



Nº 2

Februar 1946

46. Aargang

REPARATIONSBOG PAA HVERT LOKOMOTIV

Hvorfor er der ikke en Reparationsbog paa hver Maskine? blev vi igen forleden forespurgt. Denne Gang dog ikke af en Lokomotivmand, men af en i Lokomotivtjenesten interesseret Mand, og da en saadan Bog netop er et aarelangt Ønske hos Lokomotivmændene, vil vi atter beskæftige os lidt med dette Spørgsmaal.

Samtidig med Indførelsen af den Ordning, at flere forskellige Sæt Personale kører med samme Lokomotiv, opstod der Diskussion om Kontrollen med Maskinernes Vedligeholdelse. Som en naturlig Følge heraf kom man ogsaa ind paa Spørgsmaalet om paa hver Maskine at faa anbragt en Bog, i hvilken Lokomotivførerne kunde indføre de Fejl, som blev opdaget under Kørslen. En saadan Foranstaltning vilde paa flere Maader være en Fordel. F. Eks. vilde det for den tiltrædende Lokomotivfører være let at se, hvilke Reparationer, der var forlangt udført, da Maskinen sidst blev sat i Hus. Ligeledes vilde det være let at følge med i, om en eller flere Reparationer var usædvanlig ofte tilbagevendende og saa søge Aarsagen hertil nærmere belyst.

Dansk Lokomotivmands Forening rejste da Spørgsmaalet over for Generaldirektoratet, som i November 1934 tiltraadte, at den hidtil anvendte Hovedreparationsbog, i hvilken Reparationer for alle til Depotet ankommende Lokomotiver indførtes, bortfaldt og blev erstattet med en Arbejdsrekvisitionsbog paa hver Maskine. Bogen skulde være indrettet til Genemskrivning, og det var Meningen, at Ori-

nalsiderne skulde være perforeret, saa de efter at være udfyldt kunde afrives og leveres til Værkstedet eller til Lokomotivmesteren. Genparterne skulde derimod blive siddende i Bogen, og naar de enkelte Reparationer var udført, skulde vedkommende Maskinarbejder paa saavel Originalen som paa Reparationsbogens Kopi kvittere for hver enkelt af dem.

Til stor Overraskelse for alle viste det sig desværre, da Sagen skulde realiseres, at Generaldirektoratet trak sin Tiltrædelse tilbage og anordnede, at vi skulde forblive ved den hidtidige gammeldags og urimelige Ordning.

Naar vi oplyser, at man ved mange andre Baner forlængst var gaaet til en Ordning lignende den vi ønskede og dér havde været glade for den, vil det forstaas, at det danske Lokomotivpersonale studsede en Del over denne Kovending fra Generaldirektoratets Side. Saa meget mere som man paa alle Motorvognene havde indført en Reparationsbog paa hver Vogn. Men det blev altsaa dengang et Afslag til Damptjenestens Folk.

Distrikterne maa imidlertid ikke have været fuldt enig i, at det System, Generaldirektoratet ønskede opretholdt, var tilfredsstillende. 2. Distrikt har nemlig for mange Aar siden indført en Ordning med en Bog paa hvert Lokomotiv; dog saaledes, at de i denne indførte Reparationer senere skal skrives i den store Bog ved Depotet. I 1. Distrikt har man gennemført en tilsvarende Fremgangsmaade for saa vidt angaar E-Maskinerne.

Udviklingen har saaledes dokumenteret, at den af os kritiserede gammeldags Fremgangs-

maade ikke kan anses for tilfredsstillende, men at det er mest formaalstjenligt paa hvert Lokomotiv at have en Bog til Indførelse af ønskede Reparationer. Enhver uhildet maa imidlertid indrømme, at det er et Omsvøb at skulle skrive disse Reparationer en Gang til. Det vilde derfor være særdeles rimeligt, om den foran forklarede i 1934 aftalte Ordning med en Reparationsbog til Gennemskrivning snarest blev ført ud i Livet. Under Hensyn hertil henstiller vi til Generaldirektoratet at tage Spørgsmaalet op til ny og objektiv Bedømmelse. Sker dette, føler vi os forvisset om, at vort Ønske vil blive realiseret i nær Fremtid.

Overkørselssignalerne paa uhegnede Banestrækninger.

Under Besættelsen og Mørklægningen med deraf følgende Afskærmning af Lysene i Hovedsignalerne og Nedsættelse af Lysstyrken i disse fremkom der Besværinger fra det Lokomotivpersonale, som kører paa de uhegnede Banestrækninger. Kammeraterne klagede over, at de blev blændet af Kontrolllysene til de ved de ubevogtede Overkørsler anbragte Advarsels-signaler. Disse brændte med fuld Lysstyrke, idet de ikke i Mørke holdes tændt uafbrudt, men tændes automatisk, naar et kommende Tog befinder sig i en bestemt Afstand fra Overkørslen. Disse stærke Lys virkede generende, saa lagttagelsen af et tæt ved liggende Hovedsignal blev vanskeliggjort. Foreningen henstillede derfor til Generaldirektoratet, at Lysstyrken i de omtalte Vejoverkørselssignaler blev nedsat, hvilket blev tiltraadt, idet der blev paamonteret Neddæmpningsanordninger.

Efter at alle Mørklægningsforanstaltningerne nu er ophævet, har Generaldirektoratet ogsaa ønsket de omtalte Neddæmpningsanlæg fjernet, saa der igen blev fuldt Lys i Vejoverkørselssignalerne. Paa Grundlag af Udtalelser fra de interesserede Afdelinger, som ønsker den hidtidige Ordning bibeholdt, har Organisationen foreslaaet Generaldirektoratet, at der ikke foretages nogen Ændring, og det er nu meddelt, at Neddæmpningsanordningerne ved Advarsels-signalanlæggene vil blive bibeholdt de Steder, hvor de nu forefindes.

NY SKÆRINGDATO FOR OBLIGATORISK MOTORUDDANNELSE

Et Spørgsmaal, der i de sidste 4—5 Aar har staaet paa Dagsordenen hos hele den yngre Del af Lokomotivmandsstanden, nemlig en Forskydning af Datoen 1. April 1937 som Skæringspunkt for Skellet mellem dem, der obligatorisk skal underkastes Motoruddannelsen og dem for hvem denne Uddannelse er frivillig, er nu gaaet i Orden paa fuldt tilfredsstillende Maade, idet Generaldirektoratet ved en Forhandling den 27. Nov. f. A. har tiltraadt, at den nævnte Skæringsdato ændres til 1. April 1945.

Ved de nugældende Uddannelsesreglers Ikrafttræden den 1. April 1937 blev det bestemt, at alle paa denne Dato og senere ansatte Lokomotivfyrbødere obligatorisk vilde blive indkaldt til Motoruddannelse, og dennes Afslutning med tilfredsstillende Resultat var en Betingelse for den enkeltes Forbliven ved Lokomotivtjenesten.

Dette sidste var et helt nyt Princip. At en Tjenestemand for at skulle avancere skal opfylde Betingelserne for Udnævnelse til den højere Stilling er i sig selv en Naturlighed, men at han ogsaa skal opfylde disse Betingelser for at kunne forblive i sin lavere Stilling, var noget hidtil ukendt. I det foreliggende Tilfælde vil det altsaa sige, at en Lokomotivfyrbøder, uanset at han gør nok saa god Fyldest i denne Gerning, ikke kan forblive i sin Stilling, hvis ikke han bestaar den fornødne Eksamen for videre Avancement. Dette Princip gennemførtes for vort Vedkommende i 1937. Man kan mene, det var strenge Betingelser, og det maa indrømmes, at tilsvarende ikke findes for nogen anden Kategori ved Statsbanerne — kan man p. Gr. af manglende Kvalifikationer ikke avancere, kan man i hvert Fald ellers forblive i sin Stilling — men Lokomotivmændene som Helhed var stolte over Ordningen. Herved sikrede man Statsbanerne, at Fremtidens Lokomotivmænd kunde betjene alle forekommende Fremdrivningsmidler, hvad enten det er Damp, Elektricitet, Benzin eller Diesel.

