



NO 11

November 1946

46. Aargang

## HVAD HAR TIDEN LÆRT OS?

„Vi tror ikke, det sidste Ord dermed er sagt. En god Sag skal nok naa sin retfærdige Løsning, og det tror vi ogsaa paa dette Omraade“.

Saaledes sluttede i Juli 1943 den Artikel, hvori Resultatet af den da stedfundne Afstemning om vor Organisation og De samvirkende Fagforbund blev kommenteret. Vi mente ikke, det sidste Ord var sagt i denne Sag, og det har vist sig, at vi skønnede rigtigt. Allerede paa den næste ordinære Kongres, i Juni 1945, blev Spørgsmaalet rejst paany, og det var en Glæde at konstatere, at Tilslutningstanken beherskede den langt overvejende Del af Repræsentanterne, idet Kongressen med 62 Stemmer mod 15 vedtog et Forslag gaaende ud paa, at Hovedbestyrelsen snarest burde søge vor Indmeldelse i De samv. Fagforbund løst paa tilfredsstillende Maade.

Naar der ikke straks blev taget fat paa at faa dette i Orden, var det fordi Lønsagen og Tjenestetidsspørgsmaalet i første Række lagde Beslag paa Hovedbestyrelsens Arbejde udover de sædvanlige daglige Sager fra Afdelingerne. Den førstnævnte af disse store Sager er nu bragt i Orden, og Spørgsmaalet om vor Org. og D. s. F. blev da rejst paa Hovedbestyrelsens sidste Møde, hvor der, som det var at forvente, konstateredes fuld Enighed om nu at tage Sagen om de Samvirkende op til Gennemførelse. Den nærmere Tilrettelæggelse af selve Fremgangsmaaden blev dog udsat til H. B.-Mødet i November.

Det er en Kendsgerning, at 3 Kongresser i

Løbet af seks Aar — omend med vekslende Majoritet saa dog med meget stort Flertal (79 Stemmer mod 2 i 1939, 60 Stemmer mod 27 i 1943 og 62 Stemmer mod 15 i 1945) — har været enig i, at Spørgsmaalet om Statsbanernes Lokomotivmænds Indmeldelse i De samv. Fagforbund, burde bringes i Orden. Med dette i Erindring maa det synes uforstaaeligt, at Forslaget ikke kunde samle mere end 43 pCt. af Medlemmerne ved Urafstemningen i 1943. Det skal ogsaa gerne indrømmes, at heller ikke vi har været i Stand til at finde nogen fyldestgørende Forklaring derpaa.

Der var dengang en Del Kritik over Aspirantordningen — som de Samvirkende imidlertid ikke havde noget som helst Ansvar for — og det er vel tænkeligt, at bl. a. denne Utilfredshed kan have indvirket paa nogles Stemmeafgivning.

Der er nu gaaet mellem 3 og 4 Aar siden Afstemningen i 1943, og det kunde da spørges, om den Tid, som er forløbet siden da, kan have revideret Opfattelsen hos tidligere Tvivlere, saa man nu skulde kunne regne med større Tilslutning end sidst. Dette mener vi afgjort, man kan besvare med et Ja.

For det første laa vi dengang i daarlige Lønnsforhold, som nok kunde sætte Humøret paa Højkant. Enhver maa imidlertid indrømme, at der paa dette Omraade er sket væsentlige Forbedringer. Dette gælder ogsaa de foran nævnte Aspirantforhold; dels er selve Lønnen i Aspiranttiden forhøjet, og dels er der nu Sik-



kerhed for, at man højst faar 2 Aar paa den egentlige Aspirantlønnning, idet der for eventuel længere Aspiranttid er sikret baade Lokomotivfyrbøderlønnning og Lønanciennitet.

For det andet, og dette er efter vor Mening meget væsentligt, viste Udviklingen i de sidste Krigsaar, at det i Virkeligheden var De samvirkende Fagforbunds Resultater m. H. t. Privat erhvervenes Arbejderes Dyrtidstillægsforhøjelser, der var afgørende for, hvad man vilde give Tjenestemændene. Naar vi ved Ændringerne af Reguleringstillæget efterhaanden naaede ikke blot at komme paa ret Køl i Forhold til Udgiftstallet, men endog kom derudover, var ogsaa det begrundet i, hvad de Samvirkende havde kunnet gennemføre for Arbejderne i de frie Erhverv. Alene dette burde rent logisk medføre, at vi forstod Samlingstanken og Solidaritetens store Betydning og derfor alle som een sluttede op i Rækken af de mange Organisationer indenfor D. s. F.

I Foraaret 1943 var Krigen vel heller ikke endnu helt paa Vendepunktet. En og anden Sortseer har muligt tænkt, at de Samvirkendes Rolle vilde være i Nedadgaaende efter Krigen og ladet sin Stemmeafgivning være paavirket heraf. For saa vidt dette skulde være Tilfældet, er en saadan Tanke blevet grundig til Skamme. Man kan roligt sige, at Udviklingen er gaaet i modsat Retning. Ogsaa Efterkrigstiden har vist De samvirkende Fagforbund som en Magtfaktor Samfundet maa regne med — og regner med.

Efter vor sidste Kampagne har andre Organisationer, herunder ogsaa Tjenestemænd (Dansk Fængselsforbund) indmeldt sig i D. s. F., saa denne store Sammenslutning nu omfatter 72 Organisationer med ca. 605 000 Medlemmer, hvilket er 50—60 000 mere end for 3 Aar siden. Det er i det hele taget kun nogle faa Organisationer, som nu staar udenfor de Samvirkende, og da det nødigt skulde komme dertil, at man efterhaanden vil se skævt til Statsbanernes Lokomotivmænd, der ellers altid har forstaaet at holde Organisationsideen og Samlingstanken højt, maa det være vor Pligt at bringe ogsaa dette Forhold i Orden. Forhaabentligt vil det lykkes paa næste Aars Kongres.



## DE GAMLE PENSIONISTER

Det Udvalg, som har beskæftiget sig med Pensionsforholdene for de saakaldte gamle Pensionister, hvorved forstaaes dem, der er pensioneret før 1. April i Aar, og som ikke paa anden Maade har faaet deres Pension omregnet (vi tænker med dette sidste paa de i Lokomotivtidende for Sept. omtalte, som efter d. 1/4 1943 er afskediget paa Grund af 67-Aars Aldersgrænsen), har hurtigt tilendebragt sine Undersøgelser og Overvejelser. Udvalget blev nedsat den 14. Aug. d. A., det paabegyndte sine Møder den 11. September og var færdig saa betids, at Betænkningen d. 21. Oktober forelaa trykt og klar til Underskrift, hvorefter den straks blev tilstillet Finansministeren, som tiltraadte Udvalgets Indstilling i sin Helhed og d. 25. Okt. i Folketinget fremlagde Forslag til en Ordning af de ældre Pensionisters Forhold.

Forslagets Grundprincip er, at der ikke ændres i den ved Pensioneringen beregnede Grundpension henholdsvis Enkepension, men at der til denne ydes et Tillæg, svarende til en lige saa stor Brøkdel af det ved den nye Lønninglov indførte alm. pensionsgivende Løntillæg som den Pensionsbrøk, man vilde opnaa efter samme Lov, og man skal ved denne Udregning anvende den Sats af det alm. pens. Løntillæg, som gælder for det Beløb, hvoraf Grundpensionen i sin Tid er beregnet. Til det Beløb, som fremkommer, naar Grundpension og Pensionstillæg sammenlægges, ydes Reguleringstillæg efter den nugældende Lovs Regler.

Der fastsættes visse Maksimums- og Minimumsbestemmelser, som det imidlertid vil føre for vidt at komme ind paa her. Vi skal i Stedet anføre et Par Eksempler for en gift Lokomotivfører med Slutløn efter 1931-Loven og paa højeste Pensionsbrøk: 70 pCt.

