



Nº 1

Januar 1946

46. Aargang

Hovedbestyrelsen og Redaktionen  
ønsker Bladets Læsere og Annoncører  
et godt og heldbringende Nytaar.

### NYTAAR

Et nyt Aar er begyndt. Hvad vil det bringe vort lille Land og hvad den store Verden? Vil det bringe Forbedringer til Europas mange Millioner, som lider Savn og Nød. Vi ved det ikke. Men vi ved, at det nye Aar tænder Lys og vækker Forhaabninger i alle Lande og i alle Befolkningslag baade nær og fjern.

Det er muligt, jeg i en tidligere Nytaarsartikel har skrevet, at der er noget mærkeligt forjættende ved at træde ind i et nyt Aar. Men selv om dette saaledes skulde være en Gentagelse, gør det ikke noget; thi det er jo en Kendsgerning, at vi alle nærer Forventninger til det nye, det ukendte. De, som fandt det gamle Aar tilfredsstillende, haaber, at disse Forhold maa fortsætte, og de, der med en vis Længsel efter det nye sagde et hastigt Farvel til 1945, fordi det havde bragt dem Lidelser og Savn, nærer ret naturligt det Haab, at det nye Aar vil bringe ogsaa dem noget godt.

Saaledes har det været, saa lang Tid jeg kan huske tilbage, og saaledes vil det vel sagtens forme sig ud i Fremtiden. Trods de talrige Aarsskifter mange af vore Læsere har oplevet, og det er jo for en Del af dem baade 2 og 3 Snese, ja derudover, er det hver Gang med Haab om lyse og gode Tider, vi gaar ind i et nyt Aar. Og det er sikkert godt saaledes. Haa-

bet er lysegrønt. Det er Foraarets Farve. Det livgivende, det spirende efter Vinterens Mørke og Kulde baade virkeligt og billedligt.

Efter 6 tunge Aar med Krig i næsten samtlige Europas Lande og paa Havene hele Verden over oprandt i 1945 Kapitulationen saavel her i Europa som i det fjerne Østen. Et Glædens Budskab for alle fredselskende Folk. For os danske var det en Lykke af uvurderlig Betydning. Vort Land var jo ved de allierede Hæres Fremrykning op gennem Tyskland kommet til at staa direkte paa Tærskelen til selve Krigens Gru, som vi har hørt og læst om fra andre Lande, men som vi selv blev forskaonet for.

Efter de svære Aar skulde det nu til at gaa fremad mod bedre Tider, mod Lys, Fred og Forstaaelse. Krigen var sluttet; nu gjaldt det om at vinde Freden. Og det kan ikke benægtes, at det i denne Henseende endnu ser temmelig usikkert ud. Det, der skal til, er først og fremmest Genopbygning af vore industrielle Virksomheder, saa Hjulene kan komme i Gang. Naar man hører, at vor Indførsel af Kul og Koks i 1939 laa paa ca. 5 Mill. Tons og af Jern og Staal paa ca.  $\frac{1}{2}$  Mill. Tons, men i 1945 næppe naaede op paa 1 Mill. Tons henholdsvis 35 000 Tons, at Tilførslerne af saavel Træ som andre i Byggeindustrien nødvendige Materialer fremdeles er minimale, og at Lagerbeholdningerne af f. Eks. Vinduesglas kun udgør 7 pCt. af 1939's Størrelse, bliver det forstaaeligt, at mange ser Udviklingen i Møde med store Betæneligheder.

Der er ogsaa adskillige, som finder, at det gaar for langsomt med at faa Forholdene i Lave igen. Den nu overstaaede Jul var f. Eks. i ren materiel Henseende yderst fattig. Der er dog



ingen Grund til at fortvivle. Vi maa ikke glemme, at vi nu er os selv igen, at det Mørke, der under Besættelsen rugede over vort Land, den Utryghed med hvilken vi sidste Nytaar færdedes paa Gaderne, er borte, og at vi igen kan aande frit.

For nogen Tid siden har de forskellige Lande fremsat deres Erstatningskrav overfor Tyskland. Af disse anfører vi, at Frankrigs Krav svarer til 480 Milliarder danske Kr., Hollands til 50 Milliarder og Norges til 20 Milliarder danske Kr. Da Danmarks Krav som bekendt er beregnet til ca. 11½ Milliard Kr., vil enhver paa Grundlag heraf kunne forstaa, hvor langt forfærdeligere Tilstandene maa være i andre Lande. Dette maa vi ikke glemme, naar vi taler om vore egne hjemlige Forhold, og saa bør det ogsaa erindres, at omend det gaar langsomt, er der adskillige Lyspunkter, som hver for sig viser os, at Udviklingen dog gaar i den rigtige Retning.

I denne Aand byder vi da det nye Aar velkommen i Haabet om fortsat Fremgang for vort Land og dermed ogsaa for vor Organisations Medlemmer.

### REKORD-JULETRAFIK

Den nu overstaaede Juletrafik slog alle tidligere Rekorder. Da der i fem Aar har været Indskrænkninger i Trafiken, som ikke tillod ubegrænsede Rejser, var det at forvente, at der nu ved den første Freds jul vilde blive stærk Tilstrømning, hvad Statsbanerne ogsaa havde indrettet sig paa. Og dog blev det over al Forventning. I Dagene 20.—25. December afrejste fra København mod Syd, Vest og Nordvest 138 000 rejsende. Det er ca. 25 pCt. mere end i 1942, som var det hidtidige Rekordaar, og ca. 50 pCt. mere end i 1938, sidste Jul før Krigen.

Da denne store Trafik blev afviklet uden særlig omfattende Forsinkelser, har Statsbanerne og deres Personale Lov til at være en Smule stolte over Resultatet. Det er derfor med en vis Tilfredshed, man ser enkelte Dagblade fremhæve, at denne kolossale Forøgelse af Antal personførende Tog er gennemført med daarlige Kul og udslidte Lokomotiver, saa Personalet maa kæmpe sig over Strækningen, hvorfor der er Grund til at takke Jernbanemændene, som paatager sig Ekstraarbejde, for at andre kan holde Jul.

### NORSK TAK

Fra Formanden for Norsk Lokomotivmands Forbund er modtaget følgende:

„Paa vort Forbunds Medlemmers Vegne vil jeg rette en hjertelig Tak til Dem alle for den Støtte, det danske Folk har ydet os i den for vore Lande mørke og tunge Tid, vi har gennemlevet.

Alle Jernbanefolk, ogsaa vore Medlemmer, har faaet kærkomne Gavepakker fra Danmark. Det har foruden at skabe materielle Goder været af stor moralsk Betydning, og vi beder Dem bringe vor Tak videre til Deres Forbunds Medlemmer.

Vor broderlige Hilsen

*Norsk Lokomotivmands Forbund*

*Th. Narvestad.*”

### TJENESTEMANDSSTANDENS DEMOKRATISERING

Dagspressen har bragt Oplysninger om en Nydannelse indenfor det organisatoriske Omraade, nemlig om nogle Mennesker, der kalder sig „Frit Danmarks Tjenestemandsgupper“, og hvis Formaal efter de givne Meddelelser skal være mangeartet som f. Eks. en Demokratisering af den offentlige Administration og Kontrol med dens Udøvelse, at fremme en virksom demokratisk Indstilling hos Tjenestemændene, Oprettelse af en Tillidsmandsinstitution blandt stats- og kommunalt Ansatte, Kontrol med Ansættelser og Forfremmelser, Studiekredse om Administrationsforhold o. s. v. Da flere af de nævnte Ting er Opgaver, der henhører under de eksisterende faglige Organisationer, studser man over de givne Meddelelsers Rigtighed og tænker uvilkaarligt paa Splittelsesforsøg. Noget vi øjeblikkelig maa advare de Herrer imod, som har fundet sig foranlediget til Dannelsen af dette nye Forum.

