



Nº 14

December 1945

45. Aargang

NORMERINGSBETRAGTNINGER

Gennem adskillige Aar har der ved Statsbanerne været en ikke blot stadig, men tilmed voksende Mangel paa Lokomotivførere — og med Lokomotivfyrbødere forholder det sig ikke stort anderledes. Mange, som har Indsigt i de faktiske Forhold, ryster paa Hovedet og spørger, om Distrikterne virkelig blot lader fem og syv være lige i Forventningen om, at Forholdene til sidst klarer sig selv. Og det maa indrømmes, at man forgæves leder efter Retningslinier fra Distrikternes Side, forgæves leder efter det, Fremtiden skal bygges op paa. Det er efterhaanden blevet saaledes, at man næsten kun møder Negativiteter i Distrikternes Personaledispositioner.

Hvorledes tænker man sig, at Personalet skal bevare den Arbejdslyst, der helst skulde være grundlæggende for vore daglige Ydelser, naar det eneste, man har at byde dem, er Skærpelser af Tjenesten og Begrænsninger i Friheden: Strengere Ture og store Forsinkelser samt manglende Fridage og Overtid, der ikke kan afvikles med Fritid, men maa erstattes med kontant Godtgørelse.

Et Par Eksempler fra den allernyeste Tid illustrerer, at man ikke engang kan vise Personalet Forstaaelse, naar det ingenting koster, ja, tværtimod maaske endog kunde betyde Besparelse.

Hjørring Rangerdepot har i flere Aar været normeret med 2 Lokomotivførere, men der har i lige saa lang Tid været Arbejde til 3 à 4 Lokførere. Det vilde være naturligt, om Distriktet under saadanne Forhold havde sagt til Generaldirektoratet, at Depotet maatte opnormeres, og at man derfor maatte have en Mand mere. Men Nej! I Juli Maaned i Aar henledte vor Organisation imidlertid 2. Distrikts Opmærksomhed paa Misforholdet, og da vi kunde oplyse, at i Tilfælde af Forøgelse af Depotets Normativ, vilde en Lokomotivfører med Bopæl i Frederikshavn, men Station i Brande, komme til Hjørring, hvorved ikke blot den paagældende

kom sit Hjem meget nærmere, men Statsbanerne tilmed sparede Godtgørelse for dobb. Husførelse, var der berettiget Anledning til at mene, at Ønsket om en Opnormering vilde blive imødekommet. Trods disse særdeles betydningsfulde Momenter blev det dog et Afslag; det var motiveret med, at Distriktet paaregnede Nedgang i Rangerarbejdet.

Vi skal dernæst omtale et Forhold fra den modsatte Ende af 2. Distrikt.

Nogle Padborg-Lokomotivførere med Bopæl i Sønderborg har i 4 Aar maattet leve paa 2 Steder, dels fordi det ikke har været dem muligt at skaffe sig Bolig i Padborg, og dels fordi der ikke ret ofte er Af- og Tilgang til et lille Depot som Sønderborg. Køreplansudvidelsen pr. 12. Oktober medførte imidlertid en Udvidelse af Sønderborgpersonalets Tjeneste, saa der blev Brug for 9 Lokomotivførere i de faste Ture og mindst 1 til Afløsninger. Da der kun er 8 Lokomotivførere ved Depotet, var det saaledes paakrævet at forøge dets Lokførernormativ med 2, og enhver Leder med fornøden Forstaaelse overfor sit Personale vilde skynde sig at finde Udveje, saa en længselsfuld ventet Forflyttelse til Byen med Hjem, Hustru og Børn kunde opnaas.

Den Slags Hensyn synes dog fremdeles at være et ukendt Begreb for 2. Distrikts Embedsmænd. Svaret gik nemlig ud paa, at da Padborg Maskindepot ikke kan afgive en Lokomotivfører uden at faa Erstatning, kan 2. Distrikt ikke anbefale, at Normativet af Lokomotivførere i Sønderborg forhøjes, før der sker en Tilgang af Lokomotivførere til Distriktet. Der er ingen Diskussion om, hvorvidt der mangler Lokomotivførere i Sønderborg. Det er nemlig en ubestridelig Kendsgerning, men saa megen menneskelig Følelse, at man ser at faa en Mand hjem, som i 4 Aar har ventet paa det; finder man altsaa ikke i 2. Distrikt.

I Lunderskov har der ogsaa i lang Tid kørt Lo-

komotivfyrbødere i fast Lokomotivførertur, og fornylig er det samme gennemført i Thisted. Af Svaret paa Organisationens Henvendelse desangaaende fremgaar det, at Distriktet anser det som en helt naturlig Ting at regne med Lokomotivfyrbødere ikke blot til Lokomotivførerafløsertjeneste, men ogsaa til Besættelse af Lokomotivførerpladser i de faste Ture.

„Ingen Forandring, før der sker Tilgang af Lokomotivførere til Distriktet“, siger man. Og vi svarer: Hvorfor i Himlens Navn har 2. Distrikt saa ikke fremført sine Vanskeligheder overfor Generaldirektoratet og krævet Forøgelse af Lokomotivførertallet. Har Distriktet ingen Pligt til at holde Generaldirektoratet underrettet i saa Henseende? Indenfor Dansk Lokomotivmands Forening er vi ikke i Tvivl; vi har mangfoldige Gange paapeget Lokomotivførermanglen. Man har undertiden draget vore Paastande herom i Tvivl, men de har dog hidtil vist sig rigtige. Det bliver da ufatteligt, at Distrikterne ikke bidrager til at klarlægge de faktiske Forhold paa højere Sted.

Man maa med Rette kunne forlange, at Distrikterne ved deres Dispositioner tager Hensyn til Personalet og ikke stiller sig koldt afvisende som her omtalt.

I Forbindelse med Spørgsmaalet om Lokomotivførermanglen vil vi gerne fremdrage et andet Forhold, og det er Distrikternes Respektløshed overfor indgaaede Overenskomster.

Under Besættelsen var man som bekendt kommet i den Grad i Vanskelighed med Personale til Lokomotivførertjeneste, at der maatte gøres Udveje, hvilket skete ved en mellem Generaldirektoratet og Organisationen truffet Overenskomst om Dispensation fra Uddannelsesreglerne, og det var en udtrykkelig Aftale, at Ordningen gjaldt til 1. August 1945 eller til Datoen for Krigens Afslutning, saafremt dette skete forinden.

Da Krigen som bekendt sluttede 5. Maj, var Distrikternes Adgang til at gøre Brug af den ommeldte Dispensation dermed bortfaldet. Dette var man ved de fleste af 1. Distrikts Depoter uden videre indforstaaet med og indrettede sig derefter; men enkelte Steder i dette Distrikt og de fleste Steder i 2. Distrikt fortsatte man, som om Dispensationen stadig var gældende. Da vi paapegede dette Misforhold, gjorde 2. Distrikt ganske vist Forsøg paa at benægte Fakta, men vi kunde dokumentere vor Paastands Rigtighed, og Generaldirektoratet gav os Tilsagn om, at nu var det Slut.

Der hengik dog ikke mere end 4 Uger, før 2. Distrikt atter gik over til den ulovlige Fremgangsmaade, og som Svar paa en ny Henvendelse til Generaldirektoratet blev det meddelt, at Spørgsmaalet var forelagt 2. Distrikt til Udtalelse. Dette var den 20. Okt.; siden har vi intet hørt til Sagen. Di-

striktet har tilsyneladende ikke særlig travlt med at svare. Mon det skulde være den daarlige Samvittighed, der trykker?

Er det ikke højst besynderligt, at visse af Distrikternes Tjenestemænd mener, at alle andre skal overholde gældende Regler og Bestemmelser, men at de selv kan tilsidesætte dem. Vi ved, at dersom en Mand f. Eks. indlader sig paa at udføre Lokomotivførertjeneste uden at opfylde de herfor foreskrevne Kvalifikationer, har han alle Betingelser for at skaffe sig en Tjenestesag paa Halsen med deraf følgende Paatale. Hvorfor sker det samme saa ikke m. H. t. de Distriktsmedlemmænd, som beordrer Personale anvendt i Strid med, hvad Generaldirektoratet har bestemt?

