000	74 330 000
Forrentning	10 210 000	11 760 000
Statens Tilskud til Driften	30 600 000	4 830 000

I de anførte Indtægter er ikke medregnet ca. 13 Mill. Kr. for tyske Militærtransporter i Februar—Marts 1945, idet dette Beløb ikke var afregnet ved Tysklands Kapitulation.

Bortset fra dette uerholdelige Beløb har Indtægten for de tyske Militærtransporter i Finansaaret 1944/45 andraget ca. 62,3 Mill. Kr., d. v. s. ca. 6,6 Mill. Kr. mindre end i Finansaaret 1943/44.

Alt i alt er *Driftsindtægterne*, ca. 298,4 Mill. Kr., faldet med ca. 15,8 Mill. Kr.

De egentlige *Driftsudgifter*, ca. 251,3 Mill. Kr., er steget med ca. 18,4 Mill. Kr. Hovedparten af Stigningen falder paa Lønningskonti, medens Brændselsudgiften kun er steget med knap 1 Mill. Kroner.

Driftsoverskuddet er saaledes faldet med ca. 34,2 Mill. Kr.

Foruden den ordinære Afskrivning paa ca. 5,4 Mill. Kr. er der afskrevet ekstraordinært 62 Mill. Kr., medens der i 1943/44 var en ekstraordinær Afskrivning paa 69 Mill. Kr.

Det samlede Resultat af Driften, samt Afskrivning og Forrentning m. m. er, at Statens Tilskud til Driften bliver ca. 30,6 Mill. Kr. mod ca. 4,8 Mill. Kr. i 1943/44.

Uheldsforsikringsforeningen for De danske
Statsbaners Personale.

Driftsregnskab for Regnskabsaaret

1. Dec. 1943—30. Nov. 1944.

	INDTÆGT:	Kr.	Ø.
1. Skadereserve fra forrige Aar.....		25 000.	00
2. Indbetalt Præmie		65 590.	36
3. Renter		6 223.	47
		<u>96 813.</u>	<u>83</u>

	UDGIFT:	Kr.	Ø.
1. Erstatninger		47 086.	50
2. Lægehonorarer m.m.....		944.	50
3. Administration:	Kr. Ø.		
a. Lønning til Styrelse og Med-			
hjælp	9 493.	50	
b. Præmieopkrævning	2 570.	16	
c. Repræsentantskabet	1 662.	84	
d. Styrelses- og Revis onsmø-			
der	407.	80	
e. Indmeldeshonorarer....	1 531.	25	
f. Porto og Telefoner.....	1 107.	79	
g. Stempelmærker	108.	00	
h. Maskinskrivning	154.	00	
i. Tryksager	659.	53	
j. Juridisk Assistance	50.	00	
k. Depotafgift	99.	01	
l. Diverse (Repræsent. m. m.)	917.	50	
m. Afskrivning paa Inventar .	150.	59	
		<u>18 911.</u>	<u>97</u>
4. Overført til Skadereservefonden.....		28 000.	00
5. » » Reservefonden.....		1 870.	86
		<u>96 813.</u>	<u>83</u>

Status pr. 30. November 1944.