Der anvendes følgende Størrelser: Slutløn 3 780 Kr. = Pensionsindtægt 3 780 Kr. Slutløn + Pensionsbidrag af 250 Kr. Kørepenge = Pensionsindtægt 4 030 Kr.; Slutløn + Pensionsbidrag af 500 Kr. Kørepenge, hvilket giver en Pensionsindtægt paa 4 280 Kr.

Til Pensionsindtægten paa 3 780 Kr. svarer et alm. pensionsgivende Løntillæg paa 1 080 Kr., og da 70 pCt. ogsaa efter den nye Lov er den højst opnaaelige Pensionsbrøk, skal der regnes med 70 pCt. heraf = 756 Kr. I de to andre Tilfælde er Pensionsindtægten over 4 000 Kr., hvoraf følger, at der skal regnes med alm.



pensg. Tillæg af Satsen 1 200 Kr.; 70 pCt. heraf er 840 Kr. I alle 3 Tilfælde er Reguleringstillæget efter den nugældende Lønningslov 2 400 Kr.

Man kan herefter opstille følgende Billede:

<i>Eksempel I:</i>			
Grundpension:	Nye Ordning	Indtil 1. April 1946	Efter 1. April 1946
70 pCt. af 3 780 Kr. = ....	2 646	2 646	2 646
Pensionstillæg:			
70 pCt. af 1 080 Kr. = ....	756		
	3 402		
Reguleringstillæg .....	2 400	2 772	2 964
	5 802	5 418	5 610
	Forskel ....	384	192

<i>Eksempel II:</i>			
Grundpension:			
70 pCt. af 4 030 Kr. = ....	2 821	2 821	2 821
Pensionstillæg:			
70 pCt. af 1 200 Kr. = ....	840		
	3 661		
Reguleringstillæg .....	2 400	2 772	2 964
	6 061	5 593	5 785
	Forskel ....	468	276

<i>Eksempel III:</i>			
Grundpension:			
70 pCt. af 4 280 Kr. = ....	2 996	2 996	2 996
Pensionstillæg:			
70 pCt. af 1 200 Kr. = ....	840		
	3 836		
Reguleringstillæg .....	2 400	2 772	2 964
	6 236	5 768	5 960
	Forskel ....	468	276

Som det heraf fremgaar, er der Forhøjelser paa 384—468 Kr. i Forhold til Stillingen før og paa 192—276 Kr. i Forhold til Tiden efter 1. April i Aar, hvor der jo blev givet 192 Kr. Forhøjelse af Reguleringstillæget.

Den nye Ordning skal have tilbagevirkende Kraft fra 1. April d. A. Vore gamle Kammerater kan derfor vente en Efterbetaling endnu før Nytaar. Vi ved, at denne vil vække Glæde; den er velfortjent og vil overalt falde paa et tørt Sted.

### LØNFORLIG VED PRIVATBANERNE

Ved en den 10. Okt. ført Forhandling lykkedes det Privatbanepersonalets Organisationer at naa til et Resultat i deres Lønsag. Det aftaltes, at Statsbanernes Lønnings-, Tjenestetids- og Ferieforhold i det væsentligste faar Gyldighed ogsaa for Privatbanernes Personale, dog skal disse yde et Pensionsbidrag paa 7 pCt.

Der er dog endnu et Stridsspørgsmaal løbende nemlig om Betaling af mistede Fridage for de saakaldte „V-Dage“ i Fjor. Enkelte Baner er gaaet ind paa at betale disse, men nogen generel Aftale er endnu ikke truffet.

### PASSAGERREJSER I GODSTOG

Paa vor Organisations ekstraordinære Kongres i Marts d. A. fremkom Forslag om en Tilføjelse i Tjenestetidsreglerne, saa det blev forbudt at anordne Passagerrejser i Godsvogne eller uopvarmede Personvogne. Det blev fra Hovedbestyrelsens Side udtalt, at dette Ønske ikke behøvede at medføre nogen Ændring i Tjenestetidsreglerne men kunde ordnes ved en Henvendelse til Administrationen. Spørgsmaalet blev derfor rejst overfor Generaldirektoratet, og det er nu gaaet i Orden.

Det er en Kendsgerning, at Lokomotivpersonale i mange Tilfælde er beordret til Passagerrejse i Godstog og har maattet foretage disse eller i hvert Fald Størstedelen af dem i en uopvarmet Vogn, idet der først umiddelbart før Togafgang er fyret op i den paagældende Vogns Varmeanlæg. Man har f. Eks. meddelt os Tilfælde, hvor der først efter Tilbagelæggelsen af en Strækning paa 70—80 km er kommet Varme i Vognen, hvilket naturligvis er i allerhøjeste Grad ubehageligt. Distrikterne synes imidlertid ikke at have megen Føling med disse Forhold, man har nemlig overfor Generaldirektoratet udtalt, at det af Organisationen paaklagede Forhold forekom saa sjældent, at der ikke var nogen Grund til at træffe særlige Bestemmelser.

Generaldirektoratet har imidlertid givet Tilslutning til Princippet i vor Opfattelse og har i Skrivelse af 16. Sept. erklæret sig enig i, at for saa vidt ikke Omstændighederne i enkelte Tilfælde hindrer det maa der for Lokomotivpersonale kun anordnes Tjenesterejser i Tog, som medfører Personvogne, og at disse i Opvarmningsperioden skal være opvarmede.

Vi meddeler dette, saa vore Medlemmer i paakommende Tilfælde kan være fornødent orienteret.

### KØRELÆRERE I MOTORTJENESTEN

Efter 16—17 Aars Forløb er Spørgsmaalet om Kørelærere i Motortjenesten endelig gaaet i Orden. Det blev første Gang drøftet ved en Forhandling den 28. Januar 1930 og har gennem Aarene været ført frem overfor Generaldirektoratet — i lang Tid med negativt Resultat. Det bør dog tilføjes, at da der den 27. Januar 1934 forhandlede om Sagen maatte Generaldirektoratets Repræsentanter indrømme,



at den hidtidige Uddannelse i Motorvæsen ikke var tilfredsstillende. I Stedet for at udpege Kørelærere, vilde man imidlertid hellere gaa med til helt at omlægge Motoruddannelsen, hvilket som bekendt derefter fandt Sted.

Efter Krigens Afslutning i 1945 rejste vi Kørelærerspørgsmaalet paany, og det er som foran anført nu lykkedes at faa det i Orden. Til Oplæringen i Kørsel med Dieselmotorvogne eller -Lokomotiver er der udpeget ialt 24 Kørelærere: 10 i København Hgl., 5 i Aarhus, 2 i Fredericia, 2 i Randers, 2 i Aalborg, 2 i Struer, 1 i Viborg.

Det er desuden lykkedes at gennemføre Forningens Krav om, at Motoraspiranterne under den 1½ Uges Indøvelseskørsel skal følge en bestemt Lokomotivfører (Kørelærer); tilsvarende gælder Attestkørslen, som skal vare 1 Uge. Om denne sidste er det desuden aftalt, at naar Aspiranten har tilendebragt den foreskrevne 1 Uges Kørsel hos Kørelæreren, skal selve „Eksamenskørslen“ foregaa under Medvirken af en af Generaldirektoratet udpeget maskinteknisk Tjenestemand i Forbindelse med en Kørelærer (Censor), hvorefter disse 2 udsteder Attesten.

Der har ligeledes gennem længere Tid været arbejdet paa at faa en Ordning m. H. t. en Godtgørelse til Kørelærerne i Motortjenesten for det Merarbejde, der saavel under Aspiranternes Indøvelseskørsel som Attestkørslen paalægges dem. Ogsaa her er det lykkedes at komme til et Resultat. Dette Spørgsmaal har saavel som de foran omtalte været behandlet i det af Generaldirektoratet nedsatte Udvalg til Fremme af Motoruddannelsens Indarbejdelse i normalt Leje, og det er dér vedtaget at indstille til Generaldirektoratet, at der for Indøvelseskørslen gives en Godtgørelse paa 15 Kr. og for Attestkørslen en do. paa 12 Kr.; i begge Tilfælde ydes der Kørelæreren sædvanlige Kørepenge. For Indøvelse med Benzinvogne bliver Godtgørelsen 12 Kr. Censorerne vil faa den for disse sædvanlige Godtgørelse, 3 Kr. pr. Dag samt Timepenge i Stedet for Kørepenge.

