

N^o 13

November 1945

45. Aargang

KØRSELSFORDELINGSFORSLAG

I Tjenestetidsreglerne findes en Bestemmelse, som gaar ud paa, at naar der skal opstilles nye Tjenestefordelingslister, skal de forskellige Personalegrupper have Lejlighed til gennem deres Repræsentanter at udtale sig og evt. foreslaa Ændringer. Repræsentanterne skal derfor have Adgang til at gøre sig bekendt med de udarbejdede Forslag. Snarest muligt og senest en Uge efter, at Forslaget er bekendtgjort, skal Personalet saa fremsætte deres Ønsker, og vedkommende, der stadfæster Tjenestefordelingslisten, skal sørge for, at der tages Hensyn til Personalets Ønsker i det Omfang, det efter hans Mening er foreneligt med en forsvarlig Varetagelse af Tjenesten. Naar Tjenestefordelingslisterne derefter er stadfæstet, skal de være tilgængelige for det Personale, de vedrører.

I daglig Tale er det indenfor vore Rækker almindeligt at sige „Kørselsfordelinger“ i Stedet for Tjenestefordelingslister, men hvad enten man bruger det ene eller det andet af disse Udtryk, er det Tjenestetidsreglernes Forudsætning, at Distrikterne skal tilstille de respektive Afdelingers henholdsvis Underafdelingers Repræsentanter *Forslag* til Kørselsfordelinger, og først efter at disse Tillidsmænd har haft Lejlighed til at tage Stilling til Forslagene samt overfor Distriktet fremkomme med Forslag om eventuelt ønskede Ændringer, stadfæstes Kørselsfordelingerne, hvorefter de bekendtgøres for hele det Personale, hvem de vedrører.

Denne Bestemmelse har mange Aar paa Ryggen, og der har indtil for faa Aar siden ikke hos nogen Tjenestetilrettelægger været Tvivl om, at den skulde overholdes. Det skete som Regel paa den Maade, at der forud for hvert Køreplansskifte tilstilledes Afdelingsformændene Forslag til Kørselsfordeling ledsaget af en Skrivelse, hvori meddeltes, at det til Udtalelse medsendte Forslag agtedes sat i Kraft en nærmere angivet Dato, og at Afdelingen inden 8 Dage maatte afgive sit Svar.

I Krigsaarene gik Distrikterne mere og mere bort fra denne reglementarisk anordnede Fremgangsmaade. I visse Tilfælde har dette vel nok været nødvendiggjort af de hyppige Omlægninger, der var en Følge af de mange fremmede Transporter, men efterhaanden kom man ind paa det Princip helt at se bort fra Kørselsfordelingsforslag eller Forhandlinger om disse. Indsigelser fra Personalet var i den Grad resultatløse, at en Maskiningeniør dannede sig den Mening, at han uden mindste Drøftelse med Afdelingernes Tillidsmænd kunde anordne Kørselsfordelinger og ændre dem saa ofte, det passede ham. Ved en Forhandling i det paa-gældende Distrikt, hvor Forholdet blev paatalt af Organisationens øverste Tillidsmænd, maatte Maskinbestyreren gøre vedkommende Maskiningeniør opmærksom paa, at selv om Forholdene dengang undertiden gjorde det nødvendigt at sætte en bestemt Tjenestefordeling i Kraft med faa Dages Varsel, skulde det altid meddeles Personalets Repræsentanter, at der var Adgang til at fremkomme med Forslag om Ændringer.

Tilsyneladende er den saaledes gennem Krigsaarene oparbejdede Uskik gaaet Distrikterne i den Grad i Blodet, at de fuldstændig har glemt, hvad det er, Tjenestetidsreglerne foreskriver. Man har nemlig ogsaa ved det nu stedfundne Køreplansskifte tilladt sig i vid Udstrækning at se bort fra den omtalte Bestemmelse. Ud over ganske enkelte Tilfælde er der først givet Afdelingerne Besked om de nye Kørselsfordelinger en eller to Dage før, der skulde køres efter dem. Det ligger i Sagens Natur, at der saa ikke har været Tale om Kørselsfordelingsforslag, men om færdige Kørselsfordelinger, som straks skulde træde i Kraft, og enhver af os ved, at det er betydeligt vanskeligere at faa ændret paa noget, som er traadt i Kraft, end Tilfældet vilde være, hvis Forhandlingerne kunde foregaa, endnu mens der blot var Tale om et Forslag. Der maa

derfor nu gøres Indsigelse mod en saadan Fremgangsmaade.

Det er muligt, man fra Distrikternes Side vil hævde, at Køreplanen er blevet for sent færdig. Et saadant Argument mener vi imidlertid ikke uden videre at kunne godkende. For det første er det en Kendsgerning, at Distrikterne mere end 1 Maaned før Køreplansskiftet har haft Køreplansudkastene til Gennemsyn og Erklæring, og det endelige Udkast var færdigt omtrent 3 Uger før 12. Oktober. Der er derfor ingen Rimelighed i, at man har undladt i god Tid at udarbejde og udsende Forslag til Kørselsfordelinger.

Personalet har Krav paa at faa tilstillet Kørselsfordelingsforslag, om hvilke der kan forhandles, inden de endeligt stadfæstes. Udsendelsen af mangfoldiggjorte Kørselsfordelinger faa Dage før de skal træde i Kraft og samtidig Bekendtgørelse af en Række Ændringer til disse, er en Urimelighed, der maa bringes til Ophør. De af vore Læsere, som ikke hører under 1. Distrikt, vil næppe tro, at der d. 9. Okt. udsendes Meddelelse om 22 Rettelser til Kørselsfordelinger, som adskillige Afdelinger endnu ikke havde set. Den 12. Okt. bekendtgjordes 22 nye Rettelser, saaledes at der var ialt 44 Ændringer i de mangfoldiggjorte Kørselsfordelinger allerede den Dag, de skulde træde i Kraft.

Det er et halvt Aar, siden Krigen sluttede. Den Kørsel, Tyskerne ofte med kort Varsel krævede udført, er heldigvis ophørt. Distrikterne maa derfor indstille sig paa normale Forhold med Hensyn til Kørselsfordelingsforslag og Kørselsfordelingsforhandlinger. Ogsaa den i Krigsaarene anvendte Betegnelse „Midlertidig Tjenestefordeling“ maa falde bort. Nu maa vi have Tjenestefordelinger, der som Hovedregel gælder for en hel Køreplansperiode. Der klages stærkt over mange af de gennemførte Kørselsfordelinger, og man kan ikke se bort fra, at en Del af Ulemperne muligt kunde have været bortvejret, saafremt der i god Tid forud havde været Forhandlinger mellem Distrikterne og Afdelingernes Repræsentanter.

INSTRUKTIONSFØREDRAG

I Begyndelsen af Oktober holdt Maskiningeniør Voldmester, der er Chef for Maskinafdelingens Tegnestue ved Centralværkstederne i København, et Foredrag for de københavnske Afdelingers Medlemmer, hvor han gjorde Rede for en Del af de gennem de senere Aar stedfundne Forbedringer paa Lokomotiverne og dette saavel rent tekniske Ændringer som de, der nærmest kommer ind under Kategorien Velfærdsforanstaltninger. Under Foredraget forklarede Maskiningeniøren ikke blot, hvorfor de forskellige Forandringer er blevet gennemført, han indprentede desuden Personalet, hvad der fra deres Side maa gøres for, at hver af de gen-

nemførte Ting kan faa den tilsigtede Betydning.

Der var mødt ca. 150 Tilhørere. Denne store Tilstrømning hilser vi med Glæde, idet vi deri ser dokumenteret, at Lokomotivmændene er stærkt interesseret i deres Tjeneste. De mange Mennesker, der mødte op til Foredraget, var nemlig gennem forudgaaende Opslag kendt med, at Foredragsholderen vilde komme ind paa Lokomotiverne, deres Behandling og Betjening. Med andre Ord, at det drejede sig om et Instruktionsforedrag i nær Tilknnytning til deres daglige Gerning.