Snart efter Tyskernes Kapitulation i Maj f. A. dannedes der indenfor „Frit Danmark“ et Udvalg, som tildelte sig selv den Opgave at arbejde for, at Udrensningen af unationale Tjenestemænd blev ført igennem til Bunds. Derefter blev det ved et Møde med vor Centralorganisation aftalt, at bemeldte Udvalgs Opgave er endt, naar Udrensningen indenfor Tjenestemandstanden er afsluttet.



Det er derfor et direkte Brud paa denne Aftale, naar der nu gøres Forsøg paa at starte en permanent Bevægelse og blande sig i de Spørgsmaal, de faglige Organisationer beskæftiger sig med, og som er deres naturlige Op-gaver. Det, det drejer sig om, er at styrke Or-ganisationerne og ikke at sprede eller splitte. Dette erindrer vi i al Stilhed om.

---

## FORSKELLIGE TRAFIKNYHEDER

### *Udvidelse af Lyntogstrafiken.*

Samtidig med, at Det forenede Dampskibsselskab den 14. Dec. genaabnede Trafiken paa Ruten Esbjerg—Harwich, indlagde Statsbanerne Lyntogspar-ret „Engländeren“ mellem København og Esbjerg, saa der er direkte Tilslutning til henholdsvis fra Englandsbaaden.

Toget, der hver Torsdag og Lørdag kører fra København til Esbjerg og hver Fredag og Søndag i modsat Retning, har vakt Glæde i Befolkningen. Det er jo atter et Skridt mod „Fredskøreplanen“.

M. H. t. Pladsbilletter til Lyntogene er der fra 8. ds. sket den Forandring, at disse Billetter ikke mere kan bestilles 14 Dage forud, men kun 7 Dage.

### *Forkortet Køretid paa de elektrificerede Strækninger.*

Efter at de for Elektricitetsforbruget gældende Restriktioner er lempet, saaledes at Aftenlivet fra 1. ds. har kunnet udvides med en Time, er S-Togs-trafficen forlænget tilsvarende. Fra 15. ds. gennem-føres endvidere 4 Min. kortere Køretider end hid-til mellem København—Klampenborg henholdsvis København—Holte. I denne Forbindelse har Gene-raldirektoratet bedt Publikum om ved hurtig Ind-og Udstigning at være behjælpelig til Overholdelse af Holdetiderne. Da S-Togene hos os holder betyde-ligt længere paa Stationerne end Tilfældet, i hvert Fald i Aarene før Krigen, var i andre europæiske Hovedstæders Bybanetrafik, hvor den alm. Holdetid var 15—16—18 Sek., i sjældne Tilfælde 20 Sek., tør det vel paaregnes, at Generaldirektoratets Henstil-ling følges. Det er i de rejsendes egen Interesse, at Toggangen er rettidig, og det er et Spørgsmaal om Økonomi, at der ikke skal bruges dyr elek. Strøm til Indvinding af unødvendige Tidstab paa Stationerne.

### *Mommark-Færgen.*

Efter at der i nogen Tid har været ført Forhand-linger ang. Statens Overtagelse af Færgeforbindel-sen mellem Faaborg og Mommark, er der Sandsyn-lighed for, at Sagen gaar i Orden, saa Ruten den 1. Februar overgaar til Statsbanerne.

Dette er atter et Bevis paa Statsbanernes sam-fundsmæssige Betydning. Denne Rute gav Under-skud, og saa vilde det private Selskab med det pengestærke Ø.K. som Hovedaktionær ikke fort-sætte. Da Færgeforbindelsen dog ønskes opretholdt, maa Statsbanerne føre den videre.

Derimod vil Statsbanernes Overtagelse af „Syd-fynske Baner“ ikke finde Sted i Aar som planlagt. S. B. skal først indbetale ca. 2 Mill. Kr. til Pensions-fonden.

### *Begrænset Billetsalg til Malmøforbindelsen.*

Under Hensyn til, at der hverken i København (Frihavnsstationen) eller i Malmö er et Lokale med Plads til de mange rejsende, som skal med Færgen over Sundet, hvilket medfører, at disse ofte maa staa i fri Luft i det haarde Vejr, er der efter de svenske Statsbaners Henstilling fastsat et Maks-imum for Salg af Billetter til denne Overfart. Der sælges kun 500 Billetter til hver Færge.

---

## JERNBANE-TIDENDE HAR SKIFTET UDSEENDE

Fra 1. Januar d. A. udkommer Dansk Jern-baneforbunds Medlemsblad i helt ny Skikkelse. Hidtil udsendtes Jernbane-Tidende i, hvad man kan kalde et lille Dagbladsformat med 4 Tekst-spalter, nu er man gaaet over til det mere haandterlige Tidsskriftformat og anvender Stør-relsen 23 × 30 cm, d. v. s. nogenlunde som vort Blads Format. Desuden trykkes den ny Jernbane-Tidende paa en langt bedre Papir-kvalitet end tidligere. Det er Redaktionens Mening at bringe rigeligt med Billedstof. Og-saa Valget af selve Tryksatsen er en Forbed-ring. Til den redaktionelle, ledende Artikel er benyttet en baade større og federe Skrift end til det øvrige Stof, hvorved denne Artikel er gjort særlig let læselig. Alt i alt iøjnefaldende Forbedringer.

Jernbane-Tidende har altid været et godt og velskrevet Blad, vel nok det mest læste af alle Tjenestemandsblande, og naar dets Indhold nu fremtræder i baade mere tiltalende Format, bedre Papir og smukkere Udstyrelse end hidtil, vil dette bidrage til at gøre Bladet endnu mere efterspurgt.

Vi gratulerer med den meget væsentlige Forbedring, der vil blive paaskønnet overalt.



## HOVEDBESTYRELSESMØDE den 29. og 30. November 1945.

Alle til Stede.

### Punkt 1. Forhandlingsprotokollen.

Protokollen over Hovedbestyrelsesmødet d. 19.—20. Sept. oplæstes. — *Godkendtes.*

### Punkt 2. Formandens Beretning.

De videre Undersøgelser i den paa forrige Møde omtalte Sag ang. Pension til Enken efter en for nylig afdød fhv. Lokomotivfyrbøder, om hvem det nu formodes, at han i nogle Aar havde lidt af en Sygdom, der indeholdt Spiren til de Forhold, som førte til hans Afskedigelse, har givet til Resultat, at en Retssag mod Finansministeriet ikke anses for tilraadelig.

En Lokomotivførerafdeling har til Brug for en Mand, der i 1946 falder for Aldersgrænsen, ønsket Oplysning om, hvorledes Pensionsordningen vil blive efter den nye Lønningslov. Meddelt, at der intet foreligger herom.

Den tidligere omtalte i Sommerhalvaaret gældende Forhøjelse af Overarbejdspenge og Godtgørelse for mistede Fridage er blevet forlænget, saa de forhøjede Satser (3 Kr. hhv. 3,50 Kr. for Overarbejde, og 24 Kr. hhv. 28 Kr. for mistede Fridage) gælder indtil 1. April 1946.