Vi ved ganske nøje, at man i Generaldirektoratet ikke administrerer eller disponerer paa den Maade. Er der et eller andet, som knirker, — og det kan jo ske — taler man altid med Organisationen om en Udvej. Distrikterne derimod synes at befinde sig i en højere Sfære i selvbestaltet Tro paa, at de kan gøre, som det passer dem. Sligt kan imidlertid ikke fortsætte; det er beskæmmende baade for vor øverste Administration — Generaldirektoratet — og for Organisationen Gang paa Gang at støde paa Ulovligheder fra Distrikternes Side. Det maa og skal komme dertil, at ogsaa Distrikterne overholder gældende Overenskomster. Hvorledes vil man hos det jævne Personale skabe Respekt for Aftaler m. v., naar det den ene Gang efter den anden viser sig, at man visse andre Steder tilsidesætter tjenstlige Forskrifter. Der maa her forlanges Lighed for alle.

Efter at foranstaaende er trykt, har Generaldirektoratet forhandlet med Organisationen, og man er enedes om atter at sætte den omtalte Dispensation i Kraft og med Gyldighed til 31. Dec. 1946.

I. T. F. UNDER KRIGEN

Gennem Dagspressen vil vore Læsere have set, at Intern. Transportarb. Forbunds Generalsekretær, J. H. Oldenbrock, har deltaget i den i København i Novbr. afholdte internationale Søfartskonference, hvor han en af de første Mødedage paa fyndig Maade satte en af Arbejdsgiverrepræsentanterne paa Plads. Den paagældende kritiserede, at Materialet til Konferencen ikke var udsendt saa betids, at der havde været Tid til forud at gaa det hele igennem; her overfor gjorde Generalsekretær Oldenbrock gældende, at hvad enten Materialet havde været udsendt eller ikke, saa var det ikke om den Slags Formaliteter, Drøftelserne skulde finde Sted. Det var Realiteter, Søfartens Personale ønskede, og dem ønskede man gennemført nu.

I denne Konference deltog Organisationer for Søfartens Personale i Finland, Sverige, Norge og

Danmark. Og der afholdtes en af Aftenerne et Møde mellem I. T. F.s Generalsekretær og de nævnte skandinaviske Søfartspersonalerepræsentanter samt øvrige danske Organisationer, som er tilsluttet Internationalt Transp.arb. Forb., heriblandt vor Org.

Paa dette Møde, der lededes af Præsidenten for den britiske Sømandsunion, Jarman, blev der bl. a. givet en kort Redegørelse over I. T. F.s Virksomhed under Krigen. Det fremgik heraf, at medens øvrige internationale Fagsekretariater laa helt stille i Krigsaarene, har Internationalt Transportarbejder Forbund i disse Aar udfoldet en rig organisationsmæssig Virksomhed med betydelige Resultater. I Erkendelse heraf havde forskellige Organisationer, som ikke tidligere var tilsluttet I. T. F., indmeldt sig under Krigsaarene, saa der nu er ialt 4 Mill. Medlemmer.

Repræsentanterne for Sømandsforbundet saavel som Søfyrbødernes Forbund i Danmark bragte I. T. F.s øverste Ledelse og den engelske Sømandsunion en hjertelig Tak for den udmærkede Hjælp, der under Krigen var ydet de danske Sømand i England. Disse var blevet afskaaret fra Forbindelse med deres Hjemland, men I. T. F. og den engelske Sømandsunion havde straks taget sig af deres Sager og hjulpet dem, ogsaa økonomisk.

Efterhaanden oprettedes der dog i England en selvstændig dansk Sømandsorganisation, men den arbejdede i nøje Tilknytning til det engelske Forbund og til I. T. F., hvilket understreges deraf, at Oldenbrock besvarede de danske Søfartsorganisationers Tak med en Udtalelse om, at det var I. T. F., der skulde takke, fordi Søfolkene fra andre Lande havde ydet en stor og betydningsfuld Indsats under Krigen.

Krigsudbruddet medførte svære økonomiske Byrder for I. T. F. Først og fremmest nødvendiggjorde Besættelsen af Holland en Flytning af Hovedsædet fra Amsterdam til London. Alle Møbler og andet Kontorinventar maatte lades tilbage, saa man maatte foretage fuldstændig Nyindretning af Kontorerne i London. Derpaa fulgte en Nedgang i Antal Organisationer, som kunde indbetale Kontingent, saa Indtægterne ret pludselig faldt henved 50 pCt. Lykkeligvis havde man indenfor I. T. F.s øverste Ledelse disponeret saaledes, at der i Aarene forud var opsparet visse Midler til Anvendelse i de svære Aar.

Organisationerne i en Del Lande har været i Stand til under hele Krigen at betale deres Kontingent. Ja, det blev oplyst, at f. Eks. svenske og engelske Organisationer har ydet langt større Bidrag end det normale Kontingent blot for at muliggøre Opretholdelsen af I. T. F.s Arbejde. Dette har været til Glæde for de tilsluttede Organisationer.

Hvad angaar de danske Organisationer, som ikke har betalt Kontingent under Krigen, enedes man om,

at der skal betales ordinært Kontingent for 1940, en Fjerdedel af Kontingentet for 1941, 1942, 1943 og 1944 samt normalt Kontingent fra 1. Juli 1945.

Vor internationale Hovedorganisation har saaledes under Krigen ikke blot bevaret, men befæstet sit Ry. Forhaabentlig fortsætter dette ud i Fremtiden.

HOLLÆNDERBØRNENE

Tiden for Hjemsendelse af de her i Landet anbragte hollandske Jernbanemandsbørn er nu umiddelbart forestaaende, idet den finder Sted den 12. ds.

Ved denne Hjælpeaktions Indledning opfordrede de fire Organisationer Medlemmerne til at tage et hollandsk Barn i ca. 3 Maaneder. Dette Tidsrum var for de først ankomne Børn udløbet 27. November. Da G. Joustra fra Holland var heroppe i Begyndelsen af November, blev det imidlertid ved en Forhandling i Socialministeriet besluttet, at uanset at Børnene ankom i 3 Hold, skulde de alle hjemsendes samtidigt, og at dette skulde ske d. 12. Dec.

Mange Børn har været saa glade for Opholdet heroppe, at de nødigt vil hjem. Paa samme Maade har adskillige Plejeforældre ønsket at beholde deres Hollænderbarn hele Vinteren over. I flere Tilfælde har de hollandske Forældre ogsaa givet Tilladelse til, at Barnet maatte forlænge sit Ophold; men *de hollandske Myndigheder har forlangt Børnene hjem*. Den 12. November ankom der ikke mindre end 3 telegrafiske Krav herom.

Saa trist det for nogle end kan være, er der derfor ingen Vej udenom. Børnene skal hjem den 12. ds. Fra denne Dag ophører derfor de danske Jernbaneorganisationers Hjælpeaktion.

I Tilslutning til de til Plejeforældrene udsendte Meddelelser gives her enkelte supplerende Oplysninger:

Børnenes Bagage maa højst veje 25 kg og kun omfatte 2 Kolli, der hver for sig skal være forsynet med

- 1) 1 brunt Papmærke med Barnets Navn og Kontrolnumret fra det blaa Identitetskort, Barnet havde om Halsen ved Ankomsten.
- 2) 1 grøn Seddel, der ligeledes forsynes med Kontrolnumret og derefter paaklæbes Bagagen.
- 3) For det Tilfælde, at de ydre Mærker skulde forsvinde, skal der desuden i hvert Stykke af Bagagen lægges en hvid Seddel med Barnets Navn og Kontrolnummer.

Børnene skal synligt bære det blaa Identitetskort med Barnets Navn, Kontrolnummer og Adresse i Holland, det havde ved Ankomsten her til Landet.

Plejeforældrene maa udfylde de foran omtalte brune, grønne og hvide Sedler.

Desuden skal Barnet i en Snor om Halsen bære 1 Stk. farvet Karton, der er forsynet med et Num-

mer (Kuløren varierer for de forskellige Byer i Holland). Et tilsvarende Karton skal bindes til hvert Stykke af Bagagen. Alle disse Ting tilsendes Plejeforældrene.

De 2 Stk. Bagage bør paa Afrejsestationen indskrives som Rejsegods til Padborg, og Indskrivningen bør absolut finde Sted senest den 11. Dec.

Det maa herved bemærkes, at Børnene ikke faar deres indskrevne Bagage, førend de kommer til Holland. Derfor maa de have Toiletsager og eventuelt Nattøj m. v. i en lille Pakke, der medtages i Rutebilerne. Endelig bør hvert Barn have en Madpakke tilstrækkelig til Rejsen fra Opholdsstedet til Padborg.

LOKOMOTIVFØRER STYRER STATSSKIBET

*J. B. Chifley, Australiens nye
Premierminister.*

Det vil interessere vore Læsere at erfare, at en australsk Lokomotivfører er blevet Statsminister. Efter Bogen „Krigens Profiler“, der udsendes af „Fremad“s Bogforlag, giver vi Red. Carl Andersens Biografi af J. B. Chifley.