Kort Tid efter, at disse nye Bestemmelser var traadt i Kraft, tilrettelagde et dertil nedsat Udvalg Ordningens Gennemførelse i Praksis. Blandt andet blev der tilrettelagt Motorkursus, saa alle de af de daværende Lokomotivfyrbødere, som frivilligt vilde underkaste sig Motoruddannelsen, kunde være færdige hermed i

Efteraaret 1940. Efter Udvalgets Indstilling naaede man dertil, at Aspiranter, der var antaget i 1940 og ansat som Lokfyrbødere i 1942, kom til Motoruddannelse i Foraaret 1945, d. v. s. i det 3. Ansættelsesaar saaledes som i Uddannelsesreglerne forudsat.

Hele denne Opbygning styrtede sammen, da Motorkørslen i 1940 blev standset som en af de umiddelbare Følger af Besættelsen. Naar der ingen Motordrift var, kunde der heller ingen Motoruddannelse gives, i hvert Fald ikke med Udbytte, idet der ikke var nogen som helst Lejlighed til praktisk Indøvelse hverken i Kørslen eller i Motorreparationer o. l.

En Følge heraf var, at der paa vore Kongresser fremkom Forslag om, at Skæringsdatoen for dem der *skal* underkastes Motoruddannelsen og *skal* bestaa denne for at kunne forblive i Lokomotivfyrbøderstillingen blev ændret, hvilket Organisationens Hovedbestyrelse lovede at støtte, naar Tiden dertil var inde.

Det er altsaa dette Løfte, som nu er indfriet og har fundet Forstaaelse i Generaldirektoratet, idet Datoen ikke alene er blevet forskubbet de 5½ Aar Motorkørslen har været stoppet, men er flyttet hele 8 Aar, til 1. April 1945. De, som er ansat før denne Dato, kan ogsaa faa Lov til at gennemgaa Motoruddannelsen, saafremt de da ønsker det; dog ikke længere end fra det Sted, hvor denne Uddannelse stoppede i 1940.

Omsat i Praksis betyder denne Ændring, at alle nuværende Lokomotivførere der i Anciennitetsrækken staar efter Lokomotivfører S. P. G. Nielsen, Randers, alle Elektroførere som i Forfremmelsesrækken stod bagefter samme S. P. G. Nielsen og samtlige Lokomotivfyrbødere ansat senest 1. Marts 1945 selv kan bestemme, om de vil motoruddannes. De vil alle blive forespurgt, om de ønsker at gennemgaa denne Uddannelse eller ej, og dette gælder, selv om enkelte af dem en Gang tidligere har været forespurgt, idet dette saa ligger nogle Aar tilbage.

I den nærmeste Fremtid udsendes den omtalte Forespørgsel til de ældste af de paagældende. Resten vil senere blive forespurgt, men som sagt kun til og med de den 1. Marts 1945 ansatte Lokomotivfyrbødere. Senere ansatte falder ind under de obligatoriske Bestemmelser.

Hermed er dette Spørgsmaal bragt til en Afslutning, der vil blive hilst med Glæde indenfor hele vor Medlemskreds.

STATSBANERNE TRÆDER TIL, HVOR PRIVATKAPITALEN GIVER OP

Med Mellemrum har visse Kredse indenfor Befolkningen yndet at falde over Statsbanerne, som beskyldtes for at være en alt for dyr Institution med aarlige Underskud, der absolut maatte bortelimineres. Statsbanerne skulde forrente sig, sagde man, og mente dermed i Reglen, at Trafiken paa denne eller hin Banestrækning burde nedlægges.

Denne Lektie har vi hørt adskillige Gange, og hver Gang har Dansk Lokomotiv Tidende været blandt de Faktorer, som protesterede energisk mod denne ensidige Betragtning. Vi har fremhævet og belyst flere Eksempler paa, at Banerne har en samfundsmæssig Opgave af langt mere betydningsfuld Karakter end blot Spørgsmaalet om Forrentning. Lad os som et enkelt Eksempel paa den allernyeste Tid blot erindre om den Lykke det har været for vort Land, at det trods ihærdige Bestræbelser, dog ikke lykkedes at faa slagtet Himmerlandsbanerne. Og nu foreligger der et nyt lærerigt Eksempel, nemlig Færgeruten Faaborg—Mømmark.

Snart efter Sønderjyllands Genforening med det gamle Land blev den nævnte Rute mellem Fyn og Sønderjylland tilvejebragt med det kapitalstærke og meget patriotiske Selskab „Ø. K.“ som Hovedaktionær. I de henved 25 Aar, Ruten har været drevet, har den imidlertid kun een Gang givet Overskud og nu vilde man ikke længere fortsætte Driften, men helt nedlægge Ruten. Dette var den lokale Befolkning dog ikke tilfreds med. Naar det private Selskab ikke mere vilde trafikere Ruten, maatte Staten overtage den, selv om den vil give Underskud. Og dette er nu sket. Ikke blot er Færgeforbindelsen mellem Faaborg og Mømmark nu sikret; men de, der benytter den, har endog paa anden Maade høstet Fordel, idet Statsbanernes Takster er lavere end det private Selskabs.

Herom skal der fra vor Side ikke lyde et eneste ondt Ord. I Kraft af Statsbanernes store samfundsmæssige Betydning var det naturligt, at den omtalte Rute blev overtaget. Men vi kan ikke lade være med at pege paa, at Rigsdagen trods den forventede Underskudsdrift paa Ruten ikke blot ingen Betæneligheder havde m. H. t. Statens Overtagelse af den, man meldte sig derimod øjeblikkelig med Krav om Forbed-

ringer i Form af bedre Togmateriel, en ny Færge, bedre og hurtigere Forbindelser baade paa Fyn og i Sønderjylland og gennemgaaende Vogn Padborg—Tinglev—København. Som man heraf ser, stilles der straks Krav til Statsbanerne, som man ikke kom frem med, da Ruten var paa private Hænder.

Forhaabentlig bidrager dette helt friske Eksempel til, at Befolkningen som Helhed ikke mere er i Tvivl om Statsbanernes store samfundsmæssige Betydning, og at vi derfor ikke oftere skal høre nedsættende Bemærkninger om manglende Forrentning.

D. S. og M. F.'s NYE OVERENSKOMST

Atter i Aar er vor Moderorganisation, Dansk Smede- og Maskinarbejder Forbund, den første store Organisation, som har afsluttet Lønforhandlingerne med Arbejdsgiverforeningen og er kommet til et positivt Resultat, hvorom der for Tiden er Afstemning indenfor Smedeforbundet.

Ved Overenskomsten forhøjes Dyrtidstillæget med 8 Øre pr. Time, og der gennemføres en Simplificering, saa de hidtidige tre Tillæg: Dyrtidstillæg, Julestillæg og Auguststillæg, slaas sammen til eet Dyrtidstillæg paa 86 Øre pr. Time. Og denne Gang er Forhøjelsen ens for saavel unge som ældre, idet de af Arbejds- og Forligsnævnets Formandsskab i 1942 indførte særlige Bestemmelser for Arbejdere under 23 Aar nu skal bortfalde. Desuden gives der en Forbedring paa Mindstebetalingen og 2 Øres Forhøjelse af Skifteholdstillæget. Endvidere er der aftalt den meget væsentlige Forbedring af Tillidsmandsvirksomheden, at Arbejdsgiverne en Gang pr. Maaned skal være pligtig til med Tillidsmændene at drøfte værkstedstekniske og lignende Forhold og herunder give Oplysninger om Virksomhedens Beskæftigelsesudsigter.

Overenskomsten er afsluttet for 2 Aar for at sikre Industrien den fornødne Arbejdsro og indeholder Bestemmelse om Regulering af Dyrtidstillæget med 5 Øre pr. Time for hver 6 Points, Pristallet afviger fra 291.

Saaframt Overenskomsten vedtages betyder det, at der inden for D. S. og M. F. i det sidste Aar er gennemført en Forbedring paa 36 Øre pr. Time.