Efter Genoptagelsen af Lyntogskørselen er det ved Henvendelse til Generaldirektoratet foranlediget, at ogsaa Lyntogspersonalet faar udbetalt det Minefaretillæg, der ydes til Personale, som gør Tjeneste under Sejladsen mellem Korsør og Nyborg.

Paa Grund af visse Fejlpositioner, der var fremkommet, dels fordi en Lokomotivmester ikke kendte de nye Regler om Funktions- og Konstitutionsvederlag, og dels fordi man andesteds havde taget Fejl af Lokomotivfyrbøderes indbyrdes Anciennitet, havde 2 Mand faaet deres Funktionsperiode afbrudt, hvilket for den enes Vedkommende medførte, at han vilde opnaa Konstitutionsvederlag ca. et halvt Aar senere end uden Afbrydelsen. Paa Foreningens Henstilling gik Generaldirektoratet under de foreliggende ganske særlige Omstændigheder med til at se bort fra Afbrydelsen i disse to Tilfælde.

Ved et Depot, hvor praktisk talt alle lokomotivførerprøvede Lokomotivfyrbødere i mere end 2 Aar havde udført Lokførertjeneste, fik nogle af de yngste i Sommeren 1945 fra 1 til 2

Maaneders Lokfyrbødertjeneste. De mente, at der under Hensyn til deres lange Funktionsperiode burde ses bort fra den nævnte Afbrydelse. Hovedbestyrelsen, som meget vel indsaar det ubehagelige i at skulle begynde helt forfra med 1 Aar paa Funktionsvederlag, inden Konstitutionsvederlag atter kunde opnaas, mente dog, at de paagældende Afbrydelser var saa langvarige, at man ikke vilde rejse „Sag“ paa Spørgsmaalet.

Uanset at Finansministeriet, som omtalt i Referatet af forrige H. B. Møde, har truffet Afgørelse i Spørgsmaalet om Funktions- eller Konstitutionsvederlag for de Raadighedsdage, nogle Lokomotivfyrbødere udfører som Lokførere, vil 2. Distrikt kun udbetale denne Godtgørelse, naar det drejer sig om *enkeltvis* forekommende Raadighedsdage, men ikke hvis 2 eller flere saadanne Dage er sammenhængende. I den Sag, der var forelagt Finansministeriet, og som drejede sig om 7 Raadighedsdage, har Distriktet nægtet at udbetale Godtgørelse for 4 af Dagene. Sagen er paany rejst overfor Generaldirektoratet, der har videresendt den til Finansministeriet, hvor vi ogsaa selv har sendt en Redegørelse.

Efter Organisationens Henstilling er der til en Lokomotivfører, som i 7—8 Maaneder har udført Tjeneste paa Lokomotivmesterkontoret ved sit Depot, udbetalt en Godtgørelse paa 450 Kr.

En Lokomotivfører, som blev forflyttet efter Ansøgning, men i en Maaned tilbageholdtes paa det oprindelige Depot, mente at kunne tilkomme Godtgørelse for dobbelt Husførelse, idet han havde Familien boende i den By, hvortil Forflyttelsen gjaldt og derfor havde haft en Del Udgifter som Følge af Tilbageholdelsen. Vi maatte imidlertid meddele, at den af ham ønskede Godtgørelse ikke kunde udbetales, idet Tilbageholdelsen ikke har medført Udgifter, han ikke havde i Forvejen.

En Lokomotivfyrbøder finder det utilfredsstillende, at det Vederlag paa Kr. 1,75 pr. Dag, som ydes i Godtgørelse for dobb. Husførelse til dem, som faar en Del af Kosten hjemmefra, ikke er blevet forhøjet i de senere Aar. Vi har meddelt, at Vedkommende bør dokumentere sine Udgifter og derved komme bort fra det nævnte fikserede Vederlag, som ydes, naar der ingen Udgiftsdokumentation foreligger.

En Lokomotivfører, der samtidig med sin Forfremmelse blev forflyttet til et Sted, hvor



han ikke kunde skaffe sig Lejlighed, ønskede at flytte til en By, som laa meget nærmere Stationeringsstedet end den By, hvor han hidtil havde sin Bopæl og forespurgte i den Anledning, om han kunde faa Flyttegodtgørelse (Befordringsgodtgørelse) for den paagældende Flytning og samtidig oppebære Godtgørelse for dobb. Husførelse. Vi udtalte, at under de givne Forhold maatte begge de omtalte Godtgørelser efter vor Opfattelse kunne ydes.

En Lokomotivfyrbøder følte sig brøstholden over at faa Afslag paa et af ham faa Maaneder efter Ansættelsen ansøgt Lønningsforskud paa 3000 Kr. Meddelt, at Betingelsen for Opnaaelse af Lønningsforskud bl. a. er mindst 1 Aars Ansættelse som Tjenestemand (altsaa udover Aspiranttiden), og at Maksimum for Lønningsforskuddet er  $\frac{1}{2}$  Aars Grundløn + Alderstillæg, hvilket for en nyansat Lokomotivfyrbøder vil sige, at der højst kan faas et Forskud paa 1125 Kr.

Spørgsmaalet om Bemandingen af 2 sammenkoblede, fjernstyrede MO-Vogne, hvor Organisationens Krav gaar ud paa 1 Mand paa hver Motorvogn i Lighed med, hvad der blev anvendt før Besættelsen, har været Genstand for ny Behandling, ved hvilken Generaldirektoratet gjorde gældende, at de af Org. paapegede Uheld ikke havde nogen Forbindelse med Eenmandsbetjeningen. For Generaldirektoratet var det ikke et absolut Princip, hvorvidt der skulde være 1 Mand i hver Motorvogn eller kun 1 paa forreste Vogn. Saafremt Distrikterne havde tilraadet Tomandsbetjening, vilde Generaldirektoratet ikke været gaaet mod dette. Distrikterne anbefaler imidlertid, at der kun sættes een Mand til Betjening af 2 saadanne Motorvogne. Generaldirektoratet vil derfor opretholde denne Ordning. I denne Forbindelse fremsatte Org. Krav om, at 2 sammenkoblede, fjernstyrede MO-Vogne, der tilsammen repræsenterer ca. 1000 HK, skal betjenes af Lokomotivførere i Stedet for af Motorførere. Dette Spørgsmaal udsattes til senere Afgørelse.

2 uorganiserede Motorførere, som ikke havde stemt paa Turvalglisten, blev i H. t. Turvalgreglerne placeret i Tur efter Aftale mellem Distriktet og vedkommende Afdelingsformand. Dette tilfredsstillende ikke de paagældende, som mente, at de selv kunde komme med en Turvalgliste. Saafremt deres Ønske ikke blev respekteret, vilde de forelægge Spørgsmaalet for

Generaldirektoratet. Vi har meddelt vedkommende Afdeling, at den trufne Disposition er rigtig, og at det er udelukket, at en evt. Appel fra de uorganiseredes Side til Gdt. vil medføre nogen Ændring.