	AKTIVER:	Kr. Ø.	Kr. Ø.
1. 22000 Kr. 4 pCt. Statsobl.			
af 1942. Kurs pr. 30. No-			
vember 1944 101½	22 330.	00	
2. 11000 Kr. 4 pCt. Statsobl.			
af 1941. Kurs pr. 30. No-			
vember 1944 102½	11 275.	00	
3. 5000 Kr. 5 pCt. Statens Bol-			
ligfond 3. Serie. Kurs pr. 30.			
November 1944 108¾	5 437.	50	
4. 16000 Kr. 4½ pCt. Kbh. Komm.			
Laan af 1937. Kurs pr. 30.			
November 1944 105½	16 880.	00	
5. 17000 Kr. 4 pCt. Kbh. Komm.			
Laan af 1934. Kurs pr. 30.			
November 1944 104	17 680.	00	
6. 9000 Kr. 5 pCt. Komm. Kred-			
itf. 3. Serie. Kurs pr. 30.			
November 1944 105	9 450.	00	
7. 4000 Kr. 4 pCt. Komm. Kred-			
itf. 8. Serie. Kurs pr. 30.			
November 1944 100½	4 020.	00	
8. 5000 Kr. 4½ pCt. Kbhvn. Kred-			
itf. 10. Serie. Kurs pr. 30.			
November 1944 104	5 200.	00	
9. 20000 Kr. 4 pCt. Kbhvn. Kred-			
itf. 11. Serie. Kurs pr. 30.			
November 1944 100	20 000.	00	
10. 9000 Kr. 4 pCt. Østift. Kred-			
itf. 16. ditf. Serie. Kurs pr. 30.			
November 1944 100	9 000.	00	
11. 16000 Kr. 4 pCt. Østift. Kred-			
itf. 14. Serie. Kurs pr. 30.			
November 1944 100	16 000.	00	
12. 12000 Kr. 4 pCt. Østifternes			
Kreditf. 13. Serie. Kurs pr.			
30. November 1944 100½ ...	12 060.	00	
		<u>149 332.</u>	<u>50</u>

	Overført...149 332.	50
13. 12000 Kr. 4 pCt. Østifternes		
Kreditf. 11. Serie. Kurs pr.		
30. November 1944 101¼ ...	12 150.	00
Nominal Værdi: 158 000 Kr.		
	Kurs Værdi	161 482. 50

	Inventar.	Kr.	Ø.
14. Inventarets Værdi den 1. De-			
cember 1944.....	1505.	93	
Afskrivning 10 pCt af 1505,93	150.	59	
		<u>1 355.</u>	<u>34</u>

	Bank Konto.	Kr.	Ø.
15. Bankbeholdning i Den danske			
Landmandsbank:			
Check Konto Nr. 353	1 126.	24	
Indlaans Konto Nr. 66041 ..	353.	28	
		<u>1 479.</u>	<u>52</u>
16. Kontant og Giro Beholdning	4 083.	74	
		<u>168 401.</u>	<u>10</u>

PASSIVER: Kr. Ø. Kr. Ø.

1. Overført fra Driftsregnskabet	28 000.	00
--	---------	----

	Reservefonden.	Kr.	Ø.
2. Beholdning pr. 1. Decbr. 1943.	121 267.	34	
Overført fra Driftsregnskabet.	1 870.	86	
Overført fra Bonusfonden. ...	4 139.	19	
Beholdning pr. 30. Novbr. 1944	127 277.	39	

	Bonusfonden.	Kr.	Ø.
3. Beholdning pr. 1. Decbr. 1943.	4 139.	19	
Overført til Reservefonden ...	4 139.	19	
Beholdning pr. 30. Novbr. 1944	0.	00	

	Kursreguleringsfonden.	Kr.	Ø.
4. Beholdning pr. 1. Decbr. 1943.	10 752.	71	
Kurstab ved udtrukne Obliga-			
tioner	840.	00	
Kursregulering pr. 30. Novbr.			
1944.....	3 211.	00	
Beholdning pr. 30. Novbr. 1944	13 123.	71	
		<u>168 401.</u>	<u>10</u>

København, 26 Januar 1945.

SOPH. JENSEN. P. FROM HANSEN.
CH. PETERSEN. C. A. GUSTAVSEN.

Ovenstaaende Regnskab er revideret og fundet i Overensstemmelse med Bøger og Bilag. De opførte Bank-, Obligations- og Kontantbeholdninger er kontrolleret ved Eftersyn.

København, 27. Januar 1945.

A. HEEDE. C. F. W. POULSEN.

»Under Vingehjulet«.

Digtsamling af Overportør C. Hougaard.