SPLITTELSESFORSØG ELLER HVAD?

I sidste Nr. af Lokomotivtidende omtalte vi i en Artikel „Tjenestemandstandens Demokratisering“, hvorledes nogle Mennesker inden for „Frit Danmark“ har dannet en Tjenestemandsgruppe, paa hvis Formaaalsprogram staar Spørgsmaal, som henhører under Fagorganisationerne, hvorfor man uvilkaarligt tænkte, om det skulde dreje sig om et Forsøg paa Splittelse, hvad man vel ikke skulde kunne forvente fra den Side. Om samme Emne bringer Jernbane-Tidende i det forleden udkomne Nr. en Artikel, af hvilken vi her bringer et Uddrag til vore Medlemmers Orientering.

„Ekspeditionssekretær V. Kampmann, der er Formand for Tjenestemandsgruppen under Landsorg. „Frit Danmark“, har udsendt en Redegørelse for Gruppens Formaal og Opgave.

Efter at have understreget, at „Frit Danmarks Tjenestemandsgruppe“ ikke direkte ønsker at gribe ind i de forhandlingsberettigede Tjenestemandsgorganisationers lønningsmæssige Hovedopgave, nævner Hr. Kampmann hvilke faglige Spørgsmaal, den vil arbejde med. Disse er følgende:

Spørgsmaalet om der tiltrænges Ændringer i det gældende Avancementssystemt, eventuelt er Behov for Forfremmelsesraad.

Spørgsmaalet om Uddannelse af Statens og Kommunernes Personale — baade det over- og underordnede — før og efter Ansættelsen.

Spørgsmaalet om der er Behov for et Tillidsmandssystem, hvor et saadant ikke findes, og om de Former, hvorunder et Tillidsmandssystem i saa Fald kan tænkes indrettet.

En Undersøgelse af om Kvindernes Ligeberettigelse ved Ansættelser og Avancementer er gennemført i Praxis.

Spørgsmaalet om, hvordan Offentligheden i Forvaltningen fremmes.

Spørgsmaalet om Formerne for demokratisk Kontrol med Administrationen.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Administrationens Organisation og Tjenestemandssystemet svarer til det offentliges nuværende Opgaver.

Med al mulig Respekt for den gode Vilje, der sikkert nok ligger bag Dannelsen af en særlig Tjenestemandsgruppe under „Frit Danmark“, kan vi ikke faa anden Opfattelse, end at man har maattet anstrenge sig særdeles stærkt for at faa stillet Programmet op.

Da de fire sidste Punkter nærmest er rent politiske, skal vi indskrænke os til at sige et Par Ord om de tre første.

Hvad Ændringer i det nuværende Avancementssystem angaar, er der egentlig kun det at bemærke, at Sagen alt er rejst af de faglige Organisatio-

ner; den har ligget og ventet under de ekstraordinære Forhold, men den vil utvivlsomt blive taget op igen, naar de mere paatrængende Spørgsmaal er fra Haanden.

Uddannelsen af Personalet er ogsaa en Sag, som de faglige Organisationer i høj Grad har beskæftiget sig med og opnaaet ikke ubetydelige Resultater. De vil sikkert ogsaa fremdeles have Spørgsmaalet paa Arbejdsprogrammet, idet deres Ønske og Maal paa dette som paa flere andre Omraader endnu ikke er opfyldt.

Endelig er der det tredje Spørgsmaal: Tillidsmandssystemet. Det er naturligvis en Sag, som de faglige Organisationer baade har beskæftiget sig med og fremdeles maa beskæftige sig med. Ordningen af denne Sag kan imidlertid ikke skæres efter noget Standardmønster, men maa indrettes efter de forskellige Etaters Administrations- og Organisationsforhold, selv om visse Hovedlinier naturligvis maa være fælles. Det er imidlertid vor Opfattelse, at et saadant System maa bygges op Stykke for Stykke paa Grundlag af indvundne Erfaringer, og at det slet ikke gaar an at faa det udleveret færdigst.

Som man vil se, omfatter Tjenestemandsgruppens Program — bortset fra de rent politiske Spørgsmaal — saadanne Opgaver, som allerede behandles og *ogsaa kun bør behandles* af de faglige Organisationer.

Hvis nu Forholdene havde ligget saadan, at de eksisterende Tjenestemandsgorganisationer ikke var i Stand til i Fællesskab at drøfte de Spørgsmaal, som er fælles for Tjenestemændene, saa kunde der meget vel have været Brug for et Forbindelsesorgan, som gik „paa Tværs“ af Organisationslinierne, saaledes som Hr. Kampmann definerer Operationsfeltet for „Frit Danmark“s Tjenestemandsggruppe. Men saaledes er det jo ingenlunde og har ikke været de sidste 10—12 Aar. Der foreligger faktisk faste Aftaler om, at samtlige forhandlingsberettigede Tjenestemandsgorganisationer drøfter Spørgsmaal af større Betydning, der ønskes rejst, og som maa antages at have Interesse ud over en enkelt Centralorganisations Omraade. Det vil ligeledes være almindelig kendt, at Repræsentanter for Centralorganisationerne i de sidste 10—12 Aar har været samlet til Konference forud for de periodiske Lønforhandlinger med Regeringen. Der har heller aldrig været Vanskeligheder, hvor der har været Tale om Samarbejde eller orienterende Virksomhed mellem Statstjenestemændenes Centralorganisationer paa den ene og de kommunale Organisationer henholdsvis de koncessionerede Selskabers Tjenestemænd paa den anden Side.

Der er saaledes ikke den Trang til en „paa Tværs“ gaaende Formidlingsorganisation, som den

„Frit Danmark“s Tjenestemandsggruppe vil etablere, og det vilde være Synd, om al den gode Vilje, Energi og Dygtighed, som utvivlsomt rummes indenfor den Kreds af Tjenestemænd, der repræsenterer Gruppen, skulde gaa til Spilde ved en Slags „Parallelkørsel“ i Stedet for at blive taget i Brug i det praktiske Arbejde for Tjenestemandsgstandens Interesser.“

FRA MEDLEMSKREDSEN

Kul, Administration og Indkøb.

Kan Statsbanernes Prestige bevares? Dette synes maaske et underligt Spørgsmaal. Skulde en Statsinstitution ikke kunne bevare sit Renomme. Hvor utroligt det lyder, er der dog en Fare for, at dette kan ske. Vi kender Biltrafikken og dens i egen Bevidsthed overlegne Holdning for al anden Trafik, med en sand Lyst til Udslettelse af denne.

Tænker nogen i Virkeligheden over den Kørsel, der i disse Efterkrigstider præsteres af Statsbanerne? Sikkert er det et almindeligt Samtaleemne blandt de rejsende om Forsinkelserne, der især for Fjerntrafikens Vedkommende drejer sig om baade en og to Timer eller mere og er derfor stadig Kilde til Ærgrelser. Enhver fremsat Kritik betyder derfor Prestigetab for D. S. B. Hvor længe gaar Krukken til Vands uden at komme hankeløs hjem. I Længden gaar det ikke, Renommeet staar paa Spil! Men ikke nok med dette. Der er en Stab af Personale, hvoraf sikkert den overvejende Del er stærkt interesseret i, at Driften foregaar prompte og nøjagtig efter de om man maa sige internationale Køreplaner, og hvad er egentlig det hele værd, om dette ikke er Tilfældet.

Statsbanerne er ikke blind for, hvad Reklamen betyder for en Forretning, og har ogsaa i rigt Maal taget denne i sin Tjeneste. Komfort og reel Betjening af Publikum paa alle Maader mangler det ikke paa. Alt synes vel organiseret. Som enhver anden Forretning er der tænkt paa alt og alle. Kun een Ting synes for D. S. B. at være af mindre Betydning, nemlig Drivkraften til at fremføre Dampogene. Den Afdeling inden for Etaten, som er denne Opgave betroet, har Følelsen af at være ganske betydningsløs i denne for Samfundet ellers saa nødvendige Institution.