Som Følge af Uenighed om Anvendelse af hjemlige eller udstationerede Lokomotivfyrbødere i Lokomotivførertjeneste har vi henledt Opmærksomheden paa, at der i denne Henseende er fastsat følgende Regel: „Ved Udstationeringer, hvor der udsendes en Lokomotivfyrbøder til Afløsning for en Lokomotivfører, skal den udstationerede Lokomotivfyrbøder, efter at Tjenesten paa Udstationeringsstedet er tilrettelagt ved Oprykning af Rangerfører til Linietur og af en stedlig køredygtig Lokomotivfyrbøder til Rangertur, indgaa i Stedet for den saaledes oprykkede stedlige Lokomotivfyrbøder“. De Depoter, som udstationerer Lokomotivfyrbødere, bør være opmærksomme paa denne Regel.

Ved et Depot, hvor en Del af Linieturens Personale i Sommers stemte sig i Reserven, fordi de fandt den paagældende Tur for streng, hvorefter Turen blev besat af yngre Lokførere, har Lokomotivmesteren hævdet, at der ved det efter Køreplansskiftet — med deraf følgende Ændring af omhandlede Tur — stedfundne Turvalg, ikke var Mulighed for de ældre Lokomotivførere til atter at stemme sig i Strækningsturen. Denne Opfattelse er urigtig. Naar en Mand har fuld Depotanciennitet og har været i Linietur eller har kunnet være dette, kan han ved hvert Turvalg stemme sig ud af eller ind i Turene efter sin Anciennitet.

Af 2 Lokomotivførere ved samme Depot er den ene ansat i Januar 1922, men staar efter en Kollega, som er ansat i Juli 1922. Til Trods for at de 2 Mand i 20 Aar har været Lokomotivfyrbødere i samme By, hvor de nu er Lokomotivførere, og deres indbyrdes anciennitetsmæssige Forhold i den Tid ikke er ændret, har Afdelingen nu ønsket oplyst, hvem af de 2, der har højst Anciennitet. Meddelt, at den af dem, der staar forrest i Anciennitetsrækken, er „ældst“ i anciennitetsmæssig Henseende.

En Lokomotivfyrbøder, som paa Grund af Sygdom fik sin Ansættelse udskudt 1 Maaned, ønsker Forflyttelsesanciennitet fra den Dato, hvor han normalt kunde have opnaaet Ansættelsen. Da der foreligger mange Tilfælde, hvor en Mand faar Lokomotivfyrbøderansættelsen udskudt paa Grund af Forhold, der ikke kan



lægges ham til Last, har vi maattet meddele, at der ikke er Mulighed for Forflyttelsesanciennitet fra et tidligere Tidspunkt, end den egentlige Ansættelsesdag dog med Tillæg af det sædvanlige Aar, naar det drejer sig om Anciennitet til Tilbageflytning til det tidligere Stationeringssted.

En Motorfører II mente, at han efter Genoptagelsen af Motorkørslen burde have været udnævnt til Motorfører I. Det er meddelt, at Vedkommendes Ønske ikke kan opfyldes, idet han for mange Aar siden kunde være blevet Motorfører I og senere Lokomotivfører, men selv er Skyld i ikke at have faaet en af disse, eller begge, Forfremmelser.

Som en Følge af, at Liniaturen i Sønderborg er blevet udvidet med det Resultat, at der ikke ved Depotet er Lokomotivførere nok til at besætte de faste Ture, har vi henstillet Normativet udvidet. Distriktet har dog ikke fundet Anledning til at imødekomme dette.

Generaldirektoratet udtaler i Anledning af forskellige Klager over manglende Uldveste, at de meget betydelige Overskridelser af Udleveringsterminen maa beklages. Udviklingen har dog medført, at det i Løbet af Januar Maaned 1946 skulde være gørligt at levere Uldveste af gammel Kvalitet til alle, der i H. t. de gældende Bestemmelser skal have en saadan. Muligt vil dog Forsinkelser i Spinderiernes Leveringer medføre endnu en kortere Ventetid.

Der foreligger jævnlige Besværinger over Forsinkelser i Uniformsleveringerne. I den senere Tid har der særligt været klaget over, at Afsavnsgodtgørelsen for manglende Overtrækstøj heller ikke udbetales til Forfaldstid. Det har dog i flere Tilfælde vist sig, at det er Personalet, som har beregnet Brugsterminerne forkert. Med Hensyn til Uniformsleveringerne i Almindelighed oplyser Generaldirektoratet, at den militære Klædefabrik har været stærkt belastet for at skaffe Klæde til de mange Soldater, der Sommeren igennem kun havde Overtrækstøj. Dette har forsinket Leveringerne til Civiliteterne herunder Statsbanerne. Der er dog i den senere Tid sket saadanne Forøgelse i Stofleverancerne, at en mærkbar Forbedring skulde være mulig indenfor den nærmeste Fremtid.

En Lokomotivfører, der ved Forfremmelsen var forbigaaet i nogle Maaneder, har ønsket Anciennitet fra den Dato, hvor det normalt var hans Tur til at blive Lokfører. Vi har i den An-

ledning udtalt, at en saadan Tilbageholdelse ikke har nogen Betydning m. H. t. Turvalgancienniteten, idet Lokomotivførernes Indordning i Turvalglisten sker paa Grundlag af den dem ved Lokomotivfyrbøderudnævnelserne tildelte Plads i Anciennitetsrækken.

Af de Auditørsager, i hvilke Organisationen har udpeget Bisidder, er en afsluttet i det forløbne Kvartal. Sagen omfattede bl. a. det Forhold, at den foreskrevne Udveksling af Signalmeldinger ikke var overholdt. Lokomotivføreren fik en alvorlig Misbilligelse og Bøde, Lokomotivfyrbøderen en alvorlig Advarsel.

Under Hensyn til, at det i Uddannelsesreglerne er foreskrevet, at de Lokomotivfyrbødere, som gennemgaar Motoruddannelsen, bl. a. skal være 2 Maaneder paa et større Maskindepot med Motorreparationer, har vi gjort Indsigelse imod, at man i 2. Distrikt mener at kunne give denne Uddannelse ved Depoter som f. Eks. Ab., Rd. og Fa., hvor der ikke foretages Motorreparationer af noget særligt Omfang.

Sammen med D. S. og M. F. har vor Org. som tidligere omtalt henstillet til Generaldirektoratet at dispensere fra Antagelsesbetingelserne, saa nogle af de som Lokomotivfyrbødere beskæftigede Ekstrahaandværkere kunde overgaa til Lokfyrbøderaspiranter, selv om de var noget over 24 Aar. Efter forskellige Vanskeligheder er Sagen gaaet i Orden.

I Anledning af, at 2. Distrikt kun vilde yde en Godtgørelse paa 2 Kr. 50 Øre pr. Dag til Lokomotivførere med Instruktørtjeneste ved Motordriften, medens Godtgørelsen for Instruktørvirksomhed ved Damplokomotivtjenesten er 3 Kr. pr. Dag, henstillede vi til Generaldirektoratet, at man paa dette Omraade gennemførte en ensartet Ordning, saa bemeldte Godtgørelse fastsættes til 3 Kr. pr. Dag uden Hensyn til, om Instruktørgæringen udøves i Damp-tjenesten eller Motordriften. Dette er tiltraadt.

Paa Org.'s Henstilling har Generaldirektoratet tiltraadt, at der udpeges et Antal Kørelærere ved Motordriften. Selve Udvælgelsen af disse Kørelærere er dog endnu ikke i Orden.