„Australiens ny Premierminister *Joseph Benedict Chifley* var afdøde John Curtins intimeste Medarbejder. De var Venner fra Barndommen. De var jævnaldrende — Chifley fyldte 60 Aar nu i September — og efter Drenggearene fulgtes de ad ind i Fagforeningsarbejdet og i det politiske Liv.

Mens Curtin blev Bydreng og Tømmerarbejder, blev Chifley, efter en Ungdom som Altmuligmand, Lokomotivfører. Han er en vældig og imponerende Skikkelse i Dag. Seks Fod høj, glatraget, med et aflangt Ansigt og en energisk Profil. Han elsker at ryge Pibe. Det er en Sjældenhed at se ham uden denne trofaste Følgesvend.

Han fødtes i Aaret 1885 i Byen Bathurst. Det er en lille By, beliggende 145 miles fra Sidney, taget i lige Linie op over de saakaldte *Blue Mountains*. Hans Forældre var fra Irland. De var beskedne og indesluttede Folk. Chifley har arvet adskilligt af deres Gemyt. Saaledes bor han endnu den Dag i Dag i det Hus i Bathurst, hvor han flyttede ind med sin Hustru efter Brylluppet for 30 Aar siden.

Som sagt var han virksom i Politik lige fra Ungdommen. Dette førte til, at han blev Redaktør af den nystartede Arbejder-Avis „Bathurst Advocate“. I en Periode trak han sig helt ud af det politiske Arbejde for at hellige sig Bladets Administration, idet han var blevet Medejder af dette. Det var efter den første Verdenskrig og op gennem Tyverne. Men da han efterhaanden havde faaet Bladet konsolideret, det er i Dag et af de bedste Arbejderblade i Australien, kunde han ikke længere modstaa sin gamle Kærlighed: Politiken. — Ved Valgene i 1928 lod han sig opstille, og han valgtes som Repræsentant for Staten New South Wales ind i Parlamentet.

Han er en ligefrem og venlig Mand. Det gik ham aldrig til Hovedet, naar han havde Medvind. Lige-gyldigt hvilke store Tillidsposter, han blev sat paa, han glemte ikke sine gamle Venner; han fandt ikke derfor Anledning til at ekstravagere. I Dag, hvor han styrer den store Stat, lever han lige saa beskedent som i sine unge Aar, da han førte sit Lokomotiv.

I Parlamentet har man forøvrigt givet ham Kæle-navnet *Hamlet*. Det er for det første, fordi han er saa høj og slank, og dernæst, fordi han skrider gennem de lange Korridorer i Parlementsbygningen i Canberra med en Alvor og Værdighed, som om han virkelig var hin ulykkelige Kongesøn af Danmark.

Han har en Jernvilje. Netop derfor glæder hans Venner sig over at se ham paa Premierministerposten netop nu, i Australiens store Krisetid. Man er klar over, at han er den rette Mand paa den rette Plads. Som Eksempel paa hans Energi og faste Vilje fortælles det, at han under Valget i 1940 pludselig blev meget syg, angrebet af en dobbeltsidig Lungebetændelse. Man maatte finde finde sig i, at Venner førte Valgkampen for ham. Naa, det gjorde nu ingen Forskel. Han blev genvalgt med stor Majoritet. Men da saa Dagen kom, hvor Parlementsmedlemmerne skulde møde i Canberra for at blive taget i Ed, stillede Chifley, som om det var den naturligste Sag af Verden. Han vaklede gennem Korridorerne ind i Salen. Han var tynd som et Skelet, hvid som et Lagen og vejede kun 50 kg.

Men han *vilde* møde. Og han blev rask.

I Aarene, der svandt, blev Chifley meget benyttet af de skiftende Regeringer. Han har saaledes i mange Aar været Medlem af den faglige Voldgiftsret i New South Wales. Han blev af *de Menzie* udnævnt til Medlem af den store Bankkommission, og da Krigen brød ud i 1940, blev han udnævnt til Direktør i det nyoprettede Ammunitionsministerium. Det var ham, der organiserede den vældige Ammunitionsindustri, som paa Australiens Jord smedede Vaabnene til Japans Nederlag. Det var i Virkeligheden en Kæmpeopgave, han her løste. Han byggede det hele op af intet. Australien ejede end ikke en Fabrik, som kunde anvendes til disse Formaal, da Krigen kom. Med rette er der dem, der har sat Chifley i Klasse med *Ernest Bevin*. Og denne Sammenligning er velfortjent.

Da John Curtin dannede Regering, overtog Chifley Posten som Finansminister. Det var en vanskelig Opgave. Men ogsaa den løste han paa bedste Maade. Det var lige i den Periode, hvor Japanerne stod udenfor Australiens Porte. Det kostede enorme Summer at organisere et Forsvar af Fastlandet. Chifley stampede Pengene frem, og det uden at han i særlig Grad har maattet høre ilde derfor fra Skatteydernes Side. Man betaler øjensynlig sine Skatter med Glæde i Australien.

Chifley er en flydende og klar, men ikke nogen dramatisk Taler. Paa Talerstolen er han den samme som i sit private Liv: stille, rolig og ligevægtig. Men han forstaar at faa Folk til at lytte. For han forstaar at ramme netop lige i Pletten, naar han behandler et Problem. — Og saa er han en Gentle-

man ogsaa paa Talerstolen. Der er aldrig nogen, der har oplevet, at han har ramt sin Modstander under Bæltstedet.

Det var saa naturligt, at det maatte blive ham, der førte Arbejdet videre som Statens Chef efter Vennen John Curtin. Enstemmigt valgte Arbejderpartiet ham først til Partiets Leder, og dette fører automatisk med sig, at han ogsaa overtager Posten som Premierminister. Forde, der var Curtins Vice-Premierminister, og som overtog Posten ved Dødsfaldet, traadte derfor automatisk tilbage. Men Chifley udnævnte ham omgaaende til Vice-Premierminister ogsaa i sin Regering.

Egentlig tror jeg ikke, at det smager Chifley at være kommet frem i Rampelyset. Han er knusende populær, maaske netop paa Grund af sin stille Beskedenhed. Men han er — som sine Forældre — lidt af en Eneboernatur. Han befinder sig bedst ved i sin Fritid at kunne laase sig inde i sit Hus og læse eller skjule sig i sin Have og arbejde dér. Det er for ham den bedste Rekreation.

Han er trofast mod sine Venner, og hans Ven-skab varer ud over Døden. Det var ham saaledes et bedøvende Slag, da Curtin døde. Da Regeringens og Parlamentets Medlemmer defilerede forbi den aabne Kiste, som det er Skik ved Dødsfald i Australien, blev han som forstøvet staaende ved Baaren. I sin Sorg glemte han alt om sig, og først da hans Ministerkollega, Mr. Forde, lagde sin Haand paa hans Arm og stille udbrød: „Come on, Ben“, løsrev han sig og gik videre.

Saa vel Australiens som Arbejderpartiets Skæbne er i gode Hænder hos Joseph Benedict Chifley.“

Det er dog ikke blot i den ovenfor omtalte sydlige Verdensdel, Lokomotivførere har faaet betroet Ministerposter. For en Del Aar siden var Lokomotivfører *Henning Leo* socialdemokratisk Trafikminister i Sverige, og for Tiden er den finske Lokomotivfører *Onni Peltonen* socialdemokratisk Trafikminister i sit Hjemland.

Red.

Tysk Lokomotivmand som Stikker.

Dagbladene Landet over har bragt Artikler om en Lokomotivfører Johs. Nielsen, der ved en Domsmandsret krævedes dømt til Døden for i 2 Tilfælde at have optraadt som Stikker.

Vi har i den Anledning haft mange Forespørgsler, men har kun kunnet meddele, at det ikke drejer sig om nogen Lokomotivmand i De danske Statsbaners Tjeneste.

Efter hvad der foreligger oplyst, drejer det sig om en Mand, som havde Bopæl i Padborg, men var i de tyske Baners Tjeneste og med Flensborg som Tjenestested. Den paagældende blev idømt 20 Aars Fængsel, men Statsadvokaten har appelleret til Skærpelse, idet han fastholder Kravet om Dødsstraf.