Det er Hensigten, at de her anførte Kørelærerhonorarer skal have tilbagevirkende Kraft fra det Tidspunkt, da Motoruddannelsen paabegyndtes i Efteraaret 1945. Ordningen skal dog først have Generaldirektoratets Sanktion. Vi haaber, at denne vil foreligge om kort Tid.

## Store Forbedringer i Udlandstrafiken i Vente.

Den første europæiske Køreplanskonference efter Krigen blev omkring Midten af Oktober Maaned d. A. afholdt i Montreux i Svejts, hvor man tilrettelagde de internationale Togforbindelser for næste Sommer.

Konferencen omfattede ca. 150 Deltagere repræsenterende alle Lande i Europa, Rusland dog undtaget; ligesom heller ikke Tyskland mødte med selvstændige Delegerede, men var repræsenteret ved den amerikanske, engelske og franske Zones Myndigheder.

Straks efter sin Hjemkomst sammenkaldte kst. Generaldirektør Terkelsen Pressen for at give Oplysninger om de opnaaede Resultater.

Konferencen drøftede ikke blot Køreplanerne for Forbindelserne mellem Landene, men var ogsaa inde paa adskillige andre Forhold, der har stor Betydning baade for selve Jernbanetrafiken og for Banernes Kunder. Det vedtoges f. Eks. at henstille til de forskellige Landes Regeringer at bidrage til saadanne Ændringer i Tilrettelæggelsen af Pas- og Toldvisitationen, at Opholdene paa Grænsestationerne kan nedbringes væsentligt. Ogsaa Spørgsmaalet om „Sommertid“ var Genstand for Behandling. De enkelte Lande er ganske vist frit stillet m. H. t., hvorvidt de vil indføre Sommertid eller ej — Sverige har f. Eks. ikke hidtil haft Sommertid og ventes heller ikke næste Aar at ville indføre den — men Konferencen enedes om, at saafremt visse Lande indfører denne særlige Tidsberegning, bør dette i hvert Fald ske samtidigt i alle de paagældende Lande; Tidsrummet blev i saa Fald ansat fra Lørdag den 19. April til Lørdag den 4. Oktober.

Konferencen aftalte endvidere at ansætte 4. Maj som Skæringsdag for Sommerkøreplanen 1947. De enkelte Lande er dog ogsaa paa dette Omraade frit stillet. For Danmarks Vedkommende er Spørgsmaalet endnu ikke afgjort, men Sverige og Norge mente ikke at ville begynde paa Sommerplanen førend hen i Juni Maaned.

Bortset fra en eksisterende Rute over Malmö —Trelleborg—Gdynia til Warschau, som til Maj udvides med Forbindelse til Prag og Wien, indtager Danmark i Øjeblikket i jernbanemæssig Henseende en Nøglestilling mellem Syd og Nord. De Danske Statsbaners Repræsentanter paa Køreplanskonferencen ansaa det



derfor for deres Pligt at søge tilrettelagt en Køreplan, der baade giver tilfredsstillende Forbindelser og gode samt billigst mulige Rejseforhold mellem Danmark, Sverige og Norge paa den ene Side og alle Lande i Mellem-, Vest- og Sydeuropa paa den anden Side. Der blev derfor fra dansk Side sat endda meget haardt ind paa at faa 3. Klasses Vogne i de internationale Tog, som har Forbindelse med vort Land. Fra belgisk og fransk Side var man meget betænkelige, men efter at vore Statsbaners Rep. havde fremhævet, at i Danmark rejser det gode borgerlige Publikum paa Fællesklasse, vandt deres Krav dog Gehør og blev gennemført; vel at mærke paa den Betingelse, at det i flere Tilfælde bliver De Danske Statsbaner, der skal levere det nødvendige Antal 3. Klasses Vogne til disse Udenlandsforbindelser, hvilket imidlertid vil være en god Reklame for Danmark, idet vort Fællesklassemateriel er noget af det bedste, der findes i Europa.

Næste Sommer vil man saaledes dagligt kunne rejse paa 3. Klasse og i gennemgaaende Vogn fra København til Basel, Paris, Ostende, Hoek v. Holland og omvendt. Ganske vist var det ikke muligt i Frankrig at faa en 3. Kl. Vogn i selve „Nordexpressen“ — der falder ind under Betegnelsen Luksustog — men i et nyt Tog, som iøvrigt allerede fra 17. Nov. d. A. indlægges 3 Gange om Ugen i Forbindelse mellem København og Hoek v. Holland, indsættes fra Maj næste Aar, hvor det skal løbe dagligt, en 3. Klasses Vogn, der gaar fra i Osnabrück og (i et andet nyt Tog) føres videre til Paris. De som absolut foretrækker at rejse med „Nordexpressen“ kan rejse paa 3. Klasse i Ostendevognen, som gaar fra i Liège; derfra maa der saa — hvis man da vil forblive i „Nordexpressen“ — rejses paa 2. Kl. videre til Paris.

Disse Vognløb vil medføre, at 10—12 af Statsbanernes Vogne maa tages ud af den indenlandske Trafik, men da det drejer sig om at faa genoprettet Trafiken i den videst gørlige Udstrækning, er det en Nødvendighed at disponere over det nævnte Antal Vogne til Udenlandstrafiken, og, som Generaldirektøren sagde, Forbedringerne er saa væsentlige, at de maa være dette Offer værd.

Ogsaa med Hensyn til Køreplanerne for de internationale Tog sker der værdifulde Ændringer. Hvad vore „hjemlige“ Forbindelser angaar — vi tænker herved paa Sverige og Norge

— sker der f. Eks. saadanne Omlægninger, at rejsende fra København til Bergen eller Trondheim ikke mere behøver at overnatte i Oslo, men ved Ankomsten dertil har Forbindelse til de 2 nævnte Byer. „Nordexpressen“ omlægges, saa der baade i Retningen herfra til Paris og omvendt bliver Forbindelse med Sverige og Norge; desuden medfører dette Togs nye Løb, at der paa Turen fra Paris hertil spares en Natrejse. Ruten for Togene mellem København og Basel omlægges, saa der køres over Frankfurt i Stedet for over Strassbourg. Da denne Strækning er kortere, bliver Billetten ogsaa billigere. Der bliver næste Sommer daglig 2 Forbindelser mellem København og London, den ene over Ostende, den anden over Hoek v. Holland, og ad sidstnævnte Rute kommer man herfra til London praktisk talt lige saa hurtigt som over Esbjerg—Harwich, men med langt mindre Sejltid.

Til Foraaret er der forløbet 2 Aar siden Krigens Afslutning, og selv om det gaar smaat med at faa genoptaget Rejselivet ud over Landegrænserne, skabes der ved de her omtalte Omlægninger af hidtidige Tog, Indlægning af nye Tog og Gennemførelse af nye Vognløb saadanne Forbedringer, at de maa forventes absolut at virke stimulerende paa Rejselysten.

Det har ikke tidligere været muligt at rejse i gennemgaaende Vogn fra København til Svejts og heller ikke i gennemgaaende 3. Klasse til Belgien og Frankrig. Vi lykønsker Statsbanerne med dette Resultat.

## BANEINGENIØR DRÆBT

### Ubegrundede og udæskende Avisskriverier.

Atter har Døden indhentet en Jernbaneanmand under Udøvelsen af sin Gerning. 1. Distrikts Kurveekspert, Baneingeniør J. Demandt, blev den 1. Oktober paakørt af Særtog 8433, en tom Rangermaskine, i Sydenden af Nykøbing F. Station og blev saa slemt medtaget, at han døde nogle faa Timer senere.