Generaldirektoratet oplyser, at det har vist sig ugørligt at bestride den forefaldende Lokomotivførertjeneste alene med det Personale, som er fuldt lokomotivføreruddannet, hvorfor man har anmodet om en Fornyelse af den indtil Krigens Afslutning gældende Dispensation fra Uddannelsesreglerne. Fra Org.s Side er den



af Statsbanerne førte Personalepolitik, som er Aarsag til, at der siden 1940—41 har manglet et betydeligt Antal Lokomotivfyrbødere, kritiseret, men under Hensyn til, at vi ikke vil unddrage os vor Medvirken til Opretholdelse af Trafiken, er Dispensationens Fornyelse blevet tiltraadt, idet vi dog har fremhævet, at til forefaldende Lokomotivfører afløsninger bør indenfor hvert Distrikt egentligt lokomotivføreruddannet Personale benyttes forud for dem, for hvem der er dispenseret.

De fortsatte Drøftelser i den paa forrige Møde omtalte Sag om Forstaaelsen af de Bestemmelser, under hvilke Motorførere, som er udgaaet fra Togtjenesten, kan vende tilbage til denne Tjeneste, afsluttedes med et Kompromis, hvorom de i Spørgsmaalet interesserede er underrettet.

Foranlediget ved, at der paa visse Tidspunkter (ved Remisepersonalets Skiftetider) ikke er Personale ved Renseanlægget paa Gb., har vi henstillet til 1. Distrikt, at det Lokomotivpersonale, som til de paagældende Tider ankommer til Renseanlægget, faar deres Afslutningstid forlænget svarende til det Tidsrum, i hvilket Renseanlægget er ubetjent.

Med Afdelingerne i Ge., Ro., Fa., Had., Åab., Pa., Fh. og Bb. er korresponderet om Tjenestetids- eller Fridagsforhold.

Det paa Org.s Henstilling foretagne Forsøg med en Vandstandsviseranordning paa Lokomotiver Litra S, saa Tenderens Vandstand kan kontrolleres fra Førerhuset, har vist sig saa tilfredsstillende, at det allerede er besluttet at forsyne samtlige S-Maskiner paa tilsvarende Maade.

Den under Besættelsen gennemførte Ændring, at Lysfaklerne paa Lokomotiverne anbragtes i en Kasse paa Barrieren, vil blive ophævet, saa Faklerne flyttes tilbage til deres tidligere Plads i Førerhuset, efterhaanden som den Trækasse, i hvilken de har været anbragt, skal fornyes.

Generaldirektoratet har tiltraadt, at der paa samtlige Lokomotivers Førerpladser monteres specielle Kroge til Ophængning af det Tøj, Lokomotivpersonalet under Tjenestens Udførelse har med paa Førerpladsen. Disse Kroge vil blive anbragt, efterhaanden som Maskinerne kommer i Værkstedet.

Siden det i sin Tid blev bestemt, at Lyn- togsassistenternes normale Plads under Kørslen

er paa forreste Førerplads, har der været klaget over, at der manglede et Sæde til dem. Efter flere Forsøg er et Prøvesæde nu godkendt, og Foranstaltningen gennemføres paa samtlige Lyntog.

Generaldirektoratet har lovet at stille sig forstaaende over for et af Org. fremsat Ønske om Madskab e. l. i Lyntogene. Placeringen vil blive aftalt ved en Besigtigelse.

Vort Forslag om en langskaftet Eftersynshammer paa Lokomotiver med indvendigt Gangtøj er tiltraadt for saa vidt angaar Litra E, H, P, PR, RII og S. Generaldirektoratet gør dog udtrykkeligt opmærksom paa, at Autorisationen af denne langskafte Hammer ikke fritager Lokomotivføreren for Eftersyn af de Dele af Lokomotivet, som kun kan ses fra Maskinens Underside.

I Forbindelse med Dansk Jernbaneforbund har vi henstillet til Gdt., at alle nye Jernbanevogne indrettes saaledes, at de til sin Tid vil kunne udrustes med automatisk Kobling, idet Indførelse af en saadan i mange Aar har været behandlet saavel af Jernbanepersonalets som af Jernbaneadministrationernes internationale Sammenslutninger.

Ved Drøftelser med Generaldirektoratet er der truffet Aftale om Møbleringen af den nye Opholdsbygning i Fredericia.

Generaldirektoratet meddeler, at Ferie hjemmet paa Knudshoved, der siden 1941 har været benyttet af Værnemagten, nu er fyldt med tyske Flygtninge, og der vides intet om, hvornaar disse fjernes. Efter foreliggende Udtalelser bliver det nødvendigt at foretage meget omfattende Reparationer, inden Etablissementet atter kan overgaa til danske Formaal.

Fra 1. Oktober 1945 er Prisen for Trykningen af Dansk Lokomotiv Tidende steget med yderligere 13 pCt. af Grundprisen, saa den samlede Forhøjelse nu er 60 pCt.

Norsk Lokomotivmands Forbund beskæftiger sig med Spørgsmaalet om ny Affattelse af Tjenestekøreplanen og har efter Anmodning faaet tilstillet det Materiale, vi i tilsvarende Anledning har udarbejdet.

I Anledning af den varslede Lokomotivmandsstrejke i Finland, har det finske Trafikministerium gennem det herværende finske Gesandtskab udbedt sig en Redegørelse for det danske Lokomotivpersonales uddannelsesmæs-



sige og lønmæssige Forhold samt forskellige andre Oplysninger, hvilke vi har afsendt.

Hollandsk Jernbaneforbund har indbudt til Kongres den 12.—13. December. Under Hensyn til de usikre Rejseforhold har vi ikke sendt nogen Repræsentant.

Understøttelsesforeningen for tuberkuløse Patienter paa „Stenslettegaard“ har faaet den sædvanlige Julehjælp paa 25 Kr.

I den tidligere omtalte Sag ang. et Par Lagner, som under Tjenesten blev frastjaalet en Lokomotivfører, har Generaldirektoratet fastholdt sin Afgørelse, som gaar ud paa, at da Lagnerne ikke blev medtaget, da vedkommende Lokfører forlod Maskinen, maa han udrede Erstatning for dem.

Herudover er behandlet adskillige andre Sager af mere lokal Betydning eller af ren personlig Karakter.

Formandens Beretning *godkendtes*.

*Punkt 3. Beretning fra de staaende Udvalg.*

For Tiden indtil 1. Oktober 1947 er Soph. Jensen af Finansministeriet genudnævnt til Stedfortræder i Lønningsraadet.

Det udvidede Tjenestetidsudvalg, der er nedsat i H. t. det paa Kongressen givne Løfte, har i en Del Møder gennemgaaet Tjenestetidsreglerne og venter at være færdig med sit Arbejde saa betids, at dets Indstilling kan forelægges Hovedbestyrelsesmødet i Februar.

De 4 Jernbaneorganisationer har nu alle givet Tilslutning til Tanken om, at de Jernbanemænd, som satte Livet til under Frihedskampen, mindes paa særlig Maade i Mindelunden i Fredericia. De videre Drøftelser i Spørgsmaal et føres med Statsbanernes Generaldirektorat.