LEVEFORHOLDENE I FRANKRIG

Formanden for Svensk Jernbaneforbund, Sture Christiansson, som i Anledning af Konferencen ang. Oprettelsen af den nye faglige internationale Sammenslutning opholdt sig henved en Maaned Tid i Paris, har i en Artikel i „Signalen“ skildret forskellige Indtryk af denne Rejse. Vi tillader os at gengive et af Afsnittene, der særligt omhandler Leveomkostningerne:

„En Rejse til Frankrig af i Dag byder desværre paa mange Overtaskelser. Først og fremmest er alt, hvad der behøves til Opholdet, forfærdelig dyrt. Jeg forbavsedes saaledes over de høje Takster, Paris' Chauffører kræver. For 10 Minutters Kørsel i en daarlig Taxa-Droske forlangte Chaufføren 300 francs, hvilket er lig 30 danske Kroner. Priserne paa Hotelværelser varierer stærkt, men ret almindeligt er det at maatte betale 40—50 danske Kr. pr. Dag. Ogsaa Priserne paa Madvarer er skruet stærkt i Vejret. Myndighederne har inddelt Restauranterne i 4 Kategorier: A, B, C og D, af hvilke A-Kategorien selvfølgelig er den bedste. I en Restaurant af denne Kategori kan man som Regel ikke faa et Maaltid for mindre end 200 frc., d. v. s. 20 danske Kroner; for de øvrige Kategorier er Maksimalprisen henholdsvis 75, 45 og 32 frc., men hvis man ønsker en af Retterne paa Spisekortet byttet, bliver det hele straks afregnet efter a la carte Priser. Paa denne Maade omgaar Restauratørerne Maksimalpriserne. Gaar man f. Eks. ind paa en Restaurant af Kategorien D og bestiller et Maaltid til 32 frc., men ønsker en af Retterne udvekslet med noget andet, springer Prisen med det samme op til baade 100 og 200 frc.

Manglen paa Fødevarer i Frankrig er rent ud sagt forfærdende. Efter de fastsatte Rationeringsbestemmelser faar Befolkningen pro Person 200 gr Kød pr. Maaned. Desuden kan der hver 6. Uge faas ca. 1 kg Fisk. Animalske Fødevarer er i det hele taget stærkt rationerede. Saaledes faar hver Person pr. Maaned 100 gr Smør, 200 gr Margarine og 250 gr Spiseolie. The og Kaffe findes ikke i Handelen. Al Mælk er reserveret Mødre og Smaabørn og maa slet ikke sælges til andre. Ligeledes er alle Grynsorter udelukkende reserveret til Børn op til en bestemt Alder.

Paa Grundlag heraf er det let at forstaa, at mange spørger, hvorledes Franskmandene da kan opretholde Livet. Den bedste Hjælp har de i deres betydelige Brødration og den store Tilførsel af Grønsager. Disse sidste kommer til Byerne i uhørt store Mængder og sorteres efter Kvalitet. Det er imidlertid tragisk at se, særligt ude i Arbejderkvartererne, hvorledes Husmødrene er nødsaget til at lade sig nøje med Grønsager af de ringeste Kvaliteter. I flere Tilfælde saa jeg, der blev solgt Grønsager, som sikkert ingen svensk Husmoder kunde

tænke sig at anvende. Endnu mere beklageligt er det i Kvarteret omkring de store Torvehaller at se, hvorledes Folk gik og samlede det frasorterede Af-fald for muligt at kunne anvende det.

I Paris skal Skarnbøtterne senest Kl. 6 om Mor-genen stilles ud paa Fortovet, hvor de tømmes af Dagrenovationspersonalet. Jeg var ofte Vidne til, at ældre, fattige Mennesker gik omkring og under-søgte Skarnbøtterne og opsamlede Rester, som de ansaa for spiselige; særligt var dette Tilfældet ved de Ejendomme, hvor der var en Restaurant.

Ogsaa Priserne paa Tekstilvarer er forførdelig høje. En Herreklædning af middelmaadig Kvalitet koster mellem 20.000 og 30.000 frc. (2.000—3.000 danske Kr.). Prisen paa en Damedragt varierede mellem 800 og 1000 danske Kr. Et Par Herresko kostede ca. 300 danske Kr., Damesko 100—150 d. Kr. o. s. fr. Desuden er disse Varer stærkt rationeret.

Naar det i Tilslutning hertil oplyses, at Jern-banepersonalets Lønninger er latterlig smaa sam-menlignet med et Prisniveau som her omtalt — en parisisk Lokomotivfører har for Tiden 5000 frc. pr. Maaned i Løn, hvortil kommer ca. 2000 frc. i Emo-lumenter (Kørepenge samt Præmier for indsparet Kul og Olie) — vil vore Læsere faa en Forstaaelse af, hvor svært den jævne franske Befolkning er stillet.

FRA MEDLEMSKREDSEN

Et Par Ord om Turene.

Sig mig en Gang, hvor længe skal vi blive ved med at finde os i at blive behandlet som Maskiner? Der bliver sat en Kørselsfordeling op uden Hen-syntagen til, at vi som andre Mennesker har Krav paa en rimelig Fritid i Hjemmet til at dyrke vore Fritidsinteresser i; thi der er vel ingen, som vil paastaa, at vi Lokomotivmænd er saa aandelig smalsporede, at vi udelukkende kan leve og aande for — og paa — Jernbanen.

Yderligere vil jeg paapege, at den Maade, hvor-paa Turene bliver strammet, for hver Gang der kommer nye, saa vi tit og ofte daarlig kan faa den Søvn og langt mindre den Fritid, vi har Behov, gør uhørt meget til at sløve baade Lysten og Interessen for Arbejdet. Derfor er det paa Tide, at Fører og Fyrbøder bliver klar over, at vi er i samme „Loko-motiv“ og Forening og staar fast om Kravet om Revision af Turene og bedre Arbejdsforhold.

Lokfb. S. A. Andersen, Ro.

»Vejlekassen«.

Statsbanepersonalets private gens. Hjælpekasse „Vejle-kassen“ afholdt sit aarlige Repræsentantskabsmøde i Kø-benhavn Fredag den 22. Juni 1945.

Formanden, Stationsmester P. H. Pedersen, bød vel-kommen og udtalte nogle smukke Mindeord over de af Kassens Medlemmer, der i Aarets Løb var døde under Krigshandlinger.

Fraværende paa Grund af Sygdom var Stationsforstan-der Høgsgaard, fra hvem Formanden bragte en Hilsen, og Jernbanepakmester S. Hansen. I Stedet for først-nævnte var mødt Kontorassistent Fru Steffensen.

Til Dirigent valgtes Sekretær J. K. F. Jensen, Køben-havn, medens Overassistent P. Højbjerg Pedersen, Køben-havn, valgtes til Protokolfører.

Dirigenten foretog Navneopraab.

Formanden aflagde herefter Beretning for 1944. Aaret havde været særdeles godt for Kassen. Der er saaledes indmeldt ikke mindre end 1098 nye Medlemmer. Det vil dog ikke være muligt at faa en saa stor Nytegnning de næste Aar. Det er en glædelig Kendsgerning, at Gen-nemsnitsalderen for de ny indmeldte er stærkt dalende.

Der har i Aarets Løb været Udbetalinger til 268 Døds-fald. „Vejlekassen“ har i Øjeblikket 15 847 Medlemmer, hvoraf de ca. 2000 er kontingentfri. Nedsættelsen af Alderen for Kontingentfrihed fra 75 til 70 Aar var en dyr — men kærkommen Foranstaltning. Det vil næppe være muligt at gaa længere ned med Aldersgrænsen. Yderligere Forbedringer maa tilstræbes gennem For-højelse af Udbetalingerne.

Aarets Overskud andrager ca. 105 000 Kr., hvoraf godt 21 000 Kr. er anvendt til Nedbringning af Kurserne.

Formuen er nu oppe paa 2 475 310 Kr., hvoraf Over-skudsfondet er paa 310 499 Kr. Renteindtægten af Værdi-papirerne beløber sig til 111 649 Kr., med en Gennem-snitsrente paa 4,65 pCt., men der maa i de kommende Aar regnes med en Nedgang i denne Gennemsnitsrente.

Formanden drog en Sammenligning mellem Folkefor-sikringsselskaberne og „Vejlekassen“ og paaviste her-igennem, at „Vejlekassen“ ligger i Spidsen med Hen-syn til Udbetaling set paa Baggrund af den indbetalte Præmie, en Fordel, der har sin Aarsag i vore smaa Ad-ministrationsomkostninger. Selvom man saaledes allerede nu kan byde Forsikringstagerne større Fordele end saa-vel Folkeforsikrings- som Livsforsikringsselskaber, vil det alligevel være muligt for „Vejlekassen“ nu at gen-nemføre endnu bedre Vilkaar for vore Medlemmer.

Styrelsen mener, at Alderen for Kontingentfrihed ikke bør sættes længere ned; men man har udarbejdet Udkast til en ny Udbetalingskala, hvorefter der udbetales indtil 980 Kr. mod nu indtil 800 Kr., Udbetalingen skulde her-efter gradueres for hvert Aar mellem 20 og 30 Aar ved Indmeldelsen og derefter hvert 5. Aar.