Der var saa stor Interesse for Foredraget, at det paatænkes gentaget. Heri ligger for os en Anledning til igen en Gang at komme ind paa et Emne, vi ved flere Lejligheder har slaaet til Lyd for, nemlig Afholdelse af tjenstlige Foredrag med periodiske Mellemrum. Det er over 15 Aar siden, vi her i Bladet kunde fortælle, hvorledes andre Statsbaneadministrationer forstod Værdien af saadanne Foredrag og havde gennemført dette paa rationel Maade. Vi kunde f. Eks. oplyse, at man for Lokomotivpersonalet afholdt Instruktionsforedrag, hvor alle Ændringer af Betydning for dette Personale blev gennemgaaet, og dette baade tekniske Nyheder saavel som Forandringer paa Maskinerne eller Ændringer og Tilføjelser i Ordre og Bestemmelser samt andet Instruktionsstof. Disse Instruktionsforedrag var ret hyppige. Personalet kunde deltage saa ofte, de havde Lyst, men var pligtige til i det mindste med et nærmere foreskrevet Mellemrum at overvære Foredragene, for hvilken Tilstedeværelse de saa fik beregnet Tjenestetid. Hvert Instruktionsforedrag efterfulgtes som Regel af $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{1}$ Spørgetime, og der var almindelig Tilfredshed med denne Fremgangsmaade.

Efter vor Opfattelse maa en saadan Form for jævnlig Instruktion af Personalet være i høj Grad anbefalelsesværdig baade for Administrationen og Personalet. Der ændres til Stadighed paa dette eller hint. I nogle Tilfælde udsendes ganske vist trykte Meddelelser om de stedfundne Forandringer, men dette sker ikke altid, og det er af Værdi, at Personalet ikke blot direkte faar Besked om den og den stedfundne Forandring, men tillige underrettes om, hvorfor netop denne eller hin Ændring er foretaget, og hvad man tilsigter opnaaet dermed.

Da Statsbanerne anskaffede 2 Kinovogne, f. Eks. til Benyttelse til Underholdning for Selskabsrejser o. l., skrev vi her i Bladet, at disse Vogne kunde blive et udmærket Led i vort Ønske om periodiske Instruktionsforedrag. De kunde køres rundt til Maskindepoterne — eller Stationerne —, hvor Foredragsholderen samlede Personalet til Instruktion. Dersom denne var af teknisk Art, var der tilmed Mulighed for Illustrering ved Lysbilleder. Der har faktisk ogsaa paa denne Maade været afholdt en Del Trykluftbremseforedrag.

Under Krigsaarene maatte den Slags Reformere træde i Baggrunden, men da der nu er mangt og meget at genoprette og indpasse i den ny Tid, vi skal til at opleve, vil vi gerne paany henlede vor Administrations Opmærksomhed paa det Spørgsmaal, vi her har behandlet. Vi føler os overbevist om, at Tilrettelæggelse af periodiske Foredrag baade vil vække Glæde blandt Personalet og være til Gavn for vor Etat. Naar en stedfunden Forandring paa dette eller hint Omraade nærmere forklares og motiveres, vil man derved ganske sikkert kunne afbøde megen af den Kritik, som ellers fremkommer, fordi den dybere Aarsag til Ændringen ikke er blevet forstaaet. Baade Generaldirektoratet og Distrikterne bør derfor vise det her skitse-rede fuld Opmærksomhed. Personalets Interesse er forud til Stede; det viser den store Tilstrømning til Maskiningeniør Voldmesters Foredrag.

REPARATIONSBOG PAA HVERT LOKOMOTIV

For at sikre en konstant Toggang uden for mange Uheld, er det af stor Betydning, at Lokomotiverne til Stadighed er vel vedligeholdt. Desværre gaar det paa dette Omraade ikke altid saa godt som ønskeligt. Maskinløbene er ofte tilrettelagt med saa korte Ophold ved Depoterne, at der simpelthen ikke er Tid til Udførelse af nødvendige Reparationer. Undertiden hævdes det dog ogsaa, at Reparationer, som burde foretages, ikke er krævet udført, hvilket kan have sin Aarsag i, at en Maskine paa samme Tur betjenes af flere forskellige Sæt Personale.

Naar Lokomotivmændene indbyrdes taler om dette Emne, spørges tit, hvorfor der ikke er en Reparationsbog paa hver Maskine. En saadan Betragtning er rigtig, og vi synes, at Generaldirektoratet burde løse dette Spørgsmaal nu, hvor der i Forbindelse med den nye Værktøjsordning skal ske forskellige Ændringer paa Førerpladserne.

Tanken om en Reparationsbog paa hvert Lokomotiv er ingenlunde ny. Forslag desangaaende har tidligere været fremsat af Dansk Lokomotivmands Forening og tiltraadt af Generaldirektoratet, men af en eller anden Aarsag tilbagekaldtes Tilslutningen, netop som Sagen skulde realiseres.

At det var en Fejl, Sagen ikke blev gennemført, da Aftale herom var truffet, fremgaar deraf, at 2. Distrikt formentlig har savnet en saadan Ordning og derfor i sin Cirkulæresamling har optaget en Bestemmelse om Reparationsbog paa Lokomotiverne. Vi finder derfor, at Tiden nu maatte være inde til en generel Løsning af dette gamle Spørgsmaal. Generaldirektoratet bør snarest tage det under Overvejelse.

HOLLÆNDERBØRNENE

Henvend 250 hollandske Jernbanemandsbørn er nu ankommet her til Landet og fordelt i danske Jernbanemandshjem. Da der imidlertid fra omtrent 1200 af de 4 Jernbaneorganisationers Medlemmer var fremsat Ønske at om modtage et hollandsk Barn, er det ret naturligt, at der stadig indløber Forespørgsler, om der kommer flere Børn og hvornaar.

Organisationerne har derfor fundet det rigtigst at fremkomme med nedenstaaende til Supplering af tidligere meddelte Oplysninger:

Paa Grundlag af de hidtil fra Socialministeriet modtagne Meddelelser maa det paaregnes, at der ikke i Vinter kommer flere hollandske Jernbanemandsbørn til Danmark. Hvorledes Situationen vil stille sig til Foraaret er endnu ukendt.

Der foreligger endnu intet om, hvornaar de Børn, vi har modtaget, skal sendes hjem. Mulig vil dette først ske til Foraaret. Nærmere herom vil fremkomme i Fagbladene.

De hollandske Børn er i Henseende til Rationeringsmærker ligestillet med danske Børn. Mærkerne faas hos de respektive Kommunalbestyrelser.

Gennem Plejeforældrenes Sygekasse er de hollandske Børn i Sygdomstilfælde ligestillet med danske Plejebørn baade med Hensyn til Lægehjælp, Medicin og evt. Hospitalsophold.

Ønskes der udstedt Købekort til et hollandsk Barn, maa der herom rettes skriftlig Henvendelse til „Red Barnet“s Kontor, Holbergsgade 26, København K., med Opgivelse af Barnets Navn, Alder og Køn samt Plejeforældrenes Navn og Adresse.

Plejeforældre, der ikke allerede har faaet tilstillet en lille hollandsk Parlør og som ønsker en saadan, kan faa dette ved Henvendelse til sin Organisation.

Plejeforældre bedes foranledige, at de hollandske Børn, som ikke allerede har skrevet til deres Hjem, snarest gør dette. Kan vedkommende Barn ikke selv skrive, maa der søges Hjælp hertil af et af de andre i samme By anbragte Børn.

Skulde der for en Familie, som har modtaget et hollandsk Barn, opstaa Forhold, der bevirker, at man gerne ønsker sig løst herfor, kan vedkommende tilskrive sin Organisation. Der vil saa blive gjort Forsøg paa at skaffe en anden Pleje til Barnet.

Baade Forældrene til de Børn, som er kommet herop, saavel som de hollandske Jernbaneorganisationer er dybt taknemlige for den hjertegode Modtagelse, som er blevet Børnene til Del. De har derfor bedt os bringe en hjertelig og dybtfølt Tak til enhver, der for Børnenes Skyld har sluttet sig til dette smukke Hjælpearbejde.

VALGET

Det med saa stor Spænding imødesete Folketingsvalg gav, som enhver af vore Læsere ved, stor Tilgang til de 2 Yderpartier. Venstre, der efterhaanden har placeret sig længst ude paa højre Fløj over for al frisindet Politik baade i Arbejder- og Tjenestemandsspørgsmaal saavel som i alle sociale Forhold, noterede en Fremgang paa over 100 000 Stemmer og 10 Mandater, hvilket var mere, end Partiets Formand selv havde ventet. Paa samme Maade er Kommunisternes 255 000 Stemmer og 18 Mandater vist nok ogsaa betydeligt udover, hvad man fra den Side selv havde regnet med. De øvrige Partier havde Tilbagegang, idet vi dog ser her ser bort fra Retsforbundet og det besynderlige „Dansk Samling“. Socialdemokratiets Tilbagegang paa 18 Mandater og ca. 220 000 Stemmer svarer nøje til den Fremgang det kommunistiske Parti har haft. En tydeligere Demonstration af Resultatet af Splitelsen inden for Arbejderklassen kan saaledes ikke forlanges.