Store, smukke, imponerende Lokomotiver figurerer vi med, og Publikum tænker sig et enormt Arbejde udført af disse Kolosser og aner ikke, hvor ynkeligt et saadant Lokomotiv er udrustet til at udføre det Arbejde, der er det tiltænkt.

Hvad er et Dampskib i Søen uden Kul, og hvad er et Lokomotiv værd uden brugbart Brændsel? Saaledes maa vi Lokomotivfolk i Dag spørge. Aldrig havde vi tænkt os, at Etaten, vi tjener, vilde byde os saadant Brændsel til Fremførelse af Tog under en fornyet og en moderniseret Jernbanedrift, som er ude for Konkurrence. Det er nu anselig større Tog end tidligere, der maa fremføres, store, tunge, moderne Vogne, forkortet Køretid og Krav om Præ-

cished. Det maa med al Rimelighed kræves, at der gives os noget ganske andet Materiale at arbejde med paa Lokomotivet; thi som Forholdene nu er, maa Arbejdsglæden, Lysten og Interessen visne og dø — det, der kommer i Stedet, bliver formentlig Sløvhed og Ligeegyldighed.

Hvad Lokomotivmændene i disse Efterkrigstider døjer, er der sikkert kun faa inden for Etaten, der gør sig Ide om. Modigt har de fleste Lokomotivmænd dagligt bestridt deres Gerning og kæmpet med de smaa som de store Vanskeligheder uden at kny, men ikke en eneste Dag kan en regulær Kørsel præsteres. Trods samvittighedsfuldt Forarbejde med Tilrettelægning af Fyr og Forvisning om at have gjort, hvad gøres kan, bliver det dog en daglig Elendighed med Endevending af Fyret, man kører for Afspærring, man blæser, afventer hvert Fald paa Strækningen, man overvejer at holde stille, rekvirerer Hjælpemaskine, der for det meste er lige saa elendig som ens egen, og store Forsinkelser opstaar.

Et Spørgsmaal: Kan Personalet fortsat holde til denne Præstation? Følgerne er allerede ovenfor bemærket, og Svaret er derfor et ganske bestemt: Nej! Skal disse Forhold vedvare, maa Administrationens Øjne aabnes for de fortvivlede Forhold, dette Brændsel skaber for Lokomotivpersonalet. Ingen kender, hvor langt de naar ud eller om Tilbageturen lykkes. Saadanne Forhold kan umuligt være en Etat som D. S. B. værdige.

Brændslet, der leveres, er meget dyrt. Jeg tænker her ikke just paa den Pris, der gives, men mere paa Drøjheden. Jeg kommer næppe helt ved Siden af, naar jeg anslaaer, at der mindst bruges 25 à 30 pCt. mere, end naar vi har saadant Brændsel, hvormed man kan føre et Tog rettidigt over Linien. Hertil kommer de meget dyre Kedelreparationer, saasom utætte Kedel- og Overhederrør, Støttebolte m. m., en Følge af det elendige Brændsel, idet Kedlen naturligvis er udsat for store Temperatursvingninger, ikke mindst naar Lokomotivet henstaar i Remisen.

Er de rigtige Mænd sat paa de rigtige Poster? maa man spørge.

Her tænkes paa Kulindkøbene. Skulde det virkelig være tilfældige Kontoriusser, der paa en eller anden Maade har faaet dette store, ansvarlige Hverv betroet uden i mindste Maade at have Forstand paa, det de befatter dem med. Noget saadant er man ved at tro paa.

I saa Fald maa vi Lokomotivfolk raabe højt til det nye sociale Samfund: Vi vil ikke trælde for Uvidenhedens Daarskab.

Vi kræver snarest et Brændselsmateriale, saa vor Gerning ikke bliver en daglig Fortvivlelse for at udføre den, men giver Lokomotivmændene lige Vilkaar med andre ansatte i daglig Arbejdsydelse.

Til Slut et Par Ord til vor øverste Administration: Prøv at tale nogle fornuftige Ord med den handelskommitterede, denne kunde jo passende tage sin nærmeste Medarbejder med paa Raad, maa-ske kunde Udfaldet saa føre til, at der for Fremtiden

indkøbtes Kul af adskillig bedre Kvalitet, meget mulig at Prisen vil blive 12 à 13 Kr. mere pr. Ton, men i sidste Ende vil Slutresultatet sikkert blive en Besparelse paa maaske 50 pCt. Historien om, at der ikke skulde kunne købes Kul af højere Kvalitet, synes jeg ikke lyder helt sandsynlig.

M. Henriksen,
Lokfører, Gb.

Chefen for Handelsafdelingen udtaler, at man indenfor Administrationen er klar over, at det meste af det nuværende Brændsel er daarligt til Lokomotivbrug, men han tilføjer, at Statsbanerne ikke selv har Indflydelse paa Leveringernes Kvalitet.

Al Fordeling af Kul fra Tyskland, England og Amerika foregaar gennem en international Central — ECO — med Sæde i London. Derfra bestemmes, hvilke Mængder de forskellige Bestiller-Lande kan faa tildelt, og hvorfra disse skal leveres. De Kul, som herefter kommer til Danmark, fordeles af Handelsministeriets Fordelingsudvalg.

Statsbanerne er saaledes fuldstændig afskaaret fra selv at kunne foretage Indkøb hos bestemte Leverandører. Man kunde ganske vist sig Nej til de Leveringer, som tildeles. Men det er der givetvis ingen, som under de nuværende Forhold tør indlade sig paa. Paa Reklamationer bliver der svaret, at man baade i England og Amerika maa nøjes med lignende Kvaliteter. Red.

Nogle Betragtninger!

Saa svandt det skæbnesvangre Aar 1945. Et Aar vi danske aldrig vil glemme, fordi det bragte os den saa længselsfuldt ventede Fred. Men hvordan gik det saa med Freden indadtil, hvor tit og mange Gange hørte vi ikke under Krigen, hvorledes det danske Samfund var gaet op i en højere Enhed, at vi var i samme Baad og efter Krigen skulde mange sociale Forhold bringes i Overensstemmelse med Tidens Krav, ligesom Lønningerne skulde bringes op paa Niveau fra 1939 saaledes, at Priser og Lønninger kom til at staa i et retfærdigt Forhold til hinanden.

Der blev talt og skrevet om Tjenestemændene, hvorledes vi kæmpede med Livet i Hænderne og bl. a., hvor farefuld en Gerning Lokomotivmændene udøvede, at vi kæmpede med Mørklægning, daarligt oplyste Signaler, daarlige Maskiner og som Regel sekundært Brændsel. Dette er ogsaa rigtigt. Vi gjorde os næsten umenneskelige Anstrengelser for at bringe Togene frem til Bestemmelsesstedet, thi vi vidste, at Faren lurede paa os ved Dag som ved Nat. Der maatte derfor den yderste Anspændelse til for at være paa Vagt over for farefulde Situationer, en Gerning, der helt og fuldt krævede sin Mand. Dertil kom lange Overskridelser af Tjenestetiden. Mellem 12 og 14 Timer var næsten daglig den Tribut, vi maatte yde. Disse Forhold gjorde sit til, at mangan en Lokomotivmand fik sit Knæk paa Helbredet.

Hvordan gik det saa med de smukke Talemaader og Løfter fra Myndighedernes og Offentlighedens

Side over for os Tjenestemænd? Det gik, som vi før har oplevet det efter forrige Verdenskrig: „Ude af Øje, ude af Sind“. Kun blev der tænkt en Smule paa Politikorpset; men ud over dette strakte Velvilligheden sig ikke. Er det bl. a. ikke et underligt Forhold, at Tjenestemænd, der sigtes for under Krigen at have vist sig unationale, blev sat fra, men har Siden da kunnet hæve deres fulde Gage, og fremdeles kan gøre dette til de faar deres endelige Dom, hvorimod Tjenestemænd, der ellers i et og alt har passet deres Tjeneste til Punkt og Prikke, bliver afkortet i Lønnen, saafremt en Sygeperiode paa henholdsvis 180 og 250 Dage overskrides, „forstaa det, hvem der kan“.