Forslaget vil blive fremsat til eventuel Vedtagelse paa næste Aars Repræsentantskabsmøde.

Formanden sluttede med at byde de nye Repræsen-tanter velkommen til Arbejdet og rettede en Tak til de afgaaede Repræsentanter og især til Togfører Christian-sen, Struer, der har udført et sjældent godt og uegenny-tigt Arbejde gennem Aarene.

Forretningsfører Mandrup Poulsen fremlagde herefter Regnskabet for 1944, det balancerede med 430 713,48 Kr. Kontingentindtægten var 172 797 Kr., den største i Kas-sens Historie; men man maa være klar over, at denne Indtægt til næste Aar vil blive mindre, idet ca. 1000 Medlemmer udover det normale er blevet kontingentfri fra 1. Januar i Aar.

Indtægten af Formuen var 133 855,95 Kr. eller nøj-agtig $\frac{2}{3}$ af samtlige Udgifter.

Udgifterne til Dødsfald (269, deraf 1 uden Udbetaling) var 179 510 Kr., knapt 3000 Kr. mere end i 1943, men be-tydeligt mindre end beregnet.

Bruttooverskudet var 105 467 Kr., hvoraf de 21 425 Kr. var anvendt til Nedbringning af Obligationskurser og derved en Konsolidering af vor Obligationsbeholdning. Formuefremgangen blev saaledes 84 042 Kr.

Nedsættelsen af Kontingentfrihedsgænsen til 70 Aar, hvorefter ca. 2000 Medlemmer er kontingentfri, nød-

vendigjorde en Overførsel paa ca. 204 000 Kr. til Præmiereserven fra Overskudsfondet, som efter denne Aareladning alligevel er paa 310 499 Kr., man vil derfor kunne vente, at Forsikringsraadet næste Aar vil godkende det af Formanden omtalte Udkast til Forhøjelse af Udbetalingen, som nu kommer til Forhandling med Raadet.

Hvis der ikke indtræffer helt uforudsete Omvæltninger i Rentens Størrelse og Pengenes Værdi, vil yderligere Forhøjelse kunne gennemføres inden mange Aars Forløb. Vejlekassens Stilling maa derfor betegnes som endogsaa særdeles solid, og Fremtiden synes lovende.

I den paafølgende Forhandling udtalte Lokomotivfører Sophus Jensen, at saavel Formandens som Forretningsførerens Beretning tegnede et lyst Billede.

Udkastet til Lovændring var et godt Materiale for Erhvervelse af nye Medlemmer, hvorfor Styrelsen bør stille det som et positivt Forslag til næste Aars Repræsentantskabsmøde. Det vilde dog sikkert have været klogt, om det allerede kunde have været vedtaget i Aar.

Taleren forstod ikke, hvorfor man havde anvendt 21 000 Kr. til Nedbringning af Kurser.

Dirigenten. I Henhold til Vedtægterne kan Forslaget ikke vedtages i Aar.

Banearbejder N. A. Jensen, Aarhus, mente, at man ved Forslagets endelige Udformning kunde tage Hensyn til, at visse Kategoriers Ansættelsesalder ligger saa højt, at en Graduering fra det 20. Aar vil være uretfærdig.

Maskinmester J. P. Hansen, Korsør, kunde — ligesom Sophus Jensen — ikke indse det formaalistjenlige i at overføre de 21 000 Kr. til Nedbringning af Kurserne.

Matros V. Hansen, Korsør, ønskede opgivet Styrelsesmedlemmernes Privatadresser, saa Brevene kunde sendes med Postvæsenet, idet han mente, at Posten blev forsinket ved Befordring som Tjenestesag. Ligeledes ønskede Taleren publiceret, hvem der var Kredsfornand paa de enkelte Stationer.

Forretningsføreren: Posten til Foreningen afhentes paa Københavns Hovedbanegaard hver Formiddag, og Postbefordring vil ikke blive hurtigere end Forsendelse som Jernbanesag; men den vil medføre en betydelig Merudgift for Kassen. Drager man Sammenligning mellem „Vejlekassen“ og andre Forsikringselskaber, vil man se, at vi er billigere end Livsforsikringselskaber for slet ikke at tale om Folkeforsikringer.

Banestformand H. V. Johansen, København, takkede for Beretningen, saavel Virksomheden som Regnskab. Udkastet til Lovændringen giver de ungt indmeldte store Fordele, vi maa ogsaa huske paa de lidt ældre indmeldte.

Matros V. Hansen ønskede stadig opgivet Privatadresserne. Kassen kunde nok bære Portoudgifterne.

Formanden: „Vejlekassen“ blev i sin Tid, da der ingen Forsikringslovgivning var, startet paa et kammeratligt Grundlag, og dette maa vi aldrig tabe af Syne. Indstillingen er imidlertid blevet noget ændret, man ser i vore Dage mere forretningsmæssigt paa Tingene, derfor maa vi ogsaa tage Hensyn til den forretningsmæssige Fremgangsmaade. Nedbringningen af Kurserne skyldes alene Forsigtighedsgrunde, idet vi ganske sikkert maa regne med en almindelig Kursnedgang, og iøvrigt var denne lille Finansoperation tiltraadt af vore forsikringsmæssige Raadgivere.

Sophus Jensen: Der er formentlig ikke Grund til at kritisere den foreslaaede Skala. Den er forretningsmæssig god. Ej heller har vi ældre Grund til Klage. Sagen er dog den, at vi i sin Tid blev indmeldt med Udsigt til en Udbetaling paa 350 Kr., og saa vil der dog nu blive udbetalt vore Arvinger ca. 700 Kr.

Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt.

Valgene.

Stationsmester P. H. Pedersen genvalgtes til Formand, medens Stationsforstander Høgsgaard og Trafikkontrolør Mandrup Poulsen genvalgtes henholdsvis til Næstformand og Forretningsfører.

Alle Valg var enstemmige.

I Anledning af Mandrup Poulsens 25 Aars Jubilæum som Forretningsfører for „Vejlekassen“ den 1. November 1944 qverrakte Dirigenten ham en Gave og fremhævede det gode og solide Arbejde, Forretningsføreren havde udført for Kassen i de svundne 25 Aar.

Vindings- og Tabs-Konto for Aaret 1944.

	Indtægt.	Kr.	Ø.
Maanedlige Bidrag, indg. i 1944 ..	159 824,00		
Maanedlige Bidrag,*) indg. i 1945 ..	12 973,00		
		172 797.	00
Indskud af nye Medlemmer (1 098 indmeldte)		150.	00
Renter		111 649.	95
Kursvinding ved Udtrækning af Obligationer		23 831.	00
Overført fra Overskudsfond til Bonusudbetaling		45 510.	00
Overført fra Overskudsfond til Præmieforkorting	74 369,53		
Overført til Kursregulering	781,00		
		75 150.	00
Overført fra Kursreguleringsfond til Dækning af Kurstab		1 625.	00
		430 713.	48

*) Heraf indgaaet 11 907 Kr. fra Statsbanernes Bogholderkontor den 15. Januar og Resten inden Regnskabsafslutningen.

	Udgift.	Kr.	Ø.
3 Dødsfald à 800 Kr.	2 400,00		
53 " " 740 "	39 220,00		
120 " " 680 "	81 600,00		
65 " " 620 "	40 300,00		
15 " " 605 "	9 075,00		
5 " " 590 "	2 950,00		
3 " " 575 "	1 725,00		
4 " " 590 "	2 240,00		
1 " " uden Udb. (Vedt. § 6)			
268 Dødsfald à 500 Kr. = 134 000 Kr. + Bonus 45 510 Kr.		179 510.	00
Afgift til Forsikringsraadet	107,00		
Depotafgift	1 282,55		
Mæglerkurtage	306,43		
		1 695.	98
Aktuar	1 250,00		
Revisorer	1 050,00		
Revisions- og Forvaltnings-Institut	700,00		
Styrelsen	6 150,00		
Budgang	30,00		
Opkrævning	3 923,22		
		13 103.	22
Repræsentantskabsmøde m. fl. ..	3 121,41		
Indtegningshonorar	2 354,00		
		5 475.	41
Porto og Girogebyrer	329,97		
Tryksager	701,30		
Telefoner	217,40		
Diverse	303,20		
		1 551.	87
Tab ved Kursregulering, opgivet af Forsikringsraadet		1 625.	00
Henlæggelse til Forsikringsfondet (Præmiereserven)		203 921.	00
Henlæggelse til Kursreguleringsfondet		2 406.	00
Anvendt til Nedbringning af Kurser		21 425.	00
		430 713.	48

Balance pr. 31. December 1944.