Socialdemokratiets Tilbagegang har været overraskende for mange. At Partiet vilde gaa en Del tilbage, var noget man paa Forhaand maatte regne med, idet der ikke var opstillet Kommuniste ved Folketingsvalget i 1943. Det skal dog ikke nægtes, at man ikke havde regnet med saa stor Tilbagegang, som den konstaterede.

Da der efter forrige Krig første Gang afholdtes Folketingsvalg, havde den, der skriver dette, indgaaet Væddemaal paa, at Vælgerne med stort og sikkert Flertal vilde godkende den gennem Krigsaarene førte radikal-sociale Politik. Modparten var en Godsejer, som derimod var fast overtydet om, at Venstre vilde faa Fremgang, og alle, der levede med i den politiske Udvikling i de Aar, ved, at Godsejeren fik Ret.

Vi var mange, der dengang mente, det maatte være saa lige til, at det burde være de frisindede Partier, som skulde forme Efterkrigstidens politiske Udvikling, men det blev Venstre, der tog fat med sin berygtede Nedskaeringspolitik.

Det nu afsluttede Valg synes at udvise visse Lighedspunkter med Situationen efter forrige Verdenskrig. Dengang var der ligesom nu Splid i Arbejderklassen, og det blev den jævne Befolkning, som kom til at undgælde. Man skulde have troet, at Befolkningen siden da havde taget ved Lære af de indhøstede Erfaringer, men denne Optimisme viste sig fejlagtig. En enig Arbejderklasse vilde utvivlsomt havde kunnet opvise et straalende Resultat af Valget. I Stedet for blev det en Splittelse.

Hvorledes det fremtidige Regeringsarbejde skal forme sig, og hvilke politiske Konstellationer Valgresultatet vil føre med sig, kan ikke overses paa det Tidspunkt dette skrives umiddelbart efter Val-

gets Afslutning. Men givet er det, at det bliver nødvendigt for flere af Rigsdagens Partier at arbejde sammen for at gennemføre de Fremskridt, den kommende Tid retfærdigvis maa og bør bringe samt for at hindre Angreb paa vor Lovgivnings mange forskellige sociale Omraader; thi at der nok skal vise sig Ønsker herom, ved vi af bitre og dyrekøbte Erfaringer fra tidligere Nedskaeringsperioder.

KURSUS PAA SÄRÖ

Solen skinnede over Sveriges Kyster og gjorde, paa Baggrund af den lange Tid vi har været afskaaret fra at rejse over til Broderfolket for at udveksle Tanker og Meninger med Fagfæller, Turen over Øresund endnu mere tiltalende end før.

Svensk Jernbaneforbund afholdt i Tiden 4. Sept. til 18. Sept. Kursus for sine Medlemmer paa Lokomotivmændenes Feriehjem, der er beliggende paa Särö 24 km fra Göteborg i en herlig og storslaaet Natur.

Selve Turen fra Hälsingborg til Göteborg er af en egen Skønhed, Landskabet veksler uafbrudt, og det svenske Jernbanemateriale er af høj Kvalitet, saa selv om det er en Tur paa 265 km med at holde ved næsten alle Stationer, virker Turen ikke trættende. De svenske Jernbaners Køreplan er nedskaaret trods det, at de fleste svenske Baner er elektrificerede, og Elektricitet er Sverige jo ellers Storproducent af. Vedrørende selve Kursuset skal lige forudskikkes den Bemærkning, at de svenske Jernbanemænd som bekendt staar samlet i een Organisation lige fraregnet de øverste Embedsmænd og nogle enkelte Kontorister. Kursusdeltagerne udtages ved Lodtrækning efter forud indsendt Ansøgning.

Arbejdet paa Kursuset former sig noget anderledes, end det i Almindelighed foregaar her i Landet. Her i Danmark er Deltagerne i Studiekursus som Regel opdelt i Grupper, der arbejder efter en forud fastlagt Plan omhandlende forskellige Problemer. I hver Gruppe findes en Leder, der indleder det foreliggende Emne, hvorefter der er Diskussion; ind mellem Gruppearbejdet er der saa Foredrag af prominente Foredragsholdere. Paa de svenske Jernbanemænds Kursus var det udelukkende Foredrag uden efterfølgende Diskussion, men selvfølgelig blev der om Aftenen og under Middagshvilen ført en livlig Diskussion Deltagerne imellem.

Hvordan har I klaret Krigstiden, er det stadig tilbagevendende Spørgsmaal, naar man fik nogle af Kammeraterne paa Tomandshaand; og Svenskerne der jo ikke har været Begivenhederne paa saa nært Hold som vi andre, spørger interesseret, hvordan vi klarede de mange vanskelige Situationer Besættelsestiden bød paa. Der var i Almindelighed Enighed om, at Sverige har klaret sig temmelig godt igen-

nem. Tjenestemændene har dog ikke faaet, hvad de efter Loven kunde tilkomme i Reguleringstillæg. Ogsaa i Sverige har man ved Krigens Begyndelse lovgivet for at kontrollere Økonomien, og Tjenestemændene dér har Krav paa endnu 23 pCt. for at have faaet fuld Kompensation for Prisstigningen. Nu maa det dog erindres, at Forholdene i Sverige har udviklet sig paa en helt anden Maade end her, hvad der vel ikke er unaturligt. En saa betydelig prisfordyrende Faktor som Vareforringelsen er Svenskerne ikke i den Grad kendt med, som vi er, og hvad det betyder, behøver man ikke komme ind paa; det er jo det, der har forskubbet hele vor Økonomi. Taget som Helhed er de svenske Tjenestemandshjem derfor ikke saa ribbet for Tøj og Nødvendighedsartikler, som vore Hjem er. Ser man paa, hvorledes Udgifterne og særlig de faste Udgifter saasom Husleje og Skat ligger i Sverige, faar man Indtrykket af, at de ligger temmelig højt. Huslejen har forøvrigt altid ligget højt i Sverige, men til Gengæld bor de vist saa mere moderne, end vi gør, og det skal jo ogsaa betales.

Med Hensyn til Ferie har en Lokomotivfører, indtil han fylder 40 Aar, Ret til 25 Dage, derefter har han Ret til 35 Dage. En Lokomotivfyrbøder har efter samme Regler Ret til henholdsvis 20 og 30 Dage. Det lyder ret besnærende i vore Øre, men kommer vi til Sygedagene vendes Billedet, idet de svenske Kolleger kun faar fuld Løn for 20 Sygedage, kommer de over dette Antal, fradrages der visse Procenter pr. Dag.

De svenske Pensions- og Efterlønsregler bygger paa noget lignende Principper som hos os, dog ligger vi klart foran, særlig med Hensyn til Enke- og Børnepension.

De forskellige Foredrag, der afholdtes paa Kursuset, var alle interessante og lærerige. For os Danske var det morsomt at høre, hvorledes en af Foredragsholderne i sit Emne, der omhandlede Fagorganisationernes Opbygning, stadig drog Paralleller mellem Sverige og Danmark. Forøvrigt gav han et overbevisende Eksempel paa Organisationernes Nødvendighed; han fremdrog nemlig, at i 1885 maatte en Familie klare sig med 11 Øre om Dagen pr. Person til Kosten — større var Familieforsørgerens Løn ikke — samme Aar kostede en Straffefange den svenske Stat 35 Øre om Dagen. Man forstaar heraf, at Arbejderbefolkningen var modtagelig for Organisationstanken.

Aftenen før vi afrejste, arrangerede de svenske Kammerater en smuk og stilfuld Sammenkomst, hvor Sang og Musik vekslede. Kursuslederen bad os hilse vore Kammerater hjemme, og han udtalte Haabet om, at vi hurtigt vilde overvinde Efterkrigstidens Vanskeligheder.

Tirsdag d. 18. September forlod vi Särö efter at have tilbragt nogle interessante og uforglemmelige Dage sammen med svenske Kammerater, og jeg vil endnu en Gang sige hjertelig Tak til Svenska Jernvägsmannaförbundet samt alle de, vi kom i Berøring med, for disse gode og minderige Dage.

S. Suneson.

LOKOMOTIVMANDSKONGRES I NORGE

I Dagene 5.—7. September afholdt Norsk Lokomotivmands Forbund Kongres i Hamar. I denne deltog 60 Repræsentanter samt Gæster fra den norske Landsorganisation, det norske Jernbaneforbund og fra Broderorganisationerne i Sverige, Finland og Danmark.