En saadan Ulykke er altid trist og uden Hensyn til hvem eller hvad, der er Aarsag til Ulykken efterlader den et dybt Indtryk paa de Lokomotivmænd, som har været paa Maskinen i Paakørselsøjeblikket. Det er derfor skammeligt at rette ophidsende, men urigtige Beskyldninger mod dem.



I dette Tilfælde har en Del Dagblade imidlertid benyttet Lejligheden til i Forbindelse med Omtalen af den sørgelige Tildragelse at fremkomme med saa hasarderede Udtalelser, at disse, selv om Sagen endnu ikke er færdigbehandlet hos Politiet, ikke kan staa uimodsagt.

Vi gengiver et Udpluk af nogle Blades med fede Typer fremhævede Overskrifter eller Tekstuddrag.

*„Dræbt af Tog med beruset Personale”. „Lokomotivføreren og Fyrbøderen spirituspaavirket”. „Tiltales Togføreren (skal være Lokomotivføreren, Red) for uagtsomt Manddrab”. „Skønt en Udsigt paa 100 m bemærkede man ikke Ingeniøren”. „Der er ingen Tvivl om, at Ulykken kunde have været undgaaet, saafremt Lokomotivføreren og Fyrbøderen havde været mere agtpaaagivende, idet der var fuldstændig fri Udsigt paa den paagældende Strækning De er begge blevet suspenderet fra deres Stillinger”. „Ved Rekonstruktion af Ulykken konstaterede Politiet, at der er et Udsyn paa 110 m før Ulykkesstedet”.*

At de to Mand, det drejer sig om, Lokomotivfører Henry Petersen og Lokomotivfyrbøder Harry Christensen, er chokeret over disse uæskende og misvisende Udtalelser i visse Dagblade, er ret naturligt. Vi skal derfor her give nogle faa, men korrekte Oplysninger:

Det er urigtigt, at de to Lokomotivmænd er suspenderet. De hverken er eller har været det.

Politiassistent Simonsen, Nykøbing F., oplyser, at der efter den foretagne Spiritusprøve og Retmedicinsk Instituts Udtalelse dertil intet Grundlag er for en Pastand om, at de to Lokomotivmænd var spirituspaavirket.

Det er ikke rigtigt, at der er 110 m, 100 m eller fuldstændig fri Udsigt ved Ulykkesstedet; tværtimod er Udkigsforholdene daarlige, idet Banen kurver stærkt.

Ved en foretagen Prøvekørsel er det konstateret, at fra Lokomotivførers Plads paa Maskinen, ved Styringen og Regulatoren, kan han paa Uhedsstedet se Hovedet af en Person, som er 24 m foran Maskinen; paa kortere Afstand kan han intet se i Sporet, og efter hvad der hidtil foreligger oplyst er Baneningenør Demandt netop 10—12 m foran Maskinen gaaet op i Sporet.

Undersøgelserne i Sagen er endnu ikke tilendebragt. Vi skal derfor afholde os fra at komme ind paa yderligere Enkeltheder, men har fundet os forpligtet til at bringe foranstaaende Korrektioner. Det er beklageligt, at visse Dagblade er fremkommet med saa grove og urigtige Beskyldninger, som her omtalt, i Stedet for at skaffe sig korrekte Oplysninger.

## MARKETENDERIJUBILÆUM I KØBENHAVN

Den 19. Oktober var det 25 Aar siden Dansk Lokomotivmands Forening samt Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation overtog Driften af Marketenderierne i Statsbanernes københavnske Centralværksted og i Godsbanegaardens Remise. Der er dog nu intet tilbage af de Marketenderier, man dengang startede med.

Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation havde indledet Arbejdet paa at faa Marketenderidriften i Centralværkstedet og Gb. Remise ordnet kooperativt, og da Spørgsmaalet for Lokomotivremisens Vedkommende i høj Grad berørte vore Medlemmer og derfor var af Interesse for vor Org., kom vi med i Arbejdet, som altsaa resulterede i, at de 2 nævnte Marketenderier overgik til kooperativ Drift. Senere er Marketenderierne i Enghave og Helgoland Remiser kommet til, saa det nu er ialt 4 Marketenderier, der drives under Ledelse af Værksteds- og Remisearbejdernes Fællesorganisation samt Dansk Lokomotivmands Forening.

Der er sket forskellige Udvidelser i Løbet af Aarene. I Godsbanegaardens Remise blev de nuværende Marketenderilokaler med Plads til ca. 100 Personer indviet i December 1938. Marketenderiet i Centralværkstedet, som er det sidste nye, blev indviet i Juli 1941. Det er det mest moderne og ifølge Sagens Natur det største af vore 4 Marketenderier med Plads til ca. 800 Personer.

De 25 Aar har været præget af en god og sund Udvikling til Fordel for Marketenderiernes mange Kunder. Omsætningen er steget, saa der nu næsten kan tales om et Millionforetagende, i hvert Fald var den samlede Omsætning i 1945 over 670 000 Kr., og den vil i Aar komme endnu højere op. I de første 8 Maaneder af 1946 androg Omsætningen ca. 640 000, heraf



tæt op mod 100 000 Kr. alene i August Maaned.

En saa stor Virksomhed kræver naturligvis et ikke helt lille Personale. Dette udgør da ogsaa 20 Personer foruden Bestyreren, Hr. Mogens, der iøvrigt holdt personligt 25 Aars Jubilæum samtidig med Marketenderiet, idet han tiltraadte ved Starten i 1921.

Naar man ser tilbage paa de svundne Aar, maa det siges, at det var et Held, at der straks ved den kooperative Drifts Begyndelse blev taget Hensyn til Lokomotivremisernes Personaler; thi selv om Centralværkstedets Marketenderi dominerer i Størrelse, er det dog Marketenderierne paa Gb, i Av og i Hgl, som sikrer den fortsatte Drift. Det er hør, det Over-skud, der paa forskellig Maade har været til Gavn for de 2 Organisationers Medlemmer, oparbejdes.

Som Helhed betragtet er der Grund til at være stolte over de gennem de 25 Aar opnaaede Resultater til Gavn og Glæde for de i Centralværkstedet og Lokomotivremiserne beskæftigede.

I Anledning af Jubilæet fik de af de to kon-traherende Organisationers Medlemmer, som kommer Marketenderierne, en lille Opmærksomhed i Form af en Bon, der gav Ret til Køb af Varer for et vist Beløb. Marketenderiernes Ledelse samledes med hele Personalet samt Re-præsentanter for Administrationen og samar-bejdende Organisationer til en lille Festlighed, hvor der blev udtalt gode Ønsker for Fremtiden.

### Mange Ulykker ved Banerne i Oktober Maaned.

Desværre kan det vel ikke undgaas, at Jernbanedriften af og til medfører Uheld, men afvigte Oktober Maaned har bragt usædvanlig mange af den Slags tragiske Begivenheder.

Maaneden begyndte med den andet Sted i Bladet omtalte Ulykke i Nykøbing F., hvor en Baneingeniør blev paakørt i Sporet og døde kort efter.

Den 6. om Morgenen kørte en Personbil fra Herning umiddelbart foran et kommende Tog gennem de lukkede Bomme paa en Jernbaneoverkørsel i Hammerum. Bilens Fører, Snedkermester Knudsen, Herning, blev saa haardt kvæstet, at han kun overlevede Uheldet nogle faa Timer. Bilens 3 andre Pasgerer fik større eller mindre Beskadigelser.

Samme Dags Aften blev en 73-aarig Mand dræbt af et Tog i Tinglev. Han var tidligere paa Dagen advaret mod at gaa over Sporene, idet han henvises til at benytte Perrontunnelen. Ikke desto mindre overtraadte han paany Forbudet og traadte ud i Sporet nogle faa Meter foran et indkørende Tog. Han blev dræbt paa Stedet.

Den 8. blev et Hestekøretøj paakørt paa en Overkørsel ved Skalborg. De 2 Heste blev dræbt og Kusken alvorligt kvæstet.