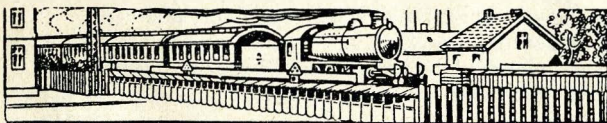
Aktiver.	Kr.	Ø.
Statsobl., Paalydende 1 156 500 Kr. optagne til Kurs	1 030 400,00	
Andre Obl., Paalydende 1 540 400 Kr. optagne til Kurs	1 389 549,22	
	2 419 949, 22	
 (Samtlige ovennævnte Værdipapirer er optagne til Kurs i Henhold til Forsikringsloven og er forsynet med Baandlæggelsespaategning, hvorefter de gælder som Dækning for Hjælpekassens Forsikringsfond i Henhold til Livsforsikringsloven.)		
Kassebeholdning:		
Bankbog Nr. 17048, Arb. Landsb.	22 719,03	
Bankbog Nr. 16293, Landmands- banken	24 930,37	
Postgiro Konto Nr. 324	7 009,46	
Restancer	3,00	
Kontant hos Forretningsføreren .	729,13	
	55 390, 99	
	2 475 340, 21	

Passiver.	Kr.	Ø.
Forsikringsfond (Præmiereserve):		
Beholdning fra forrige Aar	1 855 710,00	
Forlods henlagt	203 921 00	
	2 059 631, 00	
Sikkerhedsfond:		
Beholdning fra forrige Aar	92 942,00	
Overført fra Overskudsfondet ..	5 680,00	
	98 622, 00	
Kursreguleringsfond:		
Beholdning fra forr. Aar 5 807,00 Tab i Henh. t. Driftsregn. 1 625,00	4 182,00	
Overført fra Driftsregnskabet ...	2 406 00	
	6 588, 00	
Overskudsfond:		
Beholdning fra forrige Aar	436 839,74	
Udb. af Bonus 1944 ..	45 510,00	
Overf. t. Sikkerhedsfond	5 680,00	
Overf. t. Kurs- regulering ..	781,00	
Overf. til Vin- dings- og Tabs Konto 74 369 53	75 150 53	
	126 340,53	
	310 499, 21	
	2 475 340, 21	

København, den 26. Februar 1945.

I Styrelsen.

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



Elektriske Installationer.

Generaldirektoratet har fastsat følgende Regler for elektriske Installationer i Boliger for Tjenestemænd og Værelser for Personalet.

A. Installationernes normale Omtang i Boliger.

Opholdsstue:	Kroneinstallation i mindst 1 Stue pr. Lejlighed. Saafremt en Stue er Gennemgang til en anden Stue, der ikke har direkte Adgang fra Entré, indrettes Korrespondancetænding. 3 Stikkontakter i Stue over 16 m ² . 2 Stikkontakter i Stue under 16 m ²
Spisestue:	1 Lampested med Kronetænding. Korrespondancetænding kun, hvis ovenstaaende Betingelse er opfyldt. 2 Stikkontakter i Stue over 16 m ² . 1 Stikkontakt i Stue under 16 m ² .
Soveværelse:	1 Lampested. 2 Stikkontakter.
Kammer:	1 Lampested. 1 Stikkontakt.
Køkken:	1 à 2 Lampesteder efter Køkkenets Indretning. 1 Stikkontakt.
Entré:	1 Lampested, evt. med Korrespondancetænding. Uvendige Lampesteder efter Forholdene.
Badeværelse:	1 Lampested.
Toiletrum:	1 Lampested.
Trappe til Loft:	1 Lampested over Trappen, saa saavel Loftsrummet som Trappen oplyses. Saafremt der paa Loftet er beboelige Loftsværelser indrettes Korrespondancetænding.
Ubeboede Loftsrum:	Efter Forholdene.
Trappe til Kælder:	1 Lampested, der samtidig oplyser Kælderrummet.
Vaskerum:	1 Lampested.
Brændselsrum:	1 Lampested.
Kælderrum:	Efter Forholdene.
Hovedtrappe:	1 Lampested pr. Etage; evt. 1 Lampested inden for Yderdør. Trappeautomat eller Columbus-Tryk med Glimlampe.
Loftsgang:	Lampesteder og evt. Korrespondancetænding efter Forholdene.
Kældergang:	Lampesteder efter Forholdene. Korrespondancetænding, hvis Opgang til det Fri forefindes.

Installation for Elektricitet til teknisk Brug (Kogeindretning m. v.) kan foretages, hvis Gas ikke med rimelig

Bekostning kan faas, og saadan Installation iøvrigt er almindelig i Husholdninger paa Stedet.

Statsbanerne leverer Flisebord men ikke elektriske Komfurer, Kogeapparater eller lignende.

B. Installationernes Omfang i Værelser for Personalet.

Overnatnings- 1 Lampested med Kuglearmatur. Korrespondancetænding ved Dør og ved hver værelse: Seng.

1 Stikkontakt.

Opholds- og

Hvileværelse: Lampesteder i fornødent Omfang i Loft. Lampet over hver Briks. 1 Stikkontakt.

Læseværelse: 1 Lampested i Loft.

Stikkontakter og Bordlamper efter Forholdene.

Spiserum: Lampesteder efter Forholdene.

Skabsrum: Lampesteder efter Forholdene.

Vaskerum: Lampesteder efter Forholdene.

Baderum: Lampesteder anbringes over Skillerum mellem Afklædningsrum og Bruserum.

I eller ved Opholds- og Spiselokaler (herunder Kolonnerum) tilvejebringes Kogeindretninger paa Terrazzobord eller lignende. Elektriske Kogeapparater kan undertagelsesvis installeres og leveres til Brug for Personalet, men kun paa de Steder hvor der ikke er eller med rimelig Bekostning kan faas Gasinstallation, og hvor Anvendelse af Elektricitet til Husholdningsbrug er almindelig.

Personalet maa i Almindelighed selv sørge for Kogernes Vedligeholdelse.

C. Betingelser for elektriske Installationers Udførelse.

Installation af elektrisk Lys i eksisterende Boliger kan udføres i Tilfælde af, at Udgiften ikke overstiger 700 Kr. Endvidere kan Supplering af eksisterende elektriske Installationer, der ikke tilfredsstiller foranstaaende Regler, udføres i Tilfælde af, at Udgiften ved Suppleringen ikke overstiger 200 Kr.

For Lejeboligers Vedkommende maa Lejeren for at faa Installation, henholdsvis Supplering af saadan udført, indgaa paa Lejeforhøjelse efter følgende Regler:

Er Udgiften ved Installationen under 150 Kr.: 1 Kr. pr. Maaned.

Er Udgiften ved Installationen mellem 150 Kr. og 300 Kr.: 2 Kr. pr. Maaned.

Er Udgiften ved Installationen over 300 Kr.: 3 Kr. pr. Maaned.

Forslag om nye Installationer, hvortil Udgiften overstiger 700 Kr., og Supplering af Installationer, hvor Udgiften overstiger 200 Kr., skal forelægges Generaldirektoratet til Afgørelse.



JUBILÆUM

Fredag den 14. December kan Lokomotivfører P. M. Frandsen, Elmevej 18, Fredericia fejre 25 Aars Jubilæum som Lokomotivmand.

Frandsen begyndte sin Lokomotivmandsgerning som Aspirant i Fredericia 14. Dec. 1920, blev ansat som Hvk.

i Fredericia 8. Januar 1922, udnævnt til Lokfyrbøder i Vamdrup 1. Juli 1925 og forflyttet til Fredericia 1. August s. A.; paa Grund af Personaleindskrænkning blev han tvangsforflyttet til Aarhus 1. November 1927, men kom 1. Januar 1929 tilbage til Fredericia.

Lokførerforfremmelsen fik Frandsen 1. Marts 1942 med Station i Padborg, han blev forflyttet til Kolding 1. Sept. 1942 og kom endelig til Fredericia 1. April 1943.

Jubilaren er en pligtopfyldende og god Lokomotivmand, der med Lyst og Interesse varetager sin Gerning ved D. S. B. Han har altid været en god Kollega og Kammerat og tillige en dygtig Organisationsmand, hvorfor hans Kolleger hurtigt gjorde Brug af hans gode Evner; i Januar 1931 blev han indvalgt i Fredericia Lokfyrbøderafdelings Bestyrelse, hvor han havde Sæde til han i 1942 blev Lokomotivfører de sidste 5 Aar som Afdelingskasserer. Endvidere har Frandsen i 11 Aar været Kasserer for Fredericia Afdelingens Julespareforening. Paa D. L. F.s Kongres i 1941 valgtes han til Revisor og er desuden for Tiden Lokførerafdelingens Kasserer samt Kasserer for Afdelingernes Kransekasse.