Overportør Chr. Hougaard har udsendt en Digtsamling under ovenstaaende Navn. Den kan anbefales til enhver Jernbanemand og andre, som har Interesse i Jernbanepersonalets Gerning.

Digtene tilkendegiver, at Forfatteren er alsidig indstillet paa Problemernes Omraade. Det er ingenlunde enkelte Kategorier men flere forskellige Tjenestegrene og Emner indenfor Jernbanelivet hans Digte omhandler. Naar Bogen er læst, opdager man, at ens Gerning indeholder adskillig Romantik og Skønhed.

Som det fremgaar af omstaaende Annonce, koster Digtsamlingen 5 Kr. Den kan bestilles hos Overportør C. Hougaard, Aarhus H.



JUBILÆUM

Den 10. Oktober kan Lokf. S. P. Brøndum, Aarhus, fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Statsbanerne.

Brøndum, der hører til de saakaldte Evighedsaspiranter, begyndte som Ekstrahaandværker i Tønder den 10. Oktober 1920 og forfremmedes 5 Aar senere til Lokfyrb. i Vamdrup, men da hans vestjydske Natur ikke i noget Tilfælde har fornægtet sig søgte han og kom i Løbet af 10 Maaneder til Herning. Forholdene dér maa efterhaanden have syntes Jubilaren for smaa, thi 5 Aar senere søgte han til Aarhus, hvorfra han forfremmedes til Lokomotivfører den 1. Marts 1942 med Station i Langaa, for endeligt at vende tilbage til Aarhus den 1. Januar 1944.

Brøndum hører til den Slags Mennesker, man ikke behøver at se for at vide, han er til Stede, det kan man altid høre.

Aarhus Lokfører Afdeling ønsker dig til Lykke paa Dagen og haaber du maa bevare dit lyse Sind og smittende gode Humør langt ud i Fremtiden.

A. S.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes.

Lokomotivfører C. M. Johansen, Gb.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes venligst.

Lokomotivfører S. H. Broe, Aarhus.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for den store Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum, særlig takker jeg Kollegerne i Odense og Nyborg for de smukke Gaver.

Det glædede mig meget at hilse paa d'Herr. Repræsentanter, Kolleger og Medansatte, der med Maskiningeniøren i Spidsen besøgte mig i mit Hjem og bidrog til at gøre det til en for mig uforglemmelig Dag og et herligt Jernbaneminde rigere.

L. C. D. R. Sørensen, Lokfører, Odense.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

C. F. Jensen, Lokfører, Tdr.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden ved mit Jubilæum.

H. Foldberg, Lokfører, Haderslev.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

H. Petersen, Fredericia.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min Hustrus Bisættelse.

Paa Børnenes og egne Vegne
Th. Olsen, Lokfører, Gb.

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mands, pens. Lokfører N. K. Andersens Bisættelse.

Marie Andersen, Kbhvn.

Aflysning.

Jubilæumsfesten i Tønder den 16. September er paa Grund af indtrufne Omstændigheder aflyst.

Festudvalget.

Regnskab for Kong Christian den IX's Understøttelsesfond fra 1. April 1944 til 31. Marts 1945.

Indtægt.	Kr. Ø.
Beholdning fra Regnskabsaaret 1943/44	84. 39
Udtrukne Obligationer	7 000. 00
Indbetalte Bidrag	64. 00
Modtagne Gaver	40. 00
Indvundne Renter:	Kr. Ø.
Af Obligationer	1 103. 00
Af Bankbog 80973	11. 33
	1 114. 33
	8 302.72

Udgift.	Kr. Ø.
Indkøbte Obligationer	7 088. 96
Udbetalte Understøttelser, 11 Portioner à 100 Kr.*)	1 100. 00
Portoudgifter	8. 22
Beholdning den 31. Marts 1945	105. 54
	8 302.72

*) Understøttelserne er udbetalt til Enkerne efter en Banarbejder, Haandværker, Lokomotivfører, Motorfører, Trafkassistent, Undermaskinmester, pens. Jernbanepakmester og Kontorbud samt en Lokomotivfører, pens. Skibsfyrbøder og en Datter af atdød Stationsforstander.