Samme Dag (8. Oktober) fik Stationsarbejder E. W. Hansen under Rangering paa Østerport St. sin ene Fod i Klemme i en Tvangsskinne eller i et Sporskifte, han blev væltet og kørt over af Vognene i et Rangertræk og var død, da man fandt ham.

Den 9. paakørte en stor amerikansk Mælkebil i Haderslev By Toget fra Vojens. Sammenstødet var saa kraftigt, at Lokomotivet blev afsporet, og man havde regnet med, at saavel Chaufførerne som Lokomotivpersonalet var kommet til Skade, men det viste sig dog, at de var sluppet saa godt som hel-skindet fra det.

Den 10. vilde Portør Andersen løbe over Sporet umiddelbart foran et kørende Rangerlokomotiv paa Nykøbing F. St. Han snublede og blev paakørt, men slap med at faa den ene Fod beskadiget.

Den 17. blev en Mand dræbt paa Strækningen ved Rask Mølle St. Det menes at være Selvmord, og at vedk. har kunnet kaste sig ind mellem Vognene og kun er kørt over af disse, idet der ikke var mindste Spor paa Lokomotivet. Han var saa frygtelig tilredt, at det ikke straks var muligt at identificere ham.

Den 21. fulgte den store Ulykke i Tommerup, hvor Tog 2047, som normalt skulde køre igennem Stationen, ved en Fejltagelse kom ind paa det Spor, Assens-Togene benytter. Det lykkedes ikke Lokomotivføreren at standse Toget foran Stoppebommen, Lokomotivet tørnede mod Stationsbygningen, hvis Gavl blev væltet ind i Ventesalen. 3 Mennesker blev dræbt og 4 saaret ved Ulykken.

Den 23. blev Ekstraarbejder E. Olsen dræbt under Rangering i Lersøen. Under sit Arbejde traadte han ud i Sporet direkte foran et kommende Rangertræk. Han blev paakørt og dræbt paa Stedet.

Endvidere blev Ekstrahaandværker E. G. Hornbæk d. 26. dræbt under Udøvelsen af sin Gerning som Reservelokfyrbøder. Ved Udkørslen af Remisen har han ubetænksomt stukket Hovedet udenfor Maskinen og faaet det i Klemme i Porten, hvor der kun er 15 cm frit Rum; Hovedet blev fuldstændig knust.

Hornbæk, der kun havde været ca. 3 Maaneder i Statsbanernes Tjeneste, karakteriseres som en flink og paalidelig ung Mand.



## En Studierejse til England.

Det af Generaldirektoratet nedsatte Udvalg til Bekæmpelse af Røg- og Støvplagen i Remiserne foretog, som anført i Lokomotiv-Tidende for Oktober Maaned, en Tjenesterejse til England for maaske dér at finde Foranstaltninger, som kunde overføres til vore Forhold. Begrundelsen var den, at England er Jernbanernes Moderland, og da det er almindelig erkendt, at Englænderne er praktiske Folk, var det nærliggende at mene, at de paa dette Felt kunde lære os noget.

Størstedelen af Rejsen derover blev foretaget med den saakaldte „Nordekspres“. Ruten var lagt saaledes: København — Hamborg — Köln — Liege — Bryssel — Lille — Calais og derfra med Skib til Dover, hvorfra der er direkte Togforbindelse til London.

Rejsen gennem Tyskland er en trist Oplevelse. Man faar en knugende Følelse af hvilke vældige Kræfter, der har været sat ind for at knuse saavel Transportsystemet som store Industri anlæg. Alleerede inden Hamborg passerer man en By (Neumünster), hvor de tyske Rigsbaner havde et stort Reparationsværksted for Lokomotiver og Vogne. Paa dette store Areal laa Masser af Maskiner og alt muligt Materiel henslængt, brændt og sprængt, og tilsyneladende var ingen beskæftiget ved Oprydning. Hamborg, Hannover og Köln var ogsaa triste Syn. Det maa dog bemærkes, at den smukke Kølnernesserdom var saa godt som helt bevaret. Da den er beliggende omtrent ved Siden af Banegaarden, som vel var et vigtigt Maal for Flyverangreb, maatte man formode, at den (Domkirken) var sprængt i Stumper og Stykker, men den er som sagt bevaret.

Mærkelige Forhold raader i Nutidens Tyskland: Paa Hannover Banegaard købte vi noget tyndt og lyst Øl. Tjeneren vilde imidlertid ikke have tyske Penge for Øllet; han forlangte Tobaksvarer, 2 Cigaretter for et stort Krus Øl.

Belgien og Nordfrankrig er i fuld Gang med Genopbygningen. I Byen Lille, hvor der var et Par Timers Ophold, benyttede vi Tiden til en Tur gennem Gaderne, og skal man skønne efter Vinduesudstillingerne, lod der til at være temmeligt stort Udvalg af Varer, men Priserne var, selv med Francens lave Kurs, temmelig høje.

Den 14. September Kl. 23,00 ankom vi til London, og det skal ingen Hemmelighed være, at det efter at have tilbragt to Nætter i en Jernbanekupe var en herlig Fornemmelse at komme i en bred, mægtig Seng. Vi boede paa „Euston“, et af det store London—Midland—Scotland (L. M. S.)-Jernbaneselskabs mange Hoteller. Da vort Besøg var aftalt med L. M. S., var det naturligt, at vi blev indkvarteret paa et af Banens egne Hoteller.

Næste Dag var Søndag; den blev benyttet til en

Rundtur i Verdensbyen. Selv om man har hørt om de haarde Luftangreb, er London dog af saa store Dimensioner, at det er vanskeligt rigtigt at forestille sig, hvor store Skader der er sket. Hertil kommer, at der overalt er ryddet op i Modsætning til i Tyskland. Men de store, øde Tomter, man ser, er et tydeligt Bevis for, hvorledes Tyskerne forsøgte at lamme det britiske Imperiums Nervecenter.

Om Mandagen blev vi saa modtaget af Embedsmænd i L. M. S., som forøvrigt er Englands største Jernbaneselskab. De var yderst eskværdige og gæstfrie og erklærede sig villige til at gøre, hvad de kunde, for at give os Oplysninger. Senere kørte vi ud for at bese nogle af deres Remiser. De var alle — og det samme gælder de fleste Lokomotivremiser i England — cirkelrunde med Drejeskiven liggende inde i Remisen. Som en ejendommelig Ting kan anføres, at de Drejeskiver, vi saa, faar Drivkraft derved, at man kobler Maskinens Vacuumslange til en paa Drejeskiven monteret Dobbeltcylinder, der da virker som en lille Dampmaskine blot med Undertryk. Lokomotivets Vacuum leverer derigennem Kraft til Bevægelse af Drejeskiven.

Selve vort Problem, Røgplagen i de engelske Remiser, skal jeg ikke komme nærmere ind paa, idet udførlig Rapport herom er indgivet til Generaldirektoratet. Kun skal jeg nævne, at det var meget sjældent at se et Lokomotiv ryge. Dette skyldtes den meget væsentlige Aarsag, at de kun brugte meget fine Kul, hvorfor stærk Brug af Blæseren var et næsten ukendt Begreb. Kullene blev leveret i 2 Kvaliteter, een for Persontog og een for Godstog, men for mig at dømme syntes der ikke at være Forskel. Med Kullene til Persontog kunde der køres ca. 200 km, før det var nødvendigt at rense Fyr, men det blev forklaret, at man før Krigen havde haft saa fine Kul, at der kunde køres ca. 600 km uden at rense Fyr.

De engelske Lokomotivmænd er saaledes paa dette Felt betydeligt gunstigere stillet, end vi er. Med Hensyn til Tjenestetid o. s. v. afviger deres Forhold iøvrigt ikke ret meget fra vore. For at være helt i Overensstemmelse med Sandheden maa det tilføjes, at paa Omraader som Overnatningsværelser og Hvileværelser ligger vi betydeligt foran.