Fredericia Lokomotivførerafdeling bringer dig paa Jubilæumsdagen vor hjerteligste Lykønskning; vi siger dig Tak for godt Samarbejde i Tiden, der er gaaet, og ønsker, at dette maa fortsætte langt ud i Fremtiden. Til Lykke.

S. K. Th. Nielsen.

Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit 40 Aars Jubilæum den 22. Jan. 1946 frabedes.

C. G. Frølich, Lokfører, Østerport.

Taksigelser.

Hjertelig Tak for Opmærksomheden paa min Jubilæumsdag.

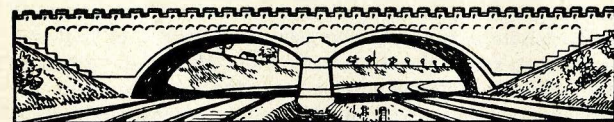
J. M. Engedal, Lokfører, Nyborg.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed i Anledning af mit Jubilæum.

A. H. Boysen, Tønder.

Hjertelig Tak for udvist Opmærksomhed ved mit Jubilæum.

Lokfører K. Karlsen, Ar.



Hjertelig Tak for Opmærksomheden paa min Jubilæumsdag.

Karl Tegmeier, Lokfører, Struer.

Hjertelig Tak for al venlig Deltagelse ved vor kære Faders, pens. Lokomotivfører Eduard Martin Olesens Død og Begravelse.

*Paa Søskenes og egne Vegne
Anna og Johanne Olesen, Aarhus.*

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mand, pens. Lokfører Anton F. H. Christensens Død og Begravelse.

Kamma Christensen.

Juletræsfester.

De københavnske Afdelinger afholder Juletræsfest Fredag den 4. Januar 1946 i „Borgernes Hus“, Rosenborg-gade 1.

Da det forventes, at der vil blive etableret senere Lukketid for Restauranter o. l., vil Tidspunktet for Festens Begyndelse blive bekendtgjort ved Opslag paa Maskindepoterne.

Alle Lokomotivmænd med Familie og Bekendte er velkommen. Provins Afdelingernes Medlemmer og Pensionister indbydes venligst.

Børnebilletter og Adgangskort bestilles hos: Lokførerne W. P. A. Pedersen, Bredahlsvej 3, Tlf. Valby 2513 y, A. C. Jensen, Haderslevgade 7, Tlf. Vester 5026 u; Motorførerne F. C. Jespersen, Ingerslevsgade 144, 2., Tlf. Vester 5889 v, E. A. Nielsen, Tietgensgade 68, Mezz., V.; Lokfyrbøder E. Greve Petersen, Sigerstedsgade 7, 3., Tlf. Eva 7316.

Festudvalget.

D. L. F. Aarhus Afdelinger afholder deres årlige Juletræsfest i Østergades Forsamlingsbygning Fredag den 4. Januar 1946 Klokken 16 prc.

Pensionister, Forældre, Svigerforældre og Enker indbydes til gratis Deltagelse i Festen.

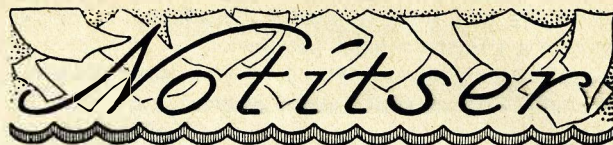
Festudvalget.

Jubilæumsfest.

Medlemmer af Lokomotivpersonalets Jubilæumsfond i Fredericia samledes d. 15. Okt. til en Frokost paa „Fremad“ for at tage Afsked med fire veltjente Lokomotivførere, der nu forlader den aktive Tjeneste for at nyde deres Otmium. De fire Kammerater var P. C. Sprogøe, H. M. Petersen, N. K. V. S. Nielsen og J. C. P. Olsson.

Ved det smukt pyntede og veldækkede Frokostbord blev der holdt mange Taler, hvori de fire Kammerater blev gjort til Genstand for stor Hyldest, ligesom der blev overrakt dem hver en Afskedsgave. Formanden for Lokomotivførerafd. takkede d'Hrr. for den store Interesse, de gennem Aarene havde vist Organisationens. Mange Minder fra Tiden, der svandt, blev oprisket. Det var alt i alt nogle Timer, der længe huskes saavel af Deltagerne som af Gæsterne.

En Deltager.



Norske Lokomotiver til Reparation i Danmark.

Efter Meddelelse i Aarhus-Bladene er der Udsigt til, at Frichs Fabrikker skal have tilsendt nogle af Tyskerne ødelagte norske Lokomotiver for at underkaste dem en grundig Reparation, saa de atter bliver anvendelige.

Atom-Lokomotiv?

Efter at Atomkraften med epokegørende Resultat har været anvendt i Krigsteknikken, er man ifølge Dagspressen i amerikanske Laboratorier begyndt at eksperimentere med samme Kraft til fredeligere Formaal, idet man vil forsøge at anvende Atomenergi som Drivkraft i et Lokomotiv. Ved at bringe en Teskefuld Kviksølvtomer til Eksplosion, paaregnes der udviklet tilstrækkelig Energi til, at et Lokomotiv skulde kunne befordre et stort Godstog henimod 1/2 Mill. km.

Svenske Skinnebusser paa Privatbanerne.

Næstved—Præstøbanen og Ringkøbing—Ørnhøjbanen foretager for Tiden Prøve med Skinneomnibusser fra Sverige. De er forsynet med Dieselmotorer og kan med Paahængsvogn medføre ca. 100 Passagerer. Om Forsøgene vil resultere i Køb af saadanne Omnibusser, der i Sverige anvendes i stort Tal, eller om man vil foretrække danske Vogne, er endnu ikke afgjort. Mariager—Faarupbanen har, efter hvad der meddeles, vedtaget at købe 2 saadanne Skinnebusser.

Lokomotivremise raseret ved Gaseksplosion.

Under Klargøringen af Gas-Motorvognen til det tidlige Morgen-Motortog fra Frederikshavn Mandag d. 19. Nov. opstod der af en endnu uopklaret Aarsag — muligvis Utæthed i Gasledningen — Brand med det Resultat, at hele Motorvognens Beholdning af Naturgas eksploderede, og saavel Vognen som selve Remisen blev stærkt ødelagt.

Den nye Storebæltstærge færdig inden næste Sommer.

Det paaregnes, at den tresporede Motorfærge, Burmeister & Wain har under Bygning for Statsbanerne, bliver færdig saa betids, at den kan sættes i Drift ved Ferietrafiken i Sommeren 1946, hvilket betyder en meget væsentlig Forbedring paa Storebæltsoverfarten.

Freds-Juletrafik.

Generaldirektoratet lovede allerede for længere Tid siden, at efter de mange Aar med stærkt begrænsede Rejsemuligheder skulde Publikum til Juletrafikken i Aar faa lige saa mange Tog som før Krigen. Dette Løfte er nu indfriet, idet der er tilrettelagt et meget stort Antal Særtog. Den konstituerede Generaldirektør har erklæret, at i Aar skal der blive Befordringsmulighed for enhver, som vil ud at rejse i Julen, hvad Befolkningen selvsagt er overstrømmende glade for.

Kristianssand—Hirtshalsruten.

De norske og danske Statsbaner har indledet Drøftelser om en Genaabning af Sejladsen mellem Kristianssand og Hirtshals. Efter at Sørlandsbanen i Norge er helt moderniseret synes der fra norsk Side tilmed at være Ønske om en Færgeforbindelse paa den nævnte Rute. Sagen er dog endnu kun paa Forberedelsernes Stadium.

Det sjælland-falsterske Bibliotek.

Bliv Medlem!