STATUS DEN 31. MARTS 1945

Beholdninger.	Kr. Ø.
Beholdning i den danske Landmandsbank	105. 54
Obligationer ifølge forrige Regnskab til paa-lydende Værdi	25 200. 00 24 065. 27
indfriet i Aarets Løb	7 000. 00 6 757. 00
	18 200. 00 17 308. 27
indkøbt i Aarets Løb	7 000. 00 7 088. 96
herefter Beholdning ..	25 200. 00 24 397. 23
	24 397. 23
	24 502. 77

Gæld.	Kr. Ø.
Fondets Kapital:	Kr. Ø.
1) Obligationer bogført for	20 000. 00
2) Obligationer bogført for	4 105. 25
	24 105. 25
Beløb til Disposition	397. 52
	24 502. 77

København, den 31. Marts 1945.

sign. Knutzen.

/sign. N. Roed, Sekr.

Regnskabet er revideret og fundet i Overensstemmelse med de foreliggende Bilag. Beholdningen var til Stede.

København, den 21. April 1945.

sign. L. Thorup.

sign. C. J. Wieth.

Foreningen af Pensionister ved De Danske Statsbaner

afholdt under stor Tilslutning Generalforsamling i Aarhus den 22. August. Bl. a. vedtoges det at overføre Halvdelen af Driftsoverskudet for 1944/45 til Foreningens Understøttelsesfond, samt at søge tilvejebragt Samarbejde med Pensionistforeninger fra andre af Statens Etater. — Endvidere sluttede Generalforsamlingen sig til Tanken om Oprettelse af et Medlemsblad. Bestyrelsen bemyndigedes til at søge Tanken realiseret. —

Bestyrelsen har konstitueret sig saaledes: Formand, Togfører H. C. Jørgensen, Blytsvej 7, København F., Kasserer, Togfører M. Kristensen, Hobrovej 46, Randers, og Sekretær, Banearbejder N. C. Madsen, Flensborggade 1, København V.

Skemaer til Udfyldning i Anledning af den kommende Uddeling af Legater, kan rekvireres hos Formanden.

P. B. V.

H. C. Jørgensen.



Lokomotivførers modige Optræden under Ammunitionsekspllosionen i Aarhus.

I Forbindelse med Dagspressens Omtale af den frygtelige Ulykke i Aarhus den 14. Juli, hvor over hundrede Mennesker blev kvæstet som Følge af Eksplosion i nogle Jernbanevogne med Miner, Granater o. s. v., bliver Lokomotivfører Th. Lindgreen, Ar., rosede omtalt for den resolute og heltemodige Optræden, han udviste. Lindgreen tilbød med sin Rangermaskine at fjerne de brændende Ammunitionsvogne, der endnu ikke var sprunget i Luften, men som, hvis der ikke blev foretaget noget, inden Ilden trængte ind til Sprængstofferne, vilde foraarsage yderligere omfattende Ødelæggelser. Han kørte hen til Vognene og fik dem ved Hjælp af et Par Frihedskæmpere, hvis Navne ikke er oplyst, koblet til Lokomotivet og kørt ud under en Vandkran i Mølleengen, hvorefter denne blev sat i Virksomhed og Ilden slukket, inden Vognenes farlige Indhold var bragt til at eksplodere.

Lindgreen har ikke kunnet give Oplysning om, hvem de to Mand var, som assisterede ham, idet de sprang af Maskinen, saa snart der var koblet til Vognene.

Et Minus paa 28 Mill. Kr.