Vi fik forevist en Film, der viste, hvorledes L. M. S. udvælger sine fremtidige Lokomotivmænd. De antages som helt unge Mennesker, der lige er fyldt 18 Aar, skal gennem en omfattende Lægeundersøgelse og begynder, hvis den er tilfredsstillende, i Remisen som Pudsere. Efter en Tids Forløb begynder de saa at fyre paa Rangermaskiner, og for saa vidt de stadig er tilfredsstillende for den tilsynsførende Ingeniør, fortsætter de den videre Uddannelse gennem alle Graderne for tilsidst at blive udnævnt til Lokomotivfører. Der kræves dog et stort personligt Arbejde med Skolegang og



deslige i Fritiden, før en Mand naar saa langt. Man lyttede med stor Interesse til, hvorledes Uddannelsesforholdene laa hos os, og de gav Udtryk for, at her var maaske noget for dem til Efterligning.

Om Lokomotivmændenes lønmæssige Placering i Forhold til de øvrige ansatte ved L. M. S. vil jeg mene, at den svarede nogenlunde til vore Forhold ved Statsbanerne. Til Eksempel kan nævnes, at Lokomotivførere paa højeste Løn havde 130 Shilling om Ugen, en Kedelsmed tjente 100 og en Magasinpasser 90 Shilling om Ugen. For at give et Indtryk af Lønnens Værdi oplyses, at man i Remisernes Marketenderier fik et jævnt ordentlig Maaltid Mad for 1 Shilling og en Kop The med et Stykke Kage for 2 Pence, ca. 20 Øre.

De engelske Lokomotivmænds organisationsmæssige Stilling er stærk. De Problemer, de har at løse, tangerer i høj Grad vore egne. Desværre er de i Øjeblikket ude for store Vanskeligheder med Hensyn til Krav om Velfærdsforanstaltninger, idet Ledelsen i Jernbaneselskaberne stadig henviser til Manglen paa Materialer, og det er et Argument, der ikke er nemt at afvise.

Krigstiden var haard at komme igennem for Jernbanernes Mænd, der blev stillet meget store Krav til dem. L. M. S. hylder da ogsaa i en Bog, som er udkommet efter Krigen, sine Mænd for deres Indsats, der var med til at holde Modet oppe i det engelske Folk, idet Forsyninger af enhver Art under alle Forhold blev bragt frem. Det er interessant i denne Bog at læse om de engelske Jernbaners Tab af rullende Materiel paa Grund af Luftangreb. Dette er ganske minimalt i Forhold til den samlede Mængde af Lokomotiver og Vogne. Derimod er det gaaet haardt ud over Rangerbanegaarde, Lokomotivremiser og Stationer. Vi saa en helt ny Remise opført paa Grunden af den forrige, der ved et voldsomt Luftangreb var pulveriseret; hele Nabolaget var gaaet med i Løbet, kun Ydermurene af en lille Kirke stod tilbage.

Ved en lille Afskedsfestlighed takkede vi L. M. S. for deres Gæstfrihed mod os og udtalte samtidig en Tak til hele den engelske Nation for det lysende Eksempel, de gav i Kampen mod Nazismen. Som Afslutning paa denne lille Beretning vil jeg gerne have Lov til at bringe de danske Lokomotivmænd en hjertelig Hilsen fra vore engelske Kammerater ved L. M. S.

S. Suneson.

#### HUSK

for at undgaa Standsning i Forsendelsen af D. L. T. ved Flytning at meddele Postvæsenet den ny Adresse. Det hænder ikke saa sjældent, at Medlemmer undlader eller glemmer ovennævnte Meddelelse til Postvæsenet, hvilket foraarsager Ulemper baade for Medlemmet og for Kontoret.



### Meddelelse fra Redaktionen.

#### Teknisk Medarbejder.

Efter 20 Aars Virke her ved Bladet har F. Spøer, der nu er pensioneret, trukket sig tilbage fra sit Hverv som vor tekniske Medarbejder. Vi har derfor Brug for en ny Medarbejder til det tekniske Stof. Medlemmer, som kunde ønske at reflektere herpaa, bedes meddele dette til Redaktionen, hvorefter nærmere kan aftales.

### Efterlysning.

I Løbet af den afsluttede Sæson er der paa Feriehjemmet glemt følgende Genstande:

- 2 Badedragter,
- 1 Par Damesko,
- 1 Damearmbaandsur,
- 1 Fyldepen.

Mod behørig Dokumentation af Ejendomsforholdet kan de nævnte Ting faas udleveret paa Foreningens Kontor.

### Jubilæum.

Den 5. November kan den landskendte Lokomotivfører Anders Andersen, Tønder, fejre sit 40 Aars Jubilæum. Jubilaren, der er rask og frisk, er godt kendt over hele Landet. Han har været meget benyttet som Oplæser og Recitator; især er Aakjærskes Digte hans Speciale.

Her i Tønder er Anders vellidt for sit altid muntre og ligevægtige Sind, han har altid en Spøg eller Historie klar, naar man træffer ham. Derfor er vi glade for ham og ønsker ham hjertelig til Lykke med Dagen og et godt Helbred i Tiden, som kommer.

J. E. C.

### Opmærksomhed frabedes.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum d. 2. Decbr. frabedes venligst. Motorfører C. C. Rasmussen, Av.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst. H. Schneider, Gb.

Al Opmærksomhed ved mit Jubilæum frabedes venligst. R. V. Larsen, Lokomotivfører, Brande.

### Dødsfald.

Lørdag den 19. Oktober døde Lokomotivfører K. K. A. Nielsen, Nyborg, kun 56 Aar gammel.

Nielsen havde været sygemeldt siden Februar Maa-ned i Aar og hospitalsindlagt i Nyborg. I Juli blev han overflyttet til Rigshospitalet, men blev efter faa Dages Forløb atter flyttet til sit Hjem. En Tid saa det ud til, at Nielsen skulde genvinde sit Helbred; den 17. Oktober blev han imidlertid paany ført til Sygehuset, hvor han døde 2 Dage efter.



Nielsen deltog meget aktivt i Organisationsarbejdet og det baade som Lokomotivfyrbøder og Lokomotivfører. Afdelingerne i Nyborg har ved hans alt for tidlige Død mistet en god, trofast Kammerat og Ven, der aldrig sparede sig selv i sin utrættelige Opofrelse for andre.

Bisættelsen fandt Sted Lørdag den 26. Oktober fra Nyborg Kirke under meget stor Deltagelse, den formede sig som en smuk og gribende Højtidelighed. Som en sidste Hilsen og Tak fra Kammeraterne sang en Koncertsanger et smukt Farvel; Lokomotivførernes Afdelingsformand tolkede det Savn, vor afdøde Ven efterlader sig blandt Lokomotivmændene, som længe vil bevare hans Minde og holde det i Ære. C. S.

*Lokomotivfører Johs. Bøyesen*, Depotleder i Elektrokontrollen i København, er efter kort Tid Sygdom afgaaet ved Døden den 24. Oktober.

Af den unge Generation Lokomotivmænd er det maaske kun de i København hjemmehørende, som kendte Bøyesen, men blandt de lidt ældre af vor Org.s Medlemmer var han kendt og afholdt Landet over.

I Marts 1920, det var godt 4 Aar efter sin Lokomotivfyrbøderansættelse, kom Bøyesen ind i Organisationsarbejdet som Afdelingskasserer for Lokomotivfyrbøderne paa Godsbanegaarden. Aaret efter blev han Formand for Lokomotivfyrbøderkredsen, saaledes som vor Org., dengang var opdelt, og han beholdt denne Post, indtil han i 1929 blev Lokomotivfører. Fra 1921—29 var han desuden Medlem af Nordisk Lokomotivmands Forbunds Sekretariat.

I disse Aar maatte Bøyesen gennem Nedgangsperioden straks efter sit Valg, hvor der takket være Sparekommissioners Virksomhed blev foretaget Forringelser, men han var ogsaa med, da det efter 1924 en Tid atter gik fremad. Han var i enhver Situation den besindige og loyale Medarbejder. Overalt hvor han færdedes gjorde han sig afholdt ved sin Indsigt, sin Ro og sit altid gode Humør.