Forbundets Formand, *Th. Narvestad*, aabnede Mødet med en Mindetale over dem, der under Kampen for Norges Frihed faldt som Ofre for Gestapo. Lokomotivpersonalet stod under hele Krigen i en meget udsat Stilling. Formanden blev paa et tidligt Tidspunkt arresteret af Gestapo, og Næstformanden, *Heggestad*, maatte, saa godt som Forholdene tillod, varetage Medlemmernes Interesser. Af vigtigere Sager, som Kongressen skulde behandle, nævnte Formanden Løn- og Tjenestetidsspørgsmaal samt Spørgsmaalet om Sammenslutning med Jernbaneforbundet.

Under Behandlingen af Regnskaberne blev det besluttet gennem Landsorganisationen at gøre økonomisk Ansvar gældende overfor de nazistiske Ledere for deres ulovlige Transaktioner med Forbundets Midler.

Et Forslag om at søge Aldersgrænsen for frivillig Afgang sænket til 57 Aar vedtoges.

Ligeledes vedtoges det at søge gennemført Syge- og Ulykkesforsikring for alt Personale ved Statsbanerne.

I Sagen om Sammenslutning af Norsk Lokomotivmands Forbund og Norsk Jernbaneforbund indstillede Hovedbestyrelsen Nedsættelse af et Udvalg bestaaende af Repræsentanter for Lokomotivmandsforbundet, Jernbaneforbundet og Landsorganisationen til at undersøge Mulighederne for en Sammenslutning. Opnaas der Enighed indenfor Udvalget, og Lokomotivmandsforbundets Hovedbestyrelse tiltræder Udvalgets Forslag, skal Sagen udførligt omtales i Fagbladet og forelægges i hver enkelt Afdeling, hvorefter den endelige Afgørelse træffes paa næste Kongres. Denne Indstilling tiltraadtes.

Manglen paa uddannet Lokomotivpersonale i Norge er meget stor; dette har ført til Forringelse af saavel Løn- som Arbejdsvilkaar. Ferie og Fridage inddrages, og der udføres Overarbejde i udstrakt Grad. For at modvirke dette har Hovedbestyrelsen henvendt sig til Administrationen med Anmodning om at faa nedsat et Udvalg, der skal udarbejde Regler for Antagelse og Uddannelse af Lokomotivpersonale.

Tjenestetidsreglerne blev grundigt gennemdrøftet, og det blev vedtaget, at Lokomotivmændene sammen med Jernbaneforbundet skal rejse Krav om disses snarlige Revision.

Til Formand genvalgtes *Th. Narvestad* med Akklamation, ligesom *M. Heggestad* genvalgtes til Næstformand.

Kongressen afsluttedes med Hilsningstaler af Gæsterne og Formanden.

Sv.

FRA MEDLEMSKREDSSEN

Samarbejde.

I Dansk Lokomotiv Tidende Nr. 11 læser man en Artikel af Th. Frandsen, Gb., hvori han slaar til Lyd for Samarbejde Afdelingerne imellem. Det er ogsaa nødvendigt, at der her sker en Koncentration, og hvad er mere rimeligt, end at man gaar til en Sammenslutning af Afdelingerne, hvilket er en naturlig Konsekvens af Organisationens Ophævelse af Kredsinddelingen. Det er en urimelig Foreteelse, at man i Afdelingerne hver for sig behandler mange Sager i Fællesanliggender ud fra ganske modstridende Synspunkter. Det synes at være en Fortidslevning, at man ikke i een Afdeling ved Depoterne kan behandle disse løbende Sager. Naar man i H. B. i Fællesskab, Lkf., Mtf. og Lokfrb., kan enes herom, vilde det saa ikke ogsaa rent parlamentarisk være korrekt at bringe dette Forhold i Orden i Afdelingerne; jeg tænker paa Afstemningsforhold og Repræsentation paa Foreningens Kongresser. Nu er det jo ikke alle Afdelinger, der har tjenstlige Forhold, som kan virke befordrende for Strid; men der findes saadanne, og ved at gaa over til Enhedsorganisation vil man komme dette urimelige Forhold til Livs og samtidig blive fri for dette iøjefaldende Omsvøbsforhold. Det vil ogsaa være en naturlig Linie at følge, hvis man tænker paa organisatorisk Udvikling. Jeg tænker her paa den Tale, der igen føres Mand og Mand imellem om Organisationens Indmeldelse i De samvirkende Fagforbund.

Her synes imidlertid at være et Brist i Th. Frandsens Tale om Samarbejde, han ønsker ikke at tage den fulde og naturlige Konsekvens. Han siger her Stop — givende sit Udtryk for at følge anden politisk Retning o. s. v. Er her, kære Frandsen, ikke ogsaa en Del honnet Ambition?

Til den Tale er vi mange, som vil have Lov til at sige: Hvor længe kan vor Organisation, Dansk Lokomotivmands Forening, uden selv at være tilknyttet D. s. F. som Medlem, være bekendt at nyde de Fordele, som Hovedorganisationen tilkæmper sig? Vi kan ikke vedblivende lade staa til og sige, at vi klarer os storartet, som vi har det; vi nyder alle Fordelene af den nævnte store Sammenslutnings Arbejde. Den holder Priserne i Orden paa Arbejdsmarkedet, saa vi kan være sikre paa, at det, der under den øjeblikkelige Situation kunde naas, er blevet gennemført, saa det er, som det skal være, og saa har vi intet Ansvar for noget som helst. Det lader vi dem om, der er med som rigtige Medlemmer. Skulde det endelig gaa galt, eller skulde der blive Risiko af nogen Art, saa er vi paa den sikre Side, vi staar ikke paa nogen Liste, hvor vor Organisations Navn kan blive trukket frem. Vi er heldigvis frie Mænd.

Saadan omtrent læser jeg Th. Frandsens Artikel. Ikke mindst dette at være en fri Mand er et yndet Udtryk for at lade andre om Arbejdet og Ansvaret og saa vel at mærke selv være med til at nyde Fordelene ved, hvad Hovedorganisationen udretter.

Du fortsætter videre, Frandsen, stadig læst af mig i din Artikel: Det gaar jo meget godt, som det gaar. — Hvorfor skulde vi blande os i, hvad D. s. F. foretager sig? Hvis Kravene, som rejses derfra, honoreres, saa er vi jo med, fordi de Fordele og de Fremskridt og Resultater, som Hovedorganisationen opnaar, ogsaa kommer vor Forening tilgode. — Hvis der intet naas; ja, saa er det ikke værre for Lokomotivmændene end for de andre, og skulde det endelig gaa galt, ja, saa er vi uden for det hele og kan drage vore Erfaringer; men blot helt gratis.

Ikke sandt! — Den Tale er os ikke ukendt, det er den mod Sammenslutningen altid talende Modstander, der lever paa den indirekte Betydning, som D. s. F.s Virksomhed har paa de forskellige Omraader.

Vi kender ogsaa, hvorledes mange Medlemmer paa Stuerne i Diskussion kan vifte om Næsen for Tilhængere af Koncentrationen med Udtalelser om, at her er intet at opnaa, man skylder intet Hensyn til den Side o. s. v. Naar disse Medlemmer maaske til Tider kan virke helt besnærende, ja ligefrem blive stillet op som Eksempel paa, hvorledes den Mand, der har den rette organisatoriske Sans, tænker og handler, saa er det, at vi blot maa tænke paa og aldrig glemme, hvad en saadan Betragtningssmaade er Udtryk for og bunder i, og hvad der egentlig er det rette Navn for disse organisatoriske Standpunkter.

Det er de faa, der drager Nytte af de manges Virksomhed, og skulde det ske, at der blev for mange af vor Slags, som ikke kendte Samarbejdets Betydning, saa blev det ingen Fordel for os og vort Organisationsarbejde, men saa var Flertallet af Lokomotivmændene sikkert heller ikke Modstandere af Tilslutningen til De samvirkende Fagforbund. Derfor, kære Frandsen, bort med den honnerte Ambition og virk for den naturlige Tilslutning til Hovedorganisationen, thi det er dog en Kendsgerning, at naar Lønforhandlingerne mellem Arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforbund foregaar, da er det ude paa Arbejdspladserne, ogsaa hos os, at Resultatet imødeses med største Spænding. Ogsaa i lang tid videre Kredse afventer man med Interesse Meddelelsen om, hvad Hovedorganisationerne er enedes om. Den almindelige Hovedregel er, at Virkningerne af de store Lønoverenskomster breder sig til saa at sige alle Omraader, hvor der er Tale om Lønforhold. Ogsaa Statens og Kommunernes Tjenestemænd er direkte interesserede i, hvad det bliver til mellem disse 2 Faktorer. Vi bør derfor ogsaa tage den logiske Konsekvens heraf.