Trods ihærdige Bestræbelser er det ikke lykkedes at faa vort Feriehjem frigivet for tyske Flygtninge. Da Hjemmet ikke er indrettet til Vinterbenyttelse, har det været nødvendigt at sørge for Opyarmningsmulighed, hvilket er gennemført paa den Maade, at Luftværnsmyndighederne, under hvis Forsorg Flygtningene henhører, har ladet opstille 2 Kakkellovne i Spisestuen og 2 i Korridoren i det store Anneks. Ved en stedfunden Besigtigelse viste det sig, at Hjemmet hidtil er behandlet saa skaansomt, som Forholdene tillader det. Der gøres dog Forsøg paa gennem Flygtningeadministrationen at faa leveret forskelligt andet Inventar, f. Eks. Senge.

De 4 Jernbaneorganisationers Hollands-hjælp afsluttes den 12. December, hvilken Dato de 234 hollandske Jernbanemandsbørn rejser hjem. Efter Ankomsten til Holland faar hvert Barn for Organisationernes Regning udleveret en Pakke indeholdende Smør, Ost og Pølse.

*Toges til Efterretning.*

*Punkt 4. Beretning fra Hovedkassereren.*

Der fremlagdes Regnskabsoversigt for Aarets første 3 Kvartaler. Balancen pr. 30. September 1945 var Kr. 651.625,26, hvilket er en Fremgang paa Kr. 1083,64 i Forhold til Stillingen pr. 1. Januar s. A.

*Godkendtes.*

*Punkt 5. Behandling af foreliggende Sager.*

Efter Henstilling fra Struer Lokomotivfører-afdeling var det paa sidste H. B.-Møde behandlede Spørgsmaal om Genoptagelse af en uorganiseret Lokomotivfører Genstand for ny Prøvelse. Det vedtoges at tilbyde den paagældende nogen Lempelse i Forhold til den tidligere Beslutning. Det er dog en Forudsætning, at den paagældende hurtigt træffer Bestemmelse om Genoptagelse.

Det vedtoges for næste Finansaars Vedkommende atter fremsætte Forslag om Lejeboliger til Lokomotivmænd i Kalundborg, Padborg, Brande, Herning og Struer.

Ved en Drøftelse med Repræsentanter fra I. T. F. er det aftalt, at de danske Organisationer skal betale  $\frac{1}{4}$  Kontingent for 1940,  $\frac{1}{4}$  Kontingent for 1941—42—43 og 44 og  $\frac{1}{4}$  Kontingent fra 1. Juli 1945.

Hovedbestyrelsen tiltraadte denne Aftale.

I en af Org. i Okt. 1944 rejst Sag om ændret Signalanordning ved Indkørslen til Aarhus fra Syd foreslaar Generaldirektoratet et Arrangement, som Afdelingerne i Aarhus ikke kan godkende, bl. a. fordi man vil sløjfe det fremskudte Signal til Aarhus Rangerbanegaard.

Det vedtoges at kræve lokal Besigtigelse.

Kalundborg Afdelinger samt Aarhus Afdelinger anmoder om Tilskud til et teknisk Foredrag, de har planlagt.

50 Kr., henholdsvis 75 Kr. bevilgedes.

Propforeningen „P“ anmoder om Støtte til Beklædning af fattige Konfirmander. Det sædvanlige Beløb, 25 Kr., bevilgedes.



Turistforeningen for Danmark henstiller, at vort Kontingent, der har været uændret siden 1932, forhøjes. Det vedtoges at tiltræde en Forhøjelse til 65 Kr. pr. Aar.

Fredericia Lokomotivfyrbøderafdeling bevilgedes et mindre Beløb til en lokal Velfærdsforanstaltning.

I Sagen ang. ændret Kravefacon paa Skindtrøjerne foreslaar Generaldirektoratet, at denne Uniformsgenstand helt bortfalder og erstattes med Skindveste med lange Ærmer, hvilket findes formaalstjenligt, idet en saadan Vest kan bæres under den almindelige Uniformsjakke. Samtidigt skal Ordningen med Skindryg i hveranden Vest bortfalde. Det vedtoges at tiltræde denne Forandring og foreslaa 2½ Aars Brugs-termin for Skindveste af omhandlede Art.

Aalborg Lokomotivførerafdeling henstiller, at samtlige de Lokomotivførere, som ikke er motoruddannet, faar en praktisk Uddannelse i Motorvæsenet, saa de kan betjene Motorvognene.

Hovedbestyrelsen kunde ikke tiltræde dette Forslag. Man var enig i, at der som Hovedregel maa kræves bestaaet Motoreksamen efter de gældende Bestemmelser og at man bør fortsætte med denne Uddannelse dér, hvor Uddannelsen standsedes i 1939. Under Hensyn til, at praktisk talt alle siden Foraaret 1917 ansatte Lokomotivfyrbødere i Tiden efter 1934 er forespurgt, hvorvidt de ønskede Motoruddannelsen, og saaledes selv er Skyld i, at de evt. ikke har haft Lejlighed til at gennemgaa denne Uddannelse, mente Hovedbestyrelsen ikke, man nu burde søge nogen Ændring paa dette Punkt.

En Lokfyrbøder, hvis Lokomotivførerfunktion har været afbrudt af 50 Dages sammenhængende Lokomotivfyrbødertjeneste, klager over ikke at have faaet Funktionsvederlag for den paagældende Periode. Han henviser til, at man for en yngre Kollega, som har været med i Frihedsbevægelsen, har anset Funktionen som fortløbende og kræver derfor samme Beregning for sig selv.

Det vedtoges ikke at foretage noget i denne Sag.

En Forespørgsel om, hvorvidt man kan anvende klare Pærer i de elektriske Lamper paa Lokomotiverne, idet de mattede Lamper er meget vanskelige at fremskaffe, vedtoges det

at besvare bejaende, idet de klare Pærer ikke menes at kunne genere, efter at Lamperne har faaet nye Armaturer.

Som Repræsentanter til I. T. F.'s Kongres i Maj 1946 valgtes Soph. Jensen og E. Kuhn.

M. H. t. Spørgsmaalet om Kontingent for et Medlem, som træder uden for Nummer, vedtoges det, at saafremt den paagældende ønsker sit Medlemsskab opretholdt, maa han fortsætte med at betale normalt Kontingent. I modsat Fald maa han betragtes som udmeldt og maa til sin Tid indmelde sig paany.

#### Punkt 6. Eventuelt.

Enkelte mindre Forhold drøftedes.

### Lille Jernbanestrejke.

Mod Overassistent A. H. Gyldenfalk i Generaldirektoratet var der rejst Sag ang. unational Optræden, idet han i 1½ Aar i 1940—41 havde været Medlem af D. N. S. A. P. Tjenestemandsdømstolen dømte ham til Forflyttelse, hvilket Generaldirektoratet gennemførte paa den Maade, at han forflyttedes fra Generaldirektoratet til Centralmagasinets Kontorer. Dette medførte imidlertid Protest fra Centralværkstedets Arbejdere, som den 10. December om Formiddagen nedlagde Arbejdet og krævede Overassistenten fjernet. Det var „Sit-down-Strejke“; Arbejderne forblev paa Arbejdspladsen, men udførte intet.

Dagen efter bredte Strejken sig til Remisepersonalet paa baade Gb., Av. og Hgl. Depoter, hvilket resulterede i saadanne Vanskeligheder, at Toggangen var stærkt truet, og en Del af Aftentogene maatte aflyses. Da saavel den fungerende Generaldirektør som Trafikministeren var paa Rejse, maatte Statsministeren tage Affære. Ved Forhandling mellem ham og Repræsentanter for De samv. Fagforbund samt D. S. og M. F. opnaaedes der den 11. Dec. om Eftermiddagen Enighed om, at Overassistent Gyldenfalk fik Orlov, indtil nærmere Bestemmelse om hans videre Beskæftigelse foreligger. Samtidigt afblæstes Strejken, og den 12. Dec. om Formiddagen var Trafiken i Orden igen. Ingen af de øvrige sjællandske Depoter var berørt af Arbejdsstandsningen.