Senere valgtes Bøyesen til Formand for Lokomotivmændenes Enkekasse og til Medlem af Bestyrelsen for Lokomotivførernes Jubilæums- og Festkasse i 1. Distrikt, hvilke Hverv han beholdt sin Død. Det var derfor ret naturligt, at Kammeraterne atter ønskede ham ind i Organisationens øverste Ledelse. I Februar 1940 kan han paay ind i Hovedbestyrelsen og kunde maaske have fortsat der indtil nu, men han trak sig i 1943 tilbage for at give Plads for yngre Kræfter, idet S. Suneson netop var blevet Lokomotivfører og gerne ønskedes bevaret i H. B.

I 1944 havde Bøyesen paa Grund af Nyrelidelse en længere Sygeperiode med Hospitalsophold. Han stod en svær Operation igennem og genvandt Helbredet og sit straalende Humør. Det var derfor helt uventet, at han den 7. f. M. igen blev hospitalsindlagt for den gamle Lidelse. Denne Gang tog Sygdommen Overhaand, og han afgik ved Døden den 24. Oktober, 58 Aar gammel.

Begravelsen fandt under stor Deltagelse Sted d. 29. Oktober.

Paa den ene eller anden Maade var vor afdøde Ven og trofaste Kammerat gennem næste hele sin Jernbanetid Tillidsmand for sine Kolleger. Han var afholdt overalt og vil blive savnet af enhver, der har kendt ham.

## Taksigelser.

Alle de mange af min Mands Venner og Kammerater, som under hans Sygeleje og ved Begravelsen viste ham og os Venlighed og Deltagelse, bedes modtage Børnernes og min inderlige Tak. *Thine Bøyesen.*

Hjertelig Tak for den store og venlige Deltagelse, der blev vist os ved vor kære Mand, Fader og Svigerfader, Lokomotivfører K. K. A. Niensens, Nyborg, Bisættelse.

*Ellen Nielsen,  
Alice, Harald, Grethe og Brita.*

Efter min Afgang fra D. S. B. 1. November bedes Hovedbestyrelsen og mine Kammerater modtage min bedste Hilsen og Tak for den svundne Tid, som for mig er forløbet hurtigt.

*L. P. Bramsen,  
forhen Padborg.*

## Lokomotivpersonalets Hjælpefond.

### Uddeling af Understøttelse.

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

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

Ansøgningskemaer kan faas paa Foreningens Kontor; de maa senest den 15. Nov. være tilbagesendt til Lokomotivpersonalets Hjælpefond, V. Boulevard 45, 1., København V.

Ansøgere, hvem Understøttelse bevilges, vil modtage Underretning herom midt i December.

*Repræsentantskabet.*

## Statsbanepersonalets Sygekasse.

Jernbanelæge Ørum, København, er for Tiden syg. Hans Praksis varetages af Læge Tingmann, Refsnæsgade 46, St. Tlf. Nora 7545 og Taga 2524.

Konsultationstid: Kl. 12—13, Fredag tillige Kl. 18—19 (fra 1. Oktober 1946 er Konsultationstiden paa Lørdage Kl. 9—10).

Foruden de ved Sygekassen for Medlemmer paa Sjælland-Falster udenfor København og Københavns Amtsrådskreds hidtil antagne Speciallæger i Øre-, Næse- og Halssygdomme er fra den 1. d. M. antaget Ørelæge Erik B. Haase, Algade 74, Holbæk, Konsultation Kl. 14—16 alle Hverdage undtagen Dagen før Søn- og Helligdage.

## Meddelelse fra Statsfunktionærernes Laaneforening.

### Laantagere og Bonusudbetaling.

Henvissende til det i den følgende Artikel optrykte ang. Bonusudbetaling i Statsanstalten for Livsforsikring meddeler Statsfunktionærernes Laaneforening, at samtlige dens godstaaende Laanetagere vil faa Bonusbeløbene udbetalt pr. Postgiro, saa snart disse modtages fra Statsanstalten og samtidig med dennes Udbetaling.



## Bonusudbetaling i Statsanstalten.

Statsanstalten har udsendt følgende officielle Redegørelse vedrørende Resultaterne af Statusopgørelsen for Femaarsperioden 1941—1945, som ogsaa for Statsanstalten i flere Henseender var et Tidsafsnit med mange Vanskeligheder og Problemer.

Det forretningsmæssige Resultat har imidlertid været tilfredsstillende ogsaa under Hensyn til de vanskelige Forhold. Den aarlige Tegning af Livsforsikringer har i Femaaret i Gennemsnit andraget godt 100 Mill. Kr. mod ca. 55 Mill. Kr. pr. Aar i det foregaaende Femaar. Bestanden af Livsforsikringer udgør nu 1 104 Mill. Kr. For Renteforsikringernes Vedkommende (omfattende saavel de almindelige Livrenter som de mere og mere anvendte Pensionsforsikringer) har Tilgangen beløbet sig til 17,3 Mill. Kr. aarlig Hævning, og den samlede Bestand udgør herefter 36,1 Mill. Kr. aarlig Hævning. De almindelige Midler er vokset fra 447 Mill. Kr. til 614 Mill. Kr.

Femaaret har givet et samlet Overskud paa 35,1 Mill. Kr., et særdeles antageligt Beløb, naar henses til den noget større Dødelighed, dette Tidsafsnit bragte og den Nedgang i Renteindtægten, den faldende og nu lave Rente giver.

Ved Opgørelsen af en Forsikringsvirksomheds Status maa man gaa ud fra en vis Rentefod. Vi har i Statsanstalten altid gerne villet være paa den sikre Side, hvorfor allerede fra tidligere Perioder en Del af Bestanden har faaet sine Reserver beregnet paa et Grundlag af  $3\frac{1}{2}$  pCt., men ved den nu afsluttede Status har Statsanstalten beregnet Reserverne for hele Bestanden efter en Rente paa  $3\frac{1}{2}$  pCt., og da den Rente, som i Dag opnaas, ligger over denne Rentesats, staar Statsanstalten vel rustet fremefter.

Til denne Styrkelse af Reserverne er medgaaet 24,9 Mill. Kr., til selve Reservefonden er henlagt 3,5 Mill. Kr., og til Bonusfonden til de forsikrede er overført 31,6 Mill. Kr. I denne Fond var i Forvejen 37,2 Mill. Kr., thi Statsanstalten udlodder ikke hele Bonusfonden hvert Femaar, idet der er fastsat visse Regler for Udlojningen for derigennem at modvirke for voldsomme Udsving. Af Bonusfondens samlede Beløb fordeles 34,6 Mill. Kr. blandt de forsikrede, idet disse for et fuldt Femaar faar 67 pCt. af de for de enkelte Forsikringer ved Tegningen fastsatte Fordelingstal (Forsikringstal), som almindeligvis er anført i Policerne.

Det er endnu ikke udregnet nøjagtigt, hvor meget hver enkelt forsikret skal have i Bonus. Det er naturligvis et større Arbejde at foretage denne Udregning og at udfærdige selve Anvisningerne paa Bonusbeløbene, men vi haaber trods de for al Virksomhed i Øjeblikket foreliggende Vanskeligheder i April Maaned (netop 5 Aar siden sidst) at kunne foretage Udbetaling af Bonusbeløbene, hvilket sker ved den Kasse, hvor den forsikrede betaler sine Præmier. Bor man udenfor en By, hvor Statsanstalten har Hovedagentur, og betaler sine Præmier pr. Post til Hovedkontoret, vil Statsanstaltens Inspektør for det paagældende Distrikt eller en af hans Medarbejdere besøge de forsikrede for at afstemple Forsikringsdokumentet om Udbetalingen, hvorefter Bonusbeløbet sendes portofrit fra Hovedkassen.