April Kvartal 1945 er sikkert de 3 Maaneder i den nuværende Generations Levetid, hvor Statsbanernes Trafik har været paa det laveste Niveau. Bortset fra den københavnske Nærtrafik var der i Tiden 15. Marts—25. Juni kun Persontogskørsel 3 Dage om Ugen; ja paa Fyn og i Jylland kørtes der fra 20. April—15. Maj overhovedet kun Godstog.

Naturligvis maatte en saadan Nedgang i Trafikken give sig mærkbart Udslag i Regnskabet, hvad selvsagt ogsaa gælder de i de brændelseskatastrofale Dage gennemførte omfattende Restriktioner for Godsbefordringen, saa der praktisk talt kun blev modtaget livsvigtige Befordringer til Transport. Statsbanernes Regnskabsoversigt for April Kvartal i Aar udviser som Følge deraf en Nedgang paa 28,2 Mill. Kr. sammenlignet med ifjor.

Driftsindtægterne er faldet med 29,1 Mill. Kr., fordelt med 15,8 Mill. paa Personbefordringen, 12,3 Mill.

paa Godsbefordringen, 0,8 Mill. paa Postbefordringen og 0,2 Mill. paa andre Indtægter. Driftsudgifterne gik kun ned med 0,8 Mill. Kr., hvorefter Slutresultatet bliver, at der for April Kvartal i Aar maa noteres et Driftsoverskud paa 5 Mill. Kr. mod et Driftsoverskud paa 23,2 Mill. i samme Kvartal i Fjor.

Det er derfor glædeligt, at Regnskabet for Juli Maaned d. A. udviser et langt gunstigere Billede, idet der, naar bortses fra de i Juli f. A. indtjente 6,1 Mill. Kr. for tyske Militærtransporter, er et Overskud paa 3,5 Mill. Kr. i Juli i Aar mod 5,6 Mill. Kr. i samme Maaned 1944.

Personalia.

Forflyttelse efter Ansøgning under 3.—8.—45:
Lokfyrbøder S. Ø. Hermansen, Helsingør, til Esbjerg.

Udnævnelse fra 1.—9.—45:
Lokomotivmester II H. A. Nielsen, Nyborg, efter Ans. if. Opslag til Lokomotivmester I, Padborg.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

F. O. Christensen, Brande, i Brande.

B. V. Olsen, Kbh. Gb., i Padborg.

E. E. Jensen, Viborg, i Brande.

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

H. B. Larsen, Vordingborg, i Kbh. Gb.

V. M. Kantso, Vordingborg, i Kbh. Gb.

K. K. Knudsen, Struer, i Herning.

H. C. Fischer, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.

S. A. Martinsen, Kalundborg, i Padborg.

S. A. Thomsen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.

W. L. V. Andersen, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.

J. A. Sindahl, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.

V. N. Tribler, Korsør, i Padborg.

A. B. Jensen, Slagelse, i Padborg.

H. F. C. Wolfram, Kbh. Gb., i Kbh. Gb.

C. B. S. Jørgensen, Gedser, i Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—9.—45:
Lokomotivførerne:
C. Olesen, Struer, til Kbh. Gb.
O. E. D. Madsen, Brande, til Struer.
A. A. Jensen, Padborg til Nykøbing F. (Depotforstander) efter Ans. iflg. Opslag.

Lokomotivfyrbøderne:

P. E. Rasmussen, Gedser, til Kbh. Gb.

H. P. Kirketerp, Padborg, til Kbh. Gb.

A. G. Sørensen, Padborg, til Kbh. Gb.

O. H. Larsen, Padborg, til Kbh. Gb.

J. B. Pedersen, Herning, til Struer.

Annullering af Forflyttelse:
Forflyttelsen fra 1.—8.—45 af Lokfører M. V. V. Rasmussen, Næstved, til Brande er efter Ans. annulleret.