Med Hensyn til vore Lønninger i Forholdet til Priserne paa de Fornødenheder, vi skal købe, og for ikke at glemme den aldeles urimelige Skat, vi betaler, er Forholdet aldeles utilbørligt. Vi er i det hele taget sejlet saa langt agterud, at bl. a. Lokomotivførerne i Dag er ringere stillet lønmæssigt set, end da vi var Lokfyrbødere, og for de sidstnævntes Vedkommende er Forholdet simpelt hen katastrofalt. Det er uden for al Diskussion, at vi i meget høj Grad er blevet deklasseret, og beskæmmende er det, at Lokomotivførerne i Dag ikke kan naa Haandværkerløn, den Gerning som vi er udgaaet fra for 30 til 35 Aar Siden. Det er derfor en uhyre stor Skuffelse, hvis den kommende Lønningslov ikke raader Bod herpaa.

Man fristes til at tro, at Administrationen overhovedet ikke kender Lokomotivførerens Gerning, Uddannelse eller Ansvar. Kun naar der sker Uheld, ved man, hvem man skal henvende sig til. Ved Administrationen ikke, at vi er stillet paa Post i første Farezone, altid i forreste Linie, hvor der ingensinde kan slappes af under Fremførelse af Tog, og ved man ikke, at der stedse er stillet større og større Krav til bemeldte Personale i Form af større og mere komplicerede Maskiner. Dertil kommer Motoruddannelsen, Trykluftbremsen, større Belastning af Togene o. s. v., altsammen noget, der stiller større Krav til Lokomotivmanden. Man stiller derfor ganske naturligt det Spørgsmaal: Hvorfor er Administrationen saa vrangvilligt indstillet over for saa vægtige Argumenter, som der er til Stede, overfor en mærkbar Omnormering af Lokomotivmændene og da særligt for Lokomotivførernes Vedkommende? Thi det er jo dog uden for al Tvivl, at man ser anderledes forstaaende paa visse andre Kategoriers Omnormering, det viser Normeringslovene fra 1931 og opefter tydeligt nok. Er det da saadan, at man kun vil vise god Forstaaelse over for bestemte Grupper af Tjenestemænd, og saa lade os andre nyde Cigaren som Stedbørn. Maaske er det for os, som det er med Sygeplejerskerne, om hvem en bekendt Overlæge skrev, at det kunde se ud, som om Samfundet mente, at de fik deres Belønning hisset oppe. Nej, der er kun en Vej at gaa, og det er den, at Lokomotivfyrbøderne bliver omnormeret, saaledes at de kan opnaa Haandværkerløn for den Gerning, de udfører, og at Lokomotivførerne derefter placeres saaledes, at de kan faa en Løn, der

staar i et rimeligt Forhold til det Ansvar og de Kvalifikationer, som Administrationen kræver af Lokomotivførerne. Det har nu sin store Betydning for saavel Publikum som Administrationen, at Personalet ydes Retfærdighed, men her har det skortet meget for Lokomotivmændenes Vedkommende.

Med Hensyn til vore middelalderlige Tjenestetidsregler maa der ogsaa ske en Forandring, og det snaarest. Vi har nu i mange Aar ventet paa en Forbedring af disse.

Sluttelig skal jeg anføre, at det maa beklages, at hver Gang Tjenestemændenes Lønninger er paa Tale, saa raabes der op om Underskud. Mon ikke det var paa Tide, at det blev slaaet fast, at havde Banerne, som andre Forretningsforetagender, sat Priserne op — og det havde ikke paa langt nær været nødvendigt at tage saa store Spring opefter, som sørgeligt nok alle Varer var ude for; men blot en rimelig Forhøjelse af Taksterne — vilde det have givet Banerne store Millionoverskud; dermed kunde bl. a. Lønningerne have fulgt Trop, uden at der af den Grund var blevet raabt Underskud efter os. Det bør Regering og Rigsdag tænke over, naar vore Lønninger er til Behandling.

I Henhold til foranstaaende maa dette være en ufravigelig Pligt og en Æressag for vor Organisation at bringe Administrationen og den siddende Lønningskommission til at indse, at en bedre Forstaaelse over for Lokomotivmændene er en bydende Nødvendighed.

K. H. Gjortsvang,
Lokomotivfører, Gb.

TAK FRA HOLLAND

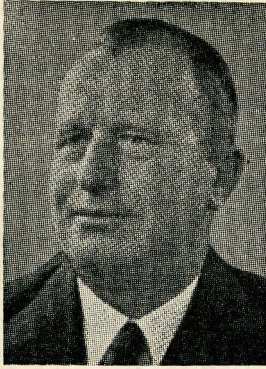
Fra det hollandske Jernbaneforbund er modtaget en saalydende Takkeskrivelse:

„Kære Kammerater! Vort Forbunds ekstraordinære Kongres den 12.—14. December paa lagde os at bede Eder viderebringe vore Medlemmers inderlige og hjertelige Følelser af Taknemlighed til de danske Jernbanemænd for deres udmærkede Omsorg for vore Børn.

Vi forventer, at I vil underrette Eders Medlemmer om denne de hollandske Jernbanemænds Indstilling overfor deres danske Kolleger.

Joustra. Landskroon.”

Da det ikke tidligere har været meddelt, finder vi Anledning til her at oplyse, at de 4 Jernbaneorganisationer, der var fælles om denne broderlige Hjælpeaktion, havde ordnet det saaledes, at hvert af de hollandske Børn efter Ankomsten til deres Hjemland, men inden den samlede Konvoj opløstes, fik overrakt en Pakke indeholdende Smør, Ost, Pølse og Bouillon-terninger.



**REDAKTØR
CHR. VEJRE
FRATRAADT**

Efter mere end en Menneskealders dygtig og fortjenstfuld Virksomhed som Tillidsmand har Jernbane-Tidendes velkendte og overalt afholdte Redaktør *Chr. Vejre* med Udgangen af Januar Maaned forladt denne Post.

Allerede kort efter Dansk Jernbane Forbunds Stiftelse i 1899 kom Vejre ind i Organisationsarbejdet. En Tid var han Togspersonalets Tillidsmand, men i 1902 blev han Medarbejder ved Forbundets Medlemsblad og blev, som Jernbane-Tidende skrev i sin Afskedsartikel, „i større og større Udstrækning brugt til at være Talsmand for Forbundets officielle Mening“. Da Bladet i 1906 skulde skifte Redaktør, var det derfor naturligt, at Valget faldt paa Chr. Vejre; et Hverv, han saaledes har beklædt i 40 Aar. Og det maa siges, at han bestandigt har gjort dette med stor Dygtighed. Senere gik man indenfor Jernbaneforbundet over til den Ordning, som nu ogsaa er gældende indenfor vor Organisation: at Medlemsbladet ledes af en Redaktion bestaaende af Formanden og Sekretæren, Vejre var nemlig ogsaa blevet betroet Sekretærhvervet indenfor sit Forbund; men dette medførte ingen Forandring i Vejres Forhold til Jernbane-Tidende. Det er ham, som gennem alle de mange Aar har sat Præget paa sit Blad og ved sine velskrevne Artikler ført dette frem til en Position, saa det er kendt som et af de bedste Tjenestemand-Fagblade, hvis Værdi er anerkendt ogsaa langt uden for Tjenestemandskredse.

Mangfoldige er de Spørgsmaal, Vejre gennem Jernbane-Tidende har ført frem til kritisk Belysning og Bedømmelse. Vi skal her blot erindre om den først i 1930'erne førte meget omfattende Kampagne mod de dagældende Regler for Forrentning af Statsbanernes Anlægs kapital. Selv om andre Kræfter arbejdede paa samme Linie, dømmes man næppe forkert ved at paastaa, at det skyldes Vejres indsigtfulde og vel underbyggede Dokumentation, at der omsider opnaaedes betydningsfulde Ændringer paa dette Felt.