**MANGEAARIG  
TILLIDSMAND  
AFGAAR**

Med Udgangen af 1945 forlod Lokomotivfører K. K. O. Johansen, Av., Statsbanerne og er saaledes nu traadt over i Pensionisternes Rækker. Da han i ikke mindre end 33 Aar i det ene eller andet Hverv har været Tillidsmand for Lokomotivmændene, kan der nok være Anledning til her i Bladet at bringe ham vor og Medlemmernes Tak.

Paa det ekstraordinære Delegeretmøde i December 1912 mødte K. Johansen første Gang som Repræsentant for Godsbanegaarden, og da dette Møde bl. a. besluttede Oprettelse af selvstændige Afdelinger for Lokførere henholdsvis Lokfyrbødere ved alle Depoter, blev han de københavnske Lokomotivfyrbødernes første Afdelingsformand, hvilket Hverv han beklædte fra 1. Januar 1913.

Da Lokomotivpersonalets Hjælpefond 1½ Aar senere blev startet, valgtes Johansen til Fondens Formand og fortsatte paa denne Tillidspost til 1. Januar 1932.

I 1915 kom K. Johansen ind i Hovedbestyrelsen, og i 1918 blev han Sekretær for vor Organisation. Dengang var Dansk Lokomotiv Tidendes Annoncer bortforpagtet; men i 1920 overtog Organisationen selv Annoncevirksomheden, og i Forbindelse hermed fik Johansen betroet Opgaven som Lokomotivtidendes Ekspeditør og Regnskabsfører. Han ikke blot organiserede dette paa en saa udmærket Maade, at vi den Dag i Dag bruger det af ham tilrettelagte og indarbejdede Regnskabssystem, men oparbejdede tillige en betydelig Annonceportefeuille, der gav Bladet gode Indtægter.

Johansen passede sine forskellige Tillidshverv med Myreflid, men i 1926 kastede Overanstrengelse ham paa Sygesengen og bevirkede, at han i 1927 maatte trække sig tilbage fra Posten som Sekretær, hvorimod han fortsatte som Ekspeditør og Regnskabsfører samt som Formand for Hjælpefonden. Aaret efter følte han sig dog atter rask og blev da for 3 Aar valgt til Sekretær i Nordisk Lokomotivmands Forbund for derefter i 1929 at blive betroet Posten som Kredsformand for Lokomotivførerne, idet vor Org. dengang var opdelt i Kredse. Samtidig valgtes K. Johansen som Dansk Lokomotivmands Forenings Repræsentant i Statsbanernes Eksamenkommission.

Det er saaledes en Række forskellige Tillidshverv, der gennem Aarene har været betroet vor gamle Ven og Kammerat, og der har været nok for ham at tage fat paa. Vi skal blot nævne, at han under Lønkampagnen 1919 var vor Organisations Sekretær og under den tilsvarende Kampagne i 1931 Lokomotivførernes Kredsformand.

1. Januar 1932 trak K. Johansen sig tilbage fra sine Tillidshverv med Undtagelse af det i Eksamenkommissionen, som han har beholdt indtil Dato. I et Par Aar udførte han da alm. Lokomotivførergering; men ved Aabningen af den elektriske Drift i den københavnske Nærtrafik kom han over til Depotledertjeneste i Elektrokontrollen. Her blev der atter Brug for hans udmærkede Evne til at organisere. Uden at forklejne nogen af de andre i denne Ledertjeneste beskæftigede Lokomotivførere kan man roligt sige, at Johansen har været den førende Kraft i hele Arbejdet dér.

Overalt, hvor K. Johansen har gjort sin Indsats, har han aftvunget Respekt om sin Person og sin Arbejdsevne. At han ogsaa har været afholdt fremgaar af, at det samlede Personale i Elektrokontrollen — saavel Trafik- som Lokpersonale — paa Johansens sidste Arbejdsdag, d. 31. December, afholdt en lille Festlighed for ham og i Fællesskab overrakte ham en smuk Gave.

Denne Artikel skal derfor, kære K. Johansen, slutte med en Gentagelse af de danske Lokomotivmænds Tak for din Indsats for dem. Vi ønsker alle, at du maa nyde et godt og velfortjent Otium.

---

**Aarvaagen Motorfører afværger Selvmord.**

Den 18. Dec. ved 17-18-Tiden var E. Greve Petersen paa Vej fra Godthaabsvej til Vanløse med et S-Tog; han bemærkede kort efter førstnævnte Station noget komme ind i Forlanternens Lyskegle, men kunde ikke se, om det var en uvedkommende eller en Banearbejder, der vilde gaa over Sporet. Greve Petersen spærrede dog straks af for Strømtilførslen og saa nu en Mand staa midt i Sporet med Ryggen mod Toget. Da Greve Petersen herefter ikke var i Tvivl om, at det var en, der vilde forsøge Selvmord, foretog han øjeblikkelig en Fuldbremsning, og det lykkedes at standse Toget uden at paakøre Manden. Inden Toget var bragt til Standsning, var Manden baade sprunget ud af Sporet og ind igen, men da Toget var helt standset, gik Manden atter ud af Sporet og begav sig hen mod Godthaabsvej St. Greve Petersen havde imidlertid bemærket, at Manden var fuld af Blod paa Hænderne, han løb derfor efter ham og saa, at Manden havde skaaret sig i Halsen. Under Hensyn hertil fulgte Petersen den saarede op paa Stationen og bad Personalet dér rekvirere Ambulance.





### Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum den 10. Januar 1946 frabedes. Lokomotivfører S. A. T. Petersen, Aarhus.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst. J. E. Lysholm, Lokfører, Randers.

### Taksigelser.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum. P. W. Jørgensen, Lokomotivfører, Gb.

Hjertelig Tak for venlig Opmærksomhed ved mit Jubilæum. Aksel Knudsen, Skern.

### Festlighed.

Lørdag d. 1. December afholdt det samlede Personale ved Kalundborg Maskindepot Andespil, Fællesspisning og Bal.

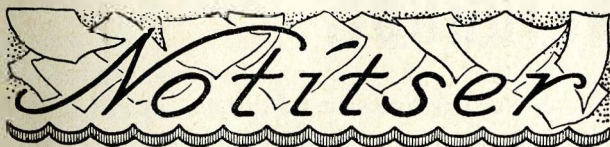
Det var en udmærket Fest, som Festudvalget havde Ære af. Der var Liv og godt Humør, Fordragelighed og godt Kammeratskab, som vidner om godt Samarbejde.

Afdelingerne udtaler herved deres bedste Tak til 1. Distrikt for den bevilgede Tjenestefrihed. Ligeledes udtaler vi vor bedste Tak til Lokomotivmestrene i Ro, Sg og Kø for velvillig Medvirken til, at den fornødne Afløsning kunde fremskaffes. Vi takker ogsaa Lokm. Brunsholm for det store Arbejde med Tilrettelæggelse af Tjenesten. M.

### Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Lauritzen, 2 A. Lægedistrikt, er bortrejst 3 à 4 Maaneder. Lægetillsynet med Distriktet i nævnte Tidsrum varetages af Læge N. P. Nielsen, der afholder Konsultation i Jernbanelægens Konsultationslokale til sædvanlig Tid.

Sygebesøg, der ønskes aflagt, bedes anmeldt til Tlf. Evø 3089 inden Kl. 9 om Morgenen.



### Ekstraarbejder dræbt ved Eksplosion.

En Ekstraarbejder, som d. 24. Nov. tidligt om Morgenen og bærende en Olie-Haandlygte færdedes paa Privatbanelokalstationen i Nyborg, hvor der ogsaa er Rutebilcentral, kom under sit Arbejde i Nærheden af en Benzintankvogn. Denne var ganske vist tømt, og Topdækslet stod aabent, men der maa dog være strømmet Benzindampe ud fra Vognen, der indtraf nemlig en Eksplosion, hvorved Ekstraarbejderen dræbtes paa Stedet.

### Vidne i Tjenestemandsdømsstol anholdt.

Under Tjenestemandsdømsstolens Behandling af en Sag i Hillerød blev et Vidne — en Portør — anholdt for falsk Forklaring. Han blev dog løsladt Dagen efter, idet han da var kommet i Tanker om, at det Forhold, han havde afgivet Vidneudsagn om, sikkert ikke var som af ham paastaet.

### Remisebrand i Holbæk.

Den 1. December om Aftenen, efter at en af Odsheredsbanens Motorvogne var kørt i Remisen i Holbæk, opstod der Ild i Vognen. Ilden bredte sig til nogle Oliebeholdere, som bragtes til at eksplodere, saa det hørtes over hele Byen. Brandens Omfang voksede, saa Brandvæsenet ikke kunde redde Remisen, der blev helt ødelagt.

### Lyntogsbilletter paa sort Børs.

Uanset at Generaldirektoratet havde sagt til Publikum, at der i Juletrafikken blev sat saa mange Tog ind, at alle rejsende kunde komme med, var der Run paa Pladsbilletterne til Juledagens Lyntog, og da Antallet af disse er begrænset blev Resultatet, at disse Billetter blev Handelsvare paa den sorte Børs, hvor de handledes til Priser paa 60—70—80 Kr.

### En dyr Rus.

En Dag i Juni f. A. var en beruset Mand kommet ind i Lokomotivremisen i Esbjerg, og det lykkedes ham at faa en Maskine sat i Bevægelse, men han kunde ikke standse den igen. Resultatet blev, at Maskinen kørte i Drejeskiven og derved spærrede for en hel Del andre Lokomotivers Udkørsel, med det til Følge, at der opstod en større Togforsinkelse. Den paagældende er nu idømt 3 Mdr.s Hæfte og skal desuden betale Statsbanerne en Erstatning paa 1600 Kr.



### Udnævnelse fra 1.—1.—46:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

- S. A. Bertramson, Tønder, i Padborg.
- S. P. J. Honoré, Esbjerg, i Brande.
- P. I. Andresen, Fredericia, i Padborg.
- E. C. E. O. Anderberg, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- E. N. Lüdeking, Aarhus, i Brande.
- S. A. Christensen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- H. B. E. Hansen, Korsør, i Assens.
- A. C. J. Christensen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.
- S. G. Jensen, Kbhavns Godsbgd., i Padborg.

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbøder:

- P. W. B. Hansen, Kh. Gb., i Brande.
- K. P. Frederiksen, Kh. Gb., i Padborg.
- R. S. Mortensen, Fredericia, i Brande.
- S. A. A. Hansen, Aalborg, i Brande.
- T. H. Nielsen, Aarhus, i Padborg.
- G. E. Hansen, Esbjerg, i Esbjerg.
- K. W. Christensen, Struer, i Padborg.
- H. C. Hansen, Struer, i Padborg.
- H. Lund, Frederikshavn, i Tønder.



*Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—1.—46.*

Lokomotivførerne:

- E. Thomsen, Brande, til Hjørring.
- B. V. Olsen, Padborg, til Gedser.
- L. H. Pedersen, Lunderskov, til Fredericia.
- C. S. Rasmussen, Padborg, til Aabenraa.
- C. O. Hansen, Hjørring, til Frederikshavn.
- C. M. Jensen, Padborg, til Aabenraa.
- H. E. Møllerstrøm, Padborg, til Gedser.
- N. B. Dahlsen, Padborg, til Nyborg.
- M. B. Jensen, Padborg, til Aarhus.
- V. H. Pallesen, Brande, til Randers.
- P. E. Larsen, Brande, til Kbhavns Godsbgd.
- S. R. Mortensen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.
- E. V. Villumsen, Gedser, til Kbhavns Godsbgd.

Lokomotivfyrbøderne:

- E. N. Olsen, Padborg, til Frederikshavn.
- B. Berg, Esbjerg, til Struer.
- P. E. Poulsen, Brande, til Struer.
- A. Johansen, Padborg, til Korsør.
- R. A. Jensen, Padborg, til Aarhus.
- K. I. Hansen, Brande, til Aarhus.
- E. H. Nielsen, Frederikshavn, til Aalborg.
- A. K. F. Larsen, Brande, til Gedser.
- E. S. Hansen, Padborg, til Kalundborg.
- N. A. Thomsen, Kalundborg, til Nyborg.
- P. A. Jensen, Korsør, til Kalundborg.
- P. M. Johansen, Gedser, til Næstved.
- K. J. Engstrøm, Kalundborg, til Helsingør.

*Forflyttelse fra 1.—1.—46:*

Lokomotivfører J. H. Pedersen, Fredericia, til Hjørring.  
Motorfører II (E) P. G. M. Olsen, Kh. Gb., til Enghave Mdt.

*Fritagelse for Hverv:*

Lokomotivfører (Depotforstander) S. P. W. Pedersen, Lunderskov, er efter Ans. fritaget for Hvervet som Depotforstander fra 1.—1.—46.

Lokomotivførerne: *Afsked:*

- A. R. N. Hansen, Aabenraa, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—46.
- J. F. Clausen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—46.
- J. F. P. Gronemann, Aalborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—46.
- C. Frandsen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—46.
- P. Sessing, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—3.—46.

Motorfører I:

- K. M. Nielsen, Aarhus, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 28.—2.—46.

Lokomotivfyrbøderne:

- H. C. Arnt, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. fra 30.—11.—45.
- P. J. Hansen, Kbhavns Godsbgd., efter Ans. fra 28.—2.—46.

*Dødsfald blandt Pensionister:*

- pens. Lokomotivførere:
- A. P. D. Rasmussen, Viborg, den 3.—12.—45.
- H. V. J. Helmert, Struer, den 25.—12.—45.

# Lokomotivfyrbødere og Pudserere.

Fra 1. Februar 1946 vil der være at ansætte 10—15 Lokomotivfyrbødere og et lignende Antal Pudserere ved

## Aalborg Privatbaner,

fortrinsvis i Alderen fra 24—28 Aar. Ansøgere, der har overstaet Militærtjeneste, foretrækkes. Vilkaarene er de i Banernes Lønningsreglement fastsatte. Ansøgning, bilagt Lægeerklæring, Daabsattest og Oplysning om tidligere Tjenesteforhold, sendes til Aalborg Privatbaners Maskinafdeling inden 15. Januar 1946.

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.