Mange af Statsanstaltens forsikrede vil ved denne Udbetaling blive ekspederet af en anden Repræsentant end

ved sidste Udbetaling. Aarsagen hertil er den, at man paa Grund af en gennemgribende Rationalisering og Omorganisation af Administrationen i Statsanstalten, som det formentlig mest praktiske ogsaa for de forsikrede, har indført den Regel, at Præmiebetalingen sker til det Hovedagentur, som findes i den By, hvor den forsikrede bor. Findes der ikke noget Hovedagentur, sker Præmiebetalingen pr. Postgiro til Hovedkassen. Særlig ved Bonusudbetalingen skulde det være en Lettelse for Publikum med denne nye Ordning.

Om selve Udbetalingens Begyndelse vil der blive averteret i Dagspressen.



## Hollandske Lokomotiver til Reparation i Danmark.

Gennem tidligere Artikler her i Bladet vil Læserne være bekendt med den sørgelige Forfatning, i hvilken Tyskerne efterlod det hollandske Jernbanenet med tilhørende Materiel. Det har i „Vingehjulet“ været omtalt, at Statsbanerne efter indtrængende Henstilling fra de hollandske Myndigheder udlejer dem 30 Personvogne, og der er nu kommet et Antal hollandske Lokomotiver herop; de skal repareres paa Frichs Fabriker.

## Brand-Vandledning paa Lillebæltsbroen.

Bladet „Licitation“ meddeler, at der til Forebyggelse af fremtidige Brande lægges en Vandledning over hele Lillebæltsbroen. Der bliver med korte Mellemrum Opstandere til Paaskrning af Brandslanger, saa Slukningsarbejdet i evt. paakommende Tilfælde hurtigt kan paabegyndes.

## Staten og de Sydfynske Baner.

Sydfynske Jernbaner har sidste Driftsaar haft et Overskud paa tæt op mod 2 Millioner Kroner, og det ser nu ud til, at dette vil have Indflydelse paa Tidspunktet for disse Baners Overgang til Statsbanerne. Jo større Formue Sydfynske Baner kan oparbejde inden Overgangen til Staten, desmere vil Kommunerne spare i Udgifter til Sikring af Personalets Pensionering.

## Konflikt mellem Aalborg Privatbaner og Rutebilejerne.

Aalborg Privatbaner paatænker at oprette en Bilrute tværs gennem det nordlige Jylland fra Aalborg til Holstebro. Dette har mødt kraftig Modstand hos de private Rutebilejere, der protesterer imod, at Aalborg Privatbaner skulde have Koncession paa den omtalte Rute.

## Atomgas-Lokomotiv.

I U.S.A. skal der ifølge Meddelelse i Dagbladene være gjort Forsøg med en ny Gasart, ved Hjælp af hvilken man for et Beløb af ca. 5 Kr. skulde kunne faa 4 Dages Drivkraft til et Lokomotiv.





*Udnævnelse fra 1.—10.—46:*

Motorfører (Elektrofører) til Lokomotivfører:  
H. E. Lorentzen, Enghave, i Herning.

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

A. Nielsen, Padborg, i Padborg.  
B. E. J. Jellingsø, Korsør, i Brande.  
P. T. O. Christensen, Fredericia, i Aabenraa.  
H. W. Petersen, Randers, i Holstebro.  
R. L. Petersen, Lunderskov, i Tønder.

*Ansættelse fra 1.—10.—46:*

Lokomotivfyrbøderaspiranter til Lokomotivfyrbødere:

Da den i Bladet for Oktober angivne Stationering ikke var helt korrekt gentages de paagældende Ansættelser her med den rigtige Stationering.

E. L. B. Wedeby, Kbhavns Godsbgd., i Slagelse.  
J. Themsen, Kbhavns Godsbgd., i Helsingør.  
C. J. Beckmann, Helsingør, i Helsingør.  
H. R. L. Jørgensen, Kbhavns Godsbgd., i Kalundborg.  
E. Meng, Korsør, i Korsør.  
P. E. Pedersen, Nyborg, i Slagelse.

*Forflytninger af Lokomotivførere*

*fra 15.—10.—46:*

C. B. S. Nielsen, Brande, efter Ans. til Gedser.  
E. J. Pedersen, Tønder, til Brande.

*fra 16.—10.—46:*

N. P. B. Larsen, Kbh. Gb., til Gedser.

*fra 1.—11.—46:*

K. Poulsen, Brande, efter Ans. til Skanderborg.

*Aisked:*

Lokfyrbøder P. E. J. Honoré, Fredericia, fra 24.—9.—46.

Lokomotivførerne:

A. H. Petersen, Kbh. Gb., med  $\frac{1}{2}$  Pension fra 27.—9.—46.  
E. Ø. Christensen, Gedser, fra 1.—10.—46.  
K. K. Jørgensen, Viborg, med  $\frac{1}{4}$  Pension fra 8.—10.—46.  
Sv. Aa. Lund, Randers, med  $\frac{1}{3}$  Pension fra 17.—10.—46.  
L. P. Frandsen, Kbh Gb, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—11.—46.  
T. V. Olsen, Helsingør, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—46.  
M. Rasmussen, Brande, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 30.—11.—46.  
A. Halse, Nyborg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—46.  
P. N. Larsen, Esbjerg, efter Ans. p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—12.—46.  
E. P. J. Nissen, Fredericia, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 31.—12.—46.

*Dødsald blandt Pensionister:*

pens. Lokfører A. C. Kajbjerg, Slagelse, den 20.—9.—46.  
pens. Lokfører R. N. Rasmussen, Aarhus, den 4.—10.—46.

*Paaskønnelser:*

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører P. K. Andreasen, Kbh Gb, i Anledning af, at han den 17.—6.—46 paa Lille-Skensved St. i en Faresituation har udvist god Agtpaa-givenhed og Omtanke, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Generaldirektoratet har endvidere udtalt sin bedste Paaskønnelse over for Lokomotivfører O. A. A. Løvborg, Kbh Gb, i Anledning af, at han har udvist Agtpaa-givenhed den 2.—2.—46 paa Strækningen fra Nørreport til Københavns Hovedbgd. og afværget en Ulykke, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

*Ordensdekorationer til Pensionister:*

H. M. Kongen har under 3.—10.—46 udnævnt efter-nævnte til Dannebrogsmænd:

pens. Lokomotivfører:  
A. F. E. Scherling, København.  
C. C. Nielsen, Struer.  
F. C. C. Spøer, København.



*Lokomotivførerafdelingerne.*

Assens: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til:  
O. Jensen, D. S. B. Maskindepot.

*Motorførerafdelingerne.*

Enghave: Formandens Navn og Adresse rettes til: In-gemann Nielsen, Ellebjergvej 34, 2., Kbhvn. SV.

Kassererens Navn og Adresse rettes til: E. Schertiger Nielsen, Istedgade 105, 3., Kbhvn. V.

*Lokomotivfyrbøderafdelingerne.*

Kbhvn. Gb.: Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
G. A. Rasmussen, Flensborggade 11, 4., Kbhvn. V.

Kalundborg: Kassererens Navn og Adresse rettes til:  
Aa. Hansen, Nørre Allé 37, Kalundborg.

Langaa: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til:  
D. S. B. Maskindepot, Langaa.

Skanderborg: Repræsentantens Adresse rettes til:  
Villa „Merci“, Krøyer Kielbergsvej.



*Optaget som ekstraordinære Medlemmer:*

pens. Lokomotivførere:  
pr. 1.—8.—46:  
K. A. A. Jensen, Torvegade 28, Brande.  
pr. 1.—10.—46:  
J. K. Hansen, Nørregade 77, 1., Esbjerg.  
H. J. Høi, Aagade 5, Holstebro.  
N. C. Thomsen, Jyllandsgade 22, Randers.  
M. Rasmussen, Birke Allé 27, Kbhvn. Valby.  
Lokomotivmester:  
J. Chr. Danielsen, Gl. Køgevej 280, Kbhvn. Valby.

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.