Vejres Virksomhed som Fagforeningssekretær og Fagbladsredaktør har ført ham ind i Arbejder paa en Række Omraader baade indenfor og uden-

for vort Lands Grænser. Vi skal her blot nævne enkelte: I flere Aar var han en skattet og afholdt Sekretær i Statstjenestemændenes Centralorganisation I; indtil for kort Tid siden var han Medlem af Nordisk Jernbane Unions Styrelse; han var Medlem af den store Trafikkommission af 1936 og er Sjælen i det Trafikudvalg, Transportorganisationerne nedsatte ifjor. Endelig er han siden 1938 Medlem af Internationalt Transportarbejder Forbunds Generalraad, de samlede Jernbane- og Transportarbejderes øverste internationale Ledelse. Han er herved kommet i Forbindelse med hundredvis af Tillidsmænd, og overalt har han ved sin omfattende Indsigt, sin menneskelige Forstaaelse, rolige Adfærd og Dømmekraft, sin Hjælpsomhed og Venlighed vundet alle Tillid og gjort sig afholdt og velset.

Der skal derfor nu ved Chr. Vejres Fratræden ogsaa fra vor Side lyde en velment og hjertelig Tak for mange Aars godt Samarbejde og Kammeratskab.

OPLYSNINGSARBEJDET

For saavel ordinære som ekstraordinære Medlemmer med Damer arrangerer de københavnske Afdelingers Oplysningsudvalg *Mandag den 11. Februar Kl. 13 præcis* et Besøg i Social-Demokratens Bygning Nørre Farimagsgade 49.

Kontor- og Redaktionslokaler saavel som Trykkerierne med deres moderne Maskiner beses under kyndig Vejledning og Forklaring.

Efter Besøget samles Deltagerne til Fælles Kaffebord i Rømersgade 22, „Karl Marx Salen“.

Sangbøger medbringes.

Endvidere arrangeres *Søndag den 3. Marts Kl. 14 præcis* et Besøg paa Radiohuset, Rosenørns Alle, for saavel ordinære som ekstraordinære Medlemmer med Damer.

Der vil her blive Lejlighed til at bese Europas mest moderne indrettede Radiobygning, hvorfor stor Tilslutning forventes.

Skulde der anmeldes sig mere end 125 Deltagere, vil Anmeldelser, som kommer efter Tallet 125 bortfalde i denne Omgang.

Der vil for begge Besøgene blive fremlagt Tegningslister, der for Besøget i Radiohuset er bindende. Skulde der for nogens Vedkommende indtræffe Forfald, maa dette meddeles undertegnede, saa andre kan træde ind i Stedet.

Provinsafdelingerne indbydes venligst til Besøgene.

Der har ikke været Mulighed for at skaffe Lokale til Samvær efter Besøget i Radiohuset.

P. U. V.

P. Sessing.

RAILWAY OG RAILROAD

I det engelske Sprog findes to Benævnelser paa Jernbane: Railway og Railroad. De engelske Jernbaner kaldes altid Railway, ligeledes Jernbanerne i de engelske Dominions, f. Eks. Canadian-Pacific-Railway. I de Forenede Stater er det anderledes. Der har man — bortset fra enkelte Undtagelser — foretrukket Benævnelsen Railroad fra Jernbanernes første Aar. Som en almindelig Forkortelse skrives „R. R.“, som f. Eks. P. R. R. = Pennsylvania Railroad.

I Aarene fra 1840 til 1860 blev der i de Forenede Stater anlagt en Mængde Jernbaner, og Følgen deraf var, at over Halvdelen af de nye Jernbaner gik konkurs, flere af dem endog flere Gange. De fallerede Baner kom saa under Administration af en Konkursadministrator, som udnævntes af Staten. Der medgik ofte flere Aar til at reorganisere en falleret Jernbane.

Det ser ud til, at et tvangsadministreret Selskab efter amerikanske Love er tvunget til at forandre sit Navn, forinden det kan fortsætte Driften, noget de nødtigt vilde, da man under den skarpe indbyrdes Konkurrence mellem Jernbanerne betragtede det oprindelige Navn som et vigtigt Reklamemiddel. Det medførte, at man overalt bestræbte sig paa at forandre Navnet saa lidt som muligt, f. Eks. en Bane, som havde samme Navn som de to store Byer, den forbandt, den kunde faa Navneforandring ved blot at nævne Byerne i omvendt Orden, eller som Buffalo—Arcada—Attica-Banen, der bare strøg Buffalo, og Banen hed saa Arcada—Attica-Banen.

Meget ofte ændredes Navnet ved at kalde Banen Railway i Stedet for Railroad. Saaledes blev Delaware & Eastern Railroad-Company af 1904 i 1907 til Delaware & Eastern Railway-Company. I 1910 var Banen paany bankerot og kom under Tvangsadministration, den blev saa rekonstrueret og begyndte igen 1911 under Navnet Delaware & Northern Railroad-Company. I 1921 gik dette fallit og var i otte Aar under Tvangsadministration for saa at genopstaa som Delaware & Northern Railway-Company. Man havde og har maaske endnu tillige den Mulighed for at faa et nyt Navn ved blot at forandre Railroad-Company til Railroad-Corporation.

Erie-Banen, som aabnedes i 1841 under Navnet New York & Erie-Railroad, havde i 1930 en Længde af 4052 km. Den er et lignende Eksempel som Delaware-Banen. Den havde gennem Aartier den slettest mulige Driftsøkonomi og gik fra Haand til Haand paa Stor-Spekulanterne Drew, Vanderbild, Fisch og Gould, som misbrugte den i deres vilde Pengemanøvrer. Senere var det Harriman, som ejede Banen. Under ham indførtes bl. a. Typisering af Lokomotiverne. Han døde i 1909 som Ejer af 80 000 km Jernbane.

Erie-Banen fik af ovennævnte Grund nyt Navn mange Gange. Den hed fra:

1841—1861: New York & Erie Railroad-Co.
 1861—1878: Erie Railway-Co.
 1878—1895: New York & Lake Erie Railroad-Co.
 1895— : Erie Railroad-Co.

Overfor disse lidet tiltalende Billeder af Jernbanedrift kan een Jernbane rose sig af, at den i sin 94-aarige Bestaaen ikke er blevet nogen noget skyldig, at den aldrig har været ude for Reorganisation eller Tvangsadministration. Det er Nashville, Chattanooga og St. Louis-Railway. Den har et Banenet paa 900 km og 250 Lokomotiver.

Die Lokomotive.



Lommebogen. Sætternissen paa Spil.

Paa Side 60 i Lommebogen, det er Kalendersiden for sidste Halvdel af December, har Sætternissen denne Gang bogstavelig talt flyttet om paa Julehelligdagene, idet man helt har sløjt Aarets festligste Aften, Juleaften, og har ladet det være Juledag den 24. December og 2. Juledag den 25. Sligt skal ikke have Lov til at passere; paa Side 25 i nærværende Blad bringer vi derfor en ny Lommebogsside, som Læserne bedes klippe ud og klæbe paa Plads.

Det kan samtidig oplyses, at hele Restbeholdningen af Lommebøger er solgt, og at der ikke kan leveres flere.

Lokomotivførernes Sangforening Gb.

afholder ordinær Generalforsamling Torsdag den 14. Februar Kl. 16,00 i Sommers Selskabslokaler, Valdemarsgade 8. Kl. 17,45 møder Damerne til Fællesspisning og en lille Dans. Pensionister bedes ang. Deltagelse ringe til Rødovre 1332.

Bestyrelsen.

Festlig Sammenkomst i Aalborg.

Pensionerede Lokomotivmænd samt Enker efter Lokomotivmænd i Aalborg gøres opmærksom paa, at de stedlige Afdelinger afholder en Festeften den 3. Marts d. A.

Anmeldelse om Deltagelse kan indtil den 28. Februar ske til en af nedennævnte:

Lokf. N. Lindholm, Vesterbro 56, Telf. 8903, Lokf. A. Tønning, Vesteraa 17, samt N. P. Røgilds Sjællandsg. 30, 3., og C. A. Jespersen, Sjællandsg. 46, 3.