Kalundborg, i Septbr. A. E. Martinsen.

Vi mødes!

Naar Frandsen i sin Artikel i Lokomotivtidende for September bruger en Udtalelse, som Org.s Formand fremsatte overfor mig paa Kongressen, er dette ikke alene Misbrug af Ord, men ogsaa en Genistreg af Frandsen, nemlig Forsøg paa at

give Læserne et fuldstændigt forvansket Billede. Frandsen ved nemlig godt, at den paagældende Udtalelse intet som helst havde med Spørgsmaalet om Indmeldelse i De samv. Fagforb. at gøre, men faldt i Formandens afsluttende Bemærkninger under Diskussionen om Beretningen og paa et Tidspunkt, hvor jeg ikke kunde faa Lejlighed til at replicere. I det hele taget synes jeg, Frandsens Artikel er bygget op paa det Princip at løsrive Stykker af mit Indlæg ang. Indmeldelsen i D. s. F. og sætte Kommentarer dertil, som det passer ham. Dette er en Form, der kun kan tjene til at forvirre Begreberne, men det har vel ogsaa været Frandsens Mening, og Hensigten helliger som bekendt Midlet.

At Spørgsmaalet kan løses paa en ekstraordinær Kongres, har intet med Diktatur at gøre, thi det er jo Afdelingernes Medlemmer, som vælger de Repræsentanter, der møder op paa Kongressen, og naar Dagsordenen for den ekstraordinære Kongres har været diskuteret og behandlet i Afdelingerne, er det ret naturligt, at Kongressen kan træffe bindende Beslutning; det er i fuld Overensstemmelse med de mest vidtgaende demokratiske Krav.

Naar dette Aars Kongres gav Tilslutning til, at Spørgsmaalet ønskes bragt til en positiv Løsning, maa dette tilskrives Repræsentanternes Udsyn og Vilje til Solidaritet. Det maa heller ikke glemmes, at der, siden Spørgsmaalet i 1943 var fremme, er sket et og andet, som sikkert vil faa Indflydelse paa den kommende Afgørelse i Sagen om Indmeldelse i D. s. F.

Frandsen ved udmærket, at da vor Org. i sin Tid indmeldte sig i C. O. I samt i I. T. F., var der ogsaa Røre om disse Indmeldelser; mange Kolleger var imod. Men som Tiden er gaaet, maa de daværende Modstandere erkende, at det var rigtige Beslutninger, der her blev taget. Det samme vil sikkert gentage sig. Naar Indmeldelsen i D. s. F. har fundet Sted, vil vi betragte det som den naturlige Sag af Verden.

Frandsen slutter sin Artikel med at gaa ind for Samarbejde mellem Afdelingerne. Saafremt der ligger ærlig Vilje bag dette, kan det kun glæde os, som har arbejdet paa Samarbejdstanken, og naar vi i det smaa kan mødes med Frandsen, mon det saa ikke skulde være muligt ogsaa at mødes i det store — altsaa Indmeldelse i D. s. F.

O. Løvborg, Gb.

Demokratiets Fjender!

Paa det Fællesmøde, de københavnske Afdelinger afholdt den 6. Okt., kom Maskining. Voldmester med nogle Sandheder om Maskinernes daarlige Tilstand. Det var glædeligt, at Lokomotivfyrbødernes Formand, Hr. Greve Petersen, fuldt ud delte dette Maskiningeniørens Synspunkt, og det er jo heldigvis saadan, at langt den overvejende Del af Lokfbr., Asp., Haandv., Remisearb. og Lokførere er fuldt ud interesserede i deres Tjeneste. Men de faa, som skulker sig fra Arbejdet, kan tyrannisere os alle og derved gøre det uoverkommeligt for dem, som gerne vil. Det er ikke alene et Spørgsmaal om Ma-

skinernes Tilstand; men et langt alvorligere. D. S. B. er jo et socialiseret Foretagende, derfor gælder det særlig nu om at bevise, at socialiserede Foretagender har deres Berettigelse i et Samfund. Det kan kun vises ved, at alle Medarbejdere viser bedre Arbejdsvilje, end hvis det havde været et privat Foretagende. Derfor maa vi indenfor vore Organisationer se at komme de Individier til Livs, der til enhver Tid viser sig som daarlige Kolleger derved, at de lægger det Arbejde, de selv forsømmer, over paa andre. Førerhusets Rengøring er jo handicap'et af det manglende Tvist; men vi kan da støve af og sørge for, at Vandstandsglas er tætte og rene; Ruder og Manometre bør daglig pudses (kan gøres med Avispapir). Og saa bør det være i alles Interesse, at Værktøjsskabet er i Orden, og Smøreapparater og Kander fyldt helt op. Det hele kan gøres lejlighedsvis; men det bør være af det Personale, der gør Tjeneste i Døgnet lyse Tid.

Kejserinde Katarina af Rusland, der blev Regent efter sin sindssyge Mand, ophævede Bøndernes Hoveri og Stavnsbaand uden at betænke, at de manglede Oplysning og Kultur. Som Følge heraf overvældede Friheden dem saadan, at de lod være med at arbejde, men i Stedet for røvede og stjal, og i Løbet af et Aar var der Hungersnød. Dette benyttede de reaktionære Ministre sig af til at overbevise Kejserinden om, at Bønderne ikke forstod sig paa Frihed, og de fik det saa meget værre, end de nogensinde tidligere havde haft det. Vi kan ikke undskylde os med, at vi mangler Oplysning, saa vi maa selv gøre noget for, at asociale Individier bliver tvungen til at gøre deres Pligt. Derfor maa det nu blive de respektive Organisationer, der maa se at faa System i det, inden det giver Bagslag.

Det første, Org. maa sætte ind paa, er faste Maskinløb, som de var, før vi fik den nuværende Maskinbestyrer.

Endnu en Anke. Hvorfor skal det stadigvæk være nødvendigt at tildele os Nattjenester med 10 Timers uafbrudt Kørsel og for mange Tog ydermere store daglige Forsinkelser? Planerne er som Regel lavet efter de 10 Timers Tjeneste; men kan ikke overholdes, og kommer vi til Gb. efter Kl. 2 Nat, maa vi som Regel holde for Stop i op til en Time. Derfor maa Org. forlange, at Tjenestetidsreglerne omgaaende bliver ændret til højst 8 Timers uafbrudt Tjeneste, naar den begynder eller afsluttes mellem 22 og 6.

N. A. Nielsen, Lokfører, Gb.

LOKOMOTIVER SENDT PAA KUROPHOLD

Banegaarden og Maskindepotet i Hannover har fra Jernbanernes første Aar haft meget daarligt Fødevand. Derunder led særligt Rangermaskinerne, som ikke kunde faa andet Vand. Følgen var stærk Kedelstensdannelse, utætte Kedelrør og knækkede Støttebolte. Allerede for over 50 Aar siden fandt man paa Raad herimod; man sendte, naar det blev for galt, Lokomotiverne til Scharzfeld for at gen-

nemgaa en „Kur“ ved Hjælp af det derværende bløde Fødevand. Floderne i Vestharzen indeholder udmærket blødt Fødevand (Haardhed ned til 2 Grader), og naar Maskinerne havde kørt i kort Tid paa Strækningen Scharzfeld—Lauterberg (5 km) opløstes Kedelstenen, og Vanskelighederne med Kedlen forsvandt, hvorefter Maskinerne kørte tilbage til Hannover. *Die Lokomotive.*

NOGLE TAL FRA AMERIKANSKE JERNBANER

Ifølge *Die Lokomotive* kan der om Materiellet for amerikanske Hovedbaner, de saakaldte 1. Klasses Baner, gives følgende Tal:

| | 1918 | 1929 | 1938 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Lokomotiver, .. Stk. | 63 500 | 57 900 | 41 800 |
| Total Trækkekraft beregnet med 0,85 Mill. kg | 1 010 | 1 155 | 9 553 |
| Gennemsnitlig Trækkekraft pr. Lokomotiv | 15 800 | 19 900 | 22 800 |
| Godsvogne Stk. | 2 236 000 | 2 266 000 | 1 654 000 |
| Gennemsnitlig Bæreevne pr. Vogn .. t | 37,8 | 41,8 | 44,3 |
| Gennemsnitligt dagligt Kilometerløb pr. Vogn | 39,6 | 50,8 | 44,3 |
| Godstogenes Gennemsnitshastigheder | 16,3 | 21,2 | 26,7 |
| Tonkilometer pr. Godstogtime | 21 700 | 35 800 | 45 300 |

Lokomotivernes totale Ydeevne maalt paa Trækkekrogen er omtrent den samme i 1938 som i 1918, endskønt Lokomotivernes Antal er formindsket ca. 35 pCt. Udnyttelsen af Godsvognene er forbedret væsentligt ved, at Godstogenes gennemsnitlige Kørehastighed er forhøjet ca. 64 pCt. Men det gennemsnitlige daglige Kilometerløb pr. Vogn er ikke forhøjet i samme Grad paa Grund af mange »oplagte« Vogne.

Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

Uddeling af Understøttelse.

I Henhold til Hjælpefondens Vedtægter uddeles i December Understøttelser paa 50—100 Kr., der kan søges:

1. Af Medlemmer.
2. Af pensionerede Lokomotivmænd.
3. Af Lokomotivmænds Enker.
4. Af forældreløse Børn under 18 Aar efter de under 1, 2 og 3 nævnte.

Ansøgningsskemaer udleveres fra 15. Oktober; de maa senest den 15. Nov. være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, V. Boulevard 45, 1., København V.

Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom den 15. December.

Repræsentantskabet.

OPLYSNINGSARBEJDET

Landsoplysningsudvalget har Landet over arrangeret en Række Møder med Foredrag om „Oplysningsarbejdets Indsats i Genrejsningsarbejdet“.

Alle Medlemmer, herunder Pensionister, med Damer og voksne Børn indbydes venligst.

Møderne afholdes saaledes:

Den 12. November i: Helsingør, Roskilde, Kalundborg og Randers.

Den 13. November i: Næstved, Korsør, Nyborg og Viborg.

Den 14. November i: Slagelse, Fredericia, Brande og Struer.

Den 15. November i: Gedser, Tønder, Esbjerg og Aarhus.

Den 16. November i: Frederikshavn.

Den 20. November i: København, Rømersgade 22, „Pio-Salen“, Kl. 18,30.

P. U. V.
P. Sessing.

TIL SPORTSINTERESSEREDE JERNBANEFOLK

Foranlediget af, at man fra Svenske Jernbaners Idrætsforbund, en Sammenslutning af 70 forskellige Idræts- og Sportsforeninger placeret over hele Sverige, har modtaget Aarsberetninger og en Skrivelse, der paa hjertelig og kammeratlig Vis giver Udtryk for Ønsker om sportsligt Samarbejde mellem svenske og danske Jernbanemænd, opfordrer undertegnede Foreninger herved alle Idræts- og Sportsforeninger, hvis Medlemmer bestaar af danske Jernbanefolk, til at meddele een af undertegnede, om man ønsker at være med i en lignende Sammenslutning af danske Jernbanefolks Idræts- og Sportsforeninger.

Det vilde da være et Danske Jernbaners Idrætsforbunds Opgave at samle alle Idræts- og Sportsforeninger indenfor Jernbaneetaten i eet Forbund, som da skulde udarbejde Planerne for Hold- og Landturneringer o. l. Byerne imellem, saa al Jernbaneidræt bliver samlet under faste Rammer.

Det vil endvidere være et af dette Forbunds første Opgaver at søge etableret Matcher mellem jævnbyrdige svenske og danske Jernbaneidrætsforeninger.

Undertegnede Foreninger staar gerne til Tjeneste med Vejledning ved Oprettelse af nye Lokalforeninger, hvor saadanne ikke forefindes.

f. Jernbanefunktionærernes Idrætsforening,
Henry Klein,
Overportør, Gb.

f. Statsbanepersonalets Idrætsforening,
N. Glargaard,
Traifikassistent, Gdt.



JUBILÆER

Lokomotivfører *K. G. V. Karlsen*, Ar, kan 7. November fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Statsbanerne. Han begyndte som Aspirant i Tønder 7. November 1920, forfremmedes ca. 5 Aar senere, nemlig den 1. Juli 1925, til Lokfbr. i Tinglev, men da Forholdene



dér syntes Jubilaren for smaa, søgte han og kom til Aarhus den 1. November 1927, hvor Kollegerne hurtigt i den stille, rettænkende og pligttro Mand mente at have fundet den, der var deres Tillid værdig, hvilket i alle Maader er slaaet til, idet Jubilaren det meste af den Tid, han var Lokfbr., sad som Afdelingens Sekretær og har som saadan flere Gange været benyttet paa Kongresserne. Den 1. Marts 1942 blev

Karlsen Lokfører i Brande, hvor han var stationeret, indtil han 1. April 1943 fik en Mellemlanding i Horsens, og nøjagtigt Aaret senere vendte han tilbage til Aarhus. Kollegerne her ønskede igen at gøre Brug af hans gode Karakter og rige Evner, han blev derfor valgt til Kasserer for Lokf. Afd.

Jubilaren har udover sine Interesser og Pligter som Lokomotiv- og Organisationsmand sin Hobby i Malerkunsten, hvor han med Pensel og Palet søger at give Udtryk for sin Glæde over Naturens Skønhed og Stemninger.

Aarhus Lokomotivfører Afdeling siger dig Tak for din Indsats som Organisationsmand og Kollega og ønsker dig Held og Lykke paa Jubilæumsdagen, vi haaber, du langt ind i Fremtiden maa færdes iblandt os. *A. S.*

Lokomotivfører *K. Tegtmeyer*, Jyllandsgade 51, Struer, kan 14. Nov. fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Statsbanerne. Han begyndte som Aspirant i Struer og naaede først omtrent 5 Aar senere — 1. Juli 1925 — at blive ansat som Lokfyrbøder paa Kbh. Gb., hvortil han var blevet forflyttet efter 1 Aars Tjeneste som Haandværker i Thisted. Efter Ans. forflyttedes Tegtmeyer 1. Sept. 1927 atter til Thisted, men blev som Følge af Indskrænkninger ved Depotet paany forflyttet derfra 15. Maj 1939, ved hvilken Lejlighed han kom til Struer, hvor han siden har været med Undtagelse af 1 Aars Ophold i Glyngøre i Forbindelse med Lokomotivførerforfremmelsen 1. Marts 1942. Tegtmeyer har ogsaa virket i Foreningens Tjeneste særligt i Thisted, hvor han gennem 10 Aar var Kasserer i Lokfyrbøderafdelingen. I Struer har han nogle Aar været Medlem af Andelsboligforeningens Bestyrelse. Jubilaren har tillige gjort sig gældende paa andre Omraader, idet han er en dygtig Haandværker. Da Thisted Afdelinger i sin Tid anskaffede Fane, lavede han saaledes Spydet til denne.

Som den dygtige, afholdte Lokomotivmand og gode Kammerat, Tegtmeyer er, ønsker Struer Lokførerafd. hjertelig til Lykke paa Jubilæumsdagen. *Chr.*

Den 30. Novbr. kan Lokomotivfører *A. C. Knudsen*, Skern, fejre 25 Aars Jubilæum. Som det vil ses af følgende, har Jubilaren ført en ret omflakkende Tilværelse. Han begyndte som Aspirant i Aalborg 30. Novbr. 1920, blev forflyttet til Lunderskov 4. April 1921 og til

Fredericia 5. Septbr. s. A., for som Lokomotivfyrbøder d. 1. Juli 1925 at komme til Tinglev, d. 1. Maj 1930 til Københavns Gb. og 1. Oktbr. 1935 til Skern. Saa fulgte Forfremmelsen til Lokf. d. 1. Marts 1942 med Station i Brande, hvor Jubilaren var i ca. 1½ Aar for saa efter sit eget store Ønske at vende tilbage til Skern.

Jubilaren er en god Kammerat, altid interesseret i Organisationens Arbejde, dertil en dygtig og pligtopfyldende Lokomotivmand, og sit „Embede“ som Depotforstander røgter han til alles Tilfredshed. Esbjerg-Skern Afdelingen ønsker dig rigtig hjertelig Tillykke med Dagen og Tiden, der kommer. Tak for Samarbejdet og Kammeratskabet. *M. J.*

Mandag den 3. December kan Lokomotivfører *C. A. Jespersen*, Sjællandsgade 46, Aalborg, fejre 25 Aars Jubilæum.

Jubilaren har i Tidens Løb været stationeret i Vamdrup, Fredericia, København Gb., og endelig i Aalborg, hvor han har været i 16 Aar.