Omtrent saa gammel som „De danske Jernbaner“ er det sjælland-falsterske Bibliotek, idet det stiftedes i 1850, altsaa for 95 Aar siden. Det skete paa Opfordring af den daværende administrerende Direktør for de sjællandske Jernbaner, *Gustav Schram*. Fra en saare beskedne Begyndelse paa nogle faa Hundrede Bind og et aarligt Medlemsbidrag paa næppe 100 Kr. udviklede Biblioteket sig ved jævn Tilgang af Medlemmer Aar for Aar, indtil det i 1921 talte 2 700 Medlemmer. Siden da har den aarlige Tilgang saa langt fra kunnet dække den naturlige Afgang, at Biblioteket nu kun har 1 100 Medlemmer. Med det meget lave Kontingent, 1 Kr. maanedlig for Medlemmer i 1.—12. Lønningsklasse og 70 Øre maanedlig for alle øvrige ansatte er det naturligvis kun med store Vanskeligheder, Biblioteket fortsætter sin Drift. Naar dette med de sidste Aars voldsomt stigende Priser paa saavel Bøger som Indbinding overhovedet er lykkedes, skyldes det bl. a., at Medhjælpspersonalet arbejder for et meget beskedent Honorar, men Forholdene har desværre ogsaa i den seneste Tid nødvendiggjort, at man har maattet begrænse Indkøbet af Bøger og især af Doubletter ret stærkt.

Nu er det imidlertid ganske meningsløst, at et Bibliotek som vort skal arbejde under saa trange Kaar, naar det dog er i Stand til at tilbyde sine Medlemmer saa megen god og lodig Litteratur som Tilfældet er, for et maanedligt Kontingent, der er saa lavt, at det overhovedet ikke føles som et *Aidrag* paa Lønningslisten. Foruden den aktuelle nyere Litteratur, der anskaffes i saa vidt Omfang, som Økonomien tillader, rummer Biblioteket med sine ca. 35 000 Bind (ca. 23 600 forskellige Værker) saa betydelig en Del af den ældre og lodige Litteratur, at en virkelig litterært interesseret Læser vil have meget vanskeligt ved at finde et saa rigt Udvalg andetsteds, som det der staar frit tilgængeligt paa vore Boghylder. Det er næppe for meget sagt, at det er af de store Udlaansbiblioteker i Danmark. Den bedste danske Litteratur fra dette og forrige Aarhundrede er her meget rigt repræsenteret, og det er saa langt fra udelukkende dansk-norsk og oversat udenlandsk Underholdningslitteratur, Biblioteket raader over. Blot et flygtigt Blik i vort omfangsrige og fagligt inddelte Katalog (ca. 500 Sider) vil vise det. Det gælder paa Historiens, Geografiens, Religionshistoriens, Filosofiens, Kunstens og Naturvidenskabens Omraade, samt ikke mindst Memoierlitteraturen. Hertil kan føjes en betragtelig Samling af udenlandsk Litteratur paa Originalsprogene, engelsk, fransk, svensk og tysk.

I den for Tiden herskende stadige Trang til det nyeste paa Litteraturens Omraade er det værd ogsaa at henvende Opmærksomheden paa den ældre Litteratur og af denne ganske særligt de Værker, som ikke er tidsbestemte, men hvis Betydning rækker ud over vor Tid, og som den virkelig interesserede Læser med Glæde og Udbytte med Aars Mellemlum paany stifter Bekendtskab med. Kort sagt, der staar paa vore Boghylder mange Skatte, som Støvet nu lægger sig altfor fredeligt over. Vi anbefaler vore Medansatte lejlighedsvis at aflægge Biblioteket et Besøg (aaent Tirsdag, Torsdag og Lørdag Kl. 16,00—17,15) og ved Selvsyn overbevise sig om, hvor let og uhindret Medlemmerne har Adgang til *selv* at udtage af Reolerne det, der passer for den enkelte Læser.

Med Indsendelse af Bytteseddel udsendes Bøger (højst 4 ad Gangen) til Udlevering paa den nærmere opgivne Station. Med den betydelige og værdifulde Bogsamling, som Biblioteket ejer, burde det blandt Jernbanepersonalet have en Læsekrede, der var flerdoblet af det altfor lave Medlemstal, som nu er altfor ringe til, at Institutio-

nen kan komme til sin rette Udfoldelse. Men vi siger paa Forhaand, ønsker De Adgang til den sidst udkomne Litteratur og fortrinsvis eller udelukkende til den, saa vil vi kun i begrænset Omfang kunne tilfredsstille Dem, men der er som sagt rigeligt af ældre Værker, som Tiden ikke er løbet fra, ja som den heller ikke fremtidigt løber fra. Derfor kan vi trygt anbefale vore Medansatte til flittigt at indmelde sig nu til den kommende Vinter. Indmeldelse kan skriftligt sendes til „Det sjælland-falsterske Statsbanepersonalets Bibliotek“, Adresse Københavns Hovedbanegaard.

København, i Oktober 1945.

Chr. Schmidt,
p. T. Formand.



Tilladelse til at træde uden for Nummer:

Lokomotivfyrbøder A. C. Pedersen, Nyborg, har efter Ans. faaet Tilladelse til at træde uden for Nummer fra 1.—11.—45 til 31.—10.—46.

Udnævnelse fra 1.—12.—45:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

- J. T. Svaneborg, Kalundborg, i Brande.
- F. F. Jensen, Aalborg, i Brande.
- E. Thomsen, Aalborg, i Brande.
- E. K. Larsen, Kbhavns Godsbgd., i Brande.
- A. H. Nurup, Korsør, i Padborg.
- P. M. M. Taubro, Aarhus, i Brande.
- E. E. Tandrup, Struer, i Herning.
- B. M. Stokkendal, Kbhavns Godsbgd., i Tønder.

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbøder:

- B. O. Gottliebse, Gedser, i Næstved.
- O. Christoffersen, Kbhavns Godsbgd., i Næstved.
- P. Meyer, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- E. S. Hansen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- A. K. F. Larsen, Korsør, i Brande.

Lokomotivfører til Lokomotivinstruktør:

- J. B. M. Kjær, Aarhus i Aarhus.

Forflyttelse fra 1.—12.—45:

Lokomotivfører J. P. O. Jørgensen, Nyborg, til Tønder.

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

Lokomotivførerne:

- H. H. T. Lykkeberg, Gedser, til Roskilde.
- C. E. T. Pedersen, Brande, til Korsør.
- L. E. Larsen, Brande, til Hjørring.
- S. A. Jensen, Brande, til Nyborg.
- E. Boyesen, Brande, til Randers.
- M. Kristensen, Kolding, til Fredericia.
- P. Andersen, Odense, til Fredericia.
- K. F. V. Sørensen, Brande, til Skanderborg.
- P. E. Borring, Hobro, til Gedser.
- K. M. S. Christensen, Tønder, til Brande.
- L. C. Rasmussen, Padborg, til Kolding.
- L. M. A. Larsen, Esbjerg, til Odense.
- B. Petersen, Herning, til Hobro.
- O. C. Schmidt, Brande, til Esbjerg.
- V. S. A. Jensen, Brande, til Viborg.

Lokomotivfyrbøderne:

- V. M. Kantsø, Kbhavns Godsbgd., til Næstved.
- S. A. Martinsen, Padborg, til Kalundborg.
- H. V. Larsen, Padborg, til Kalundborg.
- E. Hegelund, Brande, til Kbhavns Godsbgd.

Aisked:

Lokfører A. J. Grosen, Aarhus, e. Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 28.—2.—46.

Dødsfald blandt Pensionister:

pens. Lokfører A. F. H. Christensen, Kbhvn., 2.—11.—45.
pens. Lokfører E. M. Olesen, Aarhus, 15.—11.—45.

*Rettelse til
Adressefortegnelsen*

Lokomotivførerafdelingerne:

Godsbanegaardens Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: T. Frandsen, Dannevirkegade 6, 2., V.

Holbæk Underaid.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: K. V. Sørensen, Maskindepotet, Holbæk.

Motorførerafdelingerne:

Enghave Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. F. Brade, Banevolden 34, Valby.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Nyborg Aid.: Kassererens Adresse rettes til: Kongegade 2.

Fredericia Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. Pedersen, Havepladsvej 35, 1.

Padborg Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: P. E. Rasmussen, „Vita“, Nygade.

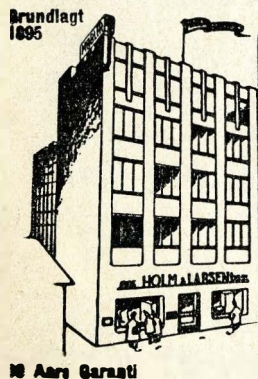
Padborg Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Christensen, Maskindepotet.

Viborg Aid.: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. Ørnstrøm, H. C. Andersensvej 1.

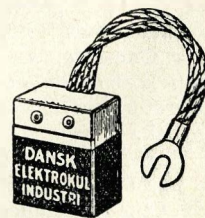
Brande Aid.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: H. C. Hansen, Stationsvej 5, 2.

Hovedbestyrelsen:

Motorfører V. Bundgaards Adresse rettes til: Dynarken 2, 3., Aarhus.



*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. Weistrups Eftl.) - Grundlagt 1856
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.