Aalborg Aidelinger.

Sjælland-falsterske Statsbanepersonales Bibliotek.

Herved indkaldes til overordentlig Generalforsamling i Bibliotekslokalerne, Københavns Hovedbanegaard (Bernstorffsgade 16, 2.), Mandag den 25. Februar 1946 Kl. 20. Dagsorden: *Kontingentforhøjelse.*

Formanden.

Tak.

I D. L. T. for Januar 1946 bringer Hovedbestyrelsen mig paa egne og Medlemmernes Vegne en Tak for min Virksomhed dels indenfor Organisationen og dels paa anden Maade i Lokomotivmændenes Interesse.

Jeg siger Tak for den venlige Omtale, men vil gerne tilføje, at det lidet jeg udrettede for Organisationen, var min Pligt som Tillidsmand og Medarbejder og her saavel som senere under min Gerning i Elektrokollen vilde intet være lykkedes — og navnlig ikke i de sidste bevægede Aar i Elektrokollen, hvor Luftalarmer, Spærretider o. a. ofte vendte Bunden i Vejret paa alt, Toggang, Tjenestefordelinger o. l. — saafremt der ikke gennem alle Instanser havde været et, jeg tør vist sige, enestaaende Samarbejde. For dette Samarbejde og for al den overstrømmende Venlighed, der af Foresatte, Motorførere, Overportører og øvrige Medansatte i Elektrokollen vist mig ved min Afgang fra Tjenesten, siger jeg hjertelig Tak.

Det er med Vemod, jeg tager Afsked med min Gerning, men de mange gode Minder fra D. L. F., fra Jernbaneskolen og fra Elektrokollen vil jeg se tilbage paa med Taknemmelighed.

København, i Januar 1946. *K. Johansen.*

Hjertelig Tak for venlig Deltagelse ved min kære Mand, Elektrofører Thorvald Mejlskovs Død og Begravelse. *Alma Mejlskov.*

Hjertelig Tak for udvist Deltagelse ved min kære Mand, Lokomotivfører M. E. K. Johansens Død og Begravelse. *Maren Johansen og Børn, Ng.*

Statsbanepersonalets Sygekasse.

Der foreligger nu Regnskab over Sygekassens Indtægter og Udgifter i 1944/45. Det fremgaar heraf, at Antallet af Interessenter kun er steget ubetydeligt i Aarets Løb. Det var 1. April 1945 23 285. Med Hustruer og Børn vokser Antallet af Personer, som falder ind under Sygekassens Virksomhed, dog til mere end det dobbelte, nemlig til 48 451.

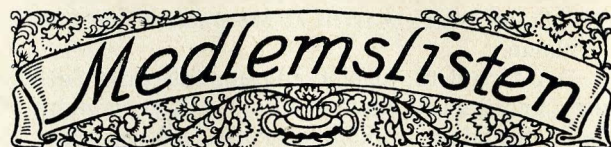
Sygekassens Indtægter nærmer sig nu 2 Mill. Kr., hvoraf Medlemsbidraget selvsagt udgør langt den overvejende Del, nemlig 1,4 Mill. Kr. Socialministeriets Tilskud er paa 416 000 Kr., hvilket er en Stigning paa ca. 50 000 i Forhold til Aaret forud. For Administration af Invalideforsikringen for saa vidt angaar Sygekassens Medlemmer er der modtaget lidt under 10 000 Kr. Ved Bedømmelsen af Regnskabet bør der desuden ogsaa tages Hensyn til, at Statsbanerne foruden et direkte kontant Tilskud paa 50 000 Kr. afgiver Kontorer til Sygekassen og Lønninger til dennes Personale.

Paa Udgiftssiden figurerer Lægehjælpen som sædvanligt med det største Beløb, 577 000 Kr. Næsteften følger Medicinydelsen, som nu er kommet op paa ca. 490 000 Kr., og Udgifterne til Sygehusbehandling, der udgør

337 000 Kr. Betydende nok viser Beløbet til Tandlægehjælp Nedgang, hvilket ogsaa var Tilfældet i Fjor. Hvis dette er et Tegn paa, at Medlemmerne ikke er saa omhyggelige med Vedligeholdelsen af Deres Tænder, som de burde være — og saadant maa man vel formode, da Tandlægerne Priser næppe er faldet — er dette et beklageligt Faktum.

De samlede Udgifter beløber sig til Kr. 1 912 732 og Aaret slutter med et Overskud paa 77 000 Kr., hvilket for saa vidt er glædeligt, idet der i det foregaaende Regnskabsaar var et Underskud af omtrent samme Størrelse. Reservefonden er nu vokset til 626 000 Kr.

Medlemmer, der ønsker sig Regnskabet leveret, vil faa dette tilsendt, naar Anmodning herom indsendes til Sygekassens Kontor.



Optaget som ekstraordinære Medlemmer:
pens. Lokomotivførere:

pr. 1.—9.—45:

F. C. C. Spøer, Skyggelundsvej 25, Valby.
V. C. F. Andersen, Gartnergade 2, 2., Nyborg.
M. F. Bennekou, Jernbanegade 42, 2., Nykøbing F.

pr. 1.—10.—45:

J. C. R. A. Hansen, Ingerslevsgade 130, V.
J. V. S. Endersen, Sprogøvej 12, 1., Kbh. F.
N. K. V. S. Nielsen, Ansgarsvej 13, Fredericia.
K. P. M. Nielsen, Danmarksgade 16, Gedser.
E. V. Pedersen, Borchsvej 19, Holbæk.
C. Koue, Ringstedvej 43, Roskilde.
O. G. Olsen, Jyllandsgade 7, 2., Struer.
H. M. Pedersen, Luthersvej 24, 1., Fredericia.
H. P. Pedersen, Calvinsvej 72, Fredericia.
C. N. Laursen, Sct. Pederstræde 2, 1., Viborg.

pr. 1.—11.—45:

H. C. V. Martinsen, Amagerbrogade 118, Kbh. S.
B. G. Larsen, Rønne Allé 19, Korsør.
N. C. Nielsen, Nørregade 40, Skanderborg.
A. A. Schrøder, Perlegade 25, 2., Sønderborg.
A. C. Kajberg, Holbergsgade 29, Slagelse.

pr. 1.—12.—45:

M. Nielsen, Fasanvej 10, Fredericia.
K. M. Petersen, Humlevænget 15, Nyborg.
A. M. Jensen, Provst Hjorthsvej 50, Nyborg.
S. Hansen, Østergade 12, Skanderborg.
J. K. H. Larsen, Skovbogade 20, 1., Roskilde.
A. A. E. Gøthler, Strandvej 58, Korsør.
J. C. P. Olsson, Luthersvej 51, Fredericia.
F. N. Hegelund, Duebrødrevvej 25, Aalborg.

pr. 1.—1.—46:

K. P. Kristiansen, Øster Allé 21, Strib.
K. K. O. Johansen, Røddinggade 6, 2., Kbh. V.
A. P. Andersen, Nymarksvej 21, Nyborg.
I. M. Lydersen, Vestergaardsgade 12, 2., Aarhus.
M. Mathiesen, Svinget 22 A, Aabenraa.
L. A. Børgesen, Arkonagade 16, 2., Kbh. V.
H. Hansen, Callisensgade 4, 2., Aabenraa.
N. C. Mogensen, St. Blichersgade 16, 1., Randers.
J. C. Tegner, Aalekistevej 90, 2., Vanløse.



Udnævnelse fra 1.—2.—46:

Lokomotivfyrbøder til Lokomotivfører:

- W. H. Nielsen, Helsingør, i Padborg.
B. Villumsen, Kalundborg, i Herning.
B. Holm, Struer, i Glyngøre som Depotforstander.

Lokomotivfyrbøder til Motorfører II (Elektrofører):

- E. H. Ørnberg, Kbh. Gb, ved Enghave Maskindepot.

Lokomotivfyrbøderaspirant til Lokomotivfyrbøder:

- H. Johansen, Nyborg, i Gedser.