Afsked:
Lokfører V. C. F. Andersen, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—8.—45.
Lokfører H. C. V. Martinsen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—45.
Lokfører B. G. Larsen, Korsør, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—45.
Lokfører A. A. Schrøder, Sønderborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—45.
Lokfører N. C. Nielsen, Aarhus, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—10.—45.

Navneændring:
Lokfører A. C. Hansen (Nyborg), Korsør, hedder fra 22.—6.—45 Aage Christian Korsaa.

Rettelse til Adressefortegnelsen.

Landsoplysningsudvalget.

Formanden for Landsoplysningsudvalget er flyttet til: „Donnerup“, Tjørnevej, Lillerød, Tlf. Allerød 337.

Lokomotivførerafdelingerne.

Skern Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: C. G. V. Pedersen, Enghavevej 3.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne.

Viborg Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Laursen, Jernbanegade 17 B.

Medlemslisten.

Optaget som ekstraordinære Medlemmer:

pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—8.—45:

A. V. K. Endersen, L. Jensensgade, Gedser.

C. F. Olsen, Gurrevej 69, Helsingør.

J. Jensen, Dannebrogsgade 12, Viborg.

H. A. M. J. Lind, Vroldvej 8, Skanderborg.

STATSBANEPERSONALETS BIBLIOTEKER

Nye Bøger.

Sj.-Følster	Jyl.-Fjn	
19932	19663	Williams, Ben Ames: En Kvinde og syv Mænd.
19933	19611	Bakker, Piet: Frans.
19934	19481	Lütken, Hulda: Mennesket paa Lerfødder.
19935	18890f	Romains, Jules: De ydmyge, De gode Viljer. 6. Bind.
19936	19735	Jensen, Martin: Frihed for Loke.
19937	19736	Nygaard, Jacob J. Bech: Livets Dræt og Dødens.
19938	19701	Soya: Min Farmors Hus.
19939	19654	Lawrence, D. H.: Regnbuen.
19940		Norlev, Chr.: Jesus af Nazaret.
19941		Neiendam, Sigrid: Sigrid Neiendam fortæller.
19942	19579	Aaby, Karen: Fruen til Kejsergaarden.
19943	19656	Mellvig, Folke: Gennem Hindringer.



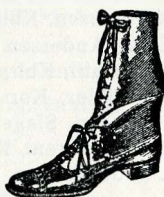
Camillus Nyrops Etabl.

Nyrop og Maag A/S.

Købmagergade 43, København K.
Telefoner: Central 768 og 10028.



Specialitet:
Fodtøj til vanskelige Fødder
samt
kunstige Lemmer og Bandager



A/s MAGNETO

Jagtvej 155 . København N.

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Hovedkontor: Njalsgade 15, København

Telefon 4015

Telefon 4015

Støt vore Annoncører!

Grundlagt
1896



10 Aars Garanti

Der er en Del Folk

i faste Stillinger

som køber Deres

Spisestue og Dagligstue eller combinerede
Opholdsstue og Soveværelse

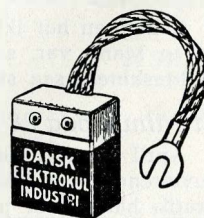
hos

HOLM & LARSEN A/s

Kun St. Nikolajvej 8 - C. 7155 - Nora 7129

KREDIT

kan indrømmes fra 20 Kr. pr. Md. Brugte Møbler tages i Bytte.



Klingseyvej 6, Kbhvn.

Telefon Damsø 3132

Urmager ved Statsbanerne

L. Beyer Holgersen & Søn

(C. Weistrups Eftf.) - Grundlagt 1856

Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637

S. SAMULEVITZ

• Fabrik for elektriske Artikler

Skt. Knudsvej 27 . Telefon Vester 3681-3682

REDAKTION:

Soph. Jensen og E. Kuhn, førstnævnte ansvarhavende.

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708.

ANNONCE-EKSPEDITION:

Vestre Boulevard 45, København V.

Telefon Central 7708 — Kontortid Kl. 10—16.

Postkonto 20 54i.