Jespersen, der nu har været Formand for Lokomotivførerafdelingen i tre Aar, har i en Aarrække været Formand for Lokomotivfyrbøderne her ved Depotet, og i denne Periode samtidig været Medlem af Hovedbestyrelsen fra Maj 1933 til Marts 1942. Han har altid vist Organisationsarbejdet stor Interesse og har aldrig sparet sig selv, hvor han kunde udrette noget til Gavn for Kammeraterne eller Organisationen som Helhed. Naar Jespersen faar en Sag i Hænde, kan vi være sikker paa, at den bliver behandlet med utrættelig Energi til Resultatet naas.

Ogsaa udenfor vor Forening har andre forstaaet at drage Nytte af Jespersens organisatoriske Evner, idet han er Bestyrelsesmedlem i socialdemokratisk Vælgerforenings østre Kreds.

Aalborg Afdeling siger dig Tak for godt Kammeratskab og gratulerer med de 25 Aar. *N. N.*



Den 5. December kan Lokomotivfører *P. W. Jørgensen*, Rasmus Raskvej 16, 2., Kbhvn., Valby, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Afd. 1 bringer dig i den Anledning de hjerteligste Lykønskninger for Dagen, ligesom den giver Udtryk for Haabet om, at du i den kommende Tid ved godt Helbred maa kunne passe din Gerning. *H.*

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes.

H. Mouritzen, Lokfører, Horsens.

Al Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum frabedes.

A. W. Venndt, Lokfører, Fa.

Dødsfald.

Efter et langt og smertefuldt Sygeleje afgik Lokomotivfører A. A. F. R. Jensen, Gedser ved Døden den 16. Sept. Paa Grund af manglende Bolig her i Byen maatte Jensen i 3 $\frac{1}{2}$ Aar have sin Familie boende i København. Han var derfor glad og lykkelig, da han i Foråret fik en af de nye Lejeboliger og Familien flyttede hertil. Desværre var den snigende Sygdom, der kostede ham Livet, dog allerede begyndt.

Aksel Jensen var en enestaaende god Kammerat; han havde utallige Venner, som længe vil mindes ham. Begravelsen foregik paa Bispebjerg Kirkegaard i København under stor Deltagelse af Kolleger og Medansatte.

Chr.

Taksigelser.

Hjertelig Tak til gamle Kolleger for Opmærksomheden paa min 80-aarige Fødselsdag den 11. Oktober 1945.

V. Hoffmann.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokfører A. L. V. Christensen, Korsør.

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved vor kære Mand og Far, Lokomotivfører A. A. F. R. Jensens Sygdom, Død og Begravelse.

Inger og Stella Jensen og lille Ole, Gedser.

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Ved Statsbanepersonalets Sygekasse er foruden de i Sygekassens „Samling af Bestemmelser“ Nummer 11 og 17 nævnte Specialister i Øre-, Næse- og Hals sygdomme for Medlemmerne paa Sjælland-Falster uden for København og Københavns Amdsraadskreds antaget Ørelæge Oswald Brinch, Brogade 14, Ringsted, Konsultation Hverdag Kl. 13—15 — undtagen Lørdag.



Togopvarmningsforbudet ophævet.

Det handelsministerielle Forbud mod Opvarmning af Personvogne i Jernbanetog blev ophævet den 8. Oktober. Vi kan derfor i Vinter vente Togopvarmning som under normale Forhold.

Motorfærger „Sjælland“ atter i Drift.

Efter den omfattende Ødelæggelse Færger „Sjælland“ var Genstand for ved et Bombeattentat den 3. November 1943 har den paa Nakskov Skibsværft været underkastet gennemgribende Reparation, som har kostet over 3 Mill. Kroner. Selve Skroget under Vandlinien er det gamle, men alt indenbords er fornyet, saa der næsten kan tales om en helt ny Færge.

Anlæg af 3. og 4. Spor til Glostrup.

Af den til Jordarbejdet med Anlægget af et 3. og 4. Spor mellem København og Glostrup budgetterede Udgift paa 2,2 Mill. Kr. er der nu bevilget 1,2 Mill. Kr. Det kan derfor forventes, at Jordarbejderne vil blive paabegyndt i overskuelig Fremtid.

Nye Lyntogsnavne.

„Vingehjulet“ opfordrer til at fremkomme med Forslag til nye Navne paa Lyntogene. De nuværende Betegnelser anses ikke for fuldt tilfredsstillende, idet de f. Eks. ikke direkte angiver de enkelte Togs Rute.

Tjenestens Ofre.

Da Togfører Jungsgaard, Kh., den 14. Oktober efter paa Glostrup St. at have givet Afgang for sit Tog, vilde springe paa næstbageste Vogn, snublede han og styrtede ned mellem Tog og Perronkant. Han kom ganske vist ikke ind under bageste Vogns Hjul, men paadrog sig dog saa alvorlige Kvæstelser, at han døde nogle Timer senere.

En Uge senere mistede Ekstraarbejder V. Olsen Livet paa Frederiksberg Station. Under Rangeringen d. 22. Okt. om Aftenen er han formentlig enten snublet lige foran Vognene i et Rangertræk eller har faaet Foden i Klemme i et Sporskifte. Han blev væltet og paakørt af Rangertrækket, som han kom ind under. Det ene Ben var klemt saa fast i Sporskiftet, at de tilkaldte Læger omtrent maatte amputere det paa Stedet, inden den ulykkelige Mand i Ambulancen kunde transporteres til Sygehuset. Ogsaa han døde dog faa Timer efter Tilskadekomsten.

Rejsende dræbt eller kvæstet af Tog.

En Dame fra Tønder, som den 13. Oktober vilde med et Lyntog fra Lunderskov Station og i den Anledning løb over Sporet, bemærkede ikke et kommende Godstog. Hun blev paakørt og dræbt paa Stedet.

Den 18. Okt. om Aftenen kom en rejsende, der skulde med Toget fra Kolding til Padborg, først ud paa Perronen efter at der var sat i Gang. Han vilde alligevel springe paa, men faldt ned mellem Toget og Perronen. Situationen saa højst faretruende ud, men vedkommende er tilsyneladende dog sluppet fra Uheldet med Tabet af nogle Fingre og en Taa.

Røgplagen fra Amagerbanen.

Vi har tidligere omtalt, at Beboerne i den store Ejendom „Møllelængen“ i København klagede over Røgplage fra Amagerbanens Lokomotiver, som holder lige nedenfor Ejendomskomplekset, og at de ved et Sagsanlæg vilde kræve Erstatning herfor. Sagen har nu været behandlet i Boligretten, der imidlertid ikke delte Lejernes Synspunkt.

Jernbanetransport af amerikanske Soldater paa Ferierejse.

Der foregaar som bekendt stadige Transporter af amerikanske Soldater, som holder en Uges Sommerferie i Danmark. Befordringen har hidtil fundet Sted i Rutebiler, men „Ekstrabladet“ omtaler, at der er Tale om,

at Befordringerne fra Bremen og videre op gennem Danmark skal foregaa med danske Motortog. Efter hvad vi erfarer, drejer Forandringen sig dog blot om, at det er Tanken, at de nævnte Rejser mellem Padborg og et nærmere bestemt Sted i Danmark skal foregaa med Motortog.

Privatbaneoverskud i 1944/45.

Høng—Tølløsebanen har givet et Overskud paa 300 000 Kr. Heraf udbetales 34 000 Kr. til Aktionærerne, Resten henlægges til Vedligeholdelses- eller Fornyelsesfond. I de 4 Krigsaar har Banen indtjent et Overskud paa over 1 Mill. Kroner. Formanden for dens Bestyrelse, Kammerherre Saxild, har udtalt, at det gode Resultat ikke mindst skyldes Funktionærernes udmærkede Indsats. Bestyrelsen havde gerne ydet et kontant Gratiale, men havde ikke kunnet opnaa højere Myndigheders Tilalelse dertil.

Paa den nordvestfynske Bane er Overskuddet steget, det var ifjor ca. 137 000 Kr., men efter foretagne Afskrivinger er det sidste Driftsaar kommet op paa 177 000 Kr.

Hammelbanens Overskud er gaaet ned fra ca. 90 000 Kr. til ca. 28 000 Kr. Paa Hads—Ning Herreders Jernbaner er indtjent et Overskud paa ca. 75 000 Kr., og Randers—Hadsundbanen har godt 30 000 Kroner i Overskud. Holstebro—Ørnhøjbanens Regnskab viser ca. 194 000 Kr.s Overskud mod 390 000 Kr. i Fjor, medens Ringkøbing—Ørnhøjbanens Overskud er ca. 86 000 Kr. mod 130 000 Kr. i Fjor. Trolldhede-Banen er dog sikkert den, som viser størst Nedgang i Overskuddet, nemlig fra Kr. 322 000 f. A. til ca. 34 000 paa det sidst afsluttede Regnskab. Paa denne Bane har der sidste Driftsaar været ialt 9 Tilfælde af Sabotage og Schalburgtage.