Forflyttelse efter Ansøgning fra 1.—2.—46:

Lokomotivførerne:

- O. C. Bruun, Depfstdr., Glyngøre, til Aalborg med Ophør af Funktion som Depfstdr.
P. S. Kristensen, Struer, til Nyborg.
E. E. Tandrup, Herning, til Struer.
H. O. Vesthede, Padborg, til Lunderskov (Depotforst.).
H. Jørgensen, Padborg, til Sønderborg.

Lokomotivfyrbøderne:

- P. E. Larsen, Korsør, til Nyborg.
V. N. Tribler, Kbh. Gb., til Korsør.
O. Christoffersen, Næstved, til Kbh. Gb.
S. A. Andersen, Roskilde, til Nyborg.
K. Sørensen, Slagelse, til Roskilde.
C. W. E. B. Jørgensen, Padborg, til Slagelse.
H. A. H. Thomsen, Korsør, til Nyborg.
A. K. F. Larsen, Gedser, til Korsør.
H. B. Larsen, Kbhvns Godsb., til Næstved.
P. Meyer, Padborg, til Kbhvns Godsb.

Afsked:

Lokomotivførerne:

- N. Ridtland, Frederikshavn, p. Gr. af Svagelighed med Pension fra 31.—1.—46.
L. C. D. R. Sørensen, Odense, efter Ans. p. Gr. af Alder med Pension fra 30.—4.—46.

Navneændring:

- Lokomotivfører M. B. Jensen, Aarhus, hedder M. B. Fourfeldt fra 29.—12.—45.
Lokomotivfører J. E. Pedersen, Kbh. Gb., hedder J. E. Pleen fra 22.—12.—45.

Dødsfald:

- Lokomotivfører M. E. K. Johansen, Nyborg, d. 4.—1.—46.
Motorfører II (Elektrofører) S. P. T. Mejlskov, Enghave, d. 4.—1.—46.

Paaskønnelse:

Generaldirektoratet har udtalt sin bedste Tak og Paaskønnelse over for Lokomotivfører N. H. B. Jørgensen, Kalundborg, i Anledning af, at han den 14.—10.—45 opdagede en opstaaet Faresituation og trak i Nødbremsen, saaledes at Toget blev bragt til Standsning, hvorhos der er udbetalt ham en Dusør.

Lokomotivførerafdelingerne:

Godsbanegaarden: Formanden har faaet Telefon: Eva 8592.

Roskilde Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: C. A. Olsen, Gl. Landevej 15, 1.

Helsingør: Formandens Navn og Adresse rettes til: Aa. H. Alberg, Trækbanen 4, 1.

Slagelse: Formandens Navn og Adresse rettes til: J. H. M. Jørgensen, Valbyvej 15, 1.

Assens Underafd.: Repræsentantens Adresse rettes til: G. I. Pedersen, Ladegaardsgade 5, 1.

Kolding Underafd.: Repræsentantens Navn og Adresse rettes til: T. Thomsen, Statsbanernes Maskindepot, Kolding.

Aarhus: Formandens Adresse rettes til: K. Karlsen, Stadion Allé 27.

Kassererens Adresse rettes til: F. C. Jensen, Sdr. Ringgade 71.

Motorførerafdelingerne:

Helgoland: Formandens Navn og Adresse rettes til: Aage Hansen, Rosenhaven 7, Valby, Tlf. Valby 5831.

Lokomotivfyrbøderafdelingerne:

Gedser Afd.: Formandens Adresse rettes til: Langgade 4.

Gedser Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: B. E. Rasmussen, Langgade 1.

Korsør Afd.: Kassererens Navn og Adresse rettes til: K. H. K. Olsen, Nyvej 3.

Struer Afd.: Formandens Navn og Adresse rettes til: H. R. Sørensen, Rosenvænget 39.

Viborg Afd.: Kassererens Adresse rettes til: Reberbanen 20, St.

Brande Afd.: Formandens Adresse rettes til: Statsbanernes Maskindepot.

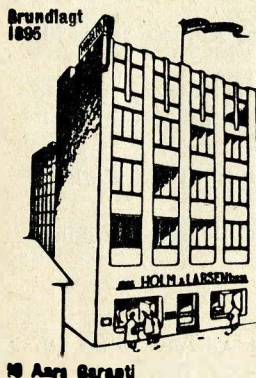
**STATSBANEPERSONALETS
BIBLIOTEKER**

Nye Bøger.

j.-Følster	Jyl.-79	
19944		Boerner, Klaus E.: Ursula.
19945	19712	Attaway, William: To Mand og en Dreng.
19946	19688	Southgate, D. H.: Jeg ser en Sky.
19947	19580	Beer, Puck: Jeg tjener en lysende Herre.
19948	19584	Duurlo, Ellen: Alt eller intet.
19949	19683	Douglas, Norman: Sciroccoen blæser.
19950	19734	Havkins, Desmond: Høg blandt Spurve.
19951	19643	Brehm, Bruno: Grænsen gennem Hjerteret.
19952	19662	Thaulov, Harald: Den røde Guds Folk.
19953	19620	Lo-Johansson, Ivar: Måna er død.
19954		Dam, Christian: Slægten paa Egegaard.
19955	19544	Key-Aaberg, Birgit: Vi maa vove noget.
19956	19543	Haakanson, Hans: Henri.

19957	19464	Omre, Arthur: Smuglere.	19966	Goll, Aug. Fru: Gift med Rigets Anklager.
19958	19374	Harris, Frank. Mit Liv.	19967	Neiendam, Nicolaj: En Vildfarendes Veje.
19959	19567	Juel, Karin: Stammen og Grenene.	3337ææ	12230y Dansk Jernbaneblad.
19960	19565	Isaksson, Ulla: Træet.	2968uu	16111l Jernbane Tidende.
19961	19545	Rundquist, Per E.: Løse Fugle.	3330ss	15506i Vor Stand.
19962		Fleron, Kate: Vi er Ungdommen.	19968	Fønns, Johannes: Orkanen over det kongelige.
19963	19677	Unnerstedt, Edith: Susann.		
19964	19592	Ingstad, Helge: Klondyke Bill.		
19965	19651	Jong, A. M. de: Rivaler.		

København



*Der er en Del Folk
i faste Stillinger
som køber Deres*

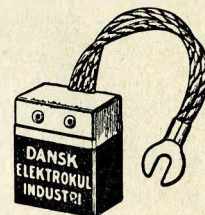
**Spisestue og Dagligstue eller combinerede
Opholdsstue og Soveværelse**

hos

HOLM & LARSEN A/S
Kun St. Nikolajvej 8 - C. 7155 - Nora 7129

KREDIT

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



**Klingseyvej 6, Kbhvn.
Telefon Damsø 3132**

Kalundborg

Chr. Schrøder

Telefon 360

Murermester og Cementvarefabrikant,
anbefaler sig med alt Murerarbejde,
Terrassoarbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

Chr. Jepsen

**Stort Udvalg i moderne
Ure, Brilller og
Barometre**
Reparationer udføres

Telefon 600

Er Lyset i Uorden

da ring til **Kalundborg 520**

Kjær Christensen aut. Installatør
Leverandør til Feriehjemmet

Fiskehus Nr. 1 Poul Nielsen Telefon 659

Altid friske Torske- og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars

Leverandør til Feriehjemmet

AAGE NIELSEN Slagtermester

Kød- og Paalægsforretning
Cordilgade 10 - Kalundborg - Telefon 173
Leverandør til Feriehjemmet

Kalundborg Brugsforening og Købmandshandel

Kolonial - Vin - Kaffe - Konserves - Isenkram



Krone

Smergellærred



Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger

Telefon 4015

Hovedkontor: **Njalsgade 15, København**

Telefon 4015

Arbejdernes Landsbank,

Hovedkontor:
Panoptikonbygningen, Vesterbrogade 5.

Ledig

Helsingør

**KUL
KOKES
BRÆNDE
BRIKETTER**

KAAS & SØRENSEN

Indehaver: **G. E. Olsen**

Telefon 89 og 575

HELSINGØR

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.