Gennem 7 Aar med Driftsunderskud har denne Banes Personale bidraget til Dækning heraf med ialt ca. 105 000 Kr., hvoraf 36 700 nu er tilbagebetalt og Banens Bestyrelse ønsker saavidt muligt at fortsætte denne Tilbagebetaling.



Forilyttelse fra 1.—10.—45:

Lokomotivførerne (L):

H. K. Jensen, Kbh. Gb., til Helgoland.
P. Pedersen, Kbh. Gb., til Helgoland.

Fritagelse for Hvervet som Depotforstander:

Lokfører (Depotforstander) C. O. Hansen, Hjørring, e. Ans. fra 1.—10.—45.

Navneændring:

Lokfyrbøder N. P. Madsen, Fredericia, hedder N. P. Rovark fra 3.—9.—45.

Udnævnelse fra 1.—11.—45:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivførere:

H. Simonsen, Brande, i Brande.
G. S. K. Løfgreen, Aarhus, i Padborg.
H. C. C. J. Hansen, Fredericia, i Padborg.
L. Boldt, Korsør, i Padborg.
O. S. Nielsen, Kbh. Gb, i Padborg.
B. Petersen, Aarhus, i Herning.

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

P. M. Johansen, Kalundborg, i Gedser.
A. Clausen, Aarhus, i Glyngøre.
A. Petersen, Fredericia, i Padborg.
F. V. Nielsen, Randers, i Skanderborg.
C. W. E. B. Jørgensen, Nyborg, i Padborg.
H. A. Nielsen, Aarhus, i Brande.
T. Junget, Fredericia, i Padborg.
J. E. M. Søgaard, Aarhus, i Esbjerg.
E. Christensen, Viborg, i Tønder.
W. K. Højberg, Randers, i Tønder.

Forilyttelse efter Ansøgning fra 1.—11.—45:

Lokomotivførerne:

J. A. Jeppesen, Aalborg, til Hjørring (Depotforstander).
K. T. Pedersen, Kbh. Gb., til Hgl.
C. J. Christensen, Kbh. Gb., til Hgl.
L. K. K. H. Pedersen, Padborg, til Randers.
P. F. Behr, Padborg, til Tønder.
J. C. G. Rasmussen, Herning, til Gedser.
K. N. Rasmussen, Brande, til Korsør.
S. A. Nielsen, Padborg, til Korsør.
O. E. Henriksen, Tønder, til Slagelse.
O. F. Filippen, Korsør, til Randers.
K. Hansen, Padborg til Sønderborg.
A. Knudsen, Randers, til Aarhus.
R. D. R. Petersen, Gedser, til Kbh. Gb.

Lokomotivfyrbøderne:

V. N. Tribler, Padborg, til Kbh. Gb.
R. H. Petersen, Glyngøre, til Aarhus.
E. A. Lønqvist, Brande, til Aarhus.
P. Esbensen, Tønder, til Aarhus.
S. E. Kirkegaard, Skanderborg, til Aarhus.
P. T. Kokholm, Esbjerg, til Aarhus.
H. F. Hansen, Gedser, til Fredericia.
J. C. J. Nissen, Brande, til Viborg.
W. J. Rasmussen, Slagelse, til Nyborg.
R. U. Andersen, Padborg, til Sønderborg.
H. H. A. Christensen, Tønder, til Brande.
P. Grønning, Padborg, til Slagelse.

Forilyttelse efter Ansøgning fra 1.—12.—45:

Lokomotivfører:

C. C. Vangsgaard, Assens, til Enghave.

Afsked:

Lokomotivførerne:

A. C. Kajberg, Slagelse, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—10.—45.
L. A. Børgesen, Kbhavns Godsbgd., e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—45.
H. V. Laursen, Frederikshavn, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—45.
H. Hansen, Aabenraa, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—45.
K. P. Kristiansen, Kbhavns Godsbgd., e. Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—12.—45.
J. M. Lydersen, Aarhus, e. Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—12.—45.
M. Matthiesen, Aabenraa, e. Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—12.—45.
A. P. Andersen, Nyborg, e. Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—45.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører O. C. Schmidt, Brande, for den 12. Februar 1945 at have udvist særlig god Agtpaagivenhed ved Indkørsel paa Brande Station, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør

LOKOMOTIVMÆNDENES ENKEKASSE

Regnskabsoversigt for 1944—45.

1. August 1944 var Medlemsantallet 263 og 31. Juli 1945 253. Lokomotivførerne I. K. Olsen, Kø., C. C. Nielsen, Gb., pens. Lokomotivfører N. P. Kristensen, Kh., V. S. Kaisen, Kh., F. C. Petersen, Kh., og O. E. Poulsen, Kh., er afgaaet ved Døden. — Udmeldt er Lokomotivførerne I. V. Berthelsen, Kh., E. Møller, Ng., pens. Lokmester Høgh Sørensen, Ar., og Lokomotivfører P. A. Christensen, Str. — Ved Aarets Begyndelse ydedes der Understøttelse til 114 Enker, ved Aarets Slutning til 113 Enker. Enkekassens rentebærende Formue udgjorde den 1. August 1944 Kr. 148 364,23, og den 31. Juli 1945 Kr. 151 152,56 Kr.

| <i>Indtægt.</i> | Kr. Ø. | <i>Udgift.</i> | Kr. Ø. |
|--|-------------|---|-------------|
| Kassebeholdning den 1. August 1944 | 10 364. 23 | Understøttelser | 7 822. 17 |
| Kontingent | 4 651. 50 | Provision for Afdrag | 138. 43 |
| Renter | 5 897. 72 | Kontorhold | 300. 00 |
| Udtrukne Obligationer: | | Indkøb af 15 000 Kr. Obligationer 14. Serie | |
| 6. Serie 3 1/2 pCt. Nr. 12101 | 1 000. 00 | 3 1/2 pCt. | 14 394. 61 |
| 7. " 3 1/2 " " 7657, 9645 | 4 000. 00 | Gebyr til Girokontoret | 64. 13 |
| 7. " 4 1/2 " " 42235 | 1 000. 00 | Porto, Papir og Kuverter | 22. 05 |
| 11. " 4 1/2 " " 15821 | 1 000. 00 | Særtryk af Regnskab | 7. 50 |
| 14. " 4 1/2 " " 6084, 31635 | 2 200. 00 | Forsendelse af Leveattester | 7. 00 |
| | | Leje af Box | 5. 00 |
| | | Kassebeholdning den 31. Juli 1945 | 7 352. 56 |
| | 30 113. 45 | | 30 113. 45 |
| <i>Aktiver.</i> | Kr. Ø. | <i>Passiver.</i> | Kr. Ø. |
| Østifternes Kreditforenings Obligationer, paalydende Værdi 143 800 Kr., Kursværdi | 143 800. 00 | Enkekassens Formue | 151 152. 56 |
| Indestaaende i „Bikuben“ og Girokonto | 7 352. 56 | | |
| | 151 152. 56 | | 151 152. 56 |

J. Junge, Kasserer.

Regnskabet revideret og fundet rigtigt i Overensstemmelse med de fremlagte Bilag. Obligationer og Kassebeholdningen til Stede.

København, den 20. September 1945.

J. M. S. Sørensen,
Revisor.

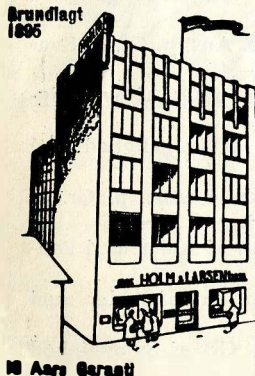
N. G. Thomsen,
Revisor.

J. Bøyesen,
Annexstræde 12,
Tlf. Valby 1821 x.

C. V. Christensen,
Aabjergvej 25.

J. Junge,
Vester Fælledvej 43,
Tlf. Eva 1253.

N. Stubbe,
Strindbergsvvej 44,
Tlf. Valby 4810.



*Der er en Del Folk
i faste Stillinger*
som køber Deres
Spisestue og Dagligstue eller combinede
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. Welstrups Bif.) - Grundlagt 1886
Colbjørnsensgade 17 - København V. - Telf. Vester 2637

Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger
Hovedkontor: Njalsgade 15, København
Telefon 4015
Telefon 4015

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